

**RZESZOWSKI
I KRAKOWSKI
OBSZAR
METROPOLITALNY**

redakcja

**Zbigniew Makiela
Roman Fedan**

KRAKÓW 2006



Rada Wydawnicza Krakowskiej Szkoły Wyższej
im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego :
Klemens Budzowski, Andrzej Kapiszewski,
Zbigniew Maciąg, Jacek M. Majchrowski

Recenzja:
prof. dr hab. Zbigniew Długosz

Projekt okładki i stron tytułowych:
Joanna Sroka

Na wyklejce:
Fragment mapy *Regni Poloniae et Ducatus Lithuaniae, Voliniae,
Podoliae, Vcraniae descriptio emendata per I. Danckerts, Amstel
Odamt* z prywatnych zbiorów Marcina Dąbrowskiego

Redaktor prowadzący:
Halina Baszak Jaroń

Korekta redakcyjna:
Anna Siedlik

Korekta tekstów w j. angielskim:
Marta Dąbrowska

Copyright© by Krakowska Szkoła Wyższa
im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Kraków 2006

ISBN 83-89823-91-8

Żadna część tej publikacji nie może być powielana ani magazynowana
w sposób umożliwiający ponowne wykorzystanie, ani też rozpowszechniana
w jakiegokolwiek formie za pomocą środków elektronicznych, mechanicznych,
kopiujących, nagrywających i innych, bez uprzedniej pisemnej zgody
właściciela praw autorskich

Na zlecenie Krakowskiej Szkoły Wyższej im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Wydawca:
Krakowskie Towarzystwo Edukacyjne sp. z o.o.
– Oficyna Wydawnicza AFM, Kraków 2006

Łamanie:
Joanna Sroka

Druk i oprawa:
Cenzus

Fotografia na okładce: wznalazca przyszłej ulicy Pawiej w Krakowie; źródło: Materiały firmy FCE Projektmanagement
Polska; obróbka cyfrowa: Joanna Sroka

Publikacja dofinansowana przez Urząd Marszałkowski
Województwa Podkarpackiego ze środków INTERREG III C

SPIS TREŚCI

ZBIGNIEW MAKIEŁA, ROMAN FEDAN

Wprowadzenie 13

Część pierwsza

BADANIA OBSZARÓW METROPOLITALNYCH

STANISŁAW SALA

Procesy globalizacji a obszary metropolitalne 27

ELŻBIETA LOREK

Zrównoważony rozwój obszarów metropolitalnych warunkiem rozwoju infrastruktury 43

MAGDALENA MAKIEŁA

Infrastruktura transportu w obszarach metropolitalnych a obowiązujący system prawny 65

ROMAN FEDAN

Transgraniczne uwarunkowania powiązań infrastrukturalnych obszarów metropolitalnych Polski południowo-wschodniej 81

ZBIGNIEW MAKIEŁA

Próba delimitacji Krakowskiego i Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego 97

Część druga

RZESZOWSKI OBSZAR METROPOLITALNY

EDWARD MALISIEWICZ

Dwa podejścia do problematyki metropolii i obszaru metropolitalnego
na przykładzie miasta Rzeszowa i Rzeszowskiego
Obszaru Metropolitalnego 117

MIROSLAW KARAPYTA

Spoleczne uwarunkowania samorządowej koncepcji zagospodarowania
przestrzennego Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego 125

WALDFMAR KALJA

Miedzynarodowe powiązania Rzeszowskiego
Obszaru Metropolitalnego 133

ZDZISŁAWA GAWROŃSKA

Miedzynarodowe połączenia lotnicze Rzeszowskiego
Obszaru Metropolitalnego 145

MAREK POPKIEWICZ

Rynek pracy Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego 157

MAREK WIŚNIEWSKI

Roztocze Wschodnie - baza turystyczna Rzeszowskiego
Obszaru Metropolitalnego 163

Część trzecia

KRAKOWSKI OBSZAR METROPOLITALNY

SŁAWOMIR GZELL, AGATA WITKOWSKA

Nowoczesne miasto a infrastruktura techniczna 177

PIOTR SOJSKI

Struktura bezpośrednich inwestycji zagranicznych
w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym 197

ZBIGNIEW MAKIEŁA, MATEUSZ BUDZYŃSKI

Infrastruktura transportowa Krakowskiego
Centrum Komunikacyjnego 211

TOMASZ RACHWAŁ

Restrukturyzacja przedsiębiorstw przemysłowych
Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego 225

MONIKA BOROWIEC

Rola szkolnictwa wyższego w kształtowaniu metropolii 241

Część czwarta

DOŚWIADCZENIA ZAGRANICZNE BADANIA OBSZARÓW
METROPOLITALNYCH

MARIAN DOLISZNIJ

Aktualne problemy polityki regionalnej Ukrainy 263

WOŁODYMYR DEMCZENKO

Zabezpieczenie instytucjonalne planowania przestrzennego
regionu Berlin-Brandenburgia

271

Część piąta

BADANIA REGIONALNE

ANNA BARWIŃSKA-MAJAŁOWICZ

Ponadnarodowe i krajowe partnerstwo na Podkarpaciu
jako przykład działań podejmowanych w ramach
Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL

281

PAWEŁ CZAPLIŃSKI, MARCIN MUSIAŁEK

Nowe lotniska w Polsce – perspektywy rozwoju na przykładzie
portu lotniczego w Słupsku-Redzikowie

293

INFORMACJE O AUTORACH

299

CONTENTS

ZBIGNIEW MAKIEŁA, ROMAN FEDAN

Introduction 19

Part One

RESEARCH ON THE METROPOLITAN AREA

STANISŁAW SALA

Globalisation processes versus metropolitan areas 27

ELŻBIETA LOREK

Balanced development of metropolitan areas – a sine qua non for the
infrastructure development 43

MAGDALENA MAKIEŁA

The functioning of transport infrastructure in metropolitan
areas versus the binding legal system 65

ROMAN FEDAN

Conditions of infrastructural links between metropolitan
areas of south-eastern Poland 81

ZBIGNIEW MAKIEŁA

An attempt to delimit Cracow and Rzeszów
metropolitan areas 97

Part Two

RZESZÓW METROPOLITAN AREA

EDWARD MALISIEWICZ

Two attitudes to the question of metropolises
and metropolitan areas. The case of the city of Rzeszów
and Rzeszów Metropolitan Area 117

MIROSLAW KARAPYTA

The local government concept of spatial planning for Rzeszów
Metropolitan Area – the question of social conditions 125

WALDEMAR KALITA

International connections of Rzeszów
Metropolitan Area 133

ZDZISŁAWA GAWROŃSKA

International air connections of Rzeszów
Metropolitan Area 145

MAREK POPKIEWICZ

The labour market of a part of Rzeszów Metropolitan Area 157

MAREK WIŚNIEWSKI

Eastern Roztocze area – the tourist base
of Rzeszów Metropolitan Area 163

Part Three

CRACOW METROPOLITAN AREA

SŁAWOMIR GZEJL, AGATA WITKOWSKA

Modern city versus technical infrastructure 177

PIOTR SOJSKI

The structure of direct foreign investments
in Cracow Metropolitan Area 197

ZBIGNIEW MAKIEŁA, MATEUSZ BUDZYŃSKI

The transport infrastructure of the Cracow
Communication Centre 211

TOMASZ RACHWAŁ

Restructuring industrial enterprising
of Cracow Metropolitan Area 225

MONIKA BOROWIEC

The role of higher education in the metropolis development 241

Part Four

FOREIGN EXPERIENCES AND RESEARCH
ON METROPOLITAN AREAS

MARIAN DOLISZNIJ

Current problems of Ukrainian regional policy 263

WOŁODYMYR DEMCZENKO

Institutional protection of spatial planning
of the Berlin-Brandenburg region

271

Part Five

REGIONAL RESEARCH

ANNA BARWIŃSKA-MALAJOWICZ

The supranational PEGASES Partnership as part of the Partnership
for Professional Activation ANIMATOR as an example of the
action taken in the EQUAL Community Initiative

281

PAWEŁ CZAPLIŃSKI, MARCIN MUSIAŁEK

Perspectives of the development of Polish airports
- the case of the Słupsk-Redzikowo airport

293

NOTES ON AUTHORS

299

WPROWADZENIE

Problematyka metropolii i obszaru metropolitalnego od początku XX wieku, (R. Blanchard¹, N. S. B. Gras²) stała się przedmiotem badań i wywodzi się od koncepcji gospodarczej dominacji metropolii oraz teorii regionu miejskiego. „Tkwiące w tych kierunkach [badawczych – ZM] wątki funkcjonalny i morfologiczny zostały powiązane przez R. McKenzie³ w jego koncepcji społeczności metropolitalnej (metropolitan community), z której powstała teoria obszaru metropolitalnego”⁴. Od końca XX wieku problematyka ta okazała się filarem kształtowania się ładu przestrzennego w wielu rozwiniętych krajach. Szczególnie w strukturach przestrzennych krajów europejskich i w Stanach Zjednoczonych metropolie i obszary metropolitalne postrzegane są jako główne centra wzrostu regionalnego, w których skupione zostały wiodące ośrodki wiedzy, nauki, innowacji i kultury. Centra te są motorem rozwoju; mobilizują one pozostałe obszary w kierunku nowoczesnej europejskiej gospodarki opartej na wiedzy. Od rozpoczęcia procesu integracji polskiej gospodarki z nowoczesnymi strukturami zachodnioeuropejskimi, polskie regiony dostosowują się do standardów europejskich. Należy przyjąć, że od ostatniej dekady XX wieku rozpoczął się proces metropolizacji polskiej przestrzeni, a proces ten jest silnie powiązany z praktyką planowania przestrzennego, o czym zdecydował ustawodawca w 2003 r., wprowadzając „przepisy nakazujące sporządzanie planów dla obszarów obejmujących największe miasta Polski wraz z ich bezpośrednim otoczeniem, nazwanych obszarami metropolitalnymi”. Awans cywilizacyjny regionów Polski związany jest z rozwojem metropolii i obszarów metropolitalnych. Jak podaje E. Malisiewicz⁵ – metropolie są światłami świata, głównymi centrami wiedzy, kreacji i innowacji.

1) R. Blanchard, 1911, *Grenoble, étude de géographie*, Grenoble.

2) N. S. B. Gras, 1922, *An introduction to economic history*, Harper, New York.

3) R. McKenzie, *The Metropolitan Community*, New York 1933.

4) P. Korcelli, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN”, t. XLV, Warszawa 1974.

5) E. Malisiewicz, *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol*, w: *Ekonomia przedsiębiorstwa w nowych warunkach systemowych*, pod red. J. Kitowskiego, Rzeszów 2004.

Nie wszystkie miasta mogą pełnić funkcje metropolitalne, które są określane jako nowoczesne, skupiające liczne ośrodki naukowe, globalne korporacje, promieniujące w zakresie kultury. Miasto metropolitalne pełni funkcje rozwojotwórcze w strukturze metropolii europejskich, lecz równie ważne są funkcje regionalne, które zmieniają otaczające środowisko lokalne w dynamiczną strukturę na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego. Z punktu widzenia kraju, funkcje lokalne miasta metropolitalnego są równie istotne co jego funkcje globalne. Miasto metropolitalne wpływa na podmioty lokalne, kształtując obszar swego oddziaływania, dynamizuje rozwój lokalny, a równocześnie wzmacnia swe funkcje. Dyfuzja funkcji w obszarze metropolitalnym powoduje utrzymywanie się hierarchicznego układu osadniczego zdominowanego przez miasto rdzeniowe.

Cele miasta rdzeniowego i jego zaplecza, które można uznać za obszar metropolitalny, powinny być wzmacniane przez systemy infrastruktury techniczno-ekonomicznej. Do prawidłowego funkcjonowania obszaru metropolitalnego konieczna jest sprawna infrastruktura powiązań lokalnych i globalnych. Infrastruktura wewnętrzna umożliwia bowiem właściwe funkcjonowanie nowoczesnych podmiotów, gwarantuje odpowiednie związki pomiędzy nimi oraz decyduje o atrakcyjności lokalizacyjnej obszaru metropolitalnego. Infrastruktura o znaczeniu globalnym (lotniska międzynarodowe, tranzytowe autostrady i linie kolejowe, nowoczesna telekomunikacja, systemy bankowe) umożliwia powiązania z podmiotami o randze światowej i sprzyja organizacji przedsięwzięć o znaczeniu międzynarodowym, takich jak przykładowo kongresy, sympozja, zawody sportowe. Pomiedzy infrastrukturą wewnętrzną i globalną wymagany jest wysoki poziom kompatybilności. Trudno sobie wyobrazić dobrze funkcjonujące lotnisko międzynarodowe – spełniające kryterium portu lotniczego na miarę XXI wieku – bez sprawnej kolei wewnętrznej, metra, linii autobusowych, które dowożą pasażerów do centrum miasta.

Obszar metropolitalny oznacza miejsce, w którym skoncentrowane są:

- nowoczesne funkcje lokalne i międzynarodowe, siedziby zarządów globalnych przedsiębiorstw,
- uniwersytety i inne wyższe uczelnie kształcące młodzież z różnych regionów świata,
- centra badawcze o randze międzynarodowej,
- wysoka podaż wysoko kwalifikowanej siły roboczej,
- przedstawicielstwa firm globalnych, banków, instytucji otoczenia biznesu, firm konsultingowych, instytucji społecznych i kulturowych,
- nowoczesny przemysł innowacyjny nastawiony na eksport innowacji.

Obszar metropolitalny grupuje nowoczesny potencjał odpowiedniej infrastruktury, na bazie którego rozwinął się sektor usług wyższego rzędu, typu: międzynarodowe kancelarie prawnicze, biura doradztwa finansowego, instytucje audytowe, międzynarodowe instytucje naukowe, siedziby przedstawicielstw dyplomatycznych, stowarzyszeń wyższej użyteczności – na przykład miast bliźniaczych i siedzib euroregionów. Ponadto jest to atrakcyjny obszar dla rozwoju turystyki z zabytkami klasy międzynarodowej, siecią nowoczesnych hoteli, sprzyjającym „klimatem” dla rozwoju turystyki.

W warunkach polskiej praktyki gospodarczej rysują się dwa podejścia do określania kryteriów delimitacji obszarów metropolitalnych. Jedno z nich jest stanowiskiem Unii Metropolii Polskich (UMP), drugim są propozycje autorów projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Przyjęta przez Senat RP koncepcja UMP do określenia liczby metropolii i liczby obszarów metropolitalnych spowodowała, że powstały warunki do powołania metropolii Rzeszowa i Lublina, co uznać należy za słuszne z punktu widzenia wzmocnienia szans rozwojowych regionów wschodnich Polski.

Pewnym wzorem dla nowych metropolii może być Krakowski Obszar Metropolitalny, który został tu przedstawiony z uwagi na powyższe założenie.

W świetle stanowiska UMP zasadnym i potrzebnym stało się promowanie problematyki obszarów metropolitalnych i badań nad obszarami metropolitalnym regionów wschodnich Polski. Celem publikacji jest także upowszechnianie problematyki obszarów metropolitalnych, zwłaszcza z uwagi na uwarunkowania globalne oraz włączenie się w nurt dyskusji o problemach metropolii i obszarów metropolitalnych w kontekście szeroko rozumianej gospodarki przestrzennej.

ZBIGNIEW MAKIELA, ROMAN FEDAN

INTRODUCTION

The question of metropolises and metropolitan areas has been a subject of research since the beginning of the 20th century (R. Blanchard¹, N. S. B. Gras²). It stems from the economic concept of a metropolitan domination and the theory of an urban region. "Functional and morphological threads in these fields were connected by R. McKenzie³ in his concept of metropolitan community, from which the theory of metropolitan area⁴ came into being."

In the present day the above issue is the pillar of developing spatial order in many industrial countries. The spatial structures particularly of European and North American metropolises and metropolitan areas are perceived as the main centres of the regional growth and the seats of knowledge, education, innovation and culture. These centres are the driving force of the development thereby pulling other areas towards modern economy based on knowledge. Since the time Poland joined the modern European economy, the Polish space has been adjusting to the European standards. Giving the Polish space a metropolitan character is connected with the practice of spatial planning. In 2003 the law was enacted by implementing "the regulations which demanded making plans for the areas encompassing the biggest cities in Poland together with their direct surrounding called metropolitan areas." The technological progress of Polish regions is connected with the development of metropolises and metropolitan areas. According to E. Malisiewicz⁵ metropolises are the lights of the world, the main centres of knowledge, creativity and innovation.

1) R. Blanchard, 1911, *Grenoble, étude de géographie*, Grenoble.

2) N. S. B. Gras, 1922, *An introduction to economic history*, Harper, New York.

3) R. McKenzie, 1933, *The Metropolitan Community*, McGraw Hill, New York.

4) P. Korcelli, 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Studio KPZK PAN, t.HLV, PWN Warszawa.

5) E. Malisiewicz, 2004, *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol*, w: *Ekonomika przedsiębiorstwa w nowych warunkach systemowych*, pod red. J. Kitowskiego, Wyd. Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów.

Not all cities can perform metropolitan functions, the functions which are currently defined as modern, i.e. connected with the development of modern industries, innovative, concentrated around scientific centres – global corporations radiating within the scope of culture. A city which performs a metropolitan function triggers development in the structure of European metropolises, however, the regional functions which turn the surrounding local environment into a dynamic structure for the benefit of the socio-economic development are equally important. From the viewpoint of the state, the local functions of a metropolitan city are no less significant than its global functions. By way of affecting the local subjects and developing the area to this effect (a metropolitan area) a metropolitan city makes the local development more dynamic and, what is more, it strengthens the function of the metropolitan area. The diffusion of the functions in the metropolitan area brings about the maintenance of a hierarchical settlement order dominated by the root city.

The character of the root city and its base, which can be regarded as the metropolitan area, should be supported by technical and economic infrastructure systems. The metropolitan area is equipped with the infrastructure geared towards the realization of internal connections with other areas and international connections with the external world. The internal infrastructure makes efficient functioning of modern areas possible, it establishes connections between them and decides about the attractiveness of the location of the metropolitan area. Modern infrastructure systems are geared towards the organization of ventures of global importance (congresses, conferences, sports events), and maintaining links with the world is attained through international airports, motorways, fast railway, modern telecommunication and banking systems.

A modern metropolitan area shall be defined as one which:

- serves modern local and international functions accumulating global businesses and a highly-qualified labour force within its bounds
- is both a university centre educating youth from all over the world and a seat of scientific research of international importance
- centres representatives of global firms, banks, social and cultural institutions
- provides international transport connections
- is an attractive tourist centre which possesses a developed chain of modern hotels
- is a congress centre and a trade centre geared towards international cooperation

- has a modern innovatory industry geared towards the innovation export
- has a developed services sector of higher rank, such as international law offices, financial consultancy agencies, audit institutions, and international educational institutions,
- is a seat of diplomatic representatives, an association of twin cities, a seat of a Euroregion.

In the circumstances of the Polish economic practice there are two systems of determining the criteria of delimitation of metropolitan areas. One of them is a standard devised by the Union of Polish Metropolises, and the other has been established by the authors of the project entitled *The Concept of Country Land Development* (for more information see "Two attitudes...", by E. Malisiewicz). Following the concept offered by the Union whose aim is to specify the number of metropolises and metropolitan areas the metropolises Rzeszów and Lublin have been established, which should be evaluated in favourable terms when it comes to strengthening the position of the eastern regions of Poland.

■

The aim of this publication is to propagate the question of metropolitan areas in the context of global conditions and contribute to the discussion concerning the problems of metropolises and metropolitan areas connected with the spatial planning.

ZBIGNIEW MAKIEŁA, ROMAN FEDAK

Część pierwsza

BADANIA OBSZARÓW METROPOLITALNYCH

STANISŁAW SALA

PROCESY GLOBALIZACJI a obszary metropolitalne

■ Istota procesów globalizacji

Jednym z najczęściej używanych i nadużywanych pojęć jest pojęcie globalizacji. Występuje ono powszechnie w literaturze ekonomicznej, politycznej i powoli przedostaje się do literatury geograficznej¹. W 1961 roku pojęcie to znalazło się w słowniku Webstera [M. Waters 1995]. Za jednego z pionierów rozpowszechnienia pojęcia globalizacja uważa się McLuhana, który przyczynił się do sformułowania znanej idei globalnej wioski [McLuhan 1975]. Na początku lat 80. XX wieku, po raz pierwszy zaczęto go używać na określenie nowych jakościowych zmian w gospodarce [A. Bąkiewicz 2000]. Właśnie wtedy w krajach wysokorozwiniętych rozpoczął się okres przejścia gospodarki od modelu opartego na tzw. cyklu mechanicznym, polegającym na coraz większym zużyciu surowców w przestarzałych procesach technologicznych do modelu informatycznego polegającego na gromadzeniu, przechowywaniu i wykorzystywaniu informacji [P. F. Druckner 1985].

¹) Prawdopodobnie po raz pierwszy pojęcie globalizacja pojawiło się w 1959 roku w „The Economist”, określało gwałtowny wzrost ilości importowanych japońskich samochodów na rynek amerykański.

Próba określenia procesów globalizacji napotyka na spore trudności. W literaturze przedmiotu wielu autorów pisze o procesach globalizacji, jednak ich nie wymienia [F. Fukuyama 1992, 1996, 1999, 2000; A. Giddens 1997, 2000; J. Gray, 1998; S. P. Huntington 1991, 1993, 1995, 1997; R. Robertson 1992, 1995; A. Szczepańczyk 2002]. Obecnie przyznaje się, że globalizacja nie jest trendem wyłącznie ekonomicznym. Jej zakres wykracza daleko poza sferę ekonomiczną, obejmując wiele dziedzin życia, związanych ze sobą wieloma relacjami i sprzężeniami zwrotnymi. Uwzględniając fakt występowania tak licznych powiązań, bardzo trudno jest odróżnić procesy globalizacji od ich konsekwencji. Niekiedy występują także problemy z odróżnieniem przyczyn od procesów globalizacji. Procesy globalizacji wpływają na politykę, gospodarkę, są również przyczyną wielu zjawisk natury socjologicznej. Jak zauważa Kuźniar: „procesy globalizacji, niezależnie od ich oceny, same z siebie nie tworzą struktur międzynarodowych, samej zaś globalizacji nie należy utożsamiać z jakimś nowym porządkiem międzynarodowym. Zjawiska i problemy niesione przez procesy globalizacji stanowią jedynie środowisko dla takiego porządku, choć w rozstrzygającym stopniu będą determinować jego cechy” [R. Kuźniar, 2000, s. 7].

Wyróżniając procesy globalizacji, na wstępie należy wyjść od pojęcia proces, którego zakres przyjęto za słownikiem wyrazów obcych. Pojęcie proces pochodzi z języka łacińskiego, gdzie oznacza postępowanie i określa się je jako „przebieg regularnie po sobie następujących zjawisk, pozostających między sobą w związku przyczynowym”. Podobnie definiowane jest to pojęcie przez słownik Kopalińskiego, w którym proces określa się jako „zmiany zachodzące w kolejnych stadiach rozwoju” [Kopaliński, 1999, s. 406].

Wychodząc od pierwotnych koncepcji McLuhana [1975], R. Robertsona [1992] i A. Giddensa [1990] na uwagę zasługują powtarzające się określenia takie jak: globalna wioska, kompresja czasu i przestrzeni, ciągłe zmniejszanie się roli odległości, które znalazło swój wyraz w koncepcji końca geografii [R. O'Brien 1992; P. Virilio 1997; Z. Bauman 2000]. W tym kontekście nie tylko odległości przestają mieć jakiegokolwiek znaczenie. W czasach historycznych duże odległości skutecznie oddziaływały od siebie poszczególne cywilizacje. W czasach wielkich odkryć geograficznych podróż z Europy do Nowego Świata trwała ok. trzech miesięcy, a obecnie – kilkanaście godzin.

Współcześnie zatarciu ulegają tradycyjne funkcje granic państwowych, wiele zdarzeń zachodzi w oderwaniu od konkretnego miejsca. Dawniej wszystkie produkty posiadały informację o miejscu wytworzenia, obecnie coraz rzadziej się z tym spotykamy. Różnorodne procesy zostają oderwane od

terytorium państwa narodowego, z którym do niedawna nierozzerwalnie były związane i rozprzestrzeniają się na poziom międzynarodowy.

Uwzględniając fakt, że konsekwencje procesów globalizacji bezpośrednio lub pośrednio dotyczą każdej jednostki, konieczne stało się precyzyjne określenie ich oraz odróżnienie od przyczyn i konsekwencji. Ma to fundamentalne znaczenie w przypadku oceny globalizacji. Do procesów globalizacji z jednej strony należy zaliczyć tylko te procesy, które przyczyniają się do tworzenia efektu określanego w literaturze przedmiotu jako globalna wioska, globalne miasto. Powodują one kompresję czasu i przestrzeni określaną także jako kurczący się czas i przestrzeń. Natomiast z drugiej – należy zaliczyć również te procesy, które są zasadnicze dla podstaw gospodarki globalnej.

Z geograficznego punktu widzenia, można wyróżnić następujące procesy globalizacji:

- rozwój wolnego rynku,
- rozwój korporacji transnarodowych,
- rozwój telekomunikacji, w tym:
 - telewizji satelitarnej,
 - internetu (poczta elektroniczna, IRC),
 - telefonii komórkowej,
- rozwój nowoczesnych środków transportu.

Pozostałe procesy często utożsamiane z globalizacją należy traktować jako konsekwencje globalizacji. W prezentowanym ujęciu można wyróżnić cztery grupy konsekwencji: polityczne, gospodarcze, społeczne i ekologiczne. W każdej z wymienionych grup funkcjonuje szereg procesów, które z zależności od miejsca na Ziemi są różnie wartościowane.

Korzenie wolnego rynku sięgają bulionizmu i merkantylizmu, jednak dopiero w epoce wiktoriańskiej doszło do nieudanego wprowadzenia w życie zasad wolnorynkowych. Obecnie rozwój wolnego rynku jest jednym z fundamentalnych procesów globalizacji i stanowi forpoczty pozostałych procesów globalizacji, może z wyłączeniem rozwoju telekomunikacji. Poszczególne organizacje międzynarodowe i korporacje transnarodowe starają się, aby zasady wolnorynkowe rozprzestrzeniły się na jak największy obszar. Dopiero wtedy, kiedy zasady wolnorynkowe zostaną przyjęte przez dany kraj, w drugiej kolejności następuje ekspansja korporacji transnarodowych (KTN).

Korporacje transnarodowe należy uznać za głównych beneficjentów procesów globalizacji, z jednej strony należy je traktować jako jeden z głównych procesów globalizacji, natomiast z drugiej są one konsekwencją procesów globalizacji. W kategoriach konsekwencji procesów globalizacji należy trak-

tować rozwój poszczególnych korporacji transnarodowych, natomiast mechanizm ich funkcjonowania należy uznać za proces globalizacji.

KTN są zorganizowane w sposób pozwalający im na swobodną ekspansję z pominięciem granic. Pośród głównych form organizacyjnych wymienia się: filie, oddziały, *joint venture* oraz holdingi. Najczęściej spotykaną formą jest filia – samodzielne przedsiębiorstwo posiadające osobowość prawną, kontrolowane przez firmę matkę. Funkcje poszczególnych filii są bardzo zróżnicowane, mogą mieć charakter produkcyjny, usługowy, finansowy czy mieszany. Pod pojęciem oddział rozumie się przedsiębiorstwo nieposiadające odpowiedzialności prawnej, podległe prawodawstwu kraju pochodzenia. W przypadku, kiedy kapitał zagraniczny łączy się z kapitałem lokalnym we wspólnym przedsięwzięciu, mamy do czynienia z formą organizacyjną *joint venture* – rozwiązaniem, dzięki któremu korporacje transnarodowe łatwiej asymilują się w kraju goszczącym, nie są traktowane w kategorii obcych przedsiębiorstw, a co za tym idzie, unikają wielu posunięć kraju goszczącego mających na celu ograniczenie działalności obcego kapitału [A. Moraczewska, 2002].

Mechanizm funkcjonowania korporacji transnarodowych umożliwia im tworzenie więzi z firmami funkcjonującymi w innych krajach, w wyniku czego tworzą się ogólnoświatowe więzi i powiązania na wzór pajęczyny. Ogólnoświatowa sieć powiązań składa się z sieci danej korporacji oraz z sieci powiązań różnych korporacji. Poszczególne filie mają różną rangę w stosunku do ośrodków centralnych, od scentralizowania decyzji w ośrodku centralnym, przez średnią i równorzędną pozycję filii w stosunku do ośrodka centralnego, do federacji samodzielnych filii [A. Zorska 2000].

Mechanizm funkcjonowania oraz struktura organizacyjna poszczególnych korporacji pozwala im nie tylko na bardzo szybkie uruchomienie produkcji w danym kraju, ale w przypadku, gdy zyski nie są satysfakcjonujące, na szybką zmianę profilu produkcji lub jej całkowitą likwidację.

Rozwój nowoczesnych technologii należy uznać za fenomen współczesnych czasów. Rozmieszczenie i wykorzystanie na orbicie geostacjonarnej satelitów telekomunikacyjnych wywołało prawdziwą rewolucję polegającą przede wszystkim na możliwości dotarcia z żądaną informacją do najdalszych zakątków Ziemi. Informacja jest przekazywana praktycznie natychmiast, i – w dobie coraz popularniejszych dekodery – trudno ją cenzurować.

Powszechny dostęp do internetu umożliwia prawie natychmiastowy kontakt między zainteresowanymi osobami znajdującymi się w dowolnych miejscach globu. Oczywiście, preferowane są jednostki miejskie, ale to za sprawą zdecydowanie powszechniejszego dostępu do portali internetowych

w porównaniu z jednostkami wiejskimi. Rozwój internetu należy uznać za jeden z podstawowych procesów globalizacji; internet nie tylko umożliwił bezpośredni kontakt między użytkownikami, ale zmienił relacje między nadawcą a odbiorcą informacji. Do tej pory odbiorcy nie mieli wpływu na ilość, jakość i treść nadawanych informacji, mogli tylko biernie je odbierać. Internet po raz pierwszy w historii świata uczynił z odbiorców nadawców informacji, mogących dowolnie redagować i rozprzestrzeniać treści praktycznie z pominięciem wszelkiej cenzury. Fakt, że internet ma zasięg ogólnosiwiatowy (tzn. informacja wprowadzona w sieć na żądanie może docierać do najdalszych zakątków globu), postawił przeciętnych użytkowników na równi z potężnymi wydawcami. Każdy użytkownik nie tylko ma dostęp praktycznie do nieograniczonych informacji, ale także może się do nich ustosunkować i dać temu wyraz w sieci.

Jednym z największych wynalazków człowieka jest kolej. Początki tego środka lokomocji sięgają połowy XIX wieku. Pokrycie siecią dróg kolejowych praktycznie wszystkich kontynentów sprawiło, iż człowiek za niewielką opłatą jest w stanie dowolnie przemierzać olbrzymie odległości, dostając się do miejsc wcześniej niedostępnych.

Rozwój kolei spowodował prawdziwą rewolucję w przewozie ludzi i towarów. Żaden wcześniejszy środek transportu nie mógł z nią konkurować. Odegrała ona istotną funkcję w łączeniu gospodarek różnych krajów. Przy liniach kolejowych powstawały nowe miasta, dynamicznie rozwijało się rolnictwo i przemysł. Kolej przyczyniła się do zmiany mentalności ludzi, którzy wcześniej tradycyjnie nie oddalali się zbyt od miejsca zamieszkania, zwiększając ich mobilność. Ludzie zaczęli odbywać dalekie podróże w komfortowych warunkach. Obecnie kolej znajduje się w fazie dynamicznych przemian spowodowanych rewolucją naukowo-techniczną. Wprowadzenie superszybkich pociągów typu InterCity nie tylko wydatnie skróciło czas podróży między poszczególnymi miastami, ale także znacznie przyczyniło się do zwiększenia przewozów pasażerskich (tab. 1). Przykładowo we Francji szybkie pociągi typu TGV (Train Grand Vitesse) poruszają się z prędkością ponad 250 kilometrów na godzinę, a na odcinkach testowych potrafią osiągnąć 515 km/h.

Tabela 1. Procentowy udział w rynku przewozów pasażerskich przed i po wprowadzeniu pociągów o dużych szybkościach

Nazwa	Udział w rynku przed wprowadzeniem pociągów o dużych szybkościach (w %)	Udział w rynku po wprowadzeniu pociągów o dużych szybkościach (w %)
Francja: Paryż – Lyon		
Pociągi zwykłe	28,2	16,5
Pociągi TGV	-	29,7
Samoloty	21,1	13,6
Samochody osobowe	49,9	39,4
Autobusy	0,8	0,8
Niemcy		
Linie InterCity	18,6	28,2
Samoloty	5	3,5
Samochody osobowe	76,4	68,3

Źródło: W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, 1997, *Transport*, PWN, Warszawa.

Podobną rewolucję przeszła flota handlowa. W średniowieczu prędkość statków wynosiła średnio 18-20 mil morskich dziennie, w ciągu dwóch wieków wzrosła do 30-40 mil. Obecnie prędkość statków mierzy się w dziesiątkach mil na godzinę, a ich możliwości transportowe są niewspółmierne. Zarówno kontenerowce, masowce, jak i tankowce potrafią przewozić ogromne ilości towarów. Jeden z największych statków ma ponad 600 m długości, potrzebuje 40 kilometrów toru wodnego, aby się zatrzymać, a średnica zawracania wynosi kilkanaście kilometrów. Dzięki kontenerowcom można przewozić olbrzymie ilości towarów między poszczególnymi kontynentami, co bardzo zbliża producentów do konsumentów funkcjonujących na różnych kontynentach. Może prędkość nie jest ich największym atutem, lecz ilość przewożonych towarów pozwala uznać je za jedną z głównych rewolucyjnych współczesnych przemian. Poważną wadą transportu morskiego jest fakt, że nie można za jego pomocą przewozić towarów szybko psujących się, ale tę wadę wykorzystuje transport lotniczy, który w dzisiejszych czasach ma kluczowe znaczenie.

Na gruncie ekonomicznym procesy globalizacji przyczyniły się do fundamentalnej zmiany w procesie gospodarowania, często nazywanej mianem rewolucji naukowo-technicznej. W okresie dominacji gospodarki ilościowej rozwój gospodarczy kształtował się według tzw. cyklu mechanicznego, który oparty był na energii mechanicznej. W tym względzie wzrost produkcji nierozdzielnie związany był ze wzrostem wydobycia i zużycia surowców. Olbrzymie ilości zużywanych surowców mineralnych stawiały na uprzywilejowanej pozycji miejsca, w których występowały. W uproszczeniu można powiedzieć, że kulminacyjnym osiągnięciem gospodarki ilościowej były okręgi przemysłowe starej generacji (np. Yorkshire, Lancashire, Midland, Nadreńsko-Westfalski, Górnośląski, Donbas, Kuzbas), skupiające się wokół lokalnych obszarów metropolitalnych.

Procesy globalizacji doprowadziły do upadku gospodarki opartej na cyklu mechanicznym i powstania gospodarki opartej na cyklu biologicznym. W procesach biologicznych oprócz energii mechanicznej kluczowe znaczenie ma informacja. W stosunku do gospodarki ilościowej, gospodarka jakościowa kształtuje nowy typ powiązań nie tylko pomiędzy poszczególnymi branżami przemysłu, ale także pomiędzy poszczególnymi obszarami metropolitalnymi. Rozwój gospodarki ilościowej przejawiał się w tworzeniu obszarów metropolitalnych, które były zalążkiem okręgów przemysłowych starej generacji, natomiast rozwój gospodarki jakościowej przyczynił się do upadku starych okręgów przemysłowych. Ich miejsce zajęły okręgi przemysłowe nowej generacji skupione wokół nowych ośrodków metropolitalnych.

■ Wpływ procesów globalizacji na obszary metropolitalne

Problematyka układów metropolitalnych zalicza się do nowych zagadnień, których korzenie sięgają początku lat 90. XX wieku, i jest ściśle związana z zagadnieniami rozwoju regionalnego [R. Domański 2002, 2003; Jałowicki 1999; K. Kuciński, T. Kudłacz, T. Markowski 2002; T. Markowski, T. Marszał 2002].

Procesy globalizacji kształtują nowy typ powiązań między poszczególnymi krajami, gospodarkami czy ośrodkami metropolitalnymi [A. Kukliński 2000; S. Sassen 1991]. Ranga obszarów metropolitalnych zdecydowanie ulega zmianie pod wpływem procesów globalizacji, które przyczyniają się do wykształcenia kilku hierarchicznych kategorii ośrodków metropolitalnych:

- pierwszą będą stanowiły obszary metropolitalne o światowym zasięgu, w których umiejscowione są największe światowe giełdy i banki (Tokio,

Paryż, Londyn, Nowy Jork). W Polsce brak jest obszarów metropolitalnych pretendujących do tej grupy.

- drugą grupę będą stanowiły obszary metropolitalne o znaczeniu kontynentalnym (międzynarodowym). Są to stolice poszczególnych państw oraz te miasta niestołeczne, które pretendują do miana obszarów metropolitalnych o zasięgu kontynentalnym (np. Bruksela). W Polsce do tej grupy zaliczyć można jedynie Warszawę,

- trzecią grupę będą stanowiły obszary metropolitalne o znaczeniu regionalnym. Zaliczyć do tej grupy można w Polsce głównie miasta wojewódzkie oraz te miejscowości, które pretendują do miana jednych z największych ośrodków społeczno-gospodarczych w kraju lub ośrodki, w których funkcjonują specjalne strefy ekonomiczne, przyciągające kapitał zachodni,

- czwartą grupę będą stanowiły obszary metropolitalne rozwijające się dzięki zaawansowanym technologiom tzw. technopolie. W Polsce do tego miana pretendują Gliwice – miasto z dużymi tradycjami przemysłowymi, licznymi i znaczącymi ośrodkami akademickimi oraz z dużą liczbą jednostek naukowo-badawczych; jedyne polskie miasto, które zostało zgłoszone do Światowego Zrzeszenia Technopolii (World Technopolis Association).

Procesy globalizacji są fragmentaryczne i wielopoziomowe. Fragmentaryczność oznacza, że nie obejmują swym zasięgiem całego świata, natomiast wielopoziomowość – że nie obejmują one wszystkich poziomów poszczególnych branż czy gałęzi przemysłu. Procesy globalizacji przyczyniły się do wytworzenia układu sieciowego, w którym za elementy należy uznać obszary metropolitalne różnej rangi. Poszczególne obszary metropolitalne połączone są ze sobą różnej genezy sprzężeniami i relacjami zwrotnymi, najczęściej dotyczącymi przepływów kapitału, towarów, siły roboczej czy usług. Pozostałe obszary bądź są całkowicie wyłączone z procesów globalizacji, bądź procesy globalizacji nie mają dla nich istotnego znaczenia. Natomiast wielopoziomowość oznacza, że procesy globalizacji nie obejmują wszystkich szczebli układu osadniczego. Z jednej strony procesy globalizacji przyczyniają się do dynamicznego rozwoju ośrodków metropolitalnych, natomiast z drugiej są obszary (liczne małe i średnie miasteczka oraz osady wiejskie), które zostały przez te procesy pominięte. Kumulacja w obszarach metropolitalnych usług oraz wysokiego potencjału innowacyjnego powoduje wzrastające rozwarstwienie w regionach. Poszczególne obszary metropolitalne w coraz większym stopniu są odrywane od korzeni lokalnych, tracąc kontakt z prowincją na rzecz wzmocnienia więzi z innymi obszarami metropolitalnymi na tym samym oraz wyższym poziomie w układzie hierarchicznym.

Za potencjalne centra ośrodków metropolitalnych w Polsce należy uznać obecne miasta wojewódzkie. Tradycyjnie mają one dogodne położenie komunikacyjne, centralne położenie na tle województwa, dobrą infrastrukturę oraz dostępność do dużych rynków zbytu. Po ostatniej reformie administracyjnej miasta wojewódzkie stały się ośrodkami władzy samorządowej, w gestii której leży tworzenie lokalnych planów zagospodarowania przestrzennego czy uchwalanie lokalnych budżetów. Lokalne samorządy mają ogromny wpływ na rozwój ośrodków metropolitalnych. Podejmują one szereg działań przyczyniających się do rozwoju miast, takich jak nawiązywanie współpracy między miastami partnerskimi, zdobywanie funduszy europejskich czy przyciąganie kapitału krajowego i zagranicznego.



Ryc. 1. Liczba największych polskich firm przekraczających 50 mln złotych przychodu według województw w 2003 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Lista 2000*, „Rzeczpospolita” z dn. 12.09.2004.

Zmiany sytuacji politycznej zaowocowały intensywnym rozwojem polskich firm prywatnych. Do tego stanu rzeczy przyczynił się rozwój wolnego rynku, który został u nas zapoczątkowany bardzo późno, bo dopiero na przełomie lat 80. i 90. XX wieku. Efektem restrukturyzacji polskiej gospodarki jest dynamiczny rozwój firm, głównie prywatnych. W Polsce na koniec 2002 r. liczba przedsiębiorstw wynosiła 1,7 mln firm, z czego 99,1% stanowiły przedsiębiorstwa małe, zatrudniające do 49 osób. Średnie przedsiębiorstwa zatrudniające od 50 do 249 osób stanowiły 0,7%. Duże przedsiębiorstwa stanowiły ok. 0,2%, a ich udział w PKB przekraczał 50%, co dobitnie pokazuje ich rangę w gospodarce krajowej.

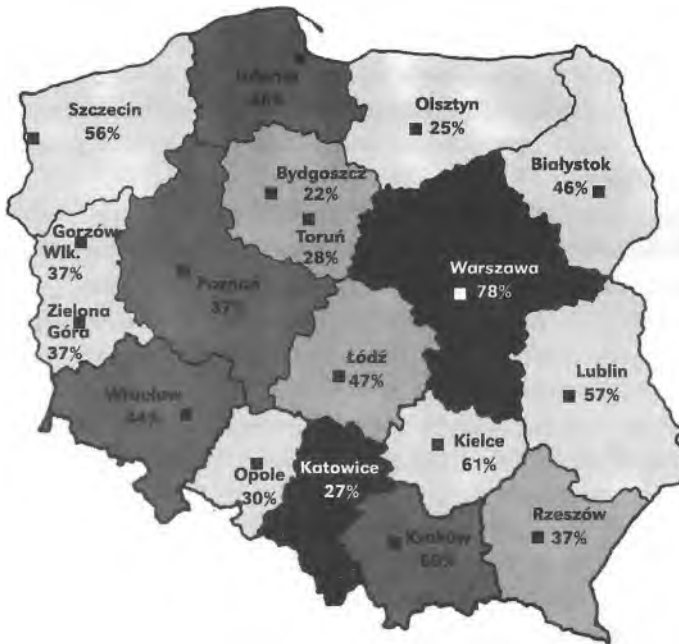


Ryc. 2. Zestawienie miast według największych polskich firm przekraczających 50 mln złotych przychodu w 2003 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Lista 2000*, „Rzeczpospolita” z dn. 12.09.2004.

Rozmieszczenie największych polskich przedsiębiorstw nie jest równomierne. Na pierwszym miejscu plasuje się województwo mazowieckie z zarejestrowanymi 614 firmami przekraczającymi 50 mln złotych przychodu. Drugie miejsce zajmuje województwo śląskie z 275 największymi firmami.

Na tle Polski stosunkowo nieźle prezentują się województwa: małopolskie, pomorskie, wielkopolskie oraz dolnośląskie, jednak różnica między nimi a województwem mazowieckim jest bardzo duża. Najmniej przedsiębiorstw przekraczających 50 mln zł przychodu działa na terenie województw: lubuskiego, opolskiego, warmińsko-mazurskiego, świętokrzyskiego, zachodnio-pomorskiego, lubelskiego oraz podlaskiego.



Ryc. 3. Rozkład największych polskich firm przekraczających 50 mln złotych przychodu w 2003 r. w procentach.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Lista 2000*, „Rzeczpospolita” z dn. 12.09.2004.

W poszczególnych województwach następuje koncentracja przedsiębiorstw w lokalnych metropoliach lub potencjalnych obszarach metropolitalnych, których obszarami centralnymi są miasta wojewódzkie. W erze globalizacji pełnią one zróżnicowane funkcje charakterystyczne dla miast epoki postindustrialnej. Kumulacja nowoczesnej wiedzy, nowych technologii, usług czy ośrodków władzy przyciąga nie tylko kapitał zachodni, ale także sprzyja rozwojowi polskiej przedsiębiorczości.

Rozmieszczenie firm w poszczególnych miastach wojewódzkich nie jest równomierne. Na pierwszym miejscu plasuje się Warszawa – 488 zarejestrowanych firm przekraczających 50 mln zł przychodu (ryc. nr 2). Między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi istnieje olbrzymi dystans o czym świadczy fakt, że na drugim miejscu znajduje się Kraków z zarejestrowanymi tylko 89 firmami. Kolejne miejsca zajmują: Katowice, Poznań, Wrocław i Gdańsk, które to miasta zaliczane są do najlepiej rozwiniętych w kraju.

Na uwagę zasługuje niska pozycja Łodzi, co może świadczyć o istniejących problemach w tym mieście wynikających z upadku przemysłu odzieżowego. Najgorzej sytuacja przedstawia się w Gorzowie, Zielonej Górze, Opolu i Olsztynie, gdzie zarejestrowanych jest od 9 do 11 firm przekraczających 50 mln zł przychodu.

Bardzo interesująco przedstawia się porównanie liczby zarejestrowanych firm w miastach wojewódzkich z liczbą firm zarejestrowanych w danym województwie. Również w tej klasyfikacji dominuje Warszawa, gdzie jest zarejestrowanych 78% firm z całego województwa mazowieckiego, jednak na drugim miejscu plasują się Kielce (61%). Tak wysoka pozycja Kielc wynika zapewne z faktu słabego rozwoju województwa świętokrzyskiego, które zaliczane jest do najbiedniejszych w Unii Europejskiej. Koncentracji firm w Kielcach nie są w stanie zrównoważyć Ostrowiec, Starachowice i Skarżysko-Kamienna, które to miasta dysponują niewiele mniejszym od Kielc potencjałem ludnościowym. Tak duża koncentracja kapitału w mieście świadczy o tym, że Kielce pretendują do miana centrum lokalnego ośrodka metropolitalnego. Kolejne miejsca zajmują Kraków, Lublin, Szczecin i Łódź, gdzie skoncentrowane jest odpowiednio 60, 57, 56, i 47% firm przekraczających 50 mln zł przychodu na tle województwa. Najgorzej w tym zestawieniu wypadają Olsztyn (25%), Katowice (27%) i Opole (30%). Słaba pozycja Katowic wynika z rozśrodkowania firm w wielu równorzędnych miastach konurbacji śląskiej.

Reasumując, należy stwierdzić, że polskie obszary metropolitalne stoją przed bardzo dużą szansą włączenia ich w międzynarodową sieć powiązań, co zdynamizuje ich rozwój. Procesy globalizacji przyczyniają się do wykształcania hierarchicznego układu ośrodków metropolitalnych. Do rangi kontynentalnego ośrodka metropolitalnego pretenduje Warszawa, miasta wojewódzkie pretendują do miana regionalnych ośrodków metropolitalnych.

■ Literatura

1. Bauman Z., 2000, *Globalizacja*, Warszawa.
2. Bąkiewicz, A., 2000, *Wokół globalizacji*, w: Bąkiewicz A. (red.), *Gospodarka i społeczeństwo w dobie globalizacji*, Warszawa.
3. Domański R., 2002, *Cities and Regions in an Enlarging European Union*, „*Studia Regionalia*”, vol. X.
4. Domański R., 2003, *Nowe kierunki badawcze w regionalistyce. Nowe doświadczenia polityki regionalnej*, „*Biuletyn KPZK PAN*”, z. 204, Warszawa.
5. Druckner P. F., 1985, *Odejście od cyklu depresji*, „*Życie Gospodarcze*”, nr 8.
6. Fukuyama F., 1996, *Koniec historii i ostatni człowiek*, Poznań, wyd. oryg. *The End of History and the Last Man*, New York 1992.
7. Fukuyama F., 1999, *Ład zostaje odbudowany*, „*Przegląd Polityczny*”, nr 42.
8. Fukuyama F., 2000, *Globalizacja do bicia*, „*Gazeta Wyborcza*”, z 1-2. 07. .
9. Giddens A., 1997, *Anthony Giddens on Globalization*, „*UNRIST News*”, nr 15.
10. Giddens A., 2000, *Runway World. How Globalization is Reshaping our Lives*, New York.
11. Gray J., 1998, *False dawn. The Delusion of Global Capitalism*, London.
12. Huntington S. P., 1991, *The Third Wave. Democratization in the Late Twentieth Century*, Norman-London.
13. Huntington S. P., 1993, *The Clash of Civilizations*, in: „*Foreign Affairs*”, vol. 72, no 3.
14. Huntington S. P., 1995, *Trzecia fala demokracji*, Warszawa.
15. Huntington S. P., 1997, *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*, Warszawa.
16. Jałowiecki B., 1999, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, „*Biuletyn KPZK PAN*”, z. 186, Warszawa.
17. Kopański W., 1999, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych z almanachem*, Warszawa.
18. Kuciński K., Kudłacz T., Markowski T., 2002, *Zintegrowany rozwój aglomeracji a konkurencyjność polskiej przestrzeni*, „*Studia KPZK PAN*”, t. CXI.
19. Kukliński A., 2000, *Globalizacja polskich metropolii*, Warszawa.
20. Kuźniar R., 2000, *Globalizacja, geopolityka i polityka zagraniczna*, „*Sprawy Międzynarodowe*”, nr 1.

21. McLuchan M., 1975 *Wybór pism*, Warszawa.
22. Markowski T., Marszał T., 1975, *Polycentric Metropolitan Regions – New Concepts and Experiences*, „*Studia Regionalia*” 1975, vol. XI.
23. Moraczewska A., 2002, *Korporacje transnarodowe w procesach globalizacji*, w: M. Pietraś (red.), *Oblicza procesów globalizacji*, Lublin.
24. O'Brien, 1992, *Global Financial Integration: The End of Geography*, London.
25. Robertson R., 1992, *Globalization: Social Theory and Global Culture*, London, p. 396.
26. Robertson R., 1995, *Glocalization: Tim-Space and Homogeneity – Heterogeneity*, in: M. Featherstone (ed.), *Global Modernities*, Sage Publication.
27. Rydzkowski W., 1997, *Wojewódzka-Król K., Transport*, Warszawa.
28. Sassen S., 1991, *The global city*, Oxford.
29. Szczepańczyk A., 2002, *Globalizacja w aspekcie ekonomicznym. Współczesne procesy globalizacji światowej*, „*Miscellanea Oeconomicae*”, nr 1, *Studia i Materiały*, Wydział Zarządzania i Administracji Akademii Świętokrzyskiej w Kielcach.
30. Waters M., 1995, *Globalization*, London–New York.
31. Virilio P., 1997, *Fin de l'Histoire, ou fin de la Geographie? Un monde surexposé*, „*Le Monde diplomatique*”, nr 8.
32. Zorska A., 2000, *Ku globalizacji?, Przemiany w korporacjach transnarodowych i w gospodarce światowej*, Warszawa.

■ Summary

This article is made up of two parts. In the first part the essential globalization processes are discussed, whereas in the second part presents the influence of the globalization processes on the metropolitan areas. The basic groups of the global processes distinguished include: the development of the free market, the establishment of transnational corporations, and the development of telecommunications, these including: satellite television, internet (electronic mail, IRC), mobile phones network and the development of modern means of transport. The consequences of the globalization processes are the limitation of governmental control, an increase of the role of the speculation budget, a gradual loss of the middle class, an increase of the polarization of wages, an explosion of law-breaking activities, a rebirth of new regionalisms and an increase of international tendencies. The globalisa-

tion processes influence metropolitan areas in the following way they create a new type of metropolitan areas, tear away metropolitan areas from their local roots, they also establish a new type of connection between cities, and activate the local reserve.

ELŻBIETA LOREK

ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ

obszarów metropolitalnych

warunkiem rozwoju infrastruktury

≡ Wstęp

Procesy integracyjne z Unią Europejską oraz przyszłe funkcjonowanie w ramach struktur europejskich wiązą się ze znaczącymi zmianami w samorządach terytorialnych. Wpływ Unii Europejskiej na działalność samorządów można podzielić na trzy rodzaje oddziaływania tj. bezpośrednie, pośrednie oraz inne.

Oddziaływanie bezpośrednie polega na obowiązku dostosowania ustawodawstwa polskiego do ustawodawstwa Unii Europejskiej, czyli na zmianie wielu uregulowań prawnych. Zmiany te dotyczą działalności wszystkich szczebli administracji publicznej, w tym samorządów lokalnych.

Oddziaływanie pośrednie polega na harmonizacji wszelkiego rodzaju polityki oraz dokumentów strategicznych krajów członkowskich i krajów kandydackich.

Pod „innym” rodzajem oddziaływania rozumie się zmianę ogólnych warunków funkcjonowania samorządów wynikających z procesów integracyjnych, internacjonalizacji i globalizacji.

Od wielu lat w krajach Unii Europejskiej podejmuje się szereg przedsięwzięć wprowadzających te kraje na drogę zrównoważonego rozwoju. Do najważniejszych z nich należą: *Traktat o Unii Europejskiej* z Maastricht, *Strategia zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej* czy 5 i 6 program działań UE. Proces integracji europejskiej zmierza w kierunku zrównoważonego rozwoju jako rozwoju wielowymiarowego realizowanego przy ścisłej współpracy władz i społeczeństw.

W wyniku reformy administracyjnej kraju wdrożonej z dniem 1 stycznia 1999 roku samorządy lokalne uzyskały znaczące uprawnienia decyzyjne. Do obowiązków władz lokalnych dołożono dodatkowe zadania, także dużą część zadań z zakresu ochrony środowiska. Samorządy uzyskały podstawowe narzędzia realizacji zrównoważonego rozwoju, do których należą: opracowywanie strategii rozwoju, planowanie zagospodarowania przestrzennego, wydawanie decyzji lokalizacyjnych oraz pozwoleń na korzystanie z zasobów środowiska i wprowadzanie w nim zmian.

Samorządy uzyskały także prawo tworzenia własnych funduszy ekologicznych, które uzupełniają dotychczasowe źródła finansowania lokalnego rozwoju zrównoważonego. Integracja uprawnień władz lokalnych z różnorodnych sfer istotnych dla funkcjonowania gminy, regionu jak: gospodarka, ochrona środowiska, planowanie przestrzenne, ochrona zdrowia, edukacja, kultura, turystyka daje im konkretne możliwości wpływania na zrównoważony rozwój podległych im terenów. Problem wdrażania zrównoważonego rozwoju w polskich obszarach metropolitalnych i gminach nie jest zadaniem łatwym, szczególnie że doświadczenia praktyczne są bardzo ubogie.

Wdrożenie nowego podejścia w równoważeniu rozwoju, wiąże się także z nieuchronnymi konfliktami kompetencyjnymi oraz zmianami w modelu funkcjonowania wielu istniejących instytucji. Rozwiązaniem tych sytuacji będzie wdrożenie zintegrowanego systemu zarządzania obszarami metropolitalnymi wymagającego podjęcia przez władze samorządów miejskich szeregu działań o charakterze planistycznym, programowym i realizacyjnym. Szansę na wdrożenie trwałego rozwoju daje dobrze opracowany program zrównoważonego rozwoju oparty na wytycznych zawartych w *Agendzie 21*. Oznacza to jednak podjęcie przez władze samorządowe ogromnego wysiłku organizacyjnego i takie sterowanie procesami rozwoju, które pozwoliłoby na uzyskanie wielu efektów w poprawie warunków życia, efektywności inwestowania czy oszczędności finansowych związanych z rozwojem infrastruktury.

■ Współpraca międzynarodowa w zakresie wdrażania zrównoważonego rozwoju

Rozwój społeczno-gospodarczy i ochrona środowiska to niezależne, lecz wzajemnie wzmacniające się elementy zrównoważonego rozwoju, który stanowi podstawę naszych wysiłków w celu osiągnięcia wyższej jakości życia wszystkich ludzi. Rozwój trwały i zrównoważony oznacza równowagę między celami ekonomicznymi i społecznymi z jednej strony, a jakością środowiska z drugiej, oznacza to między innymi zachowanie zasobów przyrodniczych dla przyszłych generacji wzdłuż całej ścieżki rozwoju społeczno-ekonomicznego¹.

Wprowadzenie planowania strategicznego związanego z kategorią zrównoważonego rozwoju wiąże się z potrzebą realizacji porozumień międzynarodowych, których stroną jest także Polska. Współpraca międzynarodowa w zakresie zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska na poziomie lokalnym ma długą historię. Tworzą ją takie dokumenty jak:

- *Deklaracja w sprawie środowiska człowieka* (Sztokholm 1972),
- Raport Komisji ONZ ds. Środowiska i Rozwoju *Nasza wspólna przyszłość (Our Common Future)* tzw. Raport Brundlandt z 1987 roku na temat współzależności środowiska przyrodniczego i rozwoju gospodarczego (*World Conference on Environmental and Development*),
- Wytyczne dla globalnego rozwoju zrównoważonego zwarte w przyjętej przez Polskę deklaracji z Rio de Janeiro (*Środowisko i rozwój 1992*) i w *Agendzie 21*,
- Konwencja z Lucerny (*O czyste środowisko Europy 1993*),
- Konwencja z Nowego Jorku *Globalny program działań II Szczytu Ziemi 1997*),
- Założenia określone przez kolejne programy w zakresie ochrony środowiska i rozwoju zrównoważonego Unii Europejskiej,
- Zalecenia programu transformacji w kierunku zrównoważonego rozwoju OECD,
- Decyzje Komisji Trwałego Rozwoju ONZ,
- Inne prawnie wiążące umowy międzynarodowe dwu- i wielostronne,
- II Szczyt Ziemi Johannesburg 2002,
- *Zrównoważona Europa dla lepszego świata. Strategia zrównoważonego rozwoju dla Europy*, Goeteborg 2001. W dokumencie tym znalazły się zapisy nadające trwałemu rozwojowi charakter centralny w każdej polityce sektorowej dzięki integracji tych linii polityki z europejską polityką ekologiczną.

1) T. Borys, B. Fiedor, 1999. *Ekorozwój jako zbiór cech*, w: *Wskaźniki ekorozwoju*, Białystok.

Za priorytetowe cele Wspólnoty uznano:

- zmniejszenie skali zmian klimatycznych i rosnącą produkcję oraz konsumpcję czystej energii (pochodzącej ze źródeł odnawialnych czy niekonwencjonalnych),
- zmniejszenie zagrożeń i strat zdrowotnych powodowanych przez zanieczyszczenie środowiska,
- zachowanie zasobów przyrodniczych, czyli ochrony przyrody żywej i zasobów bioróżnorodności,
- trwały rozwój transportu,
- ekologizacja gospodarki przestrzennej².

Problemy ochrony środowiska i trwałego rozwoju zostały również uwzględnione w *Strategii lizbońskiej*.

Programowanie oraz wdrażanie zasad trwałego rozwoju w polskiej przestrzeni jest elementem dostosowawczym do integracji z Unią Europejską. Prowadzone działania w tym zakresie dotyczą przede wszystkim: rozwoju gospodarczego i społecznego w demokratycznym systemie, standaryzacji środowiskowej i osadniczej do standardów UE, racjonalnej gospodarki zasobami środowiska naturalnego i kulturowego³.

W *Agendzie 21*, globalnym programie działań na rzecz zrównoważonego rozwoju, uzgodnionym na Szczycie Ziemi w 1992 roku, uznano społeczności i władze lokalne za kluczowych realizatorów strategii rozwoju integrujących problemy gospodarcze, społeczne i ekologiczne. Zrównoważony rozwój to przede wszystkim proces transformacji obejmujący pięć podstawowych obszarów rozwoju (przestrzeń i środowisko, działalność gospodarczą, społeczną i instytucjonalno-polityczną). Powiązanie ich ze sobą w tzw. ład zintegrowany – rozumiany jako jakość życia – wymaga wyboru i zastosowania zasad zawartych w deklaracji z Rio przyjętej na Szczycie Ziemi w 1992 r.

Globalny program działań – *Agenda 21* powierza władzom lokalnym ważną rolę w praktycznym wprowadzaniu zaleceń i działań określonych w tym dokumencie. W *Agendzie 21* określono pożądaną sposób działania władz lokalnych, polegający na kreatywności, samodzielności, przejawianiu inicjatywy i otwartości. *Agenda 21* poświęca wiele miejsca roli władz lokalnych, gdyż to one tworzą, prowadzą i utrzymują infrastrukturę techniczną i społeczną, realizują zadania związane z zagospodarowaniem przestrzennym, utrzymaniem czystości i porządku, tworzą własną i realizują krajową

2) *Zrównoważona Europa dla lepszego świata. Strategia zrównoważonego rozwoju dla Europy*, 2001, Goeteborg.

3) *Dokumenty końcowe konferencji Narodów Zjednoczonych*, 1998. „Środowiska i Rozwój”. Instytut Ochrony Środowiska. Warszawa.

i regionalną politykę ekologiczną. To władze lokalne mają za zadanie podjęcie i prowadzenie dialogu ze społeczeństwem oraz propagowanie zasad zrównoważonego rozwoju wśród społeczności lokalnych⁴.

W *Agendzie 21* sformułowano też podstawowe zalecenia co do sposobu osiągania zakładanych celów. I tak aby zrealizować *Lokalną Agendę 21* należy podjąć następujące najważniejsze działania:

- zorganizowanie systemu konsultacji z mieszkańcami, organizacjami społecznymi, instytucjami gospodarczymi (łącznie z prywatnymi),
- wypracowanie w drodze takich konsultacji zgody co do podstawowych założeń lokalnej strategii prośrodowiskowej,
- uzyskanie stałego dostępu do informacji umożliwiających bieżącą weryfikację i optymalizację strategii łącznie z uwzględnieniem wymagań wynikających z programów wyższego stopnia,
- wypracowanie systemu zasilania finansowego działań podejmowanych w ramach strategii z wykorzystaniem możliwie najbardziej zróżnicowanych źródeł, w tym zagranicznych,
- kształtowanie i podnoszenie stopnia świadomości ekologicznej społeczeństwa, przede wszystkim poprzez bieżący udział w przygotowaniu i wykorzystaniu strategii⁵.

Podstawową filozofią działań prośrodowiskowych przyjmowanych przez *Agendę* jest włączenie problemów ochrony środowiska i rozwoju do procesu podejmowania decyzji – od strategicznych w zakresie kształtowania polityki społeczno-gospodarczej na wszystkich szczeblach organizacji państwa, przez decyzje podejmowane w trakcie zarządzania w skali makro i mikro. W celu zrealizowania tego celu *Agenda 21* formułuje szereg zaleceń o charakterze systemowym. Należą do nich:

- wprowadzenie instrumentów prawno-organizacyjnych zapewniających równoległe i równorzędne uwzględnianie zagadnień gospodarczych, społecznych i środowiskowych w procesie podejmowanych decyzji na wszystkich poziomach i we wszystkich dziedzinach,
- ustanowienie mechanizmów zapewnienia spójności polityki gospodarczo-społecznej w poszczególnych sektorach z polityką ekologiczną wraz z odpowiednimi instrumentami planowania i polityki stosowanymi na wszystkich poziomach,

4) E. Lorek, A. Sobal., 2003, *Ocena postępów wdrażania Lokalnej Agendy 21 na świecie*. Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW. Sekcja Polska Regional Studies Association, „Studia Regionalne i Lokalne” nr 2 (12), s.111-122.

5) Koncepcja *Lokalnej Agendy 21* opracowana została przez Międzynarodową Radę Lokalnych Inicjatyw Środowiskowych (International for Local Environmental Initiatives - ICLÉI) w 1991 r.

- systematyczne obserwowanie i ocenianie procesu rozwoju, przeprowadzenie regularnych analiz stanu i aktywizacji zasobów ludzkich, warunków i tendencji ekonomicznych i społecznych, stanu środowiska i zasobów naturalnych,
- zapewnienie przejrzystości polityki gospodarczej, ekonomicznej i sektorowej oraz przewidywań co do ich znaczenia dla środowiska,
- formalne zagwarantowanie społeczeństwu dostępu do istotnych informacji, umożliwiających zrozumienie zachodzących zależności i aktywne włączenie się do procesów podejmowania decyzji.

Agenda 21 zwraca uwagę na stworzenie skutecznego ustawodawstwa oraz skuteczną egzekucję ustanowionych norm. Zalecenia dla władz lokalnych wynikające z *Agendy 21* są mocno akcentowane przez szereg organizacji międzynarodowych, zrzeszających władze lokalne, tj.:

- Kongres Władz Lokalnych i Regionalnych przy Radzie Europy (CLRAE),
- Międzynarodową Radę ds. Lokalnych Inicjatyw Środowiskowych (ICLEI - International Council for Environmental Initiatives),
- European Sustainable Cities & Towns Campaign, z której inicjatywy powstała m.in. Karta miast europejskich na rzecz ekorozwoju, zwana kartą z Aalborga.

Kongres Władz Lokalnych i Regionalnych przy Radzie Europy stanowiący reprezentację władz lokalnych i regionalnych wszystkich państw należących do Rady Europy po rozpoznaniu stopnia zaawansowania prac nad lokalnymi agendami wezwał samorządy lokalne do zintensyfikowania prac nad tym dokumentem. Doświadczenia miast w zakresie realizacji *Lokalnej Agendy 21* zaprezentowane zostały na konferencji w Lizbonie (październik 1996). Na tej konferencji ustalono, że prace nad lokalnymi programami rozwoju są w większości państw opóźnione.

Celem Międzynarodowej Rady ds. Lokalnych Inicjatyw Środowiskowych, która powstała w 1990 r. na Światowym Kongresie Władz Lokalnych (przy ONZ) jest wspieranie wszelkich działań mających na celu ochronę środowiska. Sekretariat Europejski ICLEI współpracuje z komisją CLRAE. Z kolei organizacja European Sustainable & Towns Campaign zajmuje się wymianą doświadczeń i poszerzaniem współpracy pomiędzy miastami europejskimi zainteresowanymi praktycznym wdrażaniem idei zrównoważonego rozwoju. Organizacja ta przygotowała konferencję w Aalborgu w Danii (maj 1994), której efektem była podpisana 27 maja Karta miast europejskich na rzecz

ekorozwoju (zwana kartą z Aalborga). W karcie z Aalborga zawarto wskazania dla działań w kierunku zrównoważonego rozwoju lokalnego. Władze lokalne zostały zobowiązane do opracowania systemów i procedur monitoringu procesu wdrażania *Lokalne Agendy 21*. Na konferencji w Aalborgu, która odbyła się 10 lat po pierwszej w 2004 r. podsumowano osiągnięcia w zakresie zrównoważonego rozwoju przez 111 przedstawicieli władz lokalnych Europy.

Zasadniczym elementem tej karty jest propozycja schematu działań, które powinny być podjęte dla przygotowania *Lokalne Agendy 21*, tj.:

- rozpoznanie istniejących struktur planowania i finansów oraz innych planów i programów,
- systematyczna identyfikacja problemów i przyczyn ich występowania, dokonywana przy szerokiej konsultacji społecznej,
- ustalenie hierarchii ważności zadań, mających na celu rozwiązanie poszczególnych problemów,
- stworzenie z udziałem danej społeczności wizji jej rozwoju zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju,
- rozpoznanie i ocena alternatywnych opcji strategicznych,
- przygotowanie długoterminowego planu działania na rzecz zrównoważonego rozwoju, zawierającego wymierne cele,
- opracowanie praktycznego zastosowania tego planu, włączając w to harmonogram działań i szczegółowy opis podziału zadań pomiędzy wykonawców,
- przygotowanie systemów i procedur do kontroli i sprawozdawczości związanej z wprowadzeniem planu w życie .

Wdrażanie idei zrównoważonego rozwoju spowodowało powstanie w UE nowych dokumentów zawierających zapisy dotyczące budowania struktury miejskiej. Należy tu wymienić: *Zieloną kartę środowiska miejskiego* – przyjętą w 1990 r. przez Komisję Europejską, *Europejską perspektywę rozwoju przestrzennego* przyjętą w 1997 r. przez Komitet Rozwoju Przestrzennego Unii Europejskiej oraz *Nową kartę ateńską* przyjętą w 1998 r. przez Europejską Radę Urbanistów. Powyższe dokumenty zawierały wiele zapisów co do sposobu konstruowania zapisów planistycznych tzn.:

- powiązanie planowania przestrzennego z tworzeniem kompleksowo rozumianej polityki rozwoju lokalnego (planowanie strategiczne),
- partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym,
- integracja zagadnień środowiskowych, społecznych i ekonomicznych,
- promocja „miasta kompaktowego”.

Z kolei na konferencji ministrów odpowiedzialnych za planowanie regionalne (CEMAT), która odbyła się we wrześniu 2000 roku w Hanowerze sformułowane zostały zasady polityki zrównoważonego planowania dla Europy⁶. Do zasad tych należą m.in.:

Wspieranie spójności terytorialnej poprzez zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy regionów oraz większą konkurencyjność

Zasada ta oznacza, że przestrzennie trafne decyzje i inwestycje powinny opierać się na policentrycznym modelu rozwoju na szczeblu europejskim, narodowym i regionalnym. Oznacza to, że atrakcyjność europejskich metropolii powinna jeszcze wzrosnąć, a atrakcyjność regionów słabych strukturalnie pod kątem inwestycji gospodarczych powinna zostać wzmocniona. Jest to szczególnie ważne w przypadku starych regionów przemysłowych i obszarów wiejskich.

Wspieranie rozwoju generowanego przez funkcje miejskie oraz polepszanie relacji miasto-wieś

Stworzenie i wzmocnienie sieci miejskich zwiększa komplementarność tych miast oraz tworzy efekt synergii i ekonomii skali, zachęca do specjalizacji, a także powoduje korzyści poprzez współzawodnictwo gospodarcze. Przedsięwzięcia miejsko-wiejskie mają do odegrania ważną rolę, przede wszystkim w dziedzinie zrównoważonej struktury osadniczej, rozwoju sieci komunikacji publicznej, rewitalizacji i dywersyfikacji gospodarki na obszarach wiejskich, rozwoju obszarów rekreacyjnych dla mieszkańców miast, ochrony i wzbogacenia dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego.

Promowanie wyrównanej dostępności

Zasada ta wskazuje na zapewnienie dobrej dostępności wszystkich miejsc w Europie, głównie poprzez szybkie ukończenie Paneuropejskiej Sieci Transportowej. Należy także zwiększać dostępność regionalną poprzez uzupełnianie brakujących ogniw wewnątrzregionalnych.

⁶) Główne zasady zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego, 2000, Europejska konferencja ministrów odpowiedzialnych za planowanie regionalne (CEMAT), Hanower.

Poszerzanie dostępu do wiedzy i informacji

Powstanie społeczeństwa informacyjnego jest obecnie najważniejszym zjawiskiem zmieniającym oblicze społeczeństwa oraz jego strukturę terytorialną. Należy popierać inicjatywy na szczeblu regionalnym i lokalnym pomiędzy dostawcami informacji oraz potencjalnymi użytkownikami, jak np. parki technologiczne, instytucje transferu technologii oraz ośrodki badawczo-szkoleniowe, a także tworzenie regionalnych baz danych w sieci (on-line), obejmujące produkty, umiejętności, turystykę tak, aby wszystkie regiony mogły plasować się na rynku i wzmacniać swoje więzy z gospodarką światową.

Ograniczanie szkód dla środowiska

Zasada ta wskazuje na obowiązek zapobiegania problemom środowiskowym, jakie mogą wynikać z niewłaściwej koordynacji różnej polityki sektorowej lub decyzji lokalnych. Polityka przestrzenna musi wspierać bardziej przyjazne dla środowiska formy transportu, rewitalizację zaniedbanych obszarów miejskich oraz odnowę ich środowiska, a także regenerację obszarów uszkodzonych przez zanieczyszczenia przemysłowe.

Główne zasady zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego uwzględniają, zgodnie ze znaczeniem pojęcia zrównoważoności (*sustainability*), potrzeby wszystkich mieszkańców regionów europejskich bez uszczerbku podstawowych praw przyszłych pokoleń. Mają one przede wszystkim na celu zharmonizowanie wymogów ekonomicznych i socjalnych z funkcjami ekologicznymi i kulturalnymi poszczególnych terytoriów oraz przyczynienie się w ten sposób do długookresowego, zrównoważonego rozwoju.

Proces integracji europejskiej zmierza w kierunku zrównoważonego rozwoju jako rozwoju wielowymiarowego realizowanego przy ścisłej współpracy władz i społeczeństw. Ocena zaawansowania wdrażania zrównoważonego rozwoju dokonana podczas szczytu w Johannesburgu wskazuje, że inicjatywy podejmowane w Europie przynoszą pozytywne efekty. Wyniki badań przeprowadzone przez Międzynarodową Radę ds. Lokalnych Inicjatyw Środowiskowych – ICLEI wskazują, że około 83% ogółu rozpoczętych procesów *Lokalne Agendy 21* ma swoje korzenie w Europie. Stopień zaawansowania we wdrażaniu *Lokalne Agendy 21* wykazały wszystkie gminy w Szwecji, w Niemczech odnotowano jej wdrożenie w 2042 jednostkach lokalnych⁷.

7) F. Jurek, A. Sobol, 2004, *Ocena wdrażania zrównoważonego rozwoju w gminach śląskich w procesie integracji europejskiej w: Regionalne strategie rozwoju zrównoważonego*, S. Kozłowski (red.), Białystok, s. 315–326.

To właśnie samorządy lokalne są bardzo ważnym czynnikiem, który może zapobiec zmianom w klimacie globalnym. Jest wiele obszarów, w których samorządy lokalne mogą zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych. Główne z nich to: wykorzystanie energii w obiektach użyteczności publicznej, usługi komunalne, komunikacja, zagospodarowanie przestrzenne, gospodarka odpadami. Działania te obejmują często poprawę wykorzystania energii i środki zmierzające do jej oszczędzania. Praktyczne przykłady budowania tzw. miast zrównoważonego rozwoju (eko-miast) zaprezentowane były przez przedstawicieli wydziału ochrony środowiska i ministerstwa gospodarki Kanady i dotyczyły technologii zmian klimatycznych. Kanadyjska inicjatywa miast zrównoważonego rozwoju (SCI – Sustainable Cities Initiative) polega na podejmowaniu działań mających na celu osiągnięcie wewnętrznej równowagi miast oraz ich rozwoju w kierunku podnoszeniu jakości życia mieszkańców. Rezultatem tych działań jest tworzenie zintegrowanych rozwiązań szeregów problemów powodowanych przez gwałtowną urbanizację i wynikające z tego faktu obciążenia infrastruktury miejskiej (tzw. „przeciążenie” szybko rozwijających się miast). Dotyczy to głównie takich obszarów problemowych jak: transport, energia, odpady stałe, gospodarka wodno-ściekowa i mieszkaniowa⁸.

W Strategii urbanistycznej opublikowanej w 2004 r. wskazane zostały działania na rzecz wdrażania w miastach zrównoważonego rozwoju zgodnego z wytycznymi *Agendy 21*. Strategia urbanistyczna Unii Europejskiej koncentruje się na następujących obszarach priorytetowych: zarządzanie zrównoważonym rozwojem, zrównoważony transport miejski, zrównoważone budownictwo, zrównoważone zagospodarowanie przestrzenne.

■ Wdrażanie zrównoważonego rozwoju na poziomie regionalnym i lokalnym-doświadczenia krajowe

Wdrażanie idei zrównoważonego rozwoju w polskich samorządach znajduje swój zapis w wielu dokumentach krajowych (Konstytucja RP, prawo ochrony środowiska, ustawa o planowaniu przestrzennym, II polityka ekologiczna państwa, Polska 2025. Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju) i międzynarodowych (Globalny program działań – *Agenda 21*, Szczyt Ziemi w Johannesburgu w 2002 r. i inne) nakładają na władze samorządowe obowiązek wdrażania zasad zrównoważonego rozwoju. W przyjętej

8) Międzynarodowe Warsztaty dotyczące „Zmian Klimatu”, Katowice 2000.

przez Sejm RP *Strategii zrównoważonego rozwoju kraju do roku 2025* zapisano, że zrównoważony rozwój oznacza taki model rozwoju, w którym zaspokajanie bieżących potrzeb społecznych oraz potrzeb przyszłych pokoleń będzie traktowane równoprawnie. W strategii przyjęto, że zrównoważony rozwój łączyć będzie, w sposób harmonijny, troskę o zachowanie dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego narodu z postępem cywilizacyjnym i ekonomicznym, będących udziałem wszystkich grup społecznych⁹.

Przyjęta w 2000 roku *Strategia zrównoważonego rozwoju Polski* określa kierunki rozwoju kraju do 2025 roku. Strategia ta wyznacza główne kierunki rozwoju dla wszystkich jednostek administracyjnych w Polsce – regionów, powiatów, gmin. Generalnym założeniem tego dokumentu jest utrzymywanie wzrostu gospodarczego na poziomie około 5%, stopniowe zwiększanie efektywności wykorzystania surowców, paliw oraz zasobów przyrody ze wskazaniem czterokrotnego zwiększenia w stosunku do dzisiejszego w odniesieniu do jednostki PNB.

W świetle powyższych dokumentów należy docenić znaczenie polskiej polityki ekologicznej opartej na koncepcji zrównoważonego rozwoju i powiązanych bardzo wyraźnie z zapisami deklaracji z Rio¹⁰. Do osiągnięć polskiej polityki ekologicznej można zaliczyć:

- stworzenie niezbędnych podstaw prawnych racjonalnego gospodarowania zasobami odnawialnymi i nieodnawialnymi środowiska oraz ochrony środowiska przed presją spowodowaną gospodarczą działalnością człowieka,
- stworzenie struktur instytucjonalnych zarządzania środowiskiem na poziomie centralnym, regionalnym i lokalnym oraz monitorujących wdrażanie prawa,
- ekonomizację działań w środowisku w myśl zasady „użytkownik i zanieczyszczający płacą oraz zasady „podwójnej korzyści” (*win-win strategy*),
- stworzenie efektywnych instytucji finansowania ochrony środowiska, które finansują również działania w kierunku rozwoju zrównoważonego,
- istotną redukcję ilości i jakości zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska oraz zauważalną poprawę jego stanu,

9) Polska 2025. Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju, 2000, Rada Ministrów, Warszawa.

10) E. Lorek, 2005, *Zrównoważony rozwój szansą na aktywizację rynku dóbr i usług ekologicznych w regionie śląskim*, w: S. Czajo (red.), *Zrównoważony rozwój – doświadczenia polskie i europejskie*, „Biblioteka Ekonomia i Środowiska” nr 33, Wrocław, s. 308-325.

- podwyższenie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz stworzenie podstaw prawnych jego udziału w procesach zarządzania środowiskiem.

Mając zatem solidnie opracowane dokumenty na szczeblu krajowym, można opracowywać dobre dokumenty na szczeblu regionalnym i lokalnym. Lęk w polskich samorządach przed zrównoważonym rozwojem wynika przed wszystkim z nieznamomości zasad zrównoważonego rozwoju, braku świadomości długofalowych korzyści oraz przeciwstawianiu tych zasad rozwojowi lokalnemu, w tym zwłaszcza gospodarczemu. Świadczą o tym przeprowadzone badania ankietowe. Badania o stanie wdrożenia *Lokalnej Agendy 21* w gminach południowej Polski zostały przeprowadzone w 2000 roku przez Polski Klub Ekologiczny w Gliwicach oraz Szwedzko-Polskie Towarzystwo Ochrony Środowiska w Sztokholmie. Badaniami objęto 283 gminy południowej Polski, w których przedstawiciele urzędów ocenili swój poziom wiedzy na temat *Agendy 21* oraz przedstawili stopień jej realizacji. Najwięcej ankiet wpłynęło z województwa śląskiego i sąsiednich: opolskiego, małopolskiego i świętokrzyskiego. Tylko 23% spośród objętych badaniami gmin wyraziło zainteresowanie *Agendą 21*, w tym 65 gmin zadeklarowało, że realizuje *Lokalną Agendę 21*, co stanowi zaledwie 5% wszystkich gmin objętych badaniem, pozostałe 38 (3%) zna dokument, lecz z różnych powodów go nie realizuje.

Badania wykazały, że większość gmin Polski południowej nie ma żadnych informacji o programie zrównoważonego rozwoju¹¹. Należy podkreślić, że w budowaniu *Lokalnej Agendy 21* ważny jest aspekt jej uspołecznienia czyli uwzględnieniu w jej tworzeniu aktywności społeczności lokalnej tj. włączaniu pomysłów, opinii mieszkańców w proces budowania programu zrównoważonego rozwoju i monitoringu jego realizacji¹².

Bazując na ww. dokumentach, powinno się podjąć działania polegające na sukcesywnym eliminowaniu procesów i działań gospodarczych szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi, promować gospodarowanie w sposób przyjazny środowisku oraz przyspieszyć procesy rewitalizacji terenów zdegradowanych. Realizacja tych działań nie powinna zmniejszać tempa wzrostu gospodarczego, poszerzać marginesu ubóstwa, pogłębiać lub powodować nowych napięć społecznych i zagrożeń ekonomicznych. Ponieważ zasady rozwoju zrównoważonego nie są wymiernym i umiejscowionym w czasie konkretnym celem, a raczej postulowanym i pożądanym procesem, który powi-

11) *Raport o stanie wdrożenia Lokalnej Agendy 21 w gminach południowej Polski*, 2000, Polski Klub Ekologiczny, Gliwice.

12) T. Borys, 2002, *Realizacja Lokalnej Agendy 21 w polskich samorządach*, „Środowisko” nr 15 (231).

nien być rozpatrywany długofalowo, to Strategia zrównoważonego rozwoju obejmuje co najmniej dwa etapy realizacyjne:

- etap I – okres wzajemnego równoważenia przebiegu procesów rozwoju kraju oraz jego społeczno-gospodarczych i środowiskowych skutków, przy jednoczesnym zachowaniu zdolności gospodarki do dynamicznego wzrostu, umożliwiającego naszemu krajowi dołączenie do grona krajów wysokorozwiniętych,

- etap II – okres podtrzymywania uzyskanej równowagi pomiędzy kluczowymi komponentami procesów rozwoju, a w szczególności zrównoważeniu rozwoju gospodarczego, społecznego i środowiskowego, przy zachowaniu zdolności gospodarki do zaspokajania tradycyjnych i pojawiających się w przyszłości potrzeb społecznych, w odniesieniu do jak najszerszych grup obywateli, w zgodzie z zasadami równości i sprawiedliwości społecznej.

Realizacja działań w ramach opracowywanych planów na rzecz zrównoważonego rozwoju wymaga uwzględnienia kilku sfer, takich jak: sfera oddziaływania społecznego, ekonomicznego i ekologicznego. W sferze oddziaływania społecznego znajdują się m.in. zapisy dotyczące:

- gwarancji sprawiedliwej dystrybucji dochodów i zabezpieczeń społecznych, sprzyjającej niwelowaniu różnic społecznych, zapobiegających tworzeniu się znaczących obszarów ubóstwa oraz marginalizacji jednostek i grup społecznych,
- gwarancje dostępu do zatrudnienia (przede wszystkim generowanie nowych stanowisk pracy, wspieranie małej i średniej przedsiębiorczości, dostęp do szkoleń i kursów podnoszących kwalifikacje),
- sprawiedliwy dostęp do środowiska i jego zasobów.

Sfera oddziaływania ekonomicznego opiera się na założeniu, że dwie pozostałe sfery tego rozwoju (sfera społeczna i ekologiczna), nie są i nie będą hamulcami postępu. Stanowią jednak jego stymulatory, przez wymuszony dzięki nim postęp technologiczny, podnoszenie poziomu wykształcenia społeczeństwa, zwiększony udział w podejmowaniu decyzji i odpowiedzialności za nie ponoszonej, tworzenie nowych miejsc pracy, rozwój aktywności i przedsiębiorczości, wzrost efektywności wykorzystania surowców, materiałów i pracy ludzkiej, zwiększenie bezpieczeństwa.

W Polsce w ostatnich latach nastąpiła zasadnicza przebudowa instytucjonalnych struktur i procedur sprawowania władzy na szczeblu lokalnym. Międzynarodowe inicjatywy i deklaracje takie jak m.in.: *Baltycka Lokalna Agenda 21* czy deklaracja z Sofii *Ku zrównoważonemu rozwojowi* zapoczątkowały podjęcie szerszych inicjatyw LA21. W latach 2000–2001 utworzono Sieć Miast, Gmin i Powiatów Polskich na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju.

Inicjatywą tą zainteresowały się głównie duże ośrodki miejskie, mniej małe i średnie miasta oraz wioski w województwach rolniczych. Chociaż i tu spotykamy się ze wzorcowymi przykładami takimi jak np. *LA21 dla Kwidzyna*¹³.

Przyjęcie *Agendy 21* uczyniło ze zrównoważonego rozwoju powszechnie akceptowany cel. Jednak głównym problemem oceny postępów tego procesu w skali międzynarodowej, narodowej czy lokalnej był brak standardów i wskaźników będących narzędziem tej oceny. Planowanie zrównoważonego rozwoju powinno opierać się na aktualnych, rzetelnych informacjach. Dlatego aktualne badania dotyczące zarządzania zrównoważonym rozwojem koncentrują się na:

- opracowaniu modeli monitorowania zrównoważonego rozwoju,
- zastosowaniu wskaźników jako instrumentów podejmowania decyzji i zarządzania,
- opracowaniu systemu wymiany najlepszych praktyk oraz zastosowania i udostępniania auditu zrównoważonego rozwoju.

Audit zrównoważonego rozwoju jest jednym z instrumentów monitorowania i oceny procesu zrównoważonego rozwoju, który wykorzystuje zestaw wypracowanych i odpowiednio dobranych wskaźników. Audit zrównoważonego rozwoju jest procesem, w którym dokonuje się diagnozy rozwoju – w czterech ładach – oraz oceny realizacji zasad zrównoważonego rozwoju. Wskazuje się również te kierunki działań, które powinny zostać podjęte, aby poprawić warunki życia i pracy mieszkańców¹⁴.

Przykładem auditu przeprowadzonego w 58 miastach europejskich może być *Urban Audit*. Założenia tego auditu przygotowała Komisja Europejska, a jego wyniki służą do porównania poziomu rozwoju w miastach europejskich. W Polsce taki audit został opracowany w 2002 r. przy pomocy ekspertów UNDP dla miasta stołecznego Warszawy.

■

W Polsce brak jest doświadczeń w zakresie zarządzania obszarami metropolitalnymi. Obszar metropolitalny jest jednym z typów wielkich aglomeracji miejskich. Aglomeracja może składać się z jednej lub kilku jednostek miejskich, jak również otaczających je społeczności lokalnych¹⁵. Według T. Markowskiego obszary metropolitarne stanowią szczególny przedmiot zainteresowania gospodarki przestrzennej. Metropolie są biegunami rozwoju

13) *Przeglądy ekologiczne OECD. Polska, 2003, „Środowisko”*.

14) *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem. Agenda 21 w Polsce: 10 lat po Rio, 2003 (red.) T. Borys, Białystok*.

15) *Gospodarka przestrzenna gmin, 1998, Kraków*.

i stanowią o budowaniu przewagi konkurencyjnej określonej przestrzeni (regionu, kraju); stanowią najważniejsze węzły krajowych i regionalnych systemów innowacyjnych¹⁶. Często na terenie układu metropolitalnego mamy do czynienia z licznymi konfliktami społecznymi, które w znacznej mierze dotyczą problematyki gospodarowania przestrzenią. Rozbieżne koncepcje zagospodarowania walorów i zasobów środowiska przyrodniczego takiego obszaru prezentowane przez władze rządowe, samorządowe, przedsiębiorców czy organizacje społeczne a nawet osoby prywatne wymagają optymalnych modelowych rozwiązań. Zatem model zarządzania obszarami metropolitalnymi powinien mieć charakter zintegrowany, tzn. powinien integrować politykę przestrzenną, ekologiczną z polityką gospodarczą i społeczną w poszczególnych gminach tworzących układ metropolitalny, czyli być zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Tylko taki model zintegrowanego współzarządzania (*public governance*) takim obszarem daje gwarancję na szybki rozwój. Władze obszaru metropolitalnego posiadające program zrównoważonego obszaru i dysponujące wszechstronnym zakresem kompetencji w zakresie kwestii społecznych, gospodarczych, infrastrukturalnych, ekologicznych, a także władzą w zakresie planowania przestrzennego, mogą skutecznie realizować strategię rozwoju obszaru metropolitalnego. Doświadczenia państw UE dowiodły, że skuteczne wdrażanie zrównoważonego rozwoju może być dokonane tylko na poziomie regionów metropolitalnych.

Pozytywnym przykładem, że cele ekonomiczne i ekologiczne można realizować łącznie są Dania i Luksemburg, a także Usimaa w Finlandii i Sztokholm, które stoją na czele światowej listy indeksu konkurencyjności. Dobre wyniki osiągają też Norwegia i Szwajcaria. Zakres tworzenia wiedzy i wykorzystania kapitału ludzkiego odróżnia obszary o wysokiej konkurencyjności od tych mniej konkurencyjnych. Wiele spośród tych krajów i regionów osiąga też dobre wyniki w sprawach związanych z ochroną środowiska, co oznacza, że cele ekologiczne, ekonomiczne i społeczne można realizować łącznie. Kraje te zajmują czołowe miejsca na liście indeksu konkurencyjności w 2002 r.¹⁷

W Polsce w świetle obowiązujących regulacji prawnych, główna rola zarządzania obszarem metropolitalnym została przypisana samorządowi województwa. Zgodnie z Ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym samorząd województwa zobowiązany jest uchwalić plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego jako integralną część planu zagospodarowania przestrzennego wojewódz-

16) T. Markowski, 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*, Warszawa.

17) III Raport Komisji Europejskiej nt. Spójności, luty 2004.

stwa. Poza tym zapisem nie ma żadnych zapisów dotyczących problematyki zarządzania obszarami metropolitalnymi. Stąd wniosek, że polski model zarządzania obszarami metropolitalnymi znajduje się w początkowej fazie kształtowania. W obszarach metropolitalnych mamy do czynienia z koncentracją wielu problemów rozwojowych, takich jak: zanieczyszczenie i degradacja środowiska, uciążliwość transportowa, problemy społeczne związane głównie z bezrobociem, czy chaotyczne rozprzestrzenianie się miast lub tworzenie obszarów o wysokiej aktywności gospodarczej. Problemy te mają charakter interdyscyplinarny, zatem by je rozwiązać należy podejmować działania, które powinny mieć kompleksowy charakter, zarówno przedmiotowy jak i podmiotowy, podejmowany na szczeblu zarządzania tymi obszarami. Wdrażanie trwałego, zrównoważonego rozwoju w obszarach metropolitalnych powinno zacząć się od tworzenia międzysektorowego lobby na rzecz zrównoważonego rozwoju oraz wykorzystać wszystkie instrumenty zalecane przez *Agendę 21* by skutecznie wdrażać ten rozwój, takie jak: instrumenty planistyczne, informacyjne, marketingowe, finansowe i zarządzanie środowiskowe¹⁸.

W myśl kryteriów trwałego rozwoju przyjętych przez Komisję Wspólnot Europejskich, tj. utrzymanie jakości życia, utrzymanie ciągłego dostępu do zasobów naturalnych i unikanie trwałej degradacji środowiska, elementy infrastruktury zrównoważonego rozwoju należy dostosować do jego celów¹⁹. Zapewni to skuteczniejszą i długotrwałą realizację strategii trwałego i zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój to przede wszystkim szansa na wielopoziomowy rozwój infrastruktury (poziom mikro, mezo, makro i mega).

Pierwszy poziom obejmuje te elementy infrastruktury zrównoważonego rozwoju, które są niezbędne, aby realizować tę strategię w przedsiębiorstwie, gospodarstwie domowym czy społeczności lokalnej.

Poziom drugi – mezo – tworzą te elementy, które są warunkiem realizacji zrównoważonego rozwoju na szczeblu branży czy gałęzi przemysłu, sektora gospodarki lub regionu.

Poziom trzeci – makro – zawiera te elementy infrastruktury, które pozwalają realizować krajową strategię zrównoważonego rozwoju.

Poziom czwarty – mega – obejmuje te składniki infrastruktury, które warunkują realizację celów i zasad zrównoważonego rozwoju w skali całego świata.

18) E. Lorek, 2001, *Program zrównoważonego rozwoju jako narzędzie budowy przewagi konkurencyjnej regionu*, w: *Konkurencyjność miast i regionów a przedsiębiorczość i przemiany strukturalne*, (red.) A. Klosik, Katowice, s. 175-201.

19) Commission of the European Communities, *Towards Sustainability: A European Community Program*, Official Publications of the European Communities, Luxembourg 1993.

Przykładami elementów takiej infrastruktury są konwencje międzynarodowe i sama *Agenda 21*²⁰. Tak definiowana infrastruktura zrównoważonego rozwoju obejmuje zarówno elementy materialne, jak i niematerialne, które warunkują właściwą realizację celów i zasad strategii zrównoważonego rozwoju na wszystkich poziomach oddziaływania człowieka i społeczeństwa na otaczające środowisko. Zatem infrastruktura zrównoważonego rozwoju wzmacnia funkcjonowanie określonych zasad organizujących zrównoważony rozwój. Należy dodać, że w literaturze przedmiotu istnieje wiele kwestii spornych dotyczących problematyki identyfikacji pojęcia infrastruktury zrównoważonego rozwoju. Niewątpliwie infrastrukturę musimy traktować jako zespół urządzeń i instytucji, które są niezbędne do świadczenia określonego zestawu usług. Usługi tworzą swoiste otoczenie, sprzyjające realizacji danego celu. W przypadku zrównoważonego rozwoju celem będzie skuteczne i efektywne stosowanie jego zasad w praktyce gospodarczej i życiu społecznym. Infrastruktura zrównoważonego rozwoju nie może i nie powinna być dzielona na wymiar techniczny i społeczny. Bardziej odpowiedni jest podział na wyposażenie rzeczowe (techniczne) i wyposażenie symboliczne, obejmujące między innymi system prawny, instytucje, kulturę i tradycje.

Przy rozpatrywaniu pojęcia zrównoważonego rozwoju rozróżnia się także infrastrukturę wewnętrzną i zewnętrzną. Pierwsza obejmuje te elementy wyposażenia technicznego i symbolicznego, które służą usługom wspierającym poszczególne elementy składowe zrównoważonego rozwoju, natomiast druga te, które w ogólny sposób warunkują właściwą realizację zrównoważonej strategii gospodarczej. Problem koncepcji infrastruktury zrównoważonego rozwoju pozostaje nadal otwarty.

■ Podsumowanie

Zrównoważony rozwój jest przede wszystkim rozwojem uwarunkowanym przestrzenią ekologiczną, a przez zakładaną synergię aspektów ekonomicznych, środowiskowych i społecznych jest on bezpieczny i korzystny dla człowieka, środowiska oraz gospodarki. Rozwój ten powinien pełnić rolę stymulatora gospodarki. Można go także ujmować w kategorii sposobu na życie, dającego nową możliwość wyboru sposobów konsumpcji i produkcji. Wreszcie trzeba zaznaczyć, że rozwój zrównoważony nie stanowi wyznaczonego i wymiernego celu – granicy do której należy dojść. Należy go postrzegać

20) S. Czaja, 2001, *Próba określenia infrastruktury*, w: *Wybrane problemy kształtowania infrastruktury rozwoju zrównoważonego* A. Chmielak (red.), Białystok, s. 12-24

jako proces rozłożony na lata i pokolenia. W Polsce proces rozwoju zrównoważonego został zapoczątkowany, dotyczy to także obszarów metropolitalnych trzeba tylko włączyć koncepcję zrównoważonego rozwoju w proces planowania lokalnego i regionalnego. Jej podstawową istotą jest m.in. partnerstwo międzysektorowe w procesie tworzenia trwałego i zrównoważonego rozwoju. Reforma samorządowa i powstanie nowych województw, a także proces integracji europejskiej oraz zapisy w aktach prawnych i dokumentach międzynarodowych spowodowały, że poszczególne regiony kraju przystąpiły do prac nad programami zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska. Tylko w niektórych gminach, powiatach i województwach w naszym kraju został uruchomiony proces budowy regionalnego i lokalnego programu zrównoważonego rozwoju.

Najbardziej konsekwentną i kompleksową koncepcję działań realizującą rozwój zrównoważony i wykreowaną przez społeczność międzynarodową jest *Agenda 21* – program działań na rzecz zrównoważonego rozwoju. Program zrównoważonego rozwoju ma pokazywać jak w praktyce integrować ład ekonomiczny, ekologiczny, społeczny, przestrzenny i instytucjonalno-polityczny. Koncepcja zrównoważonego i trwałego rozwoju promuje holistyczne podejście do rozwoju, integrując ze sobą gospodarkę, społeczeństwo i środowisko. Kierunki prawidłowego rozwoju muszą uwzględniać jednoczesne kształtowanie wszystkich wymienionych elementów.

Zrównoważony rozwój nie jest tożsamy z ochroną środowiska, a wymiar ekologiczny w nim zawarty daje jedynie gwarancję, że każdy program rozwoju gospodarczego i polityka sektorowa, każda działalność człowieka zostanie poddana ocenie oddziaływania na środowisko. Regionalny program zrównoważonego rozwoju warunkują:

- polityka ekologiczna określająca zasady wprowadzania ładu ekologicznego w regionie,
- regionalna strategia zrównoważonego rozwoju określająca zasady, cele i zadania ładu gospodarczego i społecznego w regionie – z zachowaniem równowagi przyrodniczej – przy poszanowaniu istniejących zasobów oraz
- studium (koncepcja lub plan) zagospodarowania przestrzennego integrujące priorytety ekologiczne, społeczne i gospodarcze z ładem przestrzennym.

Program zrównoważonego rozwoju ma doprowadzić do realizacji społecznie pożądaných celów, takich jak: wzrost realnego dochodu, poprawę stanu zdrowotnego i poziomu wykształcenia, uczciwy dostęp do zasobów środowiska przyrodniczego. Badania w zakresie wdrażania strategii regionalnych

i lokalnych rozwoju zrównoważonego koncentrować się będą nie tylko na identyfikacji barier wdrażania zrównoważonego rozwoju w zmieniającym się otoczeniu, także na metodach ich przewyżczenia. Dlatego też następnym obszarem badań dotyczyć będzie instrumentów zarządzania zrównoważonym rozwojem i ich praktycznej implementacji.

Proces wprowadzania zrównoważonego rozwoju w Polsce na poziomie lokalnym, regionalnym, w tym w obszarach metropolitalnych przebiega w bardzo zróżnicowany sposób, co jest wynikiem zróżnicowanej wiedzy o *Agendzie 21* i jej celach. Tworzenie regionalnego programu działań *Agenda 21* jest w układzie województw bardzo zróżnicowane. Najbardziej zaawansowana jest budowa regionalnych strategii rozwoju, z których większość za cel główny strategii przyjmuje rozwój zrównoważony, następnie proces tworzenia regionalnej polityki ekologicznej, która jednak w większości przypadków ma charakter tradycyjnych programów ochrony środowiska. Tylko nieliczne gminy, regiony oraz obszary metropolitalne w Polsce objęte specjalnymi programami pilotażowymi to zobowiązanie w pełni zrealizowały. Dalszy rozwój demokracji lokalnej i autonomia administracyjna będzie sprzyjać powstawaniu aktywnego partnerstwa na rzecz zrównoważonego rozwoju podejmujących inicjatywy w opracowaniu i wdrażaniu *LA21*. Aktualnie barierą w opracowaniu i wdrażaniu zasad zrównoważonego rozwoju jest głównie brak wiedzy na ten temat wśród sprawujących władzę i w społecznościach lokalnych.

■ Literatura

1. Borys T., Fiedor B., 1999, *Ekorozwój jako zbiór cech*, w: *Wskaźniki ekorozwoju*, Białystok.
2. Borys T., 2002, *Realizacja „Lokalne Agendy 21” w polskich samorządach*, „Środowisko”, nr 15 (231).
3. Commission of the European Communities, *Towards Sustainability, A European Community Program*, 1993, Official Publications of the European Communities, Luxemburg.
4. Czaja S., 2001, *Próba określenia infrastruktury*, w: *Wybrane problemy kształtowania infrastruktury rozwoju zrównoważonego*, A. Chmielak (red.), Białystok.
5. *Główne zasady zrównoważonego rozwoju przestrzennego kontynentu europejskiego*, 2000, Europejska Konferencja Ministrów odpowiedzialnych za planowanie regionalne (CEMAT), Hanower.

6. *Dokumenty końcowe konferencji Narodów Zjednoczonych „Środowisko i Rozwój”*, 1998, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa.
7. *Gospodarka przestrzenna gmin*, 1998, Kraków.
8. Lorek E., 2001, *Program zrównoważonego rozwoju jako narzędzie budowy przewagi konkurencyjnej regionu*, w: *Konkurencyjność miast i regionów a przedsiębiorczość i przemiany strukturalne*, A. Klasik (red.), Katowice.
9. Lorek E., Sobol A., 2003, *Ocena postępów wdrażania „Lokalne Agendy 21” na świecie*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW. Sekcja Polska Regional Studies Association, „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 2 (12).
10. Lorek E., Sobol A., 2004, *Ocena wdrażania zrównoważonego rozwoju w gminach śląskich w procesie integracji europejskiej*, w: *Regionalne strategie rozwoju zrównoważonego*, S. Kozłowski (red.), Białystok.
11. Lorek E., 2005, *Zrównoważony rozwój szansą na aktywizację rynku dóbr i usług ekologicznych w regionie śląskim*, w: *Zrównoważony rozwój – doświadczenia polskie i europejskie*, S. Czaja (red.), „Biblioteka Ekonomia i Środowisko”, nr 33.
12. Markowski T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*, Warszawa.
13. Międzynarodowe warsztaty dotyczące „Zmian klimatu”, 2000, Katowice.
14. *Polska 2025. Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju*, 2000, Rada Ministrów, Warszawa.
15. Przeglądy ekologiczne OECD. Polska, 2003, Środowisko.
16. *Raport o stanie wdrożenia „Lokalne Agendy 21” w gminach południowej Polski*, 2000, Gliwice.
17. III Raport Komisji Europejskiej nt. Spójności, luty 2004.
18. *Zrównoważona Europa dla lepszego świata. Strategia zrównoważonego rozwoju dla Europy*, 2001, Goeteborg.
19. *Zarządzanie zrównoważonym rozwojem. „Agenda 21” w Polsce – 10 lat po Rio*, 2003, T. Borys (red.), Białystok.

■ Summary

The article introduces the topic of the valuation of the sustainable development implementation both in terms of the international and the national dimension. A particular attention is paid to the use of Agenda 21 as a universal sustainable development management tool. Several international organization recommendations resulting from Agenda 21 for local authorities are presented. Introduced is also the discussion of the actual advancement of the sustainable development regional strategy building on the local and regional (especially in urban areas) level. The ICLEI investigation in the degree of the local Agenda 21 in the European advancement process is presented. The paper covers also the problems connected with the sustainable development of cities and sustainable spatial planning together with the identification of barriers preventing the effective sustainable development implementation on the urbanized regions level. To initiate the development of urban areas, proposed is the public governance integrated model with the use of planning, information, marketing and financial instruments

MAGDALENA MAKIEŁA

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU W OBSZARACH METROPOLITALNYCH **a obowiązujący system prawny**

Funkcjonowanie infrastruktury w obszarach metropolitalnych wynika z obowiązującego systemu prawnego. System ów reguluje m.in. funkcjonowanie transportu, łączności, gospodarki ściekowej¹.

≡ Transport

Transport jest elementem infrastruktury społeczno-gospodarczej rozumianej jako wyodrębniona część systemu społeczno-gospodarczego. Infrastruktura transportowa oddziałuje na gospodarkę i społeczeństwo, stwarzając warunki do przemieszczania osób i ładunków w formie pośredniej – przez usługi transportowe, i bezpośredniej – przez dysponenta środków transportu. Główne kierunki polityki transportowej państwa dotyczą²:

1) *Infrastruktura*, 2004, Z. Brodecki (red.), Warszawa.

2) A. S. Grzelakowski, 2004, *Polityka w dziedzinie transportu, telekomunikacji i energetyki*, w: *Infrastruktura*, Z. Brodecki (red.), op. cit., Warszawa.

- restrukturyzacji kolei w celu jej dostosowania do potrzeb rynku,
- radykalnej poprawy stanu dróg,
- zbudowania sieci autostrad na głównych kierunkach ruchu i wspomagającej ją sieci dróg ekspresowych,
- rozwój portów (morskich i lotniczych) i poprawa standardu ich połączeń z sieciami transportowymi,
- prywatyzacji przedsiębiorstw, w tym – przedsiębiorstw przewoźnych,
- rozwoju transportu zbiorowego w miastach i regionach, w tym tworzenie warunków do wzrostu ruchu rowerowego,
- stworzenia zintegrowanego systemu transportowego wraz z zapewnieniem warunków uczciwej konkurencji międzygałęziowej,
- zapewnienia interoperacyjności krajowego systemu transportowego z systemem transportowym Unii Europejskiej,
- rozwoju systemów multimodalnych w transporcie.

■ Zasady polityki transportowej³

Zgodnie z Traktatem Europejskim i polityką transportową Unii Europejskiej wymaga się, aby:

- zapewniona była wolna konkurencja firm transportowych,
- koordynowana była polityka w zakresie inwestowania w infrastrukturę o znaczeniu międzynarodowym,
- doskonalona była taryfikacja transportu, w tym system opłat za korzystanie z infrastruktury oparty na zasadzie wnoszenia opłat za otrzymaną usługę z uwzględnieniem wszystkich elementów kosztów, w tym związanych z obciążeniem środowiska, zgodnie z zasadą użytkownik płaci,
- popierany był rozwój systemów transportu publicznego, jako bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i cywilizacyjnemu; dotyczy to zwłaszcza obszarów zurbanizowanych,
- zmniejszono do minimum zagrożenie zdrowia i życia we wszystkich sektorach transportu,
- w sektorze transportu stosowana była zasada użyteczności publicznej.

3) J. Bosiewicz, A. Gołoszewski, L. Rudziński, 2002, *Infrastruktura transportu*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, cele oraz przyjęcie jako nadrzędnej zasady równoważenia rozwoju systemu transportowego, przy formułowaniu polityki transportowej przyjęto następujące zasady podstawowe⁴:

- zasadę wpływania na popyt, na transport i sposób jego zaspokajania; chodzi tu zarówno o ograniczanie tempa wzrostu ruchu i przewozów w wybranych podsystemach transportowych (np. transport indywidualny w miastach), ograniczenia długości podróży (np. w podróżach nieobligatoryjnych) jak też o podział zadań przewozowych; jest to uzasadnione zależnością między transportochłonnością gospodarki narodowej i mobilnością, a zużyciem energii i wpływem na środowisko, w tym przez emisję gazów cieplarnianych czy produkcję odpadów; wpływ ten może być wywierany przez: gospodarkę przestrzenną, model konsumpcji indywidualnej, politykę motoryzacyjną i środki fiskalne,
- zasadę wspierania energooszczędnych i mniej obciążających środowisko gałęzi i form transportu: kolej, transport morski i wodny śródlądowy, rower i ruch pieszcy; zgodnie z tą zasadą, m.in. przewiduje się wspieranie przyjaznych dla środowiska technologii, konsekwentne poprawianie jakości transportu publicznego oraz wpływanie przez państwo na motoryzację indywidualną, głównie za pomocą stosowania środków fiskalnych, egzekwowania reżimu jakości pojazdów, a także zarządzania ruchem,
- zasadę zapewnienia równowagi między zaspokajaniem potrzeb transportu międzynarodowego (w tym tranzytowego), krajowego, regionalnego i lokalnego; zgodnie z tą zasadą przy programowaniu inwestycji infrastrukturalnych pierwszeństwo mieć powinny projekty służące równocześnie możliwie największej liczbie grup użytkowników, zasadę racjonalizacji obsługi ruchu tranzytowego, przez włączanie tras lub węzłów sieci tranzytowej do sieci krajowej, a także minimalizowanie negatywnych skutków ruchu tranzytowego (obciążenie środowiska, wypadkowość, przestępczość) i zwiększanie udziału energooszczędnych środków przewozowych (przejmowanie ładunków w ruchu kolejowym i morskim),
- zasadę zachowania właściwych proporcji między rozbudową infrastruktury a utrzymaniem i modernizacją istniejących zasobów; likwidacja zaległości i unowocześnienie infrastruktury transportu powinny następować przez działanie w dwóch kierunkach: modernizacji istniejących elementów oraz budowie nowych. W obu przypadkach obowiązywać powinna zasada maksymalizacji stosunku

4) M. Bąk, 1997, *Transport jako czynnik i przedmiot integracji europejskiej*, Gdańsk

korzyści do kosztów oraz stosowania rozwiązań właściwych dla skali, czasu i miejsca, zasady podziału ról w zarządzaniu, regulacji rynku i w procesie prywatyzacji: pozostawienie wolnej grze rynkowej możliwie wielu segmentów rynku; poddanie regulacji w nielicznych przypadkach, gdzie może ona służyć lepszemu organizowaniu usług, zgodnie z zasadą użyteczności publicznej,

- oddziaływanie państwa na rynek kolejowy w sposób zwiększający atrakcyjność usług z jednej strony, a z drugiej – prowadzący do realnej konkurencji przewoźników. Pilnym zadaniem jest przygotowanie polskich przewoźników o publicznej własności do otwarcia rynku (także przez efektywne wykorzystanie i skracanie okresu ochronnego),
- wspieranie samorządów w pełnieniu roli organizatora transportu publicznego w skali lokalnej i regionalnej, w tym przez programy współfinansowania rozwoju infrastruktury i zakupów taboru,
- tworzenie wspólnych rządowo-samorządowych programów i projektów, wspieranie powstawania porozumień międzygminnych w ścisłej więzi z podmiotami rządowymi (zarząd dróg krajowych, koleje, porty lotnicze z udziałem państwa) dla wspierania transportu publicznego w obszarach metropolitalnych i miastach⁵.

■ Kierunki rozwoju transportu

Transport kolejowy

W dziedzinie transportu kolejowego, nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie 15 stycznia 2001 r. (Dz. U. z 2001 r., nr 122, poz. 1314), z wyjątkiem przepisów regulujących działalność Urzędu Transportu Kolejowego, które weszły w życie z dniem akcesji RP do UE, transponuje różne elementy *acquis communautaire* tak w kwestii rozwoju kolei wspólnotowych, jak też licencji. Ustawa ta toruje drogę do utworzenia Urzędu Transportu Kolejowego odpowiedzialnego za regulowanie transportu, nadzór nad koleją i bezpieczeństwo ruchu. 6 września 2001 r. wydano rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych zasad udostępniania linii kolejowych oraz współdziałania zarządów kolei między sobą i z przewoźnikami kolejowymi, które weszło w życie 5.10.2001 r. (Dz.U. z 2001 r., nr 102, poz. 1126). Akt ten ma na celu takie określenie zasad przyznawania przewoźnikom dostępu do infrastruktury, aby następowało to w sposób niedyskryminacyjny.

5) W. Czaplński, 2003, *Swoboda przepływu towarów, w. Prawa Unii Europejskiej, Prawo materialne i polityki*, J. Barcz (red.), Warszawa.

Restrukturyzacja Polskich Kolei Państwowych [dalej PKP], zapoczątkowana wejściem w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP (ustawa z 8 września 2000 r., weszła w życie 27.11.2000 r. (Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948)). Ustawa stanowi ramy umożliwiające tworzenie niezależnych spółek do zarządzania infrastrukturą, kolejowym transportem pasażerskim oraz kolejowym transportem towarowym. Powołano holdingową strukturę PKP SA obejmującą trzy grupy spółek: spółki przewozowe, infrastrukturę reprezentowaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA oraz pozostałe spółki wydzielone z PKP. W 2001 r. powstało dziewięć spółek, m.in.: PKP Energetyka, PKP InterCity, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, PKP Warszawska Kolej Dojazdowa, PKP Przewozy Regionalne, PKP Cargo oraz PKP Telekomunikacja Kolejowa oraz PKP Informatyka.

Ceny usług PKP Cargo są obecnie konkurencyjne w porównaniu z unijnymi przewoźnikami kolejowymi. Podobnie jak w przedsiębiorstwach polskich, niższe są w porównaniu z krajami UE koszty produkcji usług spółki, w tym koszty wynagrodzeń. W pewnym okresie ceny czynników produkcji będą się jednak wyrównywały. Po akcesji zwiększy się konkurencja na rynku przewoźów kolejowych. Polska uzyskała okres przejściowy, w czasie którego do końca 2006 r. dostęp do swojej sieci kolejowej dla unijnych przewoźników będzie ograniczony do 20 proc. przepustowości sieci. Jednocześnie jednak – już z dniem akcesji – będzie nieograniczony dostęp dla przedsiębiorstw wykonujących przewozy kombinowane w komunikacji międzynarodowej. W celu zahamowania spadku udziału w rynku spółka PKP Cargo będzie stosować elastyczną politykę cenową. Z uwagi na zwiększającą się na kolejowym rynku konkurencję uwzględnia się możliwość spadku cen usług w przyszłości.

Wstąpienie Polski do UE nie oznacza niekontrolowanego udostępnienia sieci obcym przewoźnikom. Niektóre kraje nadal dążą do zachowania dominującej pozycji na rynku narodowych operatorów. Koleje francuskie (SNCF) zachowały pozycję monopolisty niezależnie od formalnej implementacji zasad liberalizacji rynku kolejowego we Francji zgodnie z pakietem kolejowym. Sieć kolejowa, mimo istniejących w tym kraju odpowiednich aktów prawnych, jest w praktyce zamknięta dla konkurentów SNCF. Ograniczony dostęp do sieci mają uczestnicy aliansu BELIFRET (koleje francuskie, belgijskie, hiszpańskie i włoskie). SNCF skorzystało ze znacznego wsparcia ze środków budżetu państwa przed dokonaniem podziału instytucjonalnego.

W Austrii nie jest wdrażane istniejące krajowe prawo zapewniające niedyskryminacyjny dostęp do sieci. Niezależni przewoźnicy mają znikomy udział w rynku. Proekologiczna polityka transportowa Austrii konsekwen-

tnie wspiera rozwój narodowego przewoźnika za pomocą środków administracyjnych ograniczających przewozy drogowe ładunków, oraz przez intensywne, długookresowe dotowanie kolei ze środków budżetowych przy braku instytucjonalnego podziału ÖBB (koleje austriackie).

Liberalizacja polskiego rynku kolejowego, w przeciwieństwie do takich krajów jak Francja czy Austria, jest znacznie zaawansowana – koncesję ma 25 krajowych przewoźników. W wyniku negocjacji z UE Polska uzyskała okres przejściowy na dostęp obcych przewoźników do sieci od dnia akcesji do końca 2006 r. na następujących zasadach:

- przedsiębiorstwa kolejowe UE uzyskają 20% dostęp do sieci TERFN, w celu wykonywania przewozów międzynarodowych – od dnia akcesji do końca 2006 r. Od 1 stycznia 2007 r. nastąpi pełny dostęp do sieci PKP międzynarodowych przewoźników,
- ugrupowania międzynarodowe z udziałem polskich przewoźników (wykonujące przewozy międzynarodowe) otrzymają nieograniczony dostęp i tranzyt,
- przewoźnicy w transporcie kombinowanym będą mieć nieograniczony dostęp do sieci w celu wykonywania przewozów międzynarodowych.

Spółka PKP Cargo ma dobrą pozycję na europejskim rynku kolejowych przewozów towarowych. Cechuje ją doświadczenie, możliwości organizacyjne w zakresie przewozów międzynarodowych, ugruntowana pozycja rynkowa i posiadana marka. Aby zapewnić zdolność konkurencyjną, Cargo zamierza – poza unowocześnieniem taboru – zorganizować i wybudować centra logistyczne. Podyktowane jest to koniecznością poprawy sprawności i elastyczności kierowania ruchem oraz zwiększeniem produktywności zwartych pociągów a także rozwojem technik przewozów kombinowanych w relacjach krajowych i międzynarodowych oraz koniecznością rozszerzenia zakresu działań na obsługę ładunków drobnicowych.

Kolej musi zmienić system formowania pociągów z pojedynczych wagonów na system dostaw bezpośrednich i koncentrację usług spedycyjnych. Oznacza to rozwój kolejowych usług logistycznych na podstawie stacji wielofunkcyjnych, wokół których rozwija się sieć usług dystrybucyjnych. W celu utrzymania i podwyższenia poziomu obsługi klientów, sprawności i niezawodności systemu zarządzania niezbędna jest rozbudowa systemów informatycznych działających w spółce (inwestowanie w systemy ERP i CRM). Także rozwijanie sieci sprzedaży na rynku europejskim oraz prowadzenie elastycznej polityki cenowej z kontynuacją stosowania systemu umów wieloletnich z klientami (umowy wieloletnie na 60% przewozów ogółem, w tym na towary masowe 75%).

Przedstawiciele PKP Cargo uważają, że pod względem organizacyjnym spółka jest przygotowana do konkurencji na rynku europejskim. Obecnie przewozy międzynarodowe stanowią prawie połowę przewozów spółki. Po rozszerzeniu UE nastąpił wzrost przewozów tranzytowych, szczególnie między krajami nadbałtyckimi. Nadal głównym partnerem handlowym PKP Cargo pozostanie DB Cargo (sektor towarowy kolei niemieckich). Można założyć, że bez zasadniczych zmian pozostanie także układ podstawowych ciągów komunikacyjnych: wschód-zachód i północ-południe⁶.

Transport drogowy

Jest jedną z ważniejszych dziedzin gospodarki. Na jej prawidłowe funkcjonowanie ma wpływ wiele czynników, takich jak: system podatkowy, polityka monetarna (kursy walut), uregulowania dotyczące dostępu do zawodu i do rynku, stan infrastruktury drogowej, efektywność działania służb kontrolnych zwalczających nieuczciwą konkurencję krajową i międzynarodową, rozwój szkolnictwa zawodowego w dziedzinach związanych z transportem i ruchem drogowym, skuteczność polityki międzynarodowej państwa i wreszcie czynnik najważniejszy – stan gospodarki.

Podstawowy akt prawny regulujący prowadzenie działalności w zakresie transportu drogowego stanowi ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, która weszła w życie 1.01.2002 r. – z wyjątkiem rozdziału 9., który wszedł w życie 1.11.2001 r. oraz niektórych przepisów wchodzących w życie 1.05.2002 r. – (Dz. U. z 2001 r. nr 125, poz. 1371). Ustawa przewiduje konieczność uzyskania licencji i zezwoleń na wykonywanie transportu drogowego. Określa warunki dostępu do zawodu przewoźnika drogowego – czyli odpowiednie kwalifikacje zawodowe, dobra reputacja oraz zabezpieczenie finansowe. Rozdział 9. ustawy reguluje zasady funkcjonowania i kompetencje Inspekcji Transportu Drogowego, odpowiedzialnego m.in. za kontrolowanie przestrzegania przepisów tej ustawy, w tym dotyczących bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach publicznych, okresów prowadzenia pojazdu i obowiązkowych przerw oraz czasu odpoczynku kierowcy.

Do prawa wspólnotowego prawo polskie dostosowało również ustawę z 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców, która weszła w życie 1.01.2003 r. (Dz. U. z 2001 r. nr 123, poz. 1354). Ustawa ta zawiera normy dotyczące czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku kierowców. Przestrzeganie m.in. tych norm zapewnić ma wspomniana Inspekcja Transportu Drogowego. Kolejną istotną ustawą do-

⁶ http://www.ochrona.pl/html/poradco/przedr_2003/index_spis_2003.htm

stosowawczą stanowi ustawa z 11 maja 2001 r. Prawo o miarach, która weszła w życie 1.01.2003 r. (Dz. U. z 2001 r., nr 63, poz. 636, nr 154, poz. 1800), z wyjątkiem niektórych przepisów, które weszły w życie 6.07.2001 r. Ustawa zawiera podstawy prawne i instytucjonalne do stosowania tachografów samochodowych (w tym cyfrowych), czyli przyrządów rejestrujących czas jazdy i postoju pojazdu, a tym samym czas pracy kierowców.

Do wspólnotowych wymogów technicznych dotyczących pojazdów, dostosowała prawo polskie przede wszystkim ustawa z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 1997 r., nr 98, poz. 602). Nowelizacja tej ustawy z 31 marca 2000 r. przewiduje utworzenie Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz Centralnej Ewidencji Kierowców, zaś nowelizacja z 6 września 2001 r. wprowadziła m.in. obowiązek stosowania specjalnych urządzeń zabezpieczających przewożone dzieci oraz podwyższyła wymagany wiek do uzyskania prawa jazdy kategorii B do lat 18. Również szereg aktów wykonawczych, w tym rozporządzenie MT i GM z 7.10.1999 r. w sprawie homologacji pojazdów, rozporządzenie MT i GM z 1.04.1999 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów i zakresu niezbędnego wyposażenia, pozwoliły wdrożyć uregulowania wspólnotowe.

Dostosowania w zakresie infrastruktury transportowej, przebiegają w drodze jej modernizacji i budowy. Proces dostosowawczy następuje w myśl przyjętego przez Radę Ministrów 27 marca 2001 r. „Programu dostosowania sieci drogowej TINA w Polsce do standardu naciskowego 115 kN/oś do 2015 roku”. Obecnie jedynie ok. 1% polskich dróg, będących w zarządzie rządowej administracji drogowej, spełnia standardy wspólnotowe nacisku 115 kN/oś (ustalone dyrektywą 96/53/WE). Wspomniany program rządowy obejmuje sieć najważniejszych dróg krajowych, w tym w szczególności znajdujących się w tzw. transeuropejskich korytarzach transportowych, stanowiących część głównych europejskich tras transportowych. Program przewiduje dostosowanie w perspektywie czasowej do 2015 r. nawierzchni dróg do wymogów nośności 11,5 t na oś, wzmocnienie mostów oraz poprawę funkcjonalności dróg i bezpieczeństwa ruchu.

Działania rządu w zakresie rozwoju infrastruktury na najbliższy czas określa Program rozwoju infrastruktury *Infrastruktura – klucz do rozwoju*, stanowiący załącznik do Strategii Gospodarczej Rządu na lata 2002-2005, przyjętej 29 stycznia 2002 r. przez Radę Ministrów. Celem zwiększenia tempa budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz przebudowy dróg krajowych, jest wspomniany dokument, który wprowadza przede wszystkim zmiany w systemie finansowania i organizacji budowy tych dróg. Przewiduje się także wzmocnienie roli państwa w implementacji programu.

Transport lotniczy⁷

Legislacja polska jest już częściowo zgodna z odnośnymi regulacjami wspólnotowymi: Dyrektywą Rady 93/65, Rozporządzeniem Rady 3922/91, Dyrektywą Rady 97/15. Strona polska, wypełniając zobowiązania wynikające z członkostwa w międzynarodowych organizacjach lotnictwa cywilnego w praktyce stosuje międzynarodowe normy techniczne, pomimo częściowego braku uregulowań prawnych w tym zakresie. 1 września 2004 r. Polska została pełnoprawnym członkiem Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej Eurocontrol. Członkostwo Polski w Eurocontrol⁸ wiąże się z poprawą bezpieczeństwa lotniczego oraz optymalizacją użytkowania przestrzeni powietrznej. Dzięki zastosowaniu technik i procedur opracowywanych przez Organizację zostaną zmniejszone koszty zarządzania ruchem lotniczym w Polsce. Dodatkową korzyścią będzie pełna harmonizacja w zakresie klasyfikacji i organizacji polskiej przestrzeni powietrznej z przestrzenią europejską. Członkostwo w Eurocontrol pozwoli Polsce uzyskać wsparcie dla realizacji strategicznych projektów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym. Polska jako pełnoprawny członek Eurocontrol będzie miała możliwość pełnego uczestniczenia w pracach Organizacji, z prawem głosu i współdecydowania. Umożliwi ono bezpłatny udział we wszystkich realizowanych programach, szkoleniach, pracach badawczych i konsultingowych.

Członkostwo w Eurocontrol ma szczególnie wymiar również ze względu na rolę, jaka została wyznaczona tej organizacji przez Unię Europejską w realizacji projektu mającego na celu utworzenie tzw. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky – SES) zakładającej m. in. jednolite cywilno-wojskowe (kompatybilne z NATO) zarządzanie przestrzenią powietrzną. Czynne uczestnictwo w pracach organizacji stwarza szanse do ubiegania się przez Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Rejonie Informacji Powietrznej Warszawa o status jednego z przyszłych centrów zarządzania ruchem lotniczym we Wspólnej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES)⁹. W związku z przystąpieniem Rzeczypospolitej Polskiej od 1 maja 2004 r., do Unii Europejskiej zasadniczej zmianie uległ stan prawny w dziedzinie lotnictwa cywilnego, który przedstawia się aktualnie następująco:

7) J. Balfour, 1995, *Airline Mergers and Marketing Alliances*, „Air and Space Law”, nr XX

8) M. Żylica, 1999, *Realizacja idei „otwartego nieba” w prawie lotniczym*, „Państwo i Prawo”, nr 9.

9) www.ulg.gov.pl

- Na podstawie Traktatu Akcesyjnego, podpisanego w Atenach 16 kwietnia 2003 r. (Dz. U. nr 90, poz.684), RP stała się stroną Traktatów stanowiących podstawę Unii Europejskiej, tj. Traktatu o Unii Europejskiej (Traktat UE), Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Traktat WE) oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej (Traktat Euratom) i została objęta wszelkimi postanowieniami tych Traktatów dotyczącymi praw i obowiązków państw członkowskich oraz uprawnień i właściwości instytucji unijnych, tj. Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji, Trybunału Europejskiego itd.
- Zgodnie z Traktatem Akcesyjnym RP związana jest całym dotychczasowym dorobkiem prawnym Unii Europejskiej (*acquis communautaire*), tj. aktami prawa pierwotnego i wtórnego oraz zawartymi przez Wspólnotę Europejską umowami międzynarodowymi, decyzjami, rezolucjami, deklaracjami itp.
- Prawo wspólnotowe to zarówno prawo tzw. pierwotne, a więc Traktat UE, Traktat WE i Traktat EURATOM i Traktaty akcesyjne, jak i tzw. prawo wtórne, tworzone przez instytucje unijne, tj. w szczególności rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, zalecenia, opinie.
- Rozporządzenia Rady, Parlamentu Europejskiego i Rady albo Komisji wiążą w całości, w sposób bezpośredni państwa członkowskie (ich obywateli, podmioty) i są stosowane przez państwa członkowskie (jego organy, sądy) bezpośrednio – w związku z czym nie wymagają implementacji do polskiego porządku prawnego. Mają moc nadrzędną nad ustawodawstwem krajowym – w przypadku ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, rozporządzenia UE mają moc wyższą nad tą ustawą i aktami wykonawczymi do niej i w przypadku sprzeczności z krajowymi przepisami lotniczymi stosuje się bezpośrednio postanowienia Rozporządzeń UE. Niekiedy bezpośrednie stosowanie rozporządzenia „wymusza” wprowadzenie regulacji krajowych dla jego prawidłowej realizacji, przez np. określenie krajowych organów właściwych dla danej sprawy, procedury, dokumentów itp.
- Dyrektywy UE wiążą państwo członkowskie w zakresie celu, rezultatu, jaki ma dana dyrektywa osiągnąć i wymagają, w związku z tym, wydania odpowiedniej rangi i rodzaju przepisu prawa krajowego przez państwo członkowskie, który by umożliwił osiągnięcie tego celu, rezultatu. Postanowienia dyrektyw UE z zakresu lotnictwa cywilnego wymagają albo dokonania stosownej zmiany ustawy Prawo lotnicze, albo wydania odpowiedniego rozporządzenia, zarządzenia, decyzji, wytycznych itp.

- W związku z przystąpieniem RP do UE ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. nr 130, poz. 112, z 2003 r. nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. nr 54, poz. 535) została dostosowana do wymagań prawa UE przez nowelizację zawartą w tzw. ustawie horyzontalnej, tj. ustawie z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej (Dz. U. nr 96, poz. 956) oraz nowelizację zawartą w ustawie z dnia 29 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. nr 99, poz. 1002).
- Z uwagi na to, że polskie prawo krajowe powinno ewoluować równoległe do obowiązujących lub projektowanych regulacji prawnych UE, opracowywana jest kolejna nowelizacja Prawa lotniczego obejmująca swoim zakresem także te zmiany, które powstały na bazie naszych dotychczasowych, krajowych doświadczeń związanych ze stosowaniem tej ustawy i jej przepisów wykonawczych¹⁰.

Prawo polskie reguluje wolność prowadzenia działalności przez przewoźników odmiennie niż przepisy Rozporządzenia Rady 2407/92. Zagadnienia związane z licencjonowaniem przewoźników lotniczych w Polsce reguluje Ustawa z 23.12.1988 r. Prawo o działalności gospodarczej. W tym zakresie mają również zastosowanie zobowiązania wynikające z międzynarodowych dwustronnych umów lotniczych. Ustawa o działalności gospodarczej uzależnia prowadzenie działalności polskiego przewoźnika lotniczego od wydania koncesji przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, który może odmówić jej wydania w niektórych przypadkach pozostawionych jego ocenie i decyzji. Projekt Ustawy Prawo lotnicze zawiera odejście od zasady swobodnej decyzji przy wydawaniu koncesji. Do prawa polskiego nie zostanie jednak wprowadzony wymóg zawarty w Rozporządzeniu dotyczący przewożącej własności i efektywnej kontroli należących do podmiotów wspólnotowych. Koncesjonowane będą tylko przedsiębiorstwa, których przeważająca część własności i kontrola należą do podmiotów polskich. Polska spełnia wymagania ww. Rozporządzenia Rady 2407/92, z wyjątkiem art. 4 o licencjonowaniu przedsiębiorstw będących w przeważającej własności i pod efektywną kontrolą podmiotów wspólnotowych. Artykuł ten byłby stosowany przez stronę polską od dnia 01.01.2006 r. Dlatego Polska wniosła o umieszczenie w Traktacie akcesyjnym zapisu zgodnie z którym art. 4 Rozporządzenia 2407/92 będzie stosowany przez Polskę od daty 01.01.2006 r.

10) www.ulc.gov.pl

Do tego okresu przewoźnicy z przeważającą własnością i pod efektywną kontrolą podmiotów wspólnotowych nie będą mieli prawa do uzyskania koncesji. Wiąże się to z utrzymaniem w tym okresie zasady dwustronnego bilansowania oferowania ewentualnych przewozów pasażerskich między Polską i poszczególnymi państwami UE, co wyklucza pełną swobodę dostępu przewoźników wspólnotowych do wszystkich tras wewnątrz Wspólnoty.

Wprowadzenie w tym okresie liberalizacji rynku usług lotniczych w Polsce umożliwiłoby polskim przedsiębiorstwom lotniczym przeprowadzenie niezbędnych procesów prywatyzacyjnych odmiennie niż postanowienia Rozporządzenia Rady 2408/92. Obecnie obowiązujące prawo polskie nie dopuszcza wolnego dostępu do tras lotniczych w Polsce oraz do/z Polski. Wymagane jest stosowne zezwolenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej lub odpowiednie postanowienie dwustronnej umowy lotniczej zawartej przez Polskę. Ustawa Prawo lotnicze utrzymuje zasadę wzajemności w zakresie dostępu do tras lotniczych i oferowania zdolności przewozowej.

Polska nie będzie w stanie przyjąć całości Rozporządzenia Rady 2408/92 od dnia 1.01.2003 r. Polska będzie w stanie całkowicie spełnić wymagania Rozporządzenia 2408/92 od dnia 1.01.2006 r. Dlatego Polska wnosi o umieszczenie w Traktacie akcesyjnym, zgodnie z którym przepisy Rozporządzenia Rady 2408/92 będą przyjęte przez Polskę od daty 1.01.2006 r. Podobnie jak w przypadku art. 4 Rozporządzenia Rady 2407/92 postulowany trzyletni okres dostosowawczy uzasadniony jest potrzebą ochrony oraz niepogarszania pozycji konkurencyjnej polskich przewoźników lotniczych. Pełna harmonizacja legislacji polskiej z przepisami prawa wspólnotowego w zakresie Rozporządzeń Rady 2409/92, 2027/97, 295/91 oraz 2299/89 nastąpiła do końca 2002 r. w drodze wydania ustawy Prawo lotnicze oraz odpowiednich przepisów wykonawczych. Decyzja Rady 80/50 weszła do polskiego porządku prawnego wraz z momentem akcesji do UE. Polskie władze lotnicze współdziałają w tym zakresie z europejskimi władzami lotniczymi z tytułu uczestnictwa w ECAC.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 24.01.1994 r. w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce, obecnie stosowane są w naszym kraju przepisy Rozporządzenia Rady 95/93 dotyczące wspólnych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych Wspólnoty. Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) powstał 17 listopada 2002 roku na mocy Ustawy Prawo lotnicze z 3 lipca 2002 roku. Z chwilą powstania ULC przejął zadania i funkcje kilku jednostek administracji:

- Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Infrastruktury w zakresie polityki transportowej lotnictwa cywilnego, uregulowań prawno-legislacyjnych, dwustronnych i wielostronnych relacji zewnętrznych oraz współpracy międzynarodowej,
- Głównego Inspektoratu Lotnictwa Cywilnego w zakresie nadzoru technicznego i operacyjnego lotnictwa cywilnego,
- Departamentu Prawnego Ministerstwa Infrastruktury w zakresie prawno-legislacyjnym w odniesieniu do lotnictwa cywilnego,
- Departamentu Administracyjnego Ministerstwa Infrastruktury w zakresie polityki personalnej, finansowej oraz spraw administracyjnych.

Rola i zadania Urzędu określone zostały w następujących aktach prawnych:

- ustawa Prawo Lotnicze z 3 lipca 2002 roku,
- Statut Urzędu wraz z jego regulaminem,
- przepisy międzynarodowe.

Realizacja zadań w zakresie regulacji prawnych

Przygotowanie i wdrożenie 76 aktów wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze:

- 5 aktów wykonawczych w roku 2002,
- 38 aktów wykonawczych w roku 2003,
- 33 akty wykonawcze w roku 2004,
- dwukrotna nowelizacja ustawy Prawo lotnicze w celu dostosowania do rozporządzeń UE i wdrożenia dyrektyw UE (kilkadziesiąt aktów prawnych),
- systemowe przystosowanie Prawa lotniczego do funkcjonowania we wspólnotowym porządku prawnym,
- wprowadzenie europejskich Wspólnych Wymagań Lotniczych (JAR),
- uruchomienie systemu koordynacji polityki i uczestnictwa RP w strukturach UE,
- opublikowanie wymagań EUROCONTROL w zakresie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR,
- wprowadzenie przepisów EASA – PART,
- wprowadzenie do polskiego porządku prawnego Aneksów ICAO,
- wprowadzenie do polskiego porządku prawnego Rozporządzenia Parlamentu i Rady UE ustanawiającego zasady ochrony lotnictwa cywilnego,
- przygotowanie i wdrożenie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego,

- przygotowanie i podpisanie umowy bliźniaczej z partnerami hiszpańskimi w ramach Programu PHARE w zakresie wdrażania prawa UE,
- uczestniczenie w pracach grup eksperckich Rady UE i Komisji Europejskiej w procesie tworzenia prawa i polityki UE,
- realizacja zadań wynikających z ustawy o współpracy między Rządem RP a Parlamentem w zakresie uczestnictwa RP w strukturach UE¹¹.

Transport morski¹²

Polityka transportowa Unii Europejskiej zakłada promowanie transportu morskiego, w tym zwłaszcza bliskiego zasięgu, powiązanego z innymi gałęziami transportu, w intermodalne łańcuchy transportowe. W przypadku Polski, w ostatnich latach zanotowano zdecydowaną dominację usług realizowanych na rynku europejskim, a także rosnące obroty w zakresie ładunków tranzytowych. Szansą dla rozwoju polskiej floty transportowej i portów morskich może się okazać prognozowany wzrost gospodarczy krajów bałtyckich i oczekiwane z tego tytułu ożywienie wymiany handlowej i transportu. Strategicznym celem polityki transportowej dotyczącej transportu morskiego będzie powstrzymanie jego regresu, a następnie poprawa jakości świadczonych usług oraz konkurencyjności prowadząca do wzrostu udziału w przewozach.

Działania w tym względzie będą obejmować¹³:

- promowanie rozwoju transportu morskiego bliskiego zasięgu i żeglugi promowej w celu tworzenia lądowo-morskich intermodalnych łańcuchów transportowo-logistycznych,
- wspieranie odnowy tonażu floty poprzez metody fiskalne (np. podatek tonażowy zamiast podatku dochodowego),
- przyspieszenie procesów restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw armatorskich,
- odniesienie atrakcyjności polskich portów stanowiących punkty początkowe paneuropejskich korytarzy transportowych północ-południe, przechodzących przez terytorium Polski. Będzie to następować przez modernizację i rozbudowę infrastruktury czterech głównych portów morskich i dostępu do nich od strony morza i lądu (dostęp drogowy i kolejowy); infrastruktura portów zostanie dostosowana do nowych uregulowań międzynarodowych, w tym związanych

11) www.ulg.gov.pl

12) K. Dąbrowski, 1998, *Uregulowania Wspólnoty Europejskiej w transporcie morskim a polska polityka żeglugaowa (aspekty ekonomiczne)*, „Studia Europejskie UW”, nr 1 (8).

13) J. Łopuski, 1996, *Prawo morskie*, t. 1, Bydgoszcz.

z bezpieczeństwem żeglugi i ochroną środowiska, modernizację i rozwój terminali promowych, co umożliwi rozwinięcie żeglugi promowej i ro-ro w rejonie wschodniego Bałtyku, wdrożenie unijnych standardów w zakresie zarządzania i eksploatacji portów, w tym oddzielenie funkcji zarządzania terenami portowymi i infrastrukturą portową od świadczenia komercyjnych usług portowych¹⁴. Komisja Europejska uruchomiła program o nazwie Marco Polo w połowie lipca 2004 r. na lata 2007–2013 z budżetem wynoszącym 740 mln euro i z rozszerzeniem na kraje graniczące z Unią. Program ten ma wspierać przede wszystkim tzw. autostrady morskie. To ogromne wyzwanie dla polskiego transportu, który mógłby przejąć znaczną część środków finansowych z programu Marco Polo.

■ Zakończenie

11 stycznia 2005 r. Rada Ministrów przyjęła do realizacji projekt Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007–2013. Jest on niezbędny, by Polska mogła właściwie zmodernizować swą gospodarkę poprzez realizację kompleksowego programu rozwoju społecznego. Fundamentem tego rozwoju ma być wysokie tempo wzrostu gospodarczego rzędu 5% PKB rocznie, a jego osiągnięcie jest warunkowane modernizacją i rozwojem systemu transportu, co oznacza, że jest to jednym z najważniejszych wyzwań dla polityki gospodarczej kraju. Przedstawiona w niniejszym dokumencie „Polityka Transportowa Państwa” wywodzi się ze zrozumienia podstawowej roli systemu transportowego dla ekonomicznego i społecznego rozwoju polskiego społeczeństwa. Powstała z przekonania, że dobrze rozwinięty system transportowy będzie przynosił Polsce znaczne korzyści i będzie stwarzał szanse na przyszłość. Z drugiej strony, system transportowy źle zarządzany będzie generował koszty społeczne i środowiskowe ponoszone przez wszystkich – nie tylko przez jego użytkowników. Dlatego wizja rozwoju systemu transportowego została oparta na strategii zrównoważonego transportu, transportu odpowiadającego potrzebom i aspiracjom Polaków, rozwijanego w sposób integrujący poszczególne gałęzie, ale z naciskiem na zagadnienia związane z efektywnością funkcjonowania, bezpieczeństwem i ograniczeniami negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

14) I. Zużewicz, 2001, *Wspólnotowe prawo konkurencji w żegludze morskiej. Reguły konkurencji skierowane do przedsiębiorstw*, „Prawo Morskie”, nr XV.

■ Literatura

1. Balfour J., 1995, *Airline mergers and marketing alliances*, „Air and Space Law”, nr XX.
2. Basiewicz T., Gołaszewski A., Rudziński L., 2002, *Infrastruktura transportu*, Warszawa.
3. Bąk M., 1997, *Transport jako czynnik i przedmiot integracji europejskiej*, Gdańsk.
4. Czapliński W., *Swoboda przepływu towarów*, w: *Prawo Unii Europejskiej, Prawo materialne i polityki*, J. Barcz (red.), Warszawa 2003.
5. Dąbrowski K., 1998, *Uregulowania Wspólnoty Europejskiej w transporcie morskim a polska polityka żeglugaowa (aspekty ekonomiczne)*, „Studia Europejskie UW”, nr 1 (8).
6. Grzelakowski A. S., 2004, *Polityka w dziedzinie transportu, telekomunikacji i energetyki*, w: *Infrastruktura*, Z. Brodecki (red.), Warszawa.
7. *Infrastruktura*, 2004, Z. Brodecki (red.), Warszawa.
8. Łopuski J., 1996, *Prawo morskie*, t. 1, Bydgoszcz.
9. Zużewicz J., 2001, *Wspólnotowe prawo konkurencji w żegludze morskiej. Reguły konkurencji skierowane do przedsiębiorstw*, „Prawo Morskie”, nr XV.
10. Żylicz M., 1999, *Realizacja idei „otwartego nieba” w prawie lotniczym*, „Państwo i Prawo”, nr 9.
11. www.ulc.gov.pl.
12. www.ochrona.pl/html/porada/przedr_2003/index_spis_2003.htm.

■ Summary

The functioning of the infrastructure in metropolitan areas arises from the binding legal system. This system regulates the functioning of transport, communications, sewage economy, etc. Transport is an element of the socio-economic infrastructure to be understood as a separate part of the socio-economic system. The transport infrastructure affects the economy and the society by creating conditions for transporting goods and passengers both indirectly – through the transport services – and directly – for each disposer of the means of transport.

ROMAN FEDAN

TRANSGRANICZNE UWARUNKOWANIA powiązań infrastrukturalnych obszarów metropolitalnych Polski południowo- -wschodniej

Przenikalność transportowa granicy jest wypadkową wielu czynników, do których zaliczyć należy uwarunkowania polityczne, społeczne a także poziom zagospodarowania infrastrukturą. Spośród uwarunkowań infrastrukturalnych wymienić należy potencjał infrastruktury techniczno-ekonomicznej, kompatybilność systemów infrastrukturalnych kształtujących się w odmiennych warunkach gospodarczych i politycznych oraz ich nowoczesność [Makiela 2003]. Problemy te są szczególnie jaskrawo widoczne na pograniczu wschodnim Polski, które przed pięćdziesięciu laty należało do jednego organizmu państwowego, by w wyniku ustaleń konferencji jałtańskiej stać się terytorium dwóch państw. Czynniki te zdecydowały o współczesnych problemach funkcjonowania infrastruktury transgranicznej, która powinna pełnić funkcje tranzytowe i usprawniać współpracę międzynarodową. Warunkiem tej współpracy jest zadowalający stan infrastruktury transportowej w postaci dróg kołowych, linii kolejowych, przejść granicznych, gotowość władz do uruchamiania kolejnych drogowych i kolejowych przejść granicznych z gwarancją ich optymalnego funkcjonowania.

Zasadniczą barierą infrastrukturalną omawianego obszaru jest mało sprawna sieć transportowa. Jest to wynik nieodpowiednich parametrów technicznych i niskich wskaźników gęstości na 100 km² powierzchni.

Infrastruktura transportowa jest efektem rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, w tym także pogranicza oraz wielkości barier orograficznych i hydrograficznych na tym obszarze. Wynika ona również z uwarunkowań historycznych. Stan zagospodarowania i jej wykorzystania jest związany z ograniczeniami polityczno-ekonomicznymi okresu powojennego oraz uzgodnieniami zawartymi w umowach międzynarodowych, a także z programem modernizacji funkcjonujących przejść granicznych i wdrożeniem nowych lokalizacyjnie inwestycji. Określone bariery tworzą się również w wyniku niskiego stopnia wyposażenia technicznego przejść granicznych, a zwłaszcza małej liczby pasów do odpraw paszportowo celnych samochodów osobowych, a także odpowiednich terminali do odpraw samochodów ciężarowych.

Wśród czynników korzystnych dla rozwoju funkcji transportowej na badanym obszarze największe znaczenie ma ich położenie na trasie przebiegu ważnych tranzytowych korytarzy komunikacyjnych wschód-zachód i północ-południe (Via Intermare). Korytarze te wypełniają dwutorowa zelektryfikowana linia kolejowa nr 30 i międzynarodowa droga E40, łączące obszary Europy Zachodniej wzdłuż pogórza Sudetów i Karpat z obszarami zachodniej Ukrainy i dalej w kierunku Odessy i Rumunii. Ponadto na trasie tego korytarza, przy granicy polsko-ukraińskiej kształtuje się międzynarodowy węzeł transportowy Medyka-Szegini i Przemyśl-Mostiska, który z przejściami granicznymi Malhowice-Nizankowiczy, Krościenko-Smolnica i Korczowa-Krakowiec (tabela 1) – tworzy zespół przejść granicznych o charakterze funkcjonalno-przestrzennym, określanej w polskiej literaturze terytorialnym węzłem komunikacyjnym [Rościszewski 2000]. Obecnie jest to najważniejszy na obszarze południowo-wschodniej Polski, wielofunkcyjny, terytorialny węzeł komunikacyjny, zarówno drogowy jak i kolejowy [Makieta, 2004]. W węźle tym obejmującym pogranicze jest 11 dróg łączących Polskę z Ukrainą, na których funkcjonuje osiem przejść granicznych (tabela 1).

Tabela 1. Drogi o nawierzchni utwardzonej przecinające granicę polsko-ukraińską

Lp	Miejscowości graniczne (przejścia)	Droga	Status przejścia granicznego (listopad 1999)
1	Dorohusk-Jagodzin	Lublin-Kowel-Kijów	osobowy, towarowy, urg
2	Zosin Ustifug	Zamość-Włodzimierz	osobowy, (PL i UA), urg
3	Dołhobyczów-Nowoukraińska	Hrubieszów-Sokal	urg
4	Uśmierz-Wariaż	Dołhobyczów-Sokal	—
5	Hrebennie-Rawa Ruska	Warszawa-Lwów	osobowy, towarowy, urg
6	Karczowa-Krakowiec	Radymno-Lwów	osobowy, autokarowy, urg
7	Medyka-Szeginie	Kraków-Lwów-Kijów	osobowy, towarowy, urg
8	Malthowice-Niżankowiczy	Przemyśl-Chyrów	urg
9	Jureczkowa-Migowo	Jureczkowa-Dobromil	—
10	Krościenko-Smolnica	Sanok-Chyrów	osobowy, towarowy
11	Wołosate-Lubnia	Ustrzyki G.-Stawnoje	—

Skróty: urg - uproszczony ruch graniczny, PL i UA - tylko dla obywateli Polski i Ukrainy
 Źródło: Obwieszczenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (M.P. 30.11.1999), T. Komarnicki 1999.

Wskaźnik gęstości dróg przecinających granicę jest najniższy spośród innych odcinków granic i wynosi 47,8 km. Dla porównania na granicy z Białorusią wynosi on 29,1 km, z Czechami 14,3 km, przy średnim wskaźniku dla Polski 22,5 km. Jeśli uznać, że jest to bariera przenikalności granic, to dodać należy, że na 11 dróg łączących Polskę z Ukrainą nadal na trzech drogach nie ma przejść granicznych. Dotyczy to dróg Dołhobyczów-Sokal, Jureczkowa-Dobromil i Ustrzyki Górne-Stawnoje, a na dalszych dwóch funkcjonują przejścia

tylko o tzw. uproszczonym ruchu granicznym (Hrubieszów-Sokal i Przemyśl-Chyrów). Na przejściach granicznych o ruchu uproszczonym odbywa się tylko ruch osobowy dla obywateli Polski i Ukrainy z obszarów pogranicza, wyłącznie na podstawie specjalnych przepustek i w określone dni w roku.

Na granicy polsko-ukraińskiej funkcjonuje tylko sześć drogowych ogólnodostępnych przejść granicznych, które są miarą wykorzystywania transgranicznych dróg. Są to Dorohusk-Jagodzin, Zosin-Ustifug, Hrebenne-Rawa Ruska, Medyka-Szeginie i Korczowa-Krakowiec i Krościenko-Smolnica. Bariery infrastrukturalne występują także na przejściach kolejowych. Granice polsko-ukraińską przecina obecnie 7 linii kolejowych, na których jest 5 przejść granicznych z odprawą osobową (tabela 2). Na omawianej granicy jedna linia kolejowa przypada na 75,2 km jej długości, przy średniej dla Polski 68,4 km [Fedan 2002].

Tabela 2. Linie kolejowe przecinające granicę polsko-ukraińską

Lp	Stacje graniczne (przejścia)	Linia kolejowa	Status przejścia granicznego (listopad 1999)
1	Dorohusk-Jagodzin	Lublin-Kowel	osobowy (reg.) i towarowy
2	Hrubieszów-Ambruków	Dąbrowa Gór.-Włodzimierz	osobowy (reg.) i towarowy
3	Hrebenne-Rawa Ruska	Warszawa-Lwów	osobowy (reg.)
4	Werchrata-Rawa Ruska	Munina-Rawa Ruska	towarowy
5	Przemyśl-Mościska	Kraków-Lwów	osobowy (reg.) i towarowy
6	Hermanowice-Nizankowiczy	Przemyśl-Ustrzyki D.	—
7	Krościenko-Chyrów	Ustrzyki D.-Przemyśl	osobowy (reg.) tylko dla obywateli PL i UA

Skróty: reg - regularny

Źródło: T. Komornicki, 1999, *Wykaz przejść granicznych Straży Granicznej*.

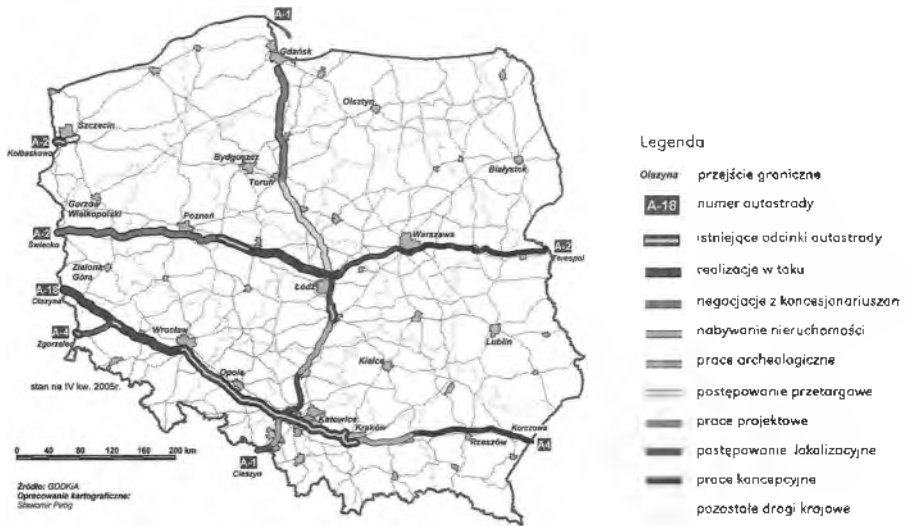
Wśród funkcjonujących linii kolejowych, pierwszoplanowe znaczenie ma dwutorowa linia Kraków-Lwów. Wysoki udział w natężeniu kolejowego ruchu granicznego mają linie Lublin-Kowel, Dąbrowa Górnicza-Włodzimierz i Warszawa-Lwów. Pozostałe dwie linie obsługują ruch towarowy oraz lokalny oso-

bowy. Pewne ograniczenie w natężeniu kolejowego ruchu granicznego powoduje brak przejścia na istniejącej linii kolejowej Hermanowice-Niżankowiczy. Jednakże spójność sieci kolejowej obu państw poddana jest pewnej barierze organizacyjno-technicznej, jaką stanowi różnica w szerokości torów. Przejazdy pociągów są utrudnione ze względu na konieczność zamiany podwozia; dokonuje się jej na stacjach w Przemyślu oraz w Kowlu. Natomiast w transporcie towarowym dochodzi dodatkowe utrudnienie ze względu na potrzebę dokonywania przeładunków, za wyjątkiem szerokotorowej linii kolejowej Włodzimierz-Dąbrowa Górnicza (Śląsk), zwanej linią hutniczo-siarkową.

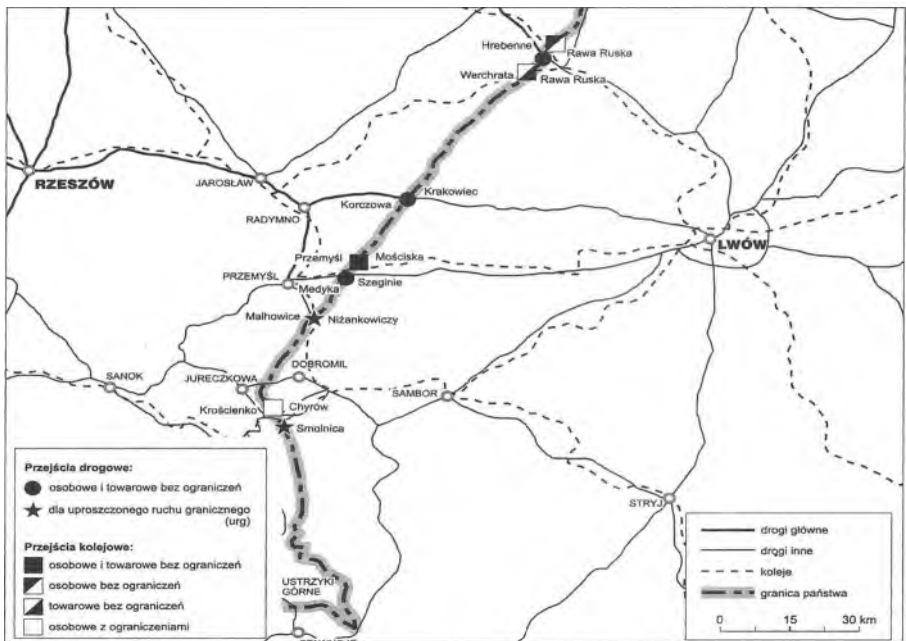
■ Funkcjonowanie transgranicznej infrastruktury transportowej

Charakterystyczną cechą w układzie sieci drogowej pogranicza jest brak dróg o kierunku południkowym w bliskiej odległości od granicy, a zwłaszcza na pograniczu polskim. Zjawisko to wyraźnie zaznacza się w pasie przygranicznym między Dolhobyczowem na północy a Krościenkiem na południu (ryc. 1). Natomiast na stopień natężenia ruchu granicznego osób i pojazdów wpływa nie tylko gęstość dróg, lecz także ich jakość techniczna. Jak wynika z analizy ryc. 1, wśród 11 dróg przecinających granicę polsko-ukraińską tylko 4 posiadają standard podwyższony. Są to trzy drogi krajowe na odcinkach Lublin-Chełm – przejście drogowe Dorohusk-Jagodzin, Lublin-Zamość – przejście graniczne Hrebennie-Rawa Ruska, Radymno-Przemyśl – przejście graniczne Medyka-Szegini, Rzeszów-Radymno – przejście graniczne Korczowa-Krakowiec. Ta ostatnia to odcinek 22 km prowadzący z Radymna w kierunku nowego przejścia w Korczowej, który ustanowiono jako trasę międzynarodową po oddaniu w 2001 roku do użytku obwodnicy wokół Radymna i sfinalizowaniu prac na zmodernizowanej trasie Radymno – granica państwa.

Pozostałe drogi są o niskim, a nawet bardzo niskim standardzie technicznym, a więc nieodpowiadające zwiększonemu ruchowi środków transportu, a zwłaszcza o dużym tonażu. Dotyczy to szczególnie odcinków dróg w kierunku granicy, a to: Hrubieszów-Sokal, Sanok-Chyrów oraz Przemyśl-Niżankowiczy. W rezultacie strefa przygraniczna polsko-ukraińska cechuje się niewielką liczbą dróg przecinających granicę, a także bardzo małą gęstością dróg w obszarze pogranicza. We wschodnim pasie pogranicza wiele dróg w okresie powojennym pełniło funkcje wyłącznie lokalne, które w ostatnich latach uzyskały rangę szlaków tranzytowych.



Ryc. 1. Sieć autostrad

Ryc. 2. Polsko-ukraińska transgraniczna infrastruktura transportowa.
Przejścia graniczne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Komornicki 1999.

Dlatego podjęto działania modernizacyjne usprawniające przepustowość tych ważnych korytarzy dla ruchu tranzytowego, a także usprawnienia łączności komunikacyjnej między Polską a Ukrainą. Przedsięwzięcia te dotyczyły następujących prac zakończonych do 2001 roku. Są to trasy Zamość–Tomaszów Lubelski–Hrebenne, będąca częścią Via Intermare, Radymno–Korczowa z podniesieniem jej rangi jako drogi międzynarodowej E40, obwodnica miasta Radymna, usprawniająca dojazd do dwóch przejść granicznych to jest Medyki i Korczowej, oraz odcinek drogi Sanok–Krościenko. W ramach inwestycji drogowych zakończono budowę nowego mostu na rzece San w Radymnie (droga E40). W planach inwestycyjnych przewiduje się również budowę 3 km drogi utwardzonej do przyszłego przejścia granicznego w Budmierzu koło Lubaczowa.

Najistotniejsze znaczenie dla zwiększenia transgranicznego ruchu samochodowego będzie miała oś komunikacyjno–drogowa z zachodu na wschód, która zapewni połączenie Europy Zachodniej z Ukrainą autostradą A4. Będzie ona przebiegać przez teren województwa podkarpackiego w kierunku przejścia Korczowa–Krakowiec, co zostało zapisane w *Planie rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce do 2015 roku*.

Także dla rozwoju przyszłego ruchu transgranicznego ważną rolę odgrywać będzie korytarz komunikacyjny Via Intermare przechodzący przez teren województwa lubelskiego w kierunku przejścia granicznego Hrebenne–Rawa Ruska. Sytuację tę przedstawia ryc. 2. Korytarz ten przechodzi przez obszar Pomostu bałtycko–czarnomorskiego, którego południowa część znajduje się na terytorium Ukrainy, a łączy on port w Odessie przez Lwów i Lublin z zespołem portowym Gdańsk i Gdyni. Tym samym pozwala on zespolic wspomniany wyżej pomost jako nowy ważny element w tworzącej się obecnie europejskiej strukturze geopolitycznej. Znaczenie tego korytarza wynika z faktu, że porty Morza Bałtyckiego a także częściowo Morza Północnego, dzieli drogą morską (przez Gibraltar i Dardanele) od portu w Odessie nad Morzem Czarnym około 7000 km. Z kolei po pełnym uruchomieniu trasy Via Intermare, transport drogowy skróci znacznie tę odległość, bo do około 1500 km. Znaczenie międzynarodowe tego korytarza dodatkowo wzrosło w związku z planowanym ułożeniem naftociągu od Odessy do Brodów, a następnie do Gdańsk. Zarówno Ukraina jak i Polska, są żywo zainteresowane realizacją tego projektu [Rościszewski 2000].

Ostatni odcinek tej trasy łączy ważne ośrodki gospodarcze pogranicza wschodniego Polski tj. Lublin, Świdnik, Krasnystaw, Zamość i Tomaszów Lubelski z pograniczem ukraińskim i jego głównym centrum gospodarczym, jakim jest Lwów. Od trasy S17 za Lublinem odchodzi odgałęzienie jako

planowana droga ekspresowa S82 przez Chełm i Dorohusk w kierunku Kijowa. W przyszłości ważną rolę w integracji obszarów wschodniego pogranicza Polski odegra droga ekspresowa S19 o kierunku południkowym Białystok–Lublin–Rzeszów–Barwinek (przejście graniczne ze Słowacją). Będzie ona miała połączenie na północy kraju z prężnie rozwijającym się korytarzem komunikacyjnym zwanym *Via Baltica*, który przebiega od Talina w Estoni przez Rygę na Łotwie, Kowno na Litwie do granicy polskiej, a następnie przez Białystok do Warszawy. Stąd też trasa Białystok–Lublin–Rzeszów automatycznie włączy się w funkcjonowanie opisanych międzynarodowych korytarzy transportowych *Via Baltica* i *Via Intermare* oraz przyszłą autostradę A4, przyczyniając się do aktywizacji gospodarczej regionu lubelskiego i podkarpackiego. Planowane inwestycje drogowe w pełni harmonizują z aktualnym układem komunikacyjnym, jaki istnieje w województwie lubelskim oraz podkarpackim. Tak ukształtowana sieć transportowa głównych korytarzy komunikacyjnych na ścianie wschodniej Polski pozwoli w niedalekiej przyszłości znacznie zwiększyć transgraniczny ruch samochodów osobowych i ciężarowych z Europy Zachodniej.

Sieć dróg o znaczeniu międzynarodowym uzupełnią drogi o znaczeniu krajowym i regionalnym. Ważny jest tu szlak śródkowokarpackiej drogi prowadzący od Nowego Sącza przez Krosno, Sanok do Ustrzyk Dolnych, który łączy ośrodki miejskie i przemysłowe kotlin karpackich. Jego znaczenie gospodarcze, a także międzynarodowe wzrosło po oddaniu do użytku przejścia drogowego Krościenko–Smolnica.

Położenie regionu małopolskiego i podkarpackiego w przygranicznym obszarze kraju sprawia, że potoki ruchu tranzytowego i handlowej turystyki przygranicznej powiększają znacznie trudności komunikacyjne w tym obszarze. Trudności te są największe na odcinkach dróg przebiegających przez centralne dzielnice miast, gdzie z reguły drogi przelotowe zajmują ulice i przejmują potoki ruchu lokalnego. Ponadto najbardziej obciążone odcinki w centrum miast mają ograniczoną szerokość ze względu na zwartą zabudowę. Przykładem poważnych trudności komunikacyjnych są: Przeworsk, Jarosław i Przemyśl oraz Tomaszów Lubelski i Hrubieszów.

Nieco lepiej kształtują się powiązania między Polską a Ukrainą w zakresie sieci kolejowej. W okresie międzywojennym obecną granicę przecinało 8 linii kolejowych, w tym 1 wąskotorowa, a obecnie jest ich 7. Czynnikiem hamującym rozwój połączeń kolejowych z Ukrainą są różne parametry szerokości torów kolejowych, co ogranicza intensywność ruchu tranzytowego. W latach 70. XX w. podjęto działania mające zintegrować kolejowy transport towarowy. Dla ułatwienia przewozów na terenie Polski zbudowano szerokotorowo-

wą linię kolejową zwaną hutniczo-siarkową, łączącą Dąbrowę Górniczą na Śląsku przez Tarnobrzeg z Hrubieszowem i Ukrainą.

Ponadto na Ukrainie pozostały niewielkie fragmenty kolei o europejskiej szerokości torów. Również w północno-wschodniej części województwa podkarpackiego między miejscowościami Basznia (baza przeładunkowa) a Horyniec, a po stronie ukraińskiej Rawa Ruska-Żółkiew, linia kolejowa ma 3 szyny i dostosowana jest do pociągów o różnym rozstawie osi. Od 1994 roku nie jest eksploatowany odcinek połączenia kolejowego Przemyśl-Chyrow-Ustrzyki Dolne, który należałoby reaktywować. Na mocy porozumienia pomiędzy Polską a Ukrainą (podpisanego w Samborze 16 grudnia 1993 roku), uruchomiono przejście kolejowe w Krościenku, przez które kursują pociągi osobowe Zagórz-Chyrow i Jasło-Chyrow. Na transgranicznych liniach kolejowych znajdują się „suche porty” służące przeładunkom towarów, największy z nich obejmuje zespół stacyjny Żurawica-Medyka, a dwa o wiele mniejsze znajdują się w Werchracie i Dorohusku.

Do najistotniejszych problemów wymagających praktycznego rozwiązania, należy szybka poprawa jakości infrastruktury transportu, a przede wszystkim unifikacja tej infrastruktury i tworzenie europejskiej sieci dróg transportowych.

Tabela 3. Transgraniczna infrastruktura drogowa w 2002 r.

Granica z:	Długość granicy w km	Liczba dróg utwardzonych przecinających granicę	Liczba drogowych przejść granicznych na drogach utwardzonych		Stopień wykorzystania dróg utwardzonych przez przejścia graniczne w %	
			Ogółem	Ogólnodostępnych	Ogółem	Ogólnodostępnych
Ukrainą	526,2	11	8	5	72,7	45,5
7 państwami (razem)	3010,8	133	93	64	69,9	48,1

Źródło: Przejścia graniczne – załącznik. Monitor Polski 1999 r. nr 37, poz. 568.

Tabela 4. Transgraniczna infrastruktura kolejowa w 2002 r.

Granica z:	Długość granicy w km	Liczba linii kolejowych przecinających granicę	Liczba kolejowych przejść granicznych		Stopień wykorzystania linii kolejowych przez przejścia graniczne w %	
			Ogółem	W tym z ruchem osobowym	Wszystkie	Ruch osobowy
Ukrainą	526,2	7	6	4	85,7	57,1
7 państwami (razem)	3010,8	44	33	22	75,0	50,0

Źródło: Przejścia graniczne – załącznik. Monitor Polski 1999 r. nr 37, poz. 568.

Biorąc pod uwagę liczbę przejść granicznych w stosunku do liczby dróg kołowych i linii kolejowych przecinających granicę, otrzymuje się stopień wykorzystania tych dróg bądź linii przez przejścia graniczne (zob. tabele 3 i 4). Wynika z nich, że poziom wykorzystania transgranicznej sieci drogowej i kolejowej na granicy z Ukrainą jest zadowalający w porównaniu z średnią wielkością krajową. W odniesieniu do wszystkich drogowych przejść granicznych wynosi on 72,7% i jest nieco wyższy niż średnio w kraju (69,9%), a na ogólnodostępnych przejściach wynosi tu 45,5%, a w Polsce trochę więcej, bo 48%. W większym stopniu niż drogi wykorzystywane są transgraniczne linie kolejowe. Poziom wykorzystania wszystkich linii kolejowych z Ukrainą wynosi 85,7%, a średnio w stosunku do pozostałych granic w kraju 75%, natomiast w ruchu pasażerskim wynosi odpowiednio 57,1% i 50,0%.

O wykorzystania infrastruktury transportowej świadczy tak suma czynnych przejść granicznych, a zwłaszcza ogólnodostępnych, jak i stan ich rozbudowy warunkujący przepuszczalność techniczną. Przepuszczalność ta uzależniona jest od liczby pasów do dokonania odpraw paszportowo-celnych, oddzielenia samochodowego ruchu towarowego od osobowego, wyposażenia przejść w najnowocześniejsze środki techniczne do sprawnej obsługi prawnej pojazdów, odpowiedniej liczby (etatów) funkcjonariuszy dokonujących odpraw granicznych.

Tabela 5. Przewidywane do otwarcia przejścia graniczne w województwie podkarpackim i lubelskim

Lp.	Nazwa przejścia granicznego	Rodzaj przejścia granicznego	Rodzaj ruchu	Uwagi
Województwo podkarpackie				
1	Krościenko- -Smolnica	drogowe	osobowy towarowy	Wymiana not z 25.09.97. Samochody ciężarowe do 3,5 t
2	Malhowice- -Nizankowice	drogowe	osobowy towarowy	Opracowana koncepcja. Samochody ciężarowe do 3,5 t
3	Budomierz- -Hruszew	drogowe	osobowy towarowy	W uzgodnieniu. Samochody ciężarowe do 3,5 t
4	Bandrów- -Maszaniec	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
5	Miochniowiec- -Łopuszanka	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
6	Smolnik- -Bobierka	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
Województwo lubelskie				
1	Zbereże- -Adamczuk	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
2	Dubienka- -Bystraki	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
3	Matcze- -Korytnica	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
4	Kryłów- -Krieczew	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
5	Oserdów-Belz	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
6	Szczepiatyn- -Korczełka	drogowe	uproszczony ruch graniczny	
7	Ulików-Ugniew	drogowe	uproszczony ruch graniczny	

Źródło: *Przejścia graniczne w województwie podkarpackim*. Wydział Gospodarki i Infrastruktury. Urząd Wojewódzki w Rzeszowie, 2000 r. *Przejścia graniczne w województwie lubelskim*. Wydział Gospodarki Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie, 2000.

Dalsze zwiększenie możliwości przekraczania granicy polsko-ukraińskiej może nastąpić po sukcesywnym uruchamianiu zupełnie nowych przejść granicznych, poczynając od najprostszej formy jej przekraczania, tzn. uproszczonego ruchu granicznego. Z upływem czasu przejścia te w uzasadnionych przypadkach będą mogły być przekształcane w formę ogólnodostępnych.

W tym kierunku zmierzają inicjatywy samorządów lokalnych gmin i powiatów z pogranicza polsko-ukraińskiego. W województwie podkarpackim przykładowo rozwija się współpraca pomiędzy gminą Ustrzyki Dolne a Starsamborską Radą Rejonową, oraz powiatem lubaczowskim i powiatem jarosławskim a rejonem jaworowskim. Porozumienia te zaowocowały wyborem nowych miejsc realizacji drogowych przejść granicznych, w odniesieniu do których aktualnie trwają uzgodnienia w zakresie wprowadzania ich do projektu umowy polsko-ukraińskiej. W przedmiotowej sprawie zostały również zawarte porozumienia i podpisane listy intencyjne pomiędzy wojewodami: podkarpackim i lwowskim oraz lubelskim i wołyńskim.

■ Transgraniczna infrastruktura transportowa i stopień jej wykorzystania

Początek lat 90. XX w. to okres niezwykle dynamicznego wzrostu ruchu osób i pojazdów na wszystkich granicach Polski. Ruch osobowy między Polską a Ukrainą osiągnął pierwsze apogeum w 1991 r., kiedy granicę przekroczyło prawie 7,4 mln osób, potem przez następne trzy lata nastąpił niewielki spadek ruchu granicznego.

Główną przyczyną było pogorszenie się sytuacji ekonomicznej Ukrainy, znaczne podwyżki cen artykułów konsumpcyjnych, idące w ślad za tym zmniejszenie opłacalności drobnego handlu „turystycznego” [Komornicki 1999]. Od 1995 roku nastąpił wzrost natężenia w ruchu granicznym (9,5 mln osób) do poziomu 12,2 mln osób w 2002 roku. W tym czasie zaczęła poprawiać się sytuacja ekonomiczna na Ukrainie, co wpłynęło na masowy import polskich artykułów spożywczych, mebli, tekstyliów, artykułów gospodarstwa domowego i innych.

Wahania w ruchu granicznym pomiędzy Polską a Ukrainą wynikają z bardzo wielu przyczyn. Jedną z głównych jest zmienna polityka celna. Zmiany polityki celnej władz ukraińskich (wprowadzenie np. wyższych stawek celnych), pogarszanie się poziomu życia ludności Ukrainy, wpływa na wahania liczby osób przekraczających granicę. W ruchu turystycznym charakterystyczny jest mały udział polskich obywateli przekraczających wschodnią granicę

i to jeszcze z tendencją spadkową. Jeżeli w roku 1991 w ruchu granicznym udział Polaków wynosił 25,3%, to już w 1995 roku spadł do 9,4%, a 1999 r. zatrzymał się na poziomie 9,1%. Po tym okresie wystąpił stopniowy wzrost udziału turystów z Polski w przekraczaniu granicy z Ukrainą, by w 2002 r. osiągnąć poziom 14,8%, a w 2004 r. 20,6%. Wpłynęły na to niższa cena paliw po stronie ukraińskiej oraz ceny alkoholu i papierosów.

Niewielki jest udział podróżnych z innych państw, który wynika z ogromnego przeciążenia przejść granicznych, czasu oczekiwania na odprawę celną (przeważnie kilka godzin). Często niespodziewane dodatkowe formalności wywołują narastanie utrudnień i kumulowanie się tłoku na granicy. Z tego powodu liczba osób i samochodów przekraczających granicę ulega znacznym wahaniom, jest trudno przewidywalna w dłuższej perspektywie.

Transport autobusowy

Na szczególną uwagę zasługuje dynamiczny rozwój międzynarodowych połączeń autobusowych. Rozwój połączeń autobusowych spowodowany został wieloma przyczynami, m.in. zwiększonym zainteresowaniem przewoźnikami przez granicę indywidualnych turystów z Ukrainy, udających się do Polski po zakupy, zniesieniem wiz dla turystów z Polski przez większość państw zachodnich. Innym czynnikiem aktywizującym rozwój połączeń autobusowych było na początku 1990 r. podniesienie przez PKP taryf kolejowych. Jednocześnie nałożenie się wielu przyczyn wywołało lawinowy wzrost połączeń i wzrost długości tras autobusowych [Kozanecka 1995], szczególnie na kierunku ukraińskim. Większość tras autobusowych, biorących początek w Krakowie, orientowała się na państwa Europy Zachodniej.

Natomiast linie autobusowe o kierunku wschodnim (Ukraina) brały swój początek w Przemyślu, Rzeszowie i Krośnie.

Ważnym kierunkiem powiązań komunikacyjnych był kierunek wschodni. Między Polską a Ukrainą funkcjonowało pod koniec lat 90. XX w. 57 regularnych linii autobusowych, na których realizowano 394 kursy powrotne tygodniowo. Na terenie Ukrainy najwięcej linii autobusowych docierało w rejon Lwowa (126 kursów tygodniowo), Wołynia (Kowel, Łuck, Równe) oraz do miejscowości podkarpackich (Dolina, Truskawiec, Sambor, Iwano-Frankowsk). Po stronie polskiej największym węzłem zorientowanym na Ukrainę był Przemyśl i Rzeszów.

Transport kolejowy

Przełom lat 80. i 90. XX wieku, jak już wcześniej wspomniano, cechuje się regresem powiązań kolejowych, przeważnie na kierunku ukraińskim. Aż do

końca lat 80. przejście kolejowe Przemyśl–Mostiska było jednym z najruchliwszych kolejowych przejść granicznych w ruchu pasażerskim. Tutaj odprawiano pociągi udające się z Krakowa przez Lwów do Rumunii i Bułgarii. Załamanie ruchu turystycznego na Bałkany obniżyło znaczenie tej międzynarodowej trasy. Obecnie przez wymienione przejście odbywa się ruch pociągów pośpiesznych na trasie Kijów–Wrocław. W miejsce pociągów tranzytowych pojawiły się lokalne połączenia sezonowe. Przejęły one na siebie część lawinowo narastającego ruchu handlowo-turystycznego o znaczeniu przygranicznym (lokalnym). Pomimo tego znaczenie transportu kolejowego w ruchu przygranicznym sukcesywnie malało.

Zmniejszające się znaczenie przewozów kolejowych w ruchu granicznym spowodowane było wieloma przyczynami, do których zaliczyć należy, m.in. wzrost cen biletów kolejowych i konkurencję ze strony tańszych i powszechnie rozgałęzionych linii autobusowych.

Transport lotniczy

Transport lotniczy ze względu na swoje specyficzne cechy oraz właściwości techniczne jest szczególnie przygotowany do realizacji powiązań regionalnych i międzynarodowych. Czynniki warunkującymi skalę powiązań jest położenie geograficzne ośrodków gospodarczych świata, poziom rozwoju gospodarczego regionów oraz ruchliwość ludności. W warunkach Polski południowo-wschodniej powiązania lotnicze w strukturze powiązań transportowych mają niewielkie znaczenie. Wynika to ze struktury funkcjonalnej transportu lotniczego w Polsce. Nadrzędną rolę w połączeniach międzynarodowych odgrywa port lotniczy w Warszawie. Dominacja portu lotniczego Okęcie wynika z metropolitalnej funkcji Warszawy oraz skupienia się tam głównych powiązań gospodarczych i politycznych kraju. Pozostałe porty lotnicze w kraju pełniły do 1990 roku rolę regionalnych lotnisk. Większość powiązań międzynarodowych, np. z Krakowa realizowana była przez Warszawę.

Rosnąca ranga portu lotniczego Krakowa wynika nie tylko z potencjału lotniska (1,5 mln pasażerów rocznie), lecz głównie z tego, że na obszarze Polski południowo-wschodniej jest to najważniejszy międzynarodowy port.

Od 2000 r. stopniowo wzrasta pozycja portu lotniczego w Jasionce koło Rzeszowa, a to w następstwie szeroko zakrojonej modernizacji płyty lotniska, pasów startowych i dostosowania ich do wymagań współczesnych samolotów dalekiego zasięgu. Ponadto port lotniczy w Jasionce ma jedne z najlepszych warunków meteorologicznych dla potrzeb komunikacyjnych oraz wyposażony został w nowoczesną aparaturę nawigacyjną. Rośnie znaczenie

Jasionki po uruchomieniu połączeń pasażerskich. Tanim przewoźnikiem – linia Ryanair – z Jasionki można latać do Londynu i Frankfurtu nad Menem. W związku z powyższym jest szansa, że lotnisko podkarpackie stanie się międzynarodowym portem lotniczym. Pod warunkiem, że w Jasionce szybko powstanie nowy terminal dla pasażerów i płyta postojowa dla samolotów.

■ Podsumowanie

Omówienie transgranicznej infrastruktury transportowej na pograniczu polsko-ukraińskim miało na celu wyeksponowanie jej potencjału i znaczenia w powiązaniach aktywnych i pasywnych obszarów metropolitalnych regionu Polski południowo-wschodniej. Celem było pokazanie również tego, że w zmieniającej się sytuacji politycznej państw Europy Środkowej obszary przygraniczne mogą pełnić ważną rolę w strukturze gospodarki regionu. W sensie gospodarczym są układami otwartymi o zróżnicowanej strukturze wewnętrznej, której istotnym elementem jest granica i strefa przygraniczna.

O tym, że są układem otwartym, świadczy systematyczny wzrost aktywności gospodarczej w tej strefie, wzrost liczby osób przekraczających granicę. Ale to, że obszary przygraniczne są układem otwartym oznacza, że problemy występujące po stronie polskiej (np. zbyt długi okres oczekiwania przy przekraczaniu granicy, przemyt towarów, rosnąca przestępczość) są również problemami, może różnymi co do formy, po drugiej stronie granicy. Otwartość wspomnianego układu oznacza, że pojawiające się problemy należałoby wspólnie rozwiązywać z sąsiadami po stronie ukraińskiej. Podejmowane wspólnie działania powinny w pierwszej kolejności określić istniejącą sytuację i zagrożenia, wytyczyć cele do realizacji, ustalić środki do realizacji założonych celów oraz wyznaczyć harmonogram ich realizacji.

Regiony przygraniczne Polski południowo-wschodniej na obecnym etapie przemian systemowych powinny stać się obszarem rosnącej aktywności gospodarczej w długim okresie czasu. Już obecnie pojawiają się nowe impulsy rozwojowe. W wyniku wzrostu wymiany przygranicznej, napływu dużej liczby turystów z zagranicy w celach handlowych, w obszarze przygranicznym pojawiły się nowe podmioty indywidualnej działalności gospodarczej, takie jak targowiska, hurtownie, zakłady produkcyjne nastawione na współpracę handlową z mieszkańcami Ukrainy, Słowacji, Rosji.

■ Literatura

1. Fedan R., 2002, *Wykorzystanie potencjału regionu podkarpackiego w nowych warunkach społeczno-gospodarczych*, w: *Transgraniczna współpraca w okresie transformacji gospodarki*, Jarosław.
2. Makiela Z., 2003, *The Transportation Connections in Central-East Europe*, w: *New Arrangements of Socio-Economic Links in Central and Eastern Europe*. The Stanisław Leszczycki Institute of Geography and Spatial Organization Polish Academy of Sciences in Warsaw. University of Rzeszów Faculty of Economics. Section of Spatial Economy of Committee of Economic Sciences at the Krakow Branch of the Polish Academy of Sciences. Higher School of Administration and Management in Przemyśl. Commission of Communicational Geography of the Polish Geographical Society in Warsaw. Edited by Jerzy Kitowski. Rzeszów.
3. Makiela Z., Fedan R., Buziewicz A., 2004, *Spatial Diversification of High Technologies Enterprises*, w: *Central and Eastern Europe at the Threshold of the European Union - an Opening Balance*, Polish Academy of Sciences Institute of Geography and Spatial Organization, University of Rzeszów, Commission of Communicational Geography of the Polish Geographical Society, "Geopolitical Studies", vol 12. Warszawa.
4. Rościszewski M., 2000, *Wschodnia granica Polski granicą wschodnią europejskich procesów integracyjnych*, w: *Strategia rozwoju pogranicza wschodniego Polski*, „Studia Regionalne”, nr 2.

■ Summary

The transport permeability of borders is the outcome of several factors in which we can include political and social determinants as well as the level of the infrastructure development. Among the infrastructural determinants one should mention the potential of the technical-economic infrastructure, the compatibility of the infrastructural systems developing in different economic and political conditions, and their modernity. These problems are particularly sharply visible in the eastern borderland of Poland, which belonged to one state 50 years ago, and then as a consequence of the decisions made during The Yalta Conference became a territory divided between two countries.

ZBIGNIEW MAKIEŁA

PRÓBA DELIMITACJI Krakowskiego i Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego

Badania nad obszarem metropolitalnym mają długą tradycję i sięgają początków XX wieku, kiedy w nurtach badawczych R. Blancharda¹ i N.S.B. Grasa² pojawiły się koncepcje dominacji metropolii oraz teorii regionu miejskiego, rozwinięte następnie w teorii regionu metropolitalnego O. D. Ducana³. Opisywano obszar metropolitalny w jego relacji z zapleczem. Interpretowano metropolię jako kolejny etap rozwoju związany ze specjalizacją i podziałem pracy, który przyniósł ze sobą przekształcenia tradycyjnej sieci osadniczej i powstanie przestrzennej organizacji gospodarki, charakteryzującej się skoncentrowaniem w wielkim mieście funkcji wyższego rzędu. Funkcjonowanie obszaru metropolitalnego wiązano z rozwojem transportu na poziomie regionalnym⁴.

1) R. Blanchard, 1911, *Grenoble, étude de géographie urbaine*, Grenoble.

2) N.S.B. Gras, 1922, *An Introduction to Economic History*, Harper, New York.

3) O.D. Duncan, 1959, *Human Ecology and Population Studies*, w: *The Study of Population*, Chicago.

4) P. Korcelli, 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, „Studia KPZK PAN”, t. XLV, Warszawa, s. 85.

Koncepcję obszaru metropolitalnego w 1971 r. zaproponował K. Dziewoński⁵, jako ujęcie funkcjonalne. Analizując omawiane koncepcje, P. Korcell⁶ określił obszary metropolitalne jako obszary o dużej koncentracji ludności, co prowadzi do współwystępowania układów typu megalopolis, a w obszarach o średniej i niskiej gęstości zaludnienia i względnie regularnym układzie sieci osadniczej powstaje układ typu pola miejskiego. Koncepcje te nawiązują do teorii ośrodków centralnych W. Christalera, mówiącej że metropolia to miasto, aglomeracja punktowa o charakterze nierolniczym o wykształconej strukturze hierarchii sieci osadniczej⁷. Natomiast obszar metropolitalny związany jest z miastem rdzeniowym i jego regionem obsługi, co prowadzi do przekształcania się hierarchicznej sieci osadniczej regionu w strukturę opartą na wewnętrznej specjalizacji funkcji. Hierarchiczna struktura miast należących do obszaru metropolitalnego charakteryzuje się kompatybilnością funkcji, silnie ze sobą powiązanych infrastrukturą sieciową. Ponadto obszar metropolitalny cechuje duża koncentracja ludności i, jeśli nie występują bariery przyrodnicze, wykształcają się liniowe formy ciągłości osadniczej. Jak podaje E. Malisiewicz⁸, obszar metropolitalny to aglomeracja o charakterze przestrzennym, mająca ośrodek centralny, o funkcjach wyższego rzędu z dużym potencjałem intelektualnym, powiązaniami transportowymi o charakterze międzynarodowym i wysoką aktywnością gospodarczą i społeczną.

Interesujące podejście do problematyki metropolii i obszaru metropolitalnego zaproponował G. Gorzelak i M. Smętkowski⁹. Autorzy obszar metropolitalny definiują jako obszar koncentryczny bezpośrednio przylegający do miasta oraz cały region. Miasto – metropolia pełni specyficzne funkcje związane z trzecim sektorem, gospodarką innowacyjną, realizuje powiązania o charakterze międzynarodowym, ze sprawną infrastrukturą telekomunikacyjną. Delimitacja obszarów metropolitalnych w oparciu o wskaźniki ilościowe bez uwzględniania nadrzędnej roli kryteriów funkcjonalnych prowadzi do sztucznego ograniczenia liczby tych obszarów. Należy przyjąć, że obszar metropolitalny związany z miastem rdzeniowym powinien się charakteryzować

5) K. Dziewoński, 1971, *Hipoteza przekształceń sieci osadniczej w Polsce do roku 2000*, w: *Pragnązy rozwoju sieci osadniczej*, Komitet Badań i Pragnązy „Polska 2000” PAN, z. 2, s. 96-107, Warszawa.

6) P. Korcell, 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, op. cit., s. 92.

7) W. Christaller, 1963, *Ośrodki centralne w południowych Niemczech*, „Przegląd zagranicznej literatury geograficznej”, z. 1.

8) E. Malisiewicz, 2005, *Dwa podejścia do problematyki metropolii i obszaru metropolitalnego na przykładzie miasta Rzeszowa i rzeszowskiego obszaru metropolitalnego* (maszynopis).

9) G. Gorzelak i M. Smętkowski, 2005, *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW, Warszawa, s. 15-16 i s. 60.

wykształconymi funkcjami wyższego rzędu, silnymi powiązaniem wewnętrznymi, głównie infrastrukturalnymi, wspólnym ośrodkiem zarządzania administracyjnego i pasmową ciągłością osadniczą (jeśli nie występują bariery przyrodnicze). Powiązania międzynarodowe obszaru metropolitalnego realizowane są przez nowoczesną infrastrukturę telekomunikacyjną, transportową, powiązania produkcyjne i usługowe wyższego rzędu. Tak rozumiana problematyka obszarów metropolitalnych jest szczególnie ważna dla regionów słabiej rozwiniętych, których rozwój powinien być wzmacniany.

Podstawą delimitacji obszarów metropolitalnych jest wewnętrzna struktura obszaru metropolitalnego, którą tworzą podmioty (elementy) wiodące, komplementarne, regionalne, standardowe i lokalne¹⁰. Podmioty te ze względu na znaczny potencjał ekonomiczny (np. ponadnarodowe korporacje produkcyjne, finansowo-bankowe, organizacyjne, światowe przedsiębiorstwa przemysłowe i usługowe, instytucje finansowe i kapitałowe, jednostki naukowo-badawcze) spełniają funkcje globalne, krajowe, regionalne i lokalne i podnoszą konkurencyjność obszaru metropolitalnego.

Z punktu widzenia konkurencyjności obszaru metropolitalnego i jego struktury funkcjonalnej, najistotniejszymi elementami struktury są te podmioty, które pełnią funkcje globalne i funkcje lokalne. Podmioty o znaczeniu globalnym określają skalę oddziaływania w przestrzeni światowej i przez wzrost powiązań międzynarodowych kształtują bazę ekonomiczną obszaru metropolitalnego. Podmioty o funkcjach lokalnych kształtują relacje wewnętrzne obszaru metropolitalnego, wpływają na jego integrację wewnętrzną. Podmioty te na skutek dyfuzji oddziaływania na struktury społeczno-gospodarcze w skali globalnej i lokalnej są elementami kształtującymi obszar metropolitalny.

Podejmując problematykę delimitacji, przyjęto założenie, że obszar metropolitalny charakteryzuje się silnymi powiązaniem wewnętrznymi i zewnętrznymi, a na jego terytorium skoncentrowane są liczne podmioty o funkcjach międzynarodowych i globalnych. Obszar metropolitalny charakteryzuje się wysoką jakością i powszechnością usług wyższego rzędu, wysokim potencjałem naukowo-innowacyjnym, koncentracją szkolnictwa wyższego, instytucji kultury, realizuje powiązania wewnętrzne określające sprawne jego funkcjonowanie. Funkcje metropolitalne powinien pełnić cały obszar. W związku z powyższym strukturę obszaru metropolitalnego tworzy polifunkcyjne miasto rdzeniowe o dużym potencjale społeczno-ekonomicznym, pełniące funkcje międzynarodowe i globalne, oraz obszary sąsiednie silnie powiązane funk-

10) Z. Ziota, 2003, *Model funkcjonowania układu bipolarnego w: Bipolarny rozwój aglomeracji – kierunki badań układów bipolarnych* (red.) Z. Ziota, „Biuletyn KPZK PAN”, Warszawa, s. 29-51.

cyjonalnie i infrastrukturalnie z obszarem rdzeniowym. Obszar metropolitalny cechują silne powiązania wewnętrzne realizowane przez pasmowe systemy infrastruktury, których zasięg przestrzenny i siła realizowanych powiązań wyznacza granicę obszaru. W strukturze obszaru metropolitalnego znajdują się podmioty administracji lokalnej różnego szczebla oraz zróżnicowane strukturalnie podmioty społeczno-gospodarcze. W literaturze naukowej zajmującej się terminologią¹¹ stref oddziaływania miast, wyróżnia się zasadniczo dwie, ściśle z nim związane:

- strefę bezpośredniego oddziaływania, w której powiązania miasta rdzeniowego z otoczeniem są bardzo ścisłe i stałe,
- strefę wpływu, w której skala wpływu miasta rdzeniowego jest mniejsza lub sporadyczna.

Wśród stref oddziaływania miasta wyróżniane są: na podstawie kryterium morfologicznego – strefa podmiejska, a na podstawie kryterium funkcjonalnego – obszar metropolitalny¹². Strefa podmiejska rozumiana jest jako część zorganizowanej przestrzeni geograficznej, która przylega do miasta centralnego. Obejmuje tereny otwarte, miasta, wsie i osady, które są powiązane z miastem centralnym sieciowymi systemami infrastruktury, a związki te realizowane są przez dojazdy do pracy, szkół, powiązania organizacyjne i produkcyjne występujących tam podmiotów. Strefa ta na skutek dyfuzji centrum jest przestrzenią o funkcjach rolniczych, wypoczynkowych, komunalnych, mieszkaniowych, komunikacyjnych, naukowych, uzdrowiskowych¹³.

Natomiast obszar metropolitalny wydzielony na podstawie kryterium funkcjonalnego definiowany jest jako przestrzenny układ wzajemnie zależnych działań produkcyjnych, konsumpcyjnych oraz działań związanych z wymianą i administracją¹⁴. Funkcje metropolitalne realizowane są przez cały obszar – rozmieszczenie ich nie jest związane tylko z miastem rdzeniowym – i mogą być lokalizowane w różnych jego częściach¹⁵. Według Kucińskiego 1990, obszar metropolitalny to niejednorodna przestrzeń geograficzna o różnych funkcjach, ale zarazem silnie wewnętrznie zintegrowana, którą można uznać za region jednorodny lub węzłowy.

11) W. Maik, 1997, *Podstawy geografii miast*, Toruń.

12) Zob. przypis nr 9.

13) St. Liszewski, 1987, *Strefa podmiejska jako przedmiot badań geograficznych. Próba syntezy*, „Przegląd Geograficzny”, t. LIX, z. 1-2.

14) M. Castells, 1982, *Kwestia miejska*, Warszawa.

15) A. Gawryszewski, P. Korcelli, E. Nowosielska, 1998, *Funkcje metropolitalne Warszawy*, „Zeszyty IG i PZ PAN”, nr 53, Warszawa.



Wieliczka, 9 lipca 2004 r.

LEGENDA

- granice województw
- granice powiatów
- u. Lustracja istniejąca
- docelowa drogi w klasie GP
- docelowa drogi w klasie G
- autostrada projektowana
- drogi ekspresowe projektowane
- obwodnice projektowane
- główna linia kolejowa istniejąca
- pozostałe linie kolejowe istniejące
- linie kolejowe projektowane

OBJAŚNIENIA

HIERARCHIA OŚRODKÓW MIAJSKICH



- ośrodki ponadregionalne
- ośrodki regionalne
- ośrodki ponadlokalne I stopnia
- ośrodki lokalne II stopnia
- ośrodki lokalne

OBZASY INTEGRACJI PRZESTRZENNEJ

- centralny ośrodek metropolitalny
- obszar oddziaływania metropolii krakowskiej i śląskiej
- Krcowski Obszar Metropolitalny
- strefa podmiejska Krakowa
- strefa podmiejska Tarnawa
- strefa podmiejska Nawego Sącza

STRZEFY PRZYRODNICZO-EKONOMICZNE

- strefa I północna
- strefa II środkowa
- strefa III południowa

Ryc. 1. Krakowski Obszar Metropolitalny

Źródło: <http://www.malopolskie.pl>

(wyciąg z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego)



Ryc. 2. Granice Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego według Unii Metropolii Polskich

Źródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego

W podjętych przez Autora artykułu i jego zespół badaniach nad obszarami metropolitalnymi¹⁶ analizowano także problem wyznaczenia zasięgu obszaru metropolitalnego Rzeszowa i Krakowa. W niniejszej publikacji podjęto problematykę delimitacji obszarów metropolitalnych, wyboru wskaźników służących określeniu zasięgu tych obszarów oraz roli lokalnych centrów wzrostu w funkcjonowaniu obszarów metropolitalnych. Przy wyborze wskaźników określających zasięg obszarów metropolitalnych wykorzystano liczne opracowania [Opałto 1972, Eberhard, Gontarski, Siemiński 1973, Kuciński 1990, Gorzelak, Smętkowski 2005].

W podjętej delimitacji przyjęto, że ważną rolę w funkcjonowaniu obszarów metropolitalnych spełniają lokalne centra wzrostu – miasta, które pełnią funkcje lokalne i międzynarodowe, wypełniając strukturę funkcjonalną obszaru, są silnie związane z miastem rdzeniowym. Ponadto jednostki tej skali (jak wynika z wielu badań empirycznych) tworzą własne lokalne strefy oddziaływania i wydaje się, że można je uznać za podstawowe ogniwa struktury obszaru metropolitalnego.

W strukturze przestrzennej Polski południowo-wschodniej centra wzrostu tworzą charakterystyczne układy przestrzenno-funkcjonalne. Zgodnie z ilościową definicją metropolii przyjętą w pracach EPSON¹⁷ i definicją zaproponowaną przez B. Jałowieckiego¹⁸ w regionie Polski południowo-wschodniej występują dwa obszary metropolitalne charakteryzujące się przestrzennym układem pierścieniowym, w którym występuje miasto rdzeniowe, gminy bezpośrednio z nim graniczące i miasta komplementarne położone w strefie oddziaływania miasta rdzeniowego.

W regionie Polski południowo-wschodniej występują dwa, odmienne pod względem struktury funkcjonalnej i potencjału społeczno-ekonomicznego, obszary metropolitalne. Obszary te odznaczają się nie tylko odmiennym potencjałem społeczno-gospodarczym, lecz także różnią się zagospodarowaniem w zakresie nowoczesnej infrastruktury, usług innowacyjnych, wyjątkowością i specyfiką miejsca (znaczenie kulturalne, walory architektoniczno-urbanistyczne¹⁹). W zachodniej części wykształcił się Krakowski Obszar Metropolitalny (KrOM), we wschodniej części regionu kształtuje się Rzeszowski Obszar Metropolitalny (ROM).

16) Z. Makiela, T. Morszał, (red.), 2005, *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, „Biuletyn KPZK PAN”, z. 222, Warszawa.

17) Ibidem, s. 59.

18) B. Jałowiecki, 1999, *Metropolie*, Białystok.

19) Ibidem, s. 16.

■ Krakowski Obszar Metropolitalny

Badania nad Krakowskim Obszarem Metropolitalnym (KrOM) zawężone zostały do określenia roli lokalnych centrów wzrostu w jego funkcjonowaniu. Wynika to z faktu ustalenia granic KrOM i jego przyjęcia do Planu Przestrzennego Zagospodarowania województwa małopolskiego. Dla celów delimitacji KrOM przyjęto zestawione poniżej w formie tabeli wskaźniki.

Tabela 1. Wskaźniki dla delimitacji Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Lp.	Wskaźnik	Jednostka miary	Wartość graniczna	Możliwości zastosowania jednostki podziału administracyjnego	
				gmina	powiat
1.	Gęstość zaludnienia	os./km ²	110 i >	xa	x
2.	Gęstość sieci miejskiej	liczba miast na 100 km ²	5 i >	-	xb
3.	Przyrost naturalny	%	-2,0 do +4,0	xa	x
4.	Saldo migracji ogółem	%	1 i >	x	xb
5.	% kobiet w ludności ogółem	%	50,0 i >	xa	x
6.	% osób w wieku produkcyjnym w ludności ogółem	%	57,0 i >	xa	x
7.	% osób pozostających na długotrwałym bezrobociu wśród bezrobotnych ogółem	%	20 i >	x	xb
8.	% utrzymujących się ze źródeł pozarolniczych w ludności ogółem	%	60 i >	xa	x
9.	Poziom przedsiębiorczości	jednostki w systemie REGON na 1000 mieszkańców	50,5	xa	x

10.	Mieszkania oddane do użytku	na 1000 mieszkańców	1,3	xa	x
11.	Dostępność do LO	km ² na miejscowość z LO	100 i >	-	xb
12.	Widownia w kinach	na 1000 mieszkańców	100 i >	-	xb
13.	Przyrost sieci wodociągów w latach 1989–1998	w % stanu wyjściowego	160 i >	-	xb

Objaśnienia:

x – możliwość zastosowania miernika do delimitacji z uwzględnieniem jako jednostki podstawowej gminy i/lub powiatu,

a – gmina jako podstawowa jednostka delimitacji KrOM,

b – powiat jako jednostka weryfikacji delimitacji KrOM.

Źródło: opracowania dr hab. K. Trafas prof. UJ, dr A. Zborowski Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej UJ „Metropolia Krakowa Krakowski Obszar Metropolitalny”, grudzień 2003 r.

Tabela 2. Wykaz gmin Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Lp.	Nazwa Gminy	Stan ludności ogółem (12.2003)*	Powierzchnia ogółem w km
1.	Bochnia gm. miejska	30040	29,89
2.	Bochnia	16765	113,69
3.	Drwinia	6339	108,81
4.	Łapanów	7331	71,18
5.	Nowy Wiśnicz	12669	82,49
6.	Rzezawa	10239	85,48
7.	Trzciana	4968	44,09
8.	Żegocina	4726	35,23
9.	Czernichów	12940	83,80
10.	Igołomia-Wawrzeńczyce	7742	62,59
11.	Iwanowice	7906	70,62
12.	Jerzmanowice-Przegonia	10253	68,39

13.	Kocmyrzów-Luborzyca	12498	82,53
14.	Krzeszowice	31420	139,37
15.	Liszki	14691	72,03
16.	Michałowice	7078	51,27
17.	Mogilany	10093	43,55
18.	Skafa	9528	74,30
19.	Skawina	41557	100,15
20.	Słomniki	13711	111,38
21.	Sułozowa	5948	53,38
22.	Świątniki Górne	8582	20,17
23.	Wielka Wieś	8605	48,10
24.	Zabierzów	21372	99,59
25.	Zielonki	13314	48,40
26.	Gołcza	6675	90,27
27.	Dobczyce	13587	66,63
28.	Lubień	9011	75,01
29.	Myślenice	39638	153,74
30.	Paim	10143	88,59
31.	Raciechowice	6018	60,97
32.	Siepraw	7589	31,92
33.	Sułkowice	13375	60,53
34.	Tokarnia	8000	68,85
35.	Wiśniowa	6644	67,06
36.	Trzyciąż	7186	96,56
37.	Koniusza	8952	88,50
38.	Koszyce	5862	65,96
39.	Nowe Brzesko	5764	54,53
40.	Proszowice	17022	99,78
41.	Brzeźnica	10058	70,08
42.	Kalwaria Zebrzydowska	19058	75,32
43.	Lanckorona	5991	40,61
44.	Stryszów	6740	46,05
45.	Biskupice	8294	40,99
46.	Gdów	15764	108,54
47.	Kłaj	10876	83,10
48.	Niepolomice	21082	95,11
49.	Wieliczka	45127	100,04
50.	Wadowice	37074	112,49
51.	KRAKÓW	740737	326,84
	RAZEM KrOM	1410728	4002,59

*dane z Planu zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego (grudzień 2003 r.)

Krakowski Obszar Metropolitalny stanowi swoisty region funkcjonalny, obejmujący wielkie miasto, czyli metropolię Kraków wraz z sąsiadującym zespołem jednostek osadniczych, powiązanych z metropolią różnymi związkami interakcyjnymi. Spełnieniem ogólnej zasady ustalonej dla polskich metropolii jest obszar obejmujący miasto Kraków z krakowskim powiatem ziemskim oraz sąsiadującymi z nim powiatami, jednakże wprowadzono kilka korekt wynikających z aktualnej analizy procedury delimitacji zasięgu przestrzennego.

Dla tak określonej delimitacji przyjęto kryterium funkcjonalne dojazdów do pracy, wyznaczając granicę strefy dojazdów. W celu wyeliminowania przypadkowości zbadano dojazdy w trzech przekrojach czasu, dla których istnieją dane o dojazdach do pracy, tj. lata: 1983, 1988, 1996. Istotną cechą wyznaczającą zasięg obszaru metropolitalnego, a przede wszystkim strefy podmiejskiej istniejącej w ramach tego obszaru, są migracje ludności na pobyt stały. Są one związane z rozwijającymi się procesami suburbanizacji, tj. przenoszenia się ludności miejskiej do strefy podmiejskiej, a częściowo także do strefy dojazdów do pracy. Do znaczących zmiennych, które wzięto pod uwagę należy zaliczyć także:

- dojazdy młodzieży do szkół ponadgimnazjalnych i uczelni,
- dojazdy do usług rynkowych (handel, obsługa finansowo-bankowa),
- dojazdy do usług nierynkowych (kultura, sztuka, służba zdrowia, sport).

Obok kryterium funkcjonalnego, świadczącego bezpośrednio o związkach centralnego ośrodka metropolitalnego ze strefą zewnętrzną, za ważne cechy służące delimitacji obszaru metropolitalnego trzeba uznać zmienne obejmujące zagadnienia: społeczne, rozwoju gospodarczego i przestrzennego zagospodarowania obszaru. Posługując się tymi miernikami w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego przyjęto granice Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego (ryc. 1).

Obszar ten wyróżnia między innymi poziom i dynamika urbanizacji, wysoki stopień powiązania z krakowskim rynkiem pracy oraz niektóre wspólne rozwiązania sieciowych elementów infrastruktury technicznej. Granica obszaru metropolitalnego wyznacza zasięg przestrzenny wzajemnego oddziaływania rynków pracy i mieszkaniowych. Mobilność ludności w obrębie obszaru oznacza się znacznym zróżnicowaniem rytmu i kierunku w cyklu dobowym.

Obszar metropolitalny składa się z dwóch części centralnego ośrodka metropolitalnego, tj. Krakowa i strefy zewnętrznej dzielącej się na strefę podmiejską, strefę „dojazdów do pracy”. Strefa podmiejska jest częścią zewnętrznej strefy otaczającej obszar metropolitalny, przylega ona bezpośrednio do Krakowa.

Wydaje się, że przyjęte kryteria delimitacji KrOM w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego KrOM w pewnym stopniu ograniczają zasięg przestrzenny funkcji Krakowa. To wskazuje na konieczność zmiany podejścia do zasięgu przestrzennego KrOM i jego struktury funkcjonalnej. KrOM charakteryzuje się zróżnicowaniem funkcjonalnym wynikającym z potencjału społeczno-gospodarczego miasta rdzeniowego i jego zaplecza. W Krakowie zlokalizowane są instytucje i usługi, które obejmują swym zasięgiem cały obszar metropolitalny i wiążą go z innymi obszarami metropolitalnymi na świecie.

Wśród podmiotów pełniących funkcje globalne i międzynarodowe najważniejsze znaczenie mają:

- te, które realizują powiązania transportowe (lotnisko międzynarodowe w Balicach, transeuropejska autostrada nr 4, międzynarodowe połączenia kolejowe i autobusowe),
- siedziby zagranicznych firm i filii międzynarodowych korporacji (np. Motorola, 59 międzynarodowych filii firm informatycznych),
- siedziba krajowych firm o zasięgu globalnym (firma informatyczna ComArch),
- filie międzynarodowych banków (np. Pierwszy Polsko-Amerykański Bank SA, Dutsche Bank Polska SA, Riffeisen Centralbank Osterreich),
- potencjał innowacyjny skoncentrowany w 12 państwowych i 6 niepaństwowych wyższych uczelniach, głównie w Uniwersytecie Jagiellońskim i 6 wyższych uczelni o znaczeniu międzynarodowym (Akademia Górniczo Hutnicza, Politechnika Krakowska, Akademia Ekonomiczna, Akademia Pedagogiczna, Akademia Rolnicza, Krakowska Szkoła Wyższa), w których studiuje ponad 150 tys. studentów, w tym również zagranicznych i pracuje ponad 18 tys. pracowników naukowo-dydaktycznych, w tym 1,7 tys. profesorów,
- instytucje naukowe o znaczeniu międzynarodowym (Polska Akademia Umiejętności, Polska Akademia Nauk),
- siedziby placówek dyplomatycznych (konsulaty generalne Austrii, Republiki Francuskiej, Republiki Federalnej Niemiec, Federacji Rosyjskiej, Republiki Węgierskiej, Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Ukrainy, konsulaty honorowe Królestwa Danii, Japonii, Republiki Litewskiej, Meksyku, Królestwa Norwegii, Republiki Peru, Turcji, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Płn.),
- obiekty o znaczeniu dla kultury światowej (Wawel, Stare Miasto, Kazimierz, Wieliczka), muzea (Książąt Czartoryskich, Centrum Sztuki

Techniki Japońskiej „Mangha”, Muzeum Lotnictwa, Muzeum Kopalni Soli),

- obiekty kultu religijnego (Bożego Miłosierdzia w Łagiewnikach, Cmentarz Remuh przy ul. Szerokiej, sanktuarium maryjne w Kalwarii Zebrzydowskiej),
- instytucje kultury (Biblioteka Jagiellońska, Stary Teatr im. Heleny Modrzejewskiej, telewizja regionalna),
- centra kongresowe i luksusowe hotele, umożliwiające m.in. organizację międzynarodowych kongresów,
- wyjątkowość i specyfika miejsca, międzynarodowe znaczenie kulturalne, walory architektoniczno-urbanistyczne, zabytki klasy zerowej,
- rozwinięty sektor usług.

Kraków liczy około 800 tys. mieszkańców, tj. ponad 23% ogółu ludności i ponad 46% ludności miast regionu.

W sąsiedztwie Krakowa wykształciły się lokalne centra: Niepołomice, Słomniki, Krzeszowice, Proszowice, Świątyniki Górne, Skawina i Wieliczka o liczbie ludności poniżej 30 tys. mieszkańców. Miasta te cechuje duża skala silnych powiązań morfologicznych i funkcjonalnych z Krakowem. Podkreślić należy, że pomiędzy tymi ośrodkami a Krakowem rozwinęły się bardzo silne powiązania infrastrukturalne, realizowane przez transport drogowy, komunikację autobusową MPK, PKS i transport prywatnych busów, kolej, łączność i infrastrukturę ciepłowniczą. W bliskiej odległości od Krakowa (20-40 km) zlokalizowanych jest wiele małych ośrodków, które ciążą ku miastu i stanowią z nim funkcjonalną całość. Są to: w południowej części – Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska, Myślenice, Dobczyce, Sułkowice; w części wschodniej – Bochnia; w części północnej – Miechów, Skąta; w części zachodniej – Olkusz, Alwernia.

Tak ukształtowana przestrzennie miejska sieć osadnicza stanowi zwarty funkcjonalnie obszar, który należy traktować jako obszar metropolitalny; charakteryzuje się on silnymi aktywnymi i pasywnymi powiązaniem produkcyjnymi, usługowymi, organizacyjnymi, społecznymi wynikającymi ze stopnia integracji funkcjonalnej i społecznej realizowanej przez coraz nowocześniejsze systemy infrastrukturalne. Miasta, przeważnie monofunkcyjne wraz ze swoim zapleczem, wypełniają i uzupełniają strukturę funkcjonalną tego obszaru, co powoduje, że funkcje metropolitalne pełni nie tylko miasto rdzenne i podmioty tam zlokalizowane. KrOM w swej strukturze przestrzennej i funkcjonalnej nie jest jednorodny, składa się z podmiotów pełniących funkcje globalne, krajowe, regionalne i lokalne, a podmioty o funkcjach wiodących

i komplementarnych sprzyjają silnej wewnętrznej jego integracji. Zaznaczyć należy, że w zewnętrznej strefie KrOM rozwinęły się wielofunkcyjne ośrodki miejskie o dużym potencjale ekonomicznym i społecznym. Są to Nowy Sącz, i Tarnów, ośrodki ponadregionalne, byłe stolice województw i Zakopane – międzynarodowy ośrodek sportów zimowych. Miasta te wykazują silne związki funkcjonalne z Krakowem i są perspektywicznymi ośrodkami, które w przyszłości, po zbudowaniu nowoczesnych połączeń komunikacyjnych z Krakowem, powinny być włączone do struktury przestrzennej KrOM.

■ Rzeszowski Obszar Metropolitalny

Podjęcie problematyki delimitacji Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego (ROM) ma charakter dwuetapowych badań. Ich celem jest określenie, w jakim stopniu 160-tysięczne miasto wykreowało strefy swojego oddziaływania. Czy na podstawie dyfuzji funkcji Rzeszowa można dokonać delimitacji obszaru, który powinien być nazwany obszarem metropolitalnym, czy obszarem metropolizującym się. Odpowiedzi na przedstawione pytania wymagają szczegółowych badań opartych o przyjęte wskaźniki wg modelu zaproponowanego przez Gorzelaka i Smętkowskiego (patrz załączona literatura).

Pierwszy etap badań i jego wyniki przedstawiono poniżej. W celu realizacji podjętej problematyki przygotowano zbiór odpowiednich wskaźników, za pomocą których dokonano delimitacji ROM. W opracowaniu przedstawiono także wyniki badań określające rolę lokalnych centrów wzrostu w funkcjonowaniu ROM.

Dla delimitacji Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego przyjęto wskaźniki:

- 1) gęstość zaludnienia na km²,
- 2) gęstość sieci miejskiej (liczba miast na 100 km²),
- 3) przyrost naturalny (w promilach),
- 4) saldo migracji (w promilach),
- 5) % udział ludności w wieku produkcyjnym,
- 6) struktura zatrudnienia wg działów gospodarki (r,p,u),
- 7) stopa bezrobocia,
- 8) % udział zatrudnionych w pozarolniczych miejscach pracy,
- 9) odsetek ludności dwuzawodowej,
- 10) dojazdy do pracy (zakładów produkcyjnych, banków, instytucji usługowych) w latach 1988–2005
- 11) dojazdy do szkół w latach 1988–2005,
- 12) dojazdy do wyższych uczelni w latach 1988–2005,
- 13) liczba indywidualnych podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON,

- 14) liczba indywidualnych podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w REGON na 1000 mieszkańców,
- 15) Wartość Bezpośrednich Inwestycji Zagranicznych (BIZ) w zł w latach 1995-2005,
- 16) wartość BIZ w zł na 1000 mieszkańców w latach 1995-2005,
- 17) Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego w latach 1995-2005,
- 18) Zasięg przestrzennego oddziaływania MPK w latach 1995-2005,
- 19) Zasięg przestrzennego oddziaływania busów w latach 1995-2005,
- 20) Gęstość dróg na km² o nawierzchni asfaltowej,
- 21) Struktura wykształcenia (procent ludności z wyższym wykształceniem),
- 22) Liczba studentów na 1000 mieszkańców w latach 1995-2005,
- 23) liczba lekarzy na 1000 mieszkańców w latach 1995-2005 ,
- 24) liczba aptek na 1000 mieszkańców w latach 1995-2005,
- 25) liczba abonentów internetowych na 1000 mieszkańców,
- 26) liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców,
- 27) liczba telefonów komórkowych na 1000 mieszkańców,
- 28) procentowy udział mieszkań z łazienką,
- 29) procentowy udział mieszkań z c.o.,
- 30) procentowy udział mieszkań z wodociągiem,
- 31) procentowy domów wybudowanych po 1990 r.,
- 32) procentowy domów zbudowanych z cegły,
- 33) procentowy domów z pokryciem dachowym z blachy lub dachówki,
- 34) procentowy domów pokrytych eternitem.

W kształtującym się obszarze metropolitalnym Rzeszowa²⁰, wyróżniają się elementy jego struktury i funkcje typowe dla zdefiniowanych obszarów metropolitalnych. W strukturze obszaru metropolitalnego znajduje się polifunkcyjne miasto rdzeniowe Rzeszów, o liczbie ludności około 160 tys. W mieście zlokalizowane są podmioty pełniące funkcje o zasięgu globalnym i międzynarodowym. Najistotniejsze znaczenie dla Rzeszowa i kształtującego się ROM-u mają podmioty umożliwiające międzynarodowe połączenia transportowe (krzyżują się tu międzynarodowe trasy nr 4 - z Drezna do Lwowa i Kijowa, E371 - z Gdańska przez Warszawę, na Słowację i południe Europy, a także drogi krajowe nr 9 i nr 19, łączące kraje skandynawskie i nadbaltyckie z państwami Europy Środkowo-Wschodniej.

20) E. Malisiewicz, 2004. *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol*. w: *Ekonomika przedsiębiorstwa w nowych warunkach systemowych*, (red.) J. Kitowski, Rzeszów

Sieć drogową i kolejową uzupełniają położone niespełna 3 km od granic miasta nowoczesne lotnisko Rzeszów-Jasionka, obsługujące stałą linię lotniczą do Warszawy. Lotnisko może przyjąć wszystkie typy samolotów, nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Po ostatniej modernizacji lotnisko w Jasionce posiada nowoczesny terminal i drugi w kraju co do długości, pas startowy. Od października 2005 r. irlandzkie linie lotnicze Ryanair obsługują międzynarodowe połączenia lotnicze na trasach Rzeszów-Londyn oraz Rzeszów-Frankfurt nad Menem, siedziby zagranicznych firm (Alima-Gerber) i filii międzynarodowych korporacji (np. 8 firm informatycznych), duże przedsiębiorstwa o międzynarodowym znaczeniu (WSK „PZL-Rzeszów” SA, ICN-Polfa Rzeszów, Zelmer, COMP Rzeszów SA – twórca specjalistycznego oprogramowania dla banków i przedsiębiorstw, filie międzynarodowych banków), potencjał innowacyjny reprezentowany przez potencjał intelektualny Uniwersytetu Rzeszowskiego, Politechniki Rzeszowskiej i niepaństwowe wyższe uczelnie o znaczeniu międzynarodowym ze znacznym udziałem studentów zagranicznych, siedziba Euroregionu Karpackiego, rozwinięty sektor usług, centra kongresowe, hotele, organizacja międzynarodowych imprez sportowych i targowych, rosnące znaczenie kulturalne (szczególną renomę zyskał sobie organizowany przez Filharmonię Rzeszowską festiwal muzyczny w Łańcucie, jak również odbywający się co trzy lata festiwal polonijnych zespołów folklorystycznych, łączący region z Polonią całego świata), obiekty kultury (XV-wieczny Ratusz, XIV-wieczny kościół farny, XVI-wieczny zamek Lubomirskich, pochodzące z XVII-wieku klasztor oo. Bernardynów, zespół klasztorny popijarski oraz letni pałacyk Lubomirskich, XVIII-wieczny kościół i klasztor oo. Reformatów, a także kamienice w Rynku. Szczególną atrakcją dla turystów stanowi usytuowana pod kamienicami i płytą Rynku, Podziemna Trasa Turystyczna, licząca 213 m długości). Rzeszów utrzymuje współpracę partnerską z dziewięcioma miastami: Bielefeldem w Niemczech, Buffalo w USA, Klagenfurtem w Austrii, Koszycami na Słowacji, Nyíregyháza na Węgrzech, Lwowem, Iwano-Frankowskiem i Łuckiem na Ukrainie oraz Larnaką w Grecji²¹.

W sąsiedztwie miasta położone są gminy: Tyczyn, Boguchwała, Świlcza, Głogów Małopolski, Trzebownisko, Krasne, które wraz z Rzeszowem tworzą metropolię rzeszowską. Cechą charakterystyczną tego obszaru jest jego wysoki poziom zurbanizowania i wysoki poziom integracji, co powinno być przesłanką sprzyjającą poszerzeniu terytorium miasta. Ponadto gminy sąsiadujące z Rzeszowem są jego strefą podmiejską z dobrze wykształconymi powiązaniem transportowymi i silnymi związkami produkcyjno-społecznymi.

21) Dane z www.rzeszow.pl

W sąsiedztwie Rzeszowa wykształciły się dwa niewielkie centra lokalne Tyczyn i Głogów Małopolski o liczbie ludności poniżej 10 tys. mieszkańców. Miasta te cechuje duża skala silnych powiązań morfologicznych i funkcjonalnych z Rzeszowem. Pomiedzy tymi ośrodkami a Rzeszowem rozwinęły się bardzo silne powiązania infrastrukturalne, realizowane przez transport drogowy, komunikację autobusową MPK, PKS i transport prywatnych minibusów, kolej, łączność. W bliskiej odległości od Rzeszowa (30 km) zlokalizowanych jest wiele małych ośrodków, które ciążą ku miastu i stanowią z nim funkcjonalną całość. Są to: w południowej części – Błażowa, Strzyżów, w części wschodniej – Łańcut, w części północnej – Sokółów Małopolski, Kolbuszowa, części zachodniej – Sędziszów Małopolski. Rzeszów i miasta położone w jego najbliższym otoczeniu stanowią funkcjonalnie zintegrowany obszar metropolitalny i charakteryzują się silnymi aktywnymi i pasywnymi powiązaniem produkcyjnymi, usługowymi, organizacyjnymi, społecznymi. Miasta te, przeważnie monofunkcyjne, wraz ze swoim zapleczem, wypełniają i uzupełniają strukturę funkcjonalną obszaru metropolitalnego, co powoduje, że funkcje metropolitalne pełni nie tylko miasto rdzeniowe i podmioty tam zlokalizowane. ROM w swej strukturze przestrzennej i funkcjonalnej nie jest jednorodny, składa się z podmiotów pełniących funkcje globalne, krajowe, regionalne i lokalne, a podmioty o funkcjach wiodących i komplementarnych sprzyjają silnej wewnętrznej jego integracji. Zaznaczyć należy, że w zewnętrznej strefie ROM (ponad 40 od Rzeszowa) rozwinęły się wielofunkcyjne ośrodki miejskie o dużym potencjale ekonomicznym i społecznym. Są to: Przemyśl, Krosno, Tarnobrzeg ośrodki ponadregionalne, byłe stolice województw, oraz Dębica, Jasło, Sanok, Mielec, Leżajsk, Jarosław – duże ośrodki przemysłowe o wysokim potencjale bazy ekonomicznej. Miasta te wykazują silne związki funkcjonalne i komunikacyjne z Rzeszowem i są ośrodkami, które w przyszłości stanowią element przestrzennej struktury ROM.

Cechą charakterystyczną obszaru zewnętrznego jest zróżnicowanie potencjału infrastruktury technicznej poszczególnych ośrodków wzrostu. Miasta położone w północnej części rejonu Mielec, Stalowa Wola, Tarnobrzeg i Przemyśl cechują się dość dobrym zagospodarowaniem i wyposażeniem w systemy infrastruktury technicznej. Natomiast miasta zlokalizowane w południowej części rejonu (z wyjątkiem Krosna) mają zdecydowanie gorsze systemy infrastruktury technicznej.

Rozmieszczenie centrów w tzw. obszarze zewnętrznym ROM jest regularne, a odległość między nimi wynosi około 30 km. Większa jest tylko odległość pomiędzy Przemyślem a Sanokiem i uwarunkowana została ukształtowaniem terenu (góry Słonne), a pomiędzy Przemyślem a Stalową Wolą

wydłużenie odległości jest skutkiem wykształcenia się mniejszych ośrodków, takich jak: Leżajsk, Nowa Sarzyna, Rudnik, Ulanów i Nisko.

W przestrzeni geograficznej kształtujący się ROM integrowany jest przede wszystkim przez sieć transportu drogowego i kolejowego. Najsilniejsze powiązania realizowane są wzdłuż najważniejszej osi transportowej Polski południowo-wschodniej, biegnącej z zachodu na wschód Kraków–Korczowa. Wzdłuż jej osi w bliskiej odległości od siebie położone są: Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Łańcut, Przeworsk, Jarosław. Drugą ważną osią transportową jest trasa północ-południe, przy której zlokalizowane są Kolbuszowa, Sokołów Małopolski, Głogów Małopolski, Tyczyn, Strzyżów, Krosno.

W świetle przedstawionych rozważań, zróżnicowanie przestrzenne Polski południowo-wschodniej wykazuje, że wymienione układy wykształciły się jako obiektywne kategorie przestrzenne i odznaczają się silnymi związkami realizowanymi przez infrastrukturę techniczną, głównie transportową.

Drugi etap badań obejmuje prowadzenie prac studialnych, ukończenie ich przewidywane jest w 2006 r.; ich wyniki przedstawione zostaną na konferencji naukowej nt. Zarządzanie i delimitacja Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego, która odbędzie się w Łańcucie pod koniec bieżącego roku.

■ Literatura

1. Eberhardt P., Gontarski Z., Simiński J., 1973 *Aglomeracje miejskie w Polsce pojęcie i terminologia*, „Biuletyn KPZK PAN”, Warszawa.
2. Gorzelak G., Jałowiecki B., 2001, *Nowe relacje metropolia-region*, „Pomosty”, nr 2(5).
3. Gorzelak G., Smętkowski M., 2005, *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych, Warszawa.
4. Kuciński K., 1990, *Podstawy teorii regionu ekonomicznego*, Warszawa.
5. Makieła Z., Marszał T. (red.), 2005, *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, Biuletyn KPZK PAN, z. 222, Warszawa.
6. Opałto M., 1972, *Mierniki rozwoju regionów*, Warszawa.

■ Summary

The basis for the delimitation of metropolitan areas is their internal structure which is formed by the subjects of a global, international, regional and local significance. On account of their significant economic potential, the global subjects increase the competitiveness of metropolitan areas, thereby strengthening their international position.

When taking up the issues of delimitation, it has been assumed that a metropolitan area is characterized by strong internal and external links, and in its territory the subjects of local and global functions are concentrated.

This area is characterized by a high standard and universality of services of a higher order, a high scientific and innovatory potential, a concentration of higher education, cultural institutions, and it establishes internal links which define its efficient functioning.

Część druga

RZESZOWSKI OBSZAR METROPOLITALNY

EDWARD MALISIEWICZ

DWA PODEJŚCIA DO PROBLEMATYKI METROPOLII **i obszaru metropolitalnego** **na przykładzie miasta Rzeszowa** **i Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego**

≡ Wstęp

Od kilku lat w strukturach przestrzennych krajów i regionów Europy oraz USA eksponowane są szczególnie pojęcia metropolii i obszarów metropolitalnych. Metropolie są światłami świata, głównymi centrami wiedzy, kreacji i innowacji. Od chwili włączenia się w rynek światowy gospodarka Polski się metropolizuje. Awans cywilizacyjny regionów zależy od rozwoju gospodarczego metropolii. Są one ośrodkami rozwoju technologii, gospodarki, nauki i kultury.

Można przyjąć, że metropolia to miasto czyli aglomeracja punktowa o charakterze nierolniczym, którego ranga w hierarchii sieci osadniczej – zgodnie z teorią Christallera¹ – zależy od rzędu spełnianych przez nie funkcji centralnych oraz usług endogenicznych i egzogenicznych oraz od wielkości obszarów i liczby ludności na rzecz, których te usługi są świadczone.

1) W. Christaller, 1963, *Ośrodki centralne w południowych Niemczech*, „Przegląd zagranicznej literatury geograficznej”, z. 1.

Wyższa ranga miasta związana jest z wyższym rzędem sprzedawanych dóbr i świadczonych usług, większą rozległością obsługiwanego obszaru oraz liczbą ludności. Rozległość tę można określić jako maksymalną odległość, którą rozproszona ludność gotowa jest pokonać, aby nabyć dobra i usługi oferowane przez miasto metropolię. Ważnym czynnikiem określającym wielkość metropolii jest skala dyfuzji innowacji wiedzy, kultury i rozwoju społeczno-gospodarczego na obszary oddziaływania.

Natomiast obszar metropolitalny, to aglomeracja o charakterze przestrzennym. Zgodnie z art. 2 ust. 9 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. obszar ten to obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, dla którego zgodnie z art. 39 pkt. 6 wymienionej ustawy opracowuje się plan zagospodarowania przestrzennego, który jest częścią planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Na tle nauki i praktyki gospodarczej w Polsce zarysowały się dwa podejścia co do kryteriów określenia konkretnego miasta jako metropolii oraz czynników delimitacji obszarów metropolitalnych. Jednym z nich jest stanowisko Unii Metropolii Polskich (UMP) w tej sprawie zawarte w dokumentach Unii, a drugim są propozycje głównych autorów projektu koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, która ma stanowić aktualizację obowiązującej obecnie koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.

■ Stanowisko UMP w sprawie liczby metropolii polskich i obszarów metropolitalnych²

Według UMP w Polsce jest 12 metropolii, w tym miasto Rzeszów. Wszystkie polskie metropolie spełniają kryteria METREX-u (sieć europejskich regionów i obszarów metropolitalnych), zgodnie z którymi w Europie jest ok. 120 metropolii, a w USA wyznaczono 300 metropolii.

UMP określiła miasto jako metropolię oraz obszary metropolitalne w trybie krytyki zbioru hipotez, do którego zaliczono każdą naukowo uzasadnioną koncepcję autorską bez względu na czas, miejsce i metody jej powstawania. Główne założenia delimitacji obszarów metropolitalnych stosowane w atlasie UMP określiło w 1999 r. konsylium w składzie: prof. prof. P. Eberhardt,

2) Działania Unii Metropolii Polskich w zakresie delimitacji obszarów metropolitalnych. Materiały z konferencji zorganizowanej przez RCSS w Warszawie w dniach 6, 18 czerwca 2003 r.

H. Izdebski, P. Korcelli, A. Kukliński, R. Szul, S. Węclawowicz, J. Węglewski, S. Wyganowski. Konsylium ustaliło, że:

- obszar metropolitalny należy wyznaczyć jako grupę powiatów skupionych wokół miasta centralnego,
- każdy obszar metropolitalny powinien stanowić odrębny region NUTS 3,
- docelowo każdy obszar metropolitalny powinien stanowić odrębną jednostkę administracyjną.

Jak się wydaje, UMP, określając liczbę metropolii w tym miasto Rzeszów oraz Rzeszowski Obszar Metropolitalny, wzięła pod uwagę nie wielkość tego miasta pod względem liczby ludności, ale funkcje jakie spełnia w strukturze przestrzennej kraju i regionu podkarpackiego, a w szczególności³⁾:

- jest centralnym ośrodkiem aglomeracji rzeszowskiej, której kształtowanie się w odróżnieniu od aglomeracji starych może być równoległe lub relatywne do nowych technologii oraz rosnących wymagań co do jakości życia i środowiska,
- wypełnia lukę co do funkcji wyższego rzędu na obszarze Polski południowo-wschodniej, które przed II wojną światową spełniał Lwów,
- leży na trzecim transeuropejskim korytarzu rozwoju na kierunku zachód-wschód, oraz na głównych ciągach energetycznych o znaczeniu krajowym,
- posiada duży potencjał intelektualny z uwzględnieniem rozwijającego się ośrodka szkolnictwa wyższego oraz możliwości jego integracji dzięki utworzeniu Uniwersytetu Rzeszowskiego,
- posiada port lotniczy regionalny pierwszego rzędu, który ma najlepszą lokalizację pod względem klimatycznym spośród wszystkich lotnisk krajowych dzięki czemu pretenduje do rangi lotniska zapasowego dla lotniska Warszawa-Okęcie,
- charakteryzuje się znacznie większą niż średnia kraju aktywnością gospodarczą i społeczną.

W celu wzmocnienia rangi miasta Rzeszowa jako metropolii i potencjalnego europolu przewiduje się w najbliższych latach m.in.:

- rozwój funkcji endogenicznych,
- rozwój funkcji egzogenicznych na rzecz całego regionu, a także poza jego obszar, w tym w skali międzynarodowej,

3) E. Malisiewicz, 2004, *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol w: Ekonomika przedsiębiorstwa w nowych warunkach systemowych* (red.) J. Kitowski, Rzeszów, s. 70 i nast.

- dynamiczny rozwój potencjału przemysłowego i usługowego o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym, w tym przede wszystkim rozwój produkcji dyskretniej o najnowszych parametrach technicznych w ramach tzw. Doliny Lotniczej,
- stworzenie centrum handlowego o znaczeniu międzynarodowym w oparciu o funkcjonujące już giełdy i inne formy działalności handlowej i bankowej,
- wykorzystanie węzła komunikacyjnego (drogowego, kolejowego i lotniczego) o znaczeniu międzynarodowym i krajowym do tworzenia baz, obiektów i struktur organizacyjnych, które stanowiąc będą podstawową przesłankę do dalszego rozwoju miasta,
- przekształcenie centrum usługowego śródmieścia Rzeszowa, dostosowując go do standardów europejskich.

Spełnienie tych funkcji miasta uzależnione będzie od jego szybkiego rozwoju zarówno „od góry” (Hirschman, Myrdal, Perrou i Friedman), jak i „od dołu” w drodze wykorzystania miękkich i twardych czynników rozwoju⁴.

Stanowisko UMP w sprawie metropolii i obszarów metropolitalnych zostało podtrzymane m.in. przez Senat RP 3.06.2005 (M.P. nr 34 poz. 469), który w swojej rezolucji zawarł wniosek, aby „określić w powstającej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju: Białystok, Lublin, Olsztyn i Rzeszów jako obszary metropolitalne. Stanowisko to znalazło uznanie i odbicie w licznych wnioskach samorządów województw i powiatów, a także w kilku stanowiskach konwentu marszałków RP.

■ Stanowisko międzyresortowego zespołu ds. aktualizacji koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju

We wszystkich wariantach od 1 do 4 projektu aktualizacji koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju wśród metropolii i potencjalnych metropolii nie ujęto ani miasta Rzeszowa, ani Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego.

Na tzw. ścianie wschodniej określono jako metropolie miasta Białystok i Lublin.

Podstawą do przyjęcia takiego stanowiska było założenie głównie kryteriów ilościowych, które zostały opisane w przedmiotowym projekcie oraz w artykule M. Smętkowskiego⁵.

4) E. Malisiewicz, *Rozwój „od dołu” jako szansa regionu podkarpackiego* w: *Nierówności społeczne, a wzrost gospodarczy*, Wyd. Uniwersytet Rzeszowski, Rzeszów 2003, s. 489 i nast.

5) M. Smętkowski, *Delimitacja obszarów metropolitalnych w Polsce. Nowe spojrzenie*, 2005, „Studia Regionalne i Lokalne” z. 2.

Jedną z głównych przesłanek takiego stanowiska była liczba mieszkańców miasta Rzeszowa (160 tys.) podczas, gdy jako podstawę przyjęto w mieście tzw. rdzeniowym 300 tys. mieszkańców. Obszar metropolitalny według tej koncepcji stanowi miasto rdzeniowe oraz gminy sąsiednie położone w jego pobliżu.

Zasadniczym błędem we wskazaniach obszarów metropolitalnych, przez ten zespół było trzymanie się sztywnego kryterium ilościowego i ilościowych wskaźników, a nie wzięcie pod uwagę rzeczywistych funkcji metropolitalnych miasta niezależnie od jego wielkości.

Uwzględnienie przez Rząd RP w ostatniej wersji projektu *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* niezależnie od stanowiska Międzyresortowego Zespołu, potencjalnego ROM, należy przyjąć z wielkim zadowoleniem i satysfakcją dla województwa podkarpackiego, ale nie jako decyzję polityczną (jak to niektórzy uważają), ale w pełni merytoryczną. Decyzja ta oparta jest w całości na założeniach nowoczesnych dotyczących wyznaczania obszarów metropolitalnych, a nie tradycyjnych, doktrynalnych, które przeważały w pracach Międzyresortowego Zespołu. Rzeszów praktycznie pełni wszystkie funkcje metropolitalne niezależnie od swojej wielkości i dla rozwoju słabo rozwiniętych obszarów Polski wschodniej winien być wzmocniany, a nie marginalizowany.

■ Efekty uwzględnienia w Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego

W projekcie *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*, która jest aktualizacją dotychczasowej *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* jako główny kierunek w kształtowaniu struktury przestrzennej przyjęto wzmocnienie funkcji metropolitalnych w obszarach metropolitalnych oraz ich powiązań międzynarodowych. Obszary metropolitalne powinny stanowić podstawę do jakościowego wzmocnienia regionalnych ośrodków obsługi równomiernie rozmieszczonych i zaspokajających popyt społeczny w zakresie najwyżej zorganizowanych usług infrastruktury biznesu, kultury, nauki, szkolnictwa wyższego, zdrowia i handlu. To wzmocnienie funkcji metropolitalnych będzie celem nie tylko państwa polskiego, ale także UE, drogą lepszego wykorzystania posiadanego potencjału endogenicznego w tym działań całego społeczeństwa regionu podkarpackiego. Wykorzystane zostaną jednocześnie opisane w literaturze korzyści skali, lokalizacji i urbanizacji⁶.

6) R. Domański, 2002, *Gospodarka przestrzenna*, Warszawa, s. 30.

Obszary te mają się charakteryzować bowiem między innymi: wysoką jakością usług i wyposażenia materialnego, wysokim potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, politycznym, kulturalnym, wysoką konkurencyjnością produkcji i wyspecjalizowanych usług, silnymi wewnętrznymi więzami współpracy gospodarczej i społecznej we współpracy z innymi metropoliami.

Funkcje metropolitalne powinny być pełnione nie tylko przez miasto Rzeszów, ale także przez cały obszar metropolitalny.

Dla wzmocnienia funkcji obszarów metropolitalnych traktowanych jako światła Europy, obszary te będą korzystały ze wsparcia przede wszystkim Unii Europejskiej.

Unia Metropolii Polskich założyła utworzenie dla tych obszarów odrębnych jednostek terytorialnych NUTS 3 (The Nomenclature of Territorial Units for Statistic). Dla województwa podkarpackiego dotychczas Rząd określił dwa NUTS 3 tj. rzeszowsko-tarnobrzeski i krośnieńsko-przemyski; przewiduje się powstanie nowego trzeciego NUTS 3 Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego. Klasyfikacja na regiony typu NUTS jest bardzo istotna, gdyż nie tylko stanowi podstawę do analiz przebiegu procesów społeczno-ekonomicznych na obszarze Unii w przekroju regionalnym, ale także ze względu na fakt, że fundusze strukturalne Unii są uruchamiane w poszczególnych jej regionach.

Wyrazem przykładania przez UE wagi do obszarów metropolitalnych jest przewidywane przeznaczenie 750 mln euro dla Polski na wzmocnienie funkcji obszarów metropolitalnych Polski, z tego ROM może liczyć na ok. 50 mln euro.

Liczy się na politykę państwa wspierającą rozwój obszarów metropolitalnych w skali kraju.

Pod kątem wzmocnienia tego obszaru będzie między innymi aktualizowany dotychczasowy *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego*. Nie będzie to jednak czynione kosztem innych obszarów województwa, dla których utrzymane zostaną samodzielne jednostki NUTS 3 (NUTS 3 krośnieńsko-przemyski i stalowowolsko-tarnobrzesko-mielecki). Powstaną tutaj tylko dodatkowe szanse i możliwości. Szansą w tym zakresie stanowić będzie także zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnych dla inwestycji krajowych i zagranicznych oraz impulsy rozwojowe dotychczasowych jednostek produkcyjnych, handlowych, usługowych, oświatowych, zdrowotnych i innych działających już na terenie województwa podkarpackiego. Wiele korzyści i szans wynikających z wyznaczenia ROM dla województwa podkarpackiego będzie miała charakter niewymierny, jakościowy.

■ Podsumowanie

Z uwagi na to, że projekt *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* przyjęty przez Rząd RP ogranicza rolę tej Koncepcji tylko do wskazania obszarów metropolitalnych, cała praca związana z delimitacją tego obszaru w świetle nauki, a także istniejących zdarzeń, takich jak na przykład podpisanie Porozumienia w tym zakresie przez niektórych starostów powiatowych i prezydenta miasta Rzeszowa, jak również opracowanie projektu *Planu zagospodarowania przestrzennego* tego obszaru musi być wykonana przez samorząd województwa przy ścisłej współpracy zainteresowanych samorządów, starostw powiatowych oraz miast i gmin. Nie będzie to sprawa prosta na tle różnych celów, dążeń i interesów poszczególnych społeczności lokalnych.

Zgodnie z art. 39 pkt 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80 poz. 717) *Plan zagospodarowania przestrzennego* ROM uchwalony zostanie jako część aktualizowanego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego*. Określi on niewątpliwie kierunki zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego oraz warunki i przesłanki, mówiące jak wykorzystać wszystkie szanse związane z wyznaczeniem ROM w projekcie *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*.

■ Literatura

1. Christaller W., 1963, *Ośrodki centralne w południowych Niemczech*, „Przegląd zagranicznej literatury geograficznej”, z. 1.
2. Domański R., 2002, *Gospodarka przestrzenna*, Warszawa.
3. *Działania Unii Metropolii Polskich w zakresie delimitacji obszarów metropolitalnych*, Materiały z konferencji zorganizowanej przez RCSS w Warszawie w dniach 6-18 czerwca 2003 r.
4. Malisiewicz E., 2003, *Rozwój „od dołu” jako szansa regionu podkarpackiego*, w: *Nierówności społeczne, a wzrost gospodarczy*, Rzeszów.
5. Malisiewicz E., 2004, *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol*, w: *Ekonomia przedsiębiorstwa w nowych warunkach systemowych*, J. Kitowski (red.), Rzeszów.
6. Smętkowski M., 2005, *Delimitacja obszarów metropolitalnych w Polsce. Nowe spojrzenie*, „Studia Regionalne i Lokalne”, z. 2.

■ Summary

The article presents the stands of The Union of Polish Metropolises and of The Interdepartmental Team for the Concept of Updating the Country's Spatial Planning. They concern the delimitation of Polish metropolises and metropolitan areas, taking into consideration the theoretical and the application premises. What is more, notable and immeasurable effects have been indicated by the Concept of Country's Land Development of the Rzeszów Metropolitan Area.

MIROSLAW KARAPYTA

SPOŁECZNE UWARUNKOWANIA samorządowej koncepcji zagospodarowania przestrzennego Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego

Szeroka dyskusja tocząca się w ostatnim czasie w sprawie podziału polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej dotyczy również województwa podkarpackiego. Polskę cechuje dość silne zróżnicowanie przestrzenne. Poszczególne województwa znacznie różnią się nie tylko stopniem rozwoju, ale również potencjałem demograficznym, ekonomicznym i społecznym. Województwo podkarpackie wraz z województwem małopolskim stanowiło w podziale wschodniej części kraju obszar po byłym zaborze austriackim, zwany Galicją. Po 1990 r. wschodnia część Polski, której potencjał przemysłowy jest znacznie słabiej rozwinięty, zapłaciła mniejszą cenę za zmiany strukturalne w okresie 1990-1992, ale też po 1992 r. wykazała znacznie mniejszą zdolność do sprostania wymogom otwartej, konkurencyjnej gospodarki. Regres trwający nadal we wschodniej części naszego kraju jest wynikiem zapóźnienia strukturalnego; dla województwa podkarpackiego dodatkowym negatywnym czynnikiem było położenie przygraniczne - sąsiedztwo z byłym Związkiem Radzieckim. Obecnie dostrzegamy szanse w położeniu przy granicy ze Słowacją oraz Unii Europejskiej z Ukrainą.

Tradycyjny podział kraju na regiony historyczne stanowi tło rzeczywistych zróżnicowań regionalnych, których podstawą jest podział kraju na wielkie miasta i pozostałą część¹.

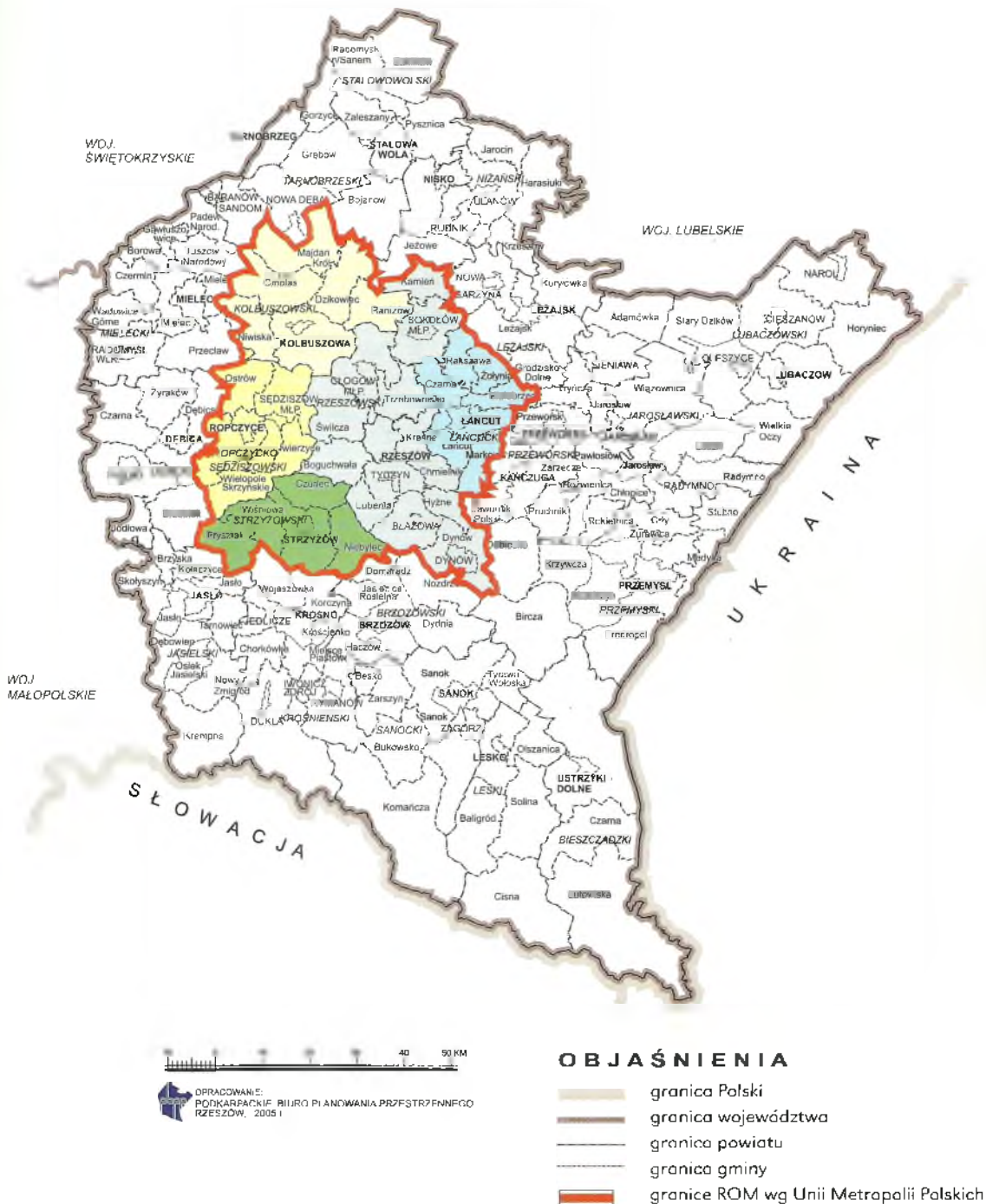
Podkarpackie należy do województw z przewagą ludności wiejskiej (59% ogółu mieszkańców). Wieś i jej problemy oraz proces rozwiązywania spraw agrarnych powinien być powiązany z pozarolniczą funkcją gospodarczą na obszarach wiejskich i w końcu z poziomem urbanizacji we wszystkich jej aspektach: od ekonomicznego przez techniczny do społecznego. Od roku 1999 samorząd wojewódzki stara się planować i realizować politykę regionu. Dokonywane analizy pokazują, że najważniejszym zadaniem dla władz regionu w najbliższych latach będzie dynamizowanie rozwoju, a przez to zmniejszenie zapóźnienia cywilizacyjnego i społeczno-gospodarczego w stosunku do średnich standardów europejskich.

Do zadań samorządu województwa należy kształtowanie i prowadzenie regionalnej polityki przestrzennej. Podstawowym instrumentem tej polityki jest plan zagospodarowania przestrzennego województwa, którego uchwalenie, zgodnie z art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r. nr 141, poz. 1590 z późn. zm.), należy do właściwości sejmiku województwa. Zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym do wyłącznej właściwości sejmiku województwa należy m.in. uchwalanie *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa* lub jego zmiany. Aktualny *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podkarpackiego* przyjęty został uchwałą sejmiku w grudniu 2004 r. Plan sporządzony został w trybie poprzedniej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym jednak z uwzględnieniem wielu wymogów nowej ustawy.

W wyniku wieloletniej kampanii Unii Metropolii Polskich (dalej UMP) Parlament Rzeczypospolitej wprowadził obowiązek odrębnego uchwalania przez sejmik województwa planów zagospodarowania przestrzennego obszarów metropolitalnych. UMP² uznała, że w Polsce jest 12 metropolii, w tym miasto Rzeszów (wszystkie spełniają kryteria METREX-u – sieci europejskich regionów i obszarów metropolitalnych (Network of European Metropolitan Regions and Areas).

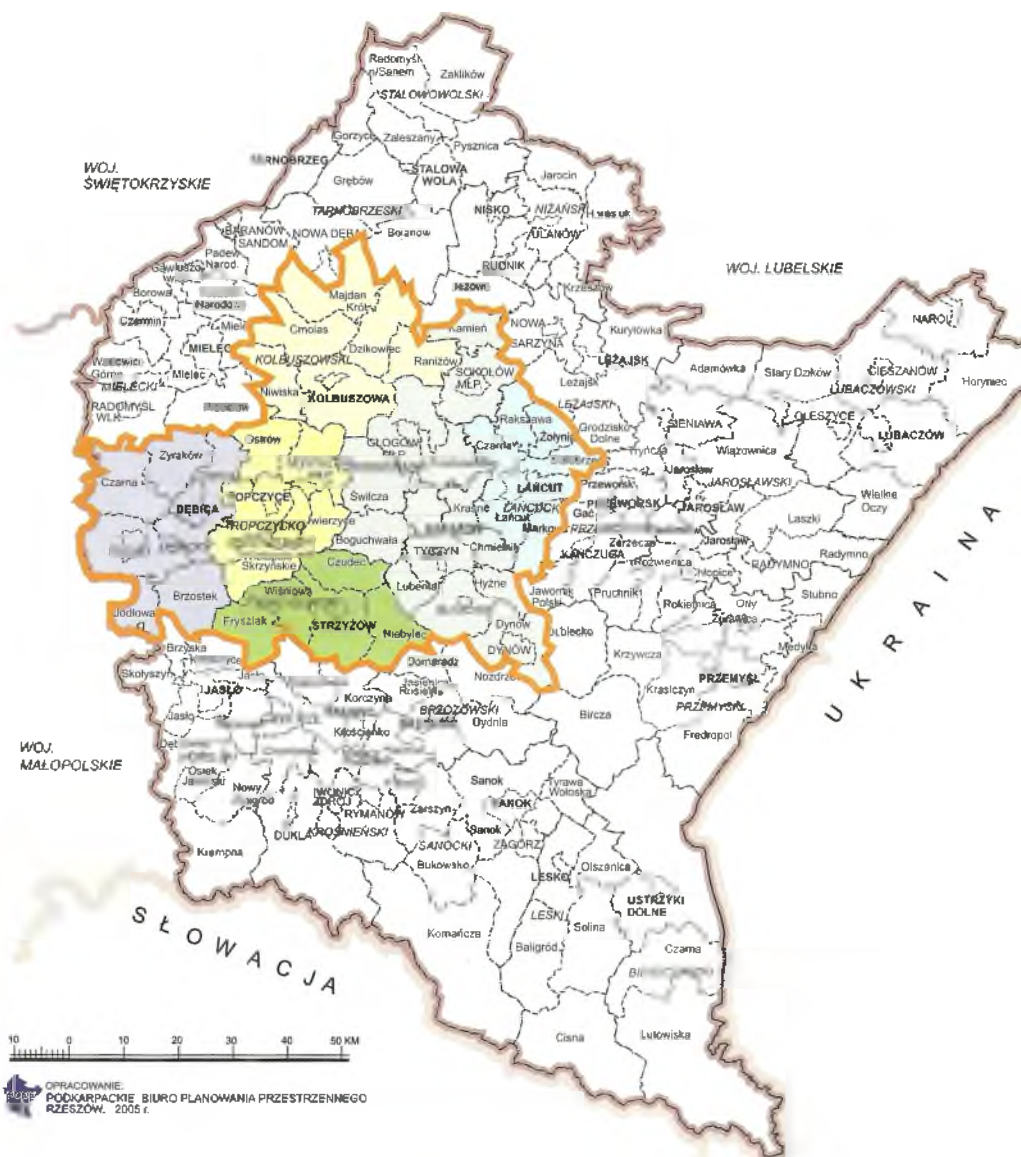
1) G. Gorzelak, 2005, *Szansa polskich regionów w konkurencyjnej otwartej gospodarce*, ekspertyza na potrzeby KPZK, Warszawa.

2) *Działania Unii Metropolii Polskich w zakresie delimitacji obszarów metropolitalnych*, 2003, Materiały z konferencji zorganizowanej przez RCSS w Warszawie 6 i 18 czerwca.








Ryc. 1. Granice Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego według Unii Metropolii Polskich

Zródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego.

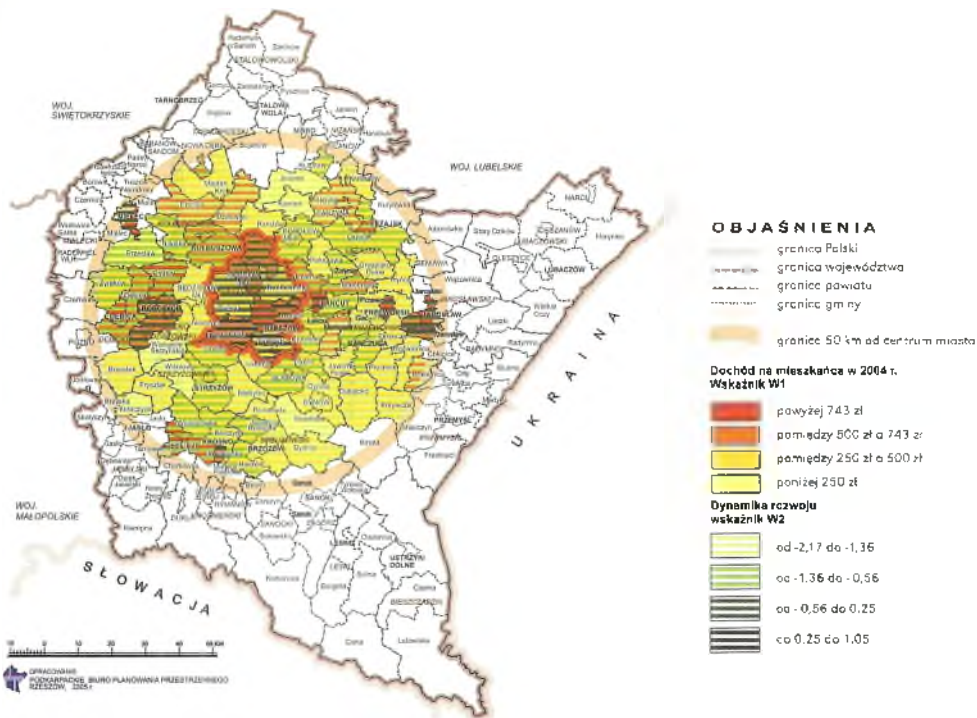


OBJAŚNIENIA

-  granica Polski
-  granica województwa
-  granica powiatu
-  granica gminy
-  granice ROM wg porozumień partnerskich

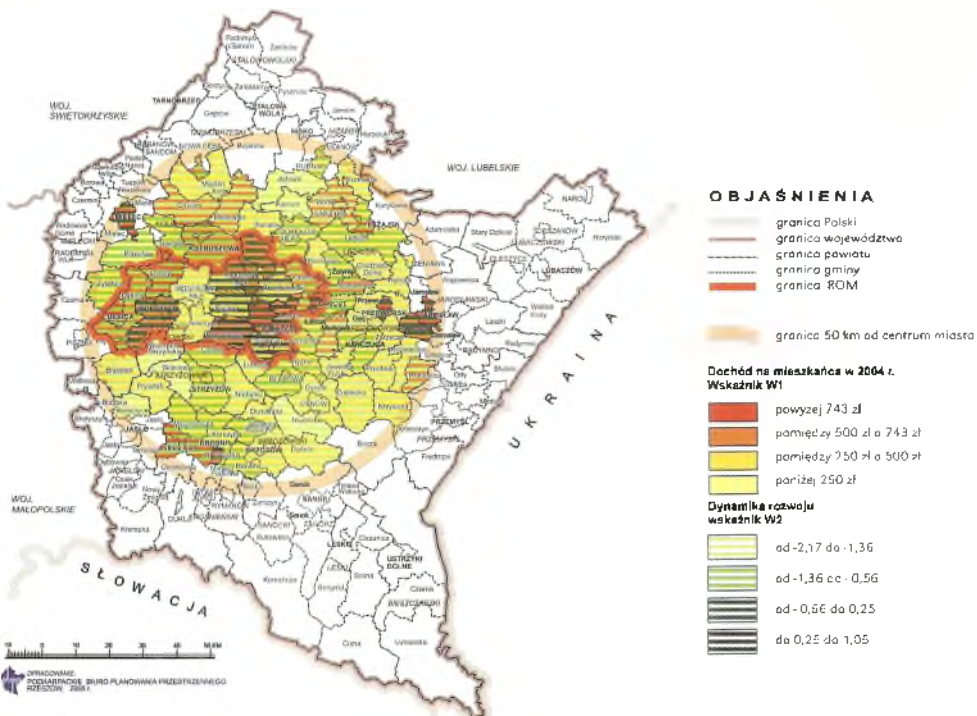
Ryc. 2. Granice Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego według porozumień partnerskich

Zródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego.



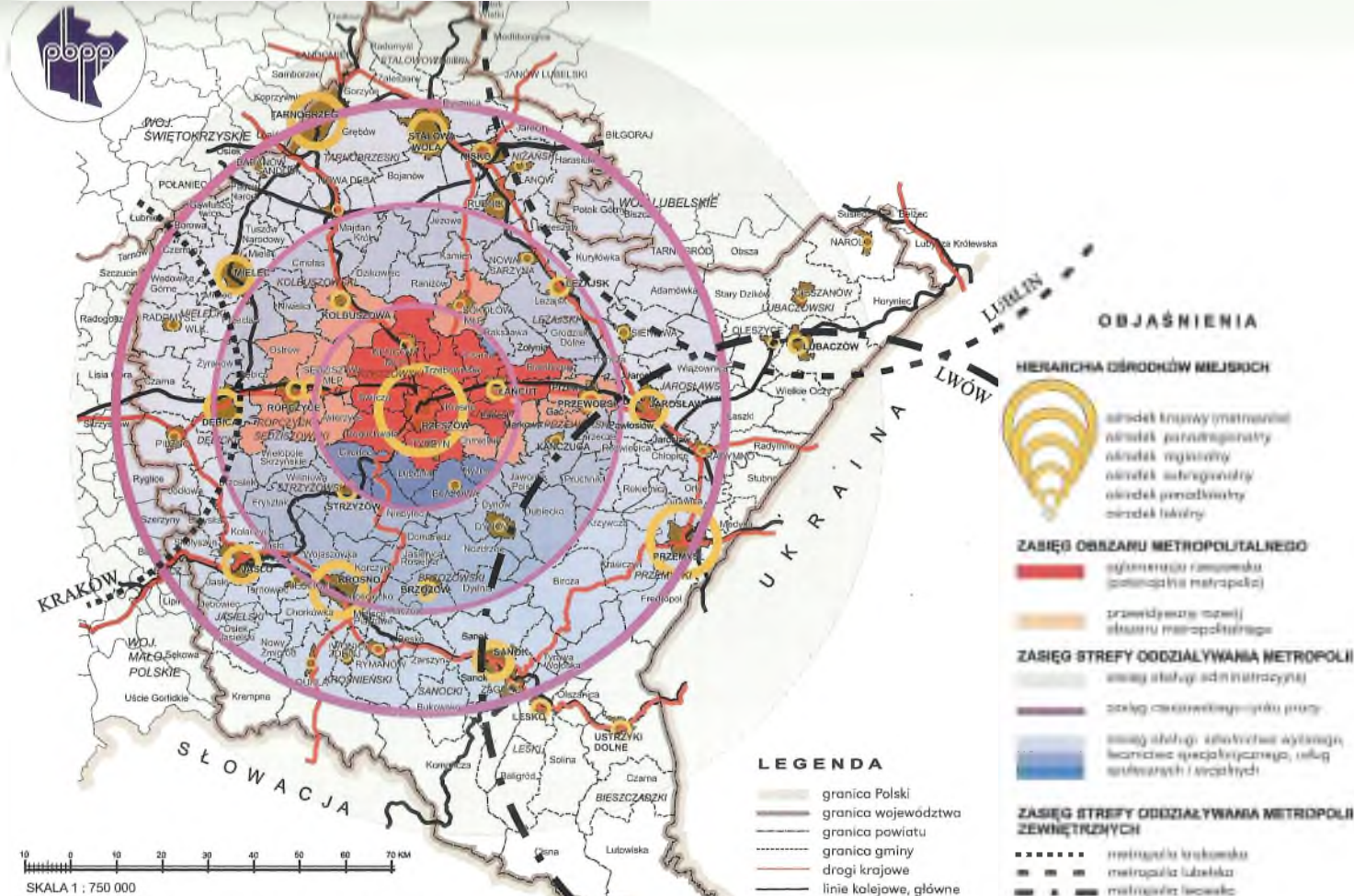
Ryc. 3. Delimitacja obszaru metropolitalnego Rzeszowa

Źródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego.



Ryc. 4. Granice obszaru metropolitalnego Rzeszowa

Źródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego.



Ryc. 5. Strefa oddziaływania metropolii rzeszowskiej
 Źródło: Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego.

UMP, określając liczbę metropolii, w tym miasto Rzeszów oraz Rzeszowski Obszar Metropolitalny (ryc. 1), wzięła pod uwagę funkcje, jakie ROM spełnia w strukturze przestrzennej kraju i regionu podkarpackiego³.

Unia Metropolii Polskich, przyjmując stanowisko z dnia 24 czerwca 2003 r. w sprawie regionów statystycznych Unii Europejskiej, wskazała na kluczowe znaczenie podziału kraju na statystyczne jednostki terytorialne NUTS-1, NUTS-2, NUTS-3 (The Nomenclature of Territorial Units for Statistical). W woj. podkarpackim rząd określił dotychczas dwa NUTS-3 – rzeszowsko-tarnobrzeski i krośnieńsko-przemyski – przewiduje się powstanie trzeciego NUTS-3 Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego. Każdy z 12 obszarów metropolitalnych Polski powinien być jedną bądź złożeniem dwóch lub kilku jednostek statystycznych NUTS-3. Podział terytorialny kraju na jednostki statystyczne powinien odzwierciedlać rzeczywiste zróżnicowanie społeczno-gospodarcze Polski i umożliwiać ekonomicznie uzasadniony podział środków wspierania rozwoju regionalnego i lokalnego.

Nowa ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80 poz. 717 z późn. zm.), która obowiązuje od 11 lipca 2003 r. stworzyła nowe wymagania dotyczące sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego, stanowiącego część planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Konieczna aktualizacja Planu odnosić się będzie w szczególności do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego w formie, która może być przedmiotem dyskusji lub rozporządzeń wykonawczych do Ustawy, stanowiącego odrębną część planu zagospodarowania województwa, uwzględniającego zapisy dotyczące między innymi inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, obszarów problemowych oraz zasad ich zagospodarowania, obszarów wsparcia, terenów zamkniętych i ich stref ochronnych wymaganych nową ustawą. Opracowanie i przyjęcie tego dokumentu jako dokumentu pośredniego stopnia pomiędzy strategią i planem zagospodarowania przestrzennego województwa (określających politykę przestrzenną na obszarze regionu) a studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin (stanowiącymi prawo miejscowe), może mieć istotne znaczenie dla poprawy stanu zagospodarowania przestrzennego, a także zdynamizowania rozwoju samorządów znajdujących się na terenie Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego.

3) F. Małsiewicz, 2004, *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol w: Ekonomia przedsiębiorstwo w nowych warunkach systemowych* (red.) J. Kitowski, Rzeszów, s. 70 i nast.

Wprowadzenie do polityki planistycznej nowego typu opracowania nie ma na celu komplikowania systemu planistycznego, a wręcz przeciwnie – ma dać szansę na jego uproszczenie⁴. Problem wielopłaszczyznowego planowania obszaru metropolitalnego powinien uwzględniać różne aspekty, zarówno krajowe, regionalne, jak i lokalne, z udziałem samorządów wszystkich szczebli. Rozwój obszaru metropolitalnego winien być rozumiany jako stałe podnoszenie jakości życia mieszkańców i harmonizowanie jego struktury przestrzennej, powinien być rozpatrywany kompleksowo i obejmować wszystkie zasadnicze problemy dotyczące społeczności lokalnej, gospodarki, organizacji życia. Prace nad tworzeniem planu obszaru metropolitalnego wymagają wspólnego działania, koordynacji i zarządzania.

Organami planowania obszaru metropolitalnego powinny być:

- rada obszaru metropolitalnego jako ciało przedstawicielskie gmin i samorządu województwa, podejmuje decyzje przy poszanowaniu interesów wszystkich społeczności lokalnych oraz interesu ponadlokalnego; rada obszaru metropolitalnego finansuje wspólne działania ze środków własnych gmin i samorządu wojewódzkiego, przy wykorzystaniu części środków przeznaczonych na realizację polityki regionalnej państwa i wspólnej polityki europejskiej,
- agencja planu – profesjonalny zespół zadaniowy podległy radzie obszaru metropolitalnego przygotowujący plan obszaru metropolitalnego⁵.

Realizacja zapisów ustawowych w sprawie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego, jako części planu zagospodarowania przestrzennego województwa, w województwie podkarpackim odbywa się między innymi za pośrednictwem Kolegium Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego. Kolegium powstało na mocy porozumienia pomiędzy marszałkiem województwa podkarpackiego, prezydentem miasta rzeszowa, starostą rzeszowskim, starostą ropczycko-sędziszowskim, starostą kolbuszowskim, starostą łańcuckim, starostą strzyżowskim. Kolegium przyjęło obszar metropolitalny jako proponowany statystyczny podregion NUTS-3, określając jednocześnie granice obszaru w obrębie wymienionych powiatów i miasta Rzeszowa.

Porozumienie miało charakter inicjujący współpracę i nie pociągało bezpośrednio zobowiązań prawnych. Przedstawiało jedynie zarys partnerstwa

4) K. Bald, *Planowanie obszarów metropolitalnych – czy wszystko wiadomo?*, 2005, referat na Konferencji Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN nt. *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych* 19-20 kwietnia. Łódź.

5) Ibidem.

na rzecz promowania wspólnego projektu i integracji poszczególnych podmiotów. Zarówno koncepcja Unii Metropolii Polskich, jak i koncepcja powstała w wyniku porozumienia, uwzględniały miasto Rzeszów i samorządy powiatowe. Nie jest to jedyne podejście rozważane przy tworzeniu Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego.

Jednostką wiodącą, która pracuje nad koncepcją planu obszaru metropolitalnego w imieniu samorządu województwa, jest Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego w Rzeszowie. Zasadnicze prace rozpoczęto w roku 2003, kiedy powstał zarys strefy oddziaływania potencjalnego obszaru metropolitalnego (ryc. 3). Dla aglomeracji Rzeszowa z przyległymi gminami oddziaływanie określone zostało na bazie obserwacji. Ustalono przede wszystkim oddziaływanie rynku pracy, obsługi administracji, lecznictwa specjalistycznego, szkolnictwa wyższego, usług społecznych i socjalnych.

Zasadniczym dokumentem, który stanowi wykładnię na temat koncepcji dotyczących strategii w zakresie powstawania obszarów metropolitalnych w kraju, jest *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*, a właściwie jej aktualizacja z września 2005 r. Określa ona istotne instrumenty w realizacji zasady policentrycznej koncentracji i dyfuzji, jako czynników przyspieszających rozwój całego obszaru Polski wschodniej. W celu określenia obszarów metropolitalnych posłużono się w tym dokumencie jedynie kryteriami liczby ludności oraz poziomu i dynamiki rozwoju terenów przyległych do miasta rdzeniowego. Tak przedstawionych zarysów obszarów metropolitalnych nie należy traktować jako ich ostatecznej delimitacji. Biorąc pod uwagę znaczenie wschodniej części kraju dla rozwoju Polski, określono Białystok, Lublin, Rzeszów jako ośrodki potencjalnych obszarów metropolitalnych. Zarys obszarów metropolitalnych w Koncepcji obejmował w wypadku Rzeszowa miasto wraz z przyległymi gminami (ryc. 4), co stanowiło materiał służący do wszelkiego rodzaju analiz prowadzonych przez Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego.

Na podstawie *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju* powstały inne dokumenty, które wskazują samorządom dalsze działania. Do nich należy między innymi program operacyjny *Spójność terytorialna i konkurencyjność regionów* – dokument służący realizacji *Narodowego planu rozwoju 2007–2013*, który został przekazany do konsultacji społecznej 6 września 2005 r. Program powinien stanowić ważne narzędzie w kreowaniu polityki regionalnej przez instytucje samorządu terytorialnego. W syntezie strategii celem głównym jest: „rozwijanie konkurencyjności obszarów o największym potencjale społeczno-gospodarczym oraz podniesienie spójności terytorialnej w wymiarze ponadregionalnym”.

Przedsięwzięcia uruchamiane w ramach programu mają za zadanie stworzyć obszarom cechującym się największymi możliwościami rozwojowymi warunki do konkutowania w układzie europejskim i światowym. Z drugiej strony zadaniem programu jest także zapewnienie spójności terytorialnej w układzie międzyregionalnym przez wsparcie trzech potencjalnych obszarów metropolitalnych Polski wschodniej (Lublin, Białystok i Rzeszów)⁶. Na podstawie tego i wielu innych dokumentów samorząd wojewódzki tworzy narzędzia do właściwego wkomponowania obszaru metropolitalnego w szeroko rozumianą politykę regionalną. Zarząd województwa, zobligowany do określenia priorytetów w *Regionalnym programie operacyjnym województwa podkarpackiego na lata 2007–2013*, określił w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wsparcie obszaru metropolitalnego w działaniu na rozbudowę i modernizację infrastruktury techniczno-ekonomicznej i organizacyjnej oraz promocję Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego kwotą 71,7 mln euro, co stanowi 5% całości kwoty programu operacyjnego.

Wszystkie materiały, zawarte w programach operacyjnych do Narodowego planu rozwoju, stanowią wskazania dla samorządu województwa do kreowania właściwej polityki regionalnej i są wykorzystywane przez Podkarpackie Biuro Planowania Przestrzennego. W zakresie tworzenia kolejnych wersji planu obszaru metropolitalnego PBPP przyjęto zasadę, że najmniejszą jednostką tworzącą Rzeszowski Obszar Metropolitalny jest gmina. W działaniach kierunkowych i w oparciu o strefy oddziaływania potencjalnego obszaru metropolitalnego zakłada się, że rozwój funkcji metropolitalnych nie pokrywa się z granicami administracyjnymi powiatów, dlatego kolejne warianty opracowywane są z uwzględnieniem najbliższego sąsiedztwa gmin wokół miasta Rzeszowa.

Jedną z takich wersji jest propozycja III obszaru metropolitalnego (ryc. 5). Poszczególne wersje zawierają również wskaźnik W1, który określa dochód własny gminy na jednego mieszkańca. Wskaźnik W2 powstał na podstawie:

- salda migracji w ostatnich 10 latach,
- zmiany liczby przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego w ostatnich trzech latach do 2004 roku,
- zmiany liczby przedsiębiorstw zarejestrowanych w systemie REGON w ostatnich trzech latach do 2004 roku bez przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego.

6) *Program operacyjny: Spójność terytorialna i konkurencyjność regionów*, Warszawa, wrzesień 2005, s. 31

Dynamika wskaźnika W2 jest spójna z metodami zawartymi w *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*. Wszystkie dane dotyczą gmin w promieniu 50 km od centrum miasta Rzeszowa.

Wariant III w odróżnieniu od poprzednich obejmuje nie tylko gminy z najbliższego otoczenia, ale również gminy położone przy głównych ciągach komunikacyjnych w kierunku zachodnim województwa. Biorąc pod uwagę zasadę tworzenia obszaru metropolitalnego na bazie gminy jako podstawowej jednostki, w ostatnim wariantcie wzięto pod uwagę wysokie wskaźniki niektórych gmin położonych na terenie tych powiatów, które podpisały porozumienie z marszałkiem i prezydentem miasta Rzeszowa. Obecnie formalnie nie ma w Polsce obszarów metropolitalnych, ponieważ nie została przyjęta *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju* i sejmik nie ma podstawy prawnej do podjęcia uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planu obszaru metropolitalnego. Mogłoby się zatem wydawać, że wszelkie obecne prace mają charakter nieformalny. Niezbędne jednak wydaje się prowadzenie prac diagnostycznych i analiz dla terenu całego województwa, a w tym potencjalnego obszaru metropolitalnego w zakresie:

- struktur przestrzennych,
- infrastruktury społeczno-gospodarczej,
- ochrony środowiska i dóbr kultury,
- infrastruktury technicznej,
- analizy wszystkich studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin oraz obowiązujących planów miejscowych na terenie województwa.

Biorąc pod uwagę zapis o potencjalnym Rzeszowskim Obszarze Metropolitalnym i szanse rozwojowe, jakie pojawiają się przy wsparciu wschodniej części Polski, proces powstawania obszaru metropolitalnego należy traktować jako ciągły. Wariant dający możliwość uczestniczenia gminom w tym procesie jest najbardziej słuszny, ponieważ pozwala uniknąć konfliktów przestrzennych pomiędzy centrum a jego sąsiadami (np. przebieg przyszłej obwodnicy autostradowej, zachowanie przestrzeni otwartych i rekreacyjnych, konflikt rolnictwa i funkcji mieszkaniowej, presja na odrolnianie gruntów itd.).

O istnieniu obszaru metropolitalnego decydują nie tylko funkcje społeczno-ekonomiczne miasta rdzeniowego, ale także siła powiązań funkcjonalnych z zapleczem. Te w Rzeszowie są tradycyjnie duże (m.in. na skutek dojazdów do pracy i nauki w szkolnictwie wyższym), realizowane przez dobrze rozwiniętą infrastrukturę drogową. Ważny jest również prestiż miasta zaliczanego do grupy najważniejszych biegunów wzrostu (choćby potencjalnych).

Wariant III, który przedstawiono w opracowaniu, jest kolejnym etapem prowadzonej dyskusji społecznej. Szeroka debata wymusza bliższą współpracę gmin skupionych wokół Rzeszowa i określa kierunek rozwiązywania ewentualnych konfliktów (spór kompetencyjny wynika z tego, że obszar metropolitalny nie posiada struktury administracyjnej, która byłaby podmiotem niwelującym spory władzy lokalnej).

■ Literatura

1. Bald K., *Planowanie obszarów metropolitalnych – czy wszystko wiadomo?*, 2005, referat na Konferencji Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN nt. *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, 19-20 kwietnia. Łódź.
2. *Działania Unii Metropolii Polskich w zakresie delimitacji obszarów metropolitalnych*, 2003, Materiały z konferencji zorganizowanej przez RCSS w Warszawie w czerwcu.
3. Gorzelak G., 2005, *Szanse polskich regionów w konkurencyjnej otwartej gospodarce*, ekspertyza na potrzeby KPZK, Warszawa.
4. Malisiewicz E., 2004, *Miasto Rzeszów jako metropolia oraz potencjalny europol w: Ekonomia przedsiębiorstwa w nowych warunkach systemowych* (red.) J. Kitowski, Rzeszów, s. 70 i nast.
5. *Program operacyjny: Spójność terytorialna i konkurencyjność regionów*, Warszawa, wrzesień 2005, s. 31.

■ Summary

The paper outlines the concept of the local government's approach to creating the strategy for the Rzeszów Metropolitan District. Special attention is given to the role and function of the regional local government and of institutions acting in its support, such as the Podkarpackie Spatial Planning Office (PBPP). Analyses and papers prepared by the PBPP are mainly based on social factors. This approach to the concept of the metropolitan district is also based on the legal factor which quite often constitutes a barrier when it equivocally defines the competences of entities involved in the process of the Strategy creation. The prospective strategy concerning a potential metropolitan district may become a fine tool for the creation of both spatial and social policy for the regional local government.

WALDEMAR KALITA

MIĘDZYNARODOWE POWIĄZANIA Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego

Obszar metropolitalny Rzeszowa obejmujący swoim zasięgiem powiaty: dębicki, łańcucki, kolbuszowski, rzeszowski, ropczycko-sędziszowski i miasto Rzeszów został wpisany w koncepcję powstającego nowego *Planu przestrzennego zagospodarowania kraju*. W ramach funkcjonowania obszarów metropolitalnych jednym z ważniejszych aspektów ich funkcjonowania jest szerokie włączanie się tych obszarów w budowanie sieci powiązań międzynarodowych. Ich powiązania, znaczenie i siła oddziaływania są wyznacznikami roli centrów obszarów zurbanizowanych w kraju i za granicą.

Międzynarodowe powiązania mogą mieć różnorodny charakter i obejmować różne sfery aktywności człowieka, najczęściej: gospodarczo-społeczne, kulturalne, organizacyjno-instytucjonalne i polityczne. Szczególnie ważne dla rozwoju regionu są powiązania gospodarcze, które przejawiają się w występowaniu między innymi inwestycji zagranicznych, handlu zagranicznego oraz innych form powiązań rzeczowych.

W niniejszym opracowaniu skupiono się na dwóch podstawowych aspektach międzynarodowych obszarów metropolitalnych jako wiodących dla jego dalszego rozwoju, tj. inwestycji zagranicznych oraz handlu zagranicznego a szczególnie eksportu.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (BIZ) odgrywają obecnie kluczową rolę jako nośnik transferu technologii oraz związanej z nim wiedzy i umiejętności organizacyjnych. Te kwestie są istotne, aby wypełnić lukę technologiczną między krajami najbardziej rozwiniętymi gospodarczo, a mniej zaawansowanymi technologicznie. Także w Polsce przypisuje się szczególne znaczenie bezpośrednim inwestycjom zagranicznym, wiążąc je z powstawaniem warunków do długookresowego wzrostu gospodarczego. Przy ograniczeniach wewnętrznych, związanych z napływem BIZ, nowe technologie, nowoczesne metody organizacji produkcji, rozwój marketingu, stają się ważnymi uwarunkowaniami przeprowadzenia pożądanej restrukturyzacji gospodarki¹.

Napływ kapitału zagranicznego oznacza niewątpliwie szansę dostępu do nowoczesnych technologii, jednak jej wykorzystanie wymaga aktywności kraju-odbiorcy związanej z tworzeniem sprzyjających transferowi warunków, zwłaszcza z wykorzystywaniem istniejącego aparatu badawczo-rozwojowego regionu. Nakłady na działalność badawczo-rozwojową ponoszą w Polsce głównie przedsiębiorstwa krajowe, zaś podmioty z udziałem kapitału zagranicznego korzystają przede wszystkim z własnych nowoczesnych linii produkcyjnych i zaawansowanych technologii zagranicznych. Jednocześnie występuje wyższa skłonność spółek z kapitałem zagranicznym do powierzania prac badawczo-rozwojowych firmom macierzystym².

Jednym z najistotniejszych walorów związanych z bezpośrednimi inwestycjami zagranicznymi jest poprawa jakości zarządzania, dokonywana przez zmiany stylu oraz wprowadzenie nowoczesnych technik i procedur. Daje ona przewagę przedsiębiorstwom z kapitałem zagranicznym, umożliwiając skuteczne konkutowanie z miejscowymi podmiotami gospodarczymi w obcym dla nich otoczeniu. Jednak stosunkowo łatwa identyfikacja źródeł tych przewag wykorzystywanych przez podmioty zagraniczne, powoduje szybką ich adaptację przez podmioty miejscowe krajów goszczących.

Transfer nowoczesnych technologii to nie tylko dostarczanie nowoczesnych koncepcji technicznych, ale i nowoczesnych rozwiązań w sferze organizacji i zarządzania. Motywy aplikacyjne nowoczesnych technologii uwarunkowane są w znacznej części przez rynek. Z tych też względów pojawienie się nowych technologii sprzyja wdrażaniu nowych koncepcji marketingowych, do których dostęp jest znacznie szerszy w odniesieniu do podmiotów zagranicznych. Równocześnie należy podkreślić ścisły związek pomiędzy kapitałem

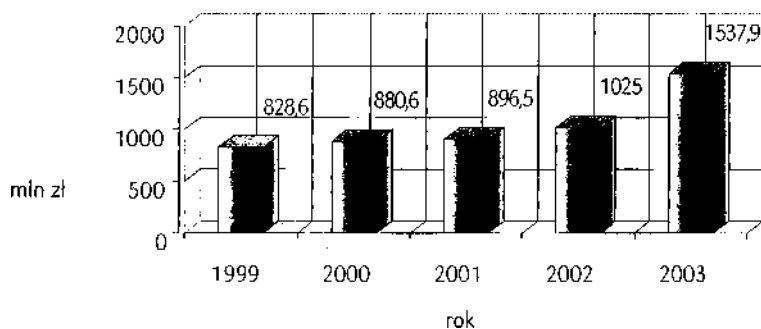
1) K. Storz, 2004, *Handel międzynarodowy i inwestycje zagraniczne w latach dziewięćdziesiątych*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, nr B01, Wrocław, s. 258.

2) L. Czerwińska, 2003, *Problemy innowacyjności polskiej gospodarki*, Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz, Informacja nr 966, s. 6.

zagranicznym a zakresem podejmowanych działań na rzecz poprawy i wdrożenia nowoczesnych systemów jakości. W porównaniu ze spółkami o dominującym udziale kapitału polskiego znacznie częściej podmioty z większościowym kapitałem zagranicznym sięgają do systemów zapewnienia jakości zgodnych z normami ISO serii 9000 oraz ISO 14000, a także w większym zakresie podejmują wdrażanie zasad zarządzania przez jakość i wprowadzają zakładowe systemy zapewnienia jakości³.

Oddziaływanie inwestycji zagranicznych wpływa także na rynek pracy kraju goszczącego kapitał. Oddziaływanie w tej sferze można określić jako dwustronne. Z jednej strony nowe inwestycje zwłaszcza typu greenfield (od zera) wiążą się z tworzeniem nowych miejsc pracy i nowych strumieni dóbr, natomiast wchodzenie w już istniejące struktury gospodarcze najczęściej skutkuje działaniami racjonalizatorskimi w sferze zatrudnienia. Są to działania związane najczęściej ze zmniejszeniem zatrudnienia oraz oddziaływanie na podnoszenia wydajności pracy i kapitału.

W okresie od 1999 r. do 2003 r. wystąpił znaczny przyrost wielkości kapitału zagranicznego ulokowanego na obszarze Podkarpacia. Zwłaszcza analiza danych z ostatniego roku wskazuje na szczególnie duży przyrost napływu kapitału na obszar województwa. W porównaniu z rokiem 2002 wzrost wyniósł prawie 50%, natomiast w porównaniu do roku bazowego (1999) 85,6%. Wartość kapitału zagranicznego ulokowanego na Podkarpaciu na koniec roku 2003 wynosiła 1537,9 mln zł (ryc. 1).



Ryc. 1. Wartość napływu kapitału zagranicznego na obszar Podkarpacia w latach 1999–2003 (mln zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Wyniki Finansowe podmiotów gospodarczych w województwie podkarpackim w latach 1999–2003*, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Rzeszów 2005.

3) W. Kraszewski, 2004, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Polska na tle świata*, Toruń, s. 343–357.

Tabela 1. Kapitał podstawowy spółek z kapitałem zagranicznym w latach 2000–2003 działających na obszarze Podkarpacia w mln zł (stan na 31.12)

Wyszczególnienie \ Rok	2000	2001	2002	2003
Ogółem	1015,9	1082,3	1240,5	1758,8
Krajowy w tym:	90,8	141,5	164,8	164,9
osób prawnych	69,0	111,2	129,4	105,3
osób fizycznych	21,8	30,3	35,4	59,6
Zagraniczny	880,6	896,5	1025,0	1537,9
Rozproszony	44,5	44,3	50,8	55,9
Udział kapitału zagranicznego w kapitale podstawowym	86,7%	82,8%	82,6%	87,4%

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w województwie podkarpackim w latach 1999-2003*, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Rzeszów 2005.

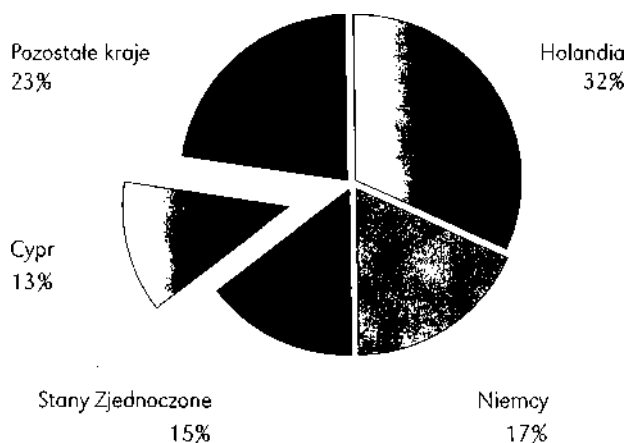
Udział kapitału zagranicznego w kapitale podstawowym spółek zatrudniających powyżej 9 osób w 2003 roku wynosił 87,4%, podczas gdy rok wcześniej kształtował się na poziomie 82,6%.

Struktura zaangażowania kapitału zagranicznego była zdominowana przez firmy prowadzące działalność w sferze przetwórstwa przemysłowego, gdzie ulokowało się 65% całości kapitału, w transporcie, gospodarce, magazynowej i łączności – 28,2%, w handlu i naprawach – 1,4%. Dla porównania rok wcześniej struktura ta była jeszcze bardziej skoncentrowana, w przemyśle bowiem zaangażowane było 82,5% kapitału.

Największy udział w kapitale zagranicznym (ryc. 2) mieli inwestorzy holenderscy – 493 mln zł, następnymi w kolejności byli inwestorzy niemieccy – 268,5 mln zł, z USA – 226,2 mln zł, cypryjscy – 197,8 mln zł, szwedzcy – 11,4 mln zł i hiszpańscy – 3,5 mln zł.

W 2003 roku działalność eksportową prowadziło 128 spółek z udziałem kapitału zagranicznego (52,5% funkcjonujących spółek uwzględnianych w badaniach Urzędu Statystycznego w Rzeszowie). Zrealizowany przez te spółki eksport wyrobów i usług wynosił łącznie 4566,5 mln zł, z czego na wyroby przypadało 4419,5 mln zł.

Dla porównania w 2002 roku taką działalność prowadziło 119 spółek czyli 45,8% funkcjonujących na Podkarpaciu (objętych badaniami Urzędu Statystycznego w Rzeszowie) i zrealizowało eksport wyrobów na kwotę 3044 mln zł oraz eksport usług na kwotę 114,8 mln zł. Spółki z udziałem kapitału zagranicznego o liczbie pracujących powyżej 9 osób prowadziły eksport w 2003 r. o wartości 4551,4 mln zł zaś w 2002 r. na kwotę 3149,1 mln zł, co oznacza, że notowały wzrost eksportu o prawie 50%. Wartość eksportu tych spółek w 2003 roku stanowił 73,6% sprzedaży eksportowej wszystkich podmiotów sporządzających pełny bilans rachunku zysków i strat, podczas gdy w roku poprzednim udział ten wyniósł 65,1%.



Ryc. 2. Struktura kapitału zagranicznego zaangażowanego na Podkarpaciu wg krajów pochodzenia w 2003 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w województwie podkarpackim w latach 1999–2003*, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Rzeszów 2005.

Zaangażowanie kapitału zagranicznego na obszarze Podkarpacia w ostatnich latach wykazuje znaczący wzrost, przy czym zwiększa się udział kapitału zagranicznego w kontrolowanych przez niego spółkach. Równocześnie na podstawie analizy danych finansowych widać niewielkie zaangażowanie w działalność podmiotów zagranicznych kapitału prywatnego osób fizycznych, aczkolwiek w tym zakresie nastąpiło prawie jego potrojenie w stosunku do roku 2000 (tabela 1).

Tabela 2. Wybrane wskaźniki i dane o spółkach z kapitałem zagranicznym w województwie podkarpackim w latach 2000–2003

Wyszczególnienie	Rok	2000	2001	2002	2003
Ogółem liczba spółek		244	246	260	244
Liczba spółek eksportujących swoje produkty		111	112	119	128
Wartość eksportu wyrobów w mln zł		1861,3	23 187,8	3044,0	4419,5
Wartość eksportu usług w mln zł		60,7	88,4	114,8	147,0
Struktura procentowa wg liczby pracujących					
Do 9 osób		57,4	63,4	62,3	57,0
10 – 49 osób		21,3	14,6	16,9	18,4
50 – 249 osób		13,9	13,4	11,2	13,5
250 osób i powyżej		7,4	8,5	9,6	11,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w województwie podkarpackim w latach 1999 – 2003*, Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Rzeszów 2005.

Stabilna jest liczba spółek z kapitałem zagranicznym działających na obszarze województwa, prowadzących pełną księgowość i uwzględnianych w badaniach prowadzonych przez Urząd Statystyczny w Rzeszowie. Z danych tabeli 2 można stwierdzić, iż podmioty te w coraz większym stopniu angażują się w prowadzoną działalność eksportową – wzrost liczby podmiotów eksportujących z 111 w 2000 r. do 128 w 2003. Równocześnie znacząco wzrasta wartość prowadzonego przez nie eksportu, gdyż wzrost w wykazywanym okresie był ponad dwukrotny. Analizując badaną grupę, stwierdzamy, iż, o ile udział podmiotów najmniejszych zatrudniających do 9 osób jest stabilny, to w wyższych grupach (większych przedsiębiorstwach) zwiększa się udział przedsiębiorstw średnich i dużych oraz zmniejsza się odsetek przedsiębiorstw małych.

Tabela 3. Struktura branżowa podmiotów z kapitałem zagranicznym w województwie podkarpackim w latach 1998–2003

Rok	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Wyszczególnienie						
Rolnictwo, łowiectwo i leśnictwo	1,27	1,47	1,07	0,84	1,61	1,42
Przetwórstwo przemysłowe	33,54	31,95	30,37	29,29	31,01	29,74
Budownictwo	5,75	5,32	5,37	4,24	5,8	5,53
Handel i naprawy	47,92	48,52	49,42	52,44	48,75	49,52
Hotele i restauracje	1,59	1,77	2,15	1,27	2,15	1,89
Transport, gospodarka magazynowa i łączność	4,15	4,43	4,3	3,82	3,64	4,27
Pośrednictwo finansowe	0,32	0,59	0,8	4,24	0,33	0,31
Obsługa nieruchomości i firm, nauka	3,83	3,84	4,57	5,09	4,97	4,9
Edukacja	0,63	0,59	0,53	0,63	0,33	0,31
Ochrona zdrowia i opieka społeczna	0	0,59	0,26	0,84	0,83	0,94

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z roczników statystycznych województwa podkarpackiego za lata 1998–2003.

Struktura branżowa zaangażowanego na obszarze Podkarpacia kapitału zagranicznego analizowana była na podstawie danych statystycznych publikowanych w rocznikach województwa. Wskazują one na występowanie dominacji dwóch branż tj. przetwórstwa przemysłowego oraz handlu i napraw. Jednakże w tych dwóch grupach podmiotów widać przeciwstawne tendencje rozwojowe, tj. malejący udział podmiotów zajmujących się przetwórstwem przemysłowym oraz zwiększanie się udziału spółek z kapitałem zagranicznym w handlu i naprawach. Pozostałe branże traktowane są przez inwestorów zagranicznych marginalnie (tabela 3). Spośród branż szczególnie niski jest udział kapitału zagranicznego w budownictwie – które jest traktowane w polityce gospodarczej jako silny „rozwojowy” obszar aktywności gospodarczej w każdym regionie.

Analiza ilościowa podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON w województwie Podkarpackim wskazuje na systematyczny przyrost ich liczby. W okresie badanym tj. w latach 1998–2003 notowany był przyrost ponad 20% liczby zarejestrowanych. Przy czym zdecydowanie najwięcej rejestrowano podmiotów będących własnością prywatnych przedsiębiorców i spółek. Na tym tle warto wyróżnić istotne zmiany w spółkach z kapitałem zagranicznym. W badanym okresie ich liczba zwiększyła się o 39,7%, a więc dynamika wzrostu tych podmiotów była dwukrotnie większa niż dynamika wzrostu spółek ogółem w województwie Podkarpackim. Niski w całym badanym okresie jest udział spółek z kapitałem zagranicznym w liczbie podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON bo oscylował między 0,293% a 0,479% (tabela 4).

Tabela 4. Struktura podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON według formy własności w latach 1998–2003

Rok	Liczba podmiotów ogółem	Struktura podmiotów					
		publiczne		prywatne		w tym z kapitałem zagranicznym	
		liczba	%	Liczba	%	liczba	%
1998	146641	3797	2,59	142844	97,41	506	0,345
1999	157483	5474	3,48	152009	96,52	607	0,385
2000	166417	6337	3,87	160080	96,19	489	0,293
2001	170347	6136	3,61	164211	96,39	689	0,404
2002	176257	6787	3,85	169470	96,15	707	0,401
2003	181147	7181	3,96	173966	96,04	868	0,479

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z roczników statystycznych województwa podkarpackiego za lata 1998–2003.

Trudno jest jednak ocenić znaczenie gospodarcze tych podmiotów na podstawie jedynie ich liczby. Można jednak stwierdzić, że zaangażowanie zagranicznych środków kapitałowych jest najczęściej związane z powstawaniem podmiotów dużych i średnich, które z większą łatwością mogą konkurować na rynkach zagranicznych niż przedsiębiorstwa małe czy mikroprzedsiębiorstwa, choćby przez skalę ich działalności.

Obszar metropolitalny Rzeszowa, obejmując swym zasięgiem sześć powiatów, skupia ponad jedną trzecią wszystkich podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie, a cytowane dane wskazują na zwiększanie się koncentracji przedsięwzięć gospodarczych. Równocześnie widać zmniejszanie się udziału podmiotów publicznych w strukturze działających gospodarczo oraz zwiększanie się koncentracji podmiotów prywatnych właśnie na tym obszarze. Wysoki jest udział podmiotów z kapitałem zagranicznym zlokalizowanych na obszarze metropolitalnym w stosunku do pozostałej części województwa. Prawie połowa wszystkich podmiotów tego typu działa na tym obszarze (tabela 5).

Inwestycje zagraniczne na obszarze Podkarpacia, podobnie jak na całej ścianie wschodniej nie należą do dużych, jednakże właśnie Podkarpacie przoduje w tej grupie. Koncentrują się one na obszarze dużych i średnich miast, podczas gdy na obszarach wiejskich lokowane było jedynie 8% wszystkich badanych przejawów aktywności gospodarczej.

Centrum obszaru metropolitalnego skupia ponad 17% wszystkich podmiotów z kapitałem zagranicznym województwa. Tutaj znalazły swoją siedzibę większe i mniejsze sieci handlowe, a kolejne poszukują korzystnych dla siebie lokalizacji, w pobliżu serca gospodarczego województwa.

Tabela 5. Udział podmiotów zarejestrowanych w systemie REGON na obszarze metropolitalnym Rzeszowa na tle województwa

Rok	Udział podmiotów			
	ogółem	publiczne	prywatne	w tym z kapitałem zagranicznym
1998	32,05	34,38	31,98	48,74
1999	32,55	26,43	32,51	44,12
2000	33,44	28,81	33,63	44,58
2001	33,88	27,91	34,12	46,36
2002	34,24	30,26	34,41	44,83
2003	34,21	29,513	34,41	44,15

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z roczników statystycznych województwa podkarpackiego za lata 1998-2003.

Szczególna pozycja w obszarze metropolitalnym Rzeszowa przypada Dębicy, gdzie zlokalizowane zostały dwie duże inwestycje firm Goodyear i Tikkurilla Beckers Dębica. Średnie miasta badanego obszaru, takie jak Sędziszów Małopolski, Ropczyce, Łańcut czy Kolbuszowa coraz skuteczniej zabiegają o inwestorów zagranicznych, (zwłaszcza inwestycje typu *greenfield*) lokujących swoje przedsięwzięcia gospodarcze właśnie tutaj.

Oddziaływanie inwestycji zagranicznych wiąże się ze zwiększaniem liczby miejsc pracy. Według oceny załączonej do *Zintegrowanej analizy ekonomicznej województwa podkarpackiego* inwestycje zagraniczne przyczyniły się do powstania ponad 7 tysięcy nowych miejsc pracy, nie wspominając o występowaniu efektów mnożnikowych ich oddziaływania⁴.

Znaczenia powiązań międzynarodowych nie należy ograniczać jedynie do powiązań kapitałowo-handlowych. Istnieją i są utrzymywane przez poszczególne jednostki samorządowe stosunki pozagospodarcze które podnoszą rangę i znaczenie regionu. Między innymi współpraca miast partnerskich jest takim oknem otwierającym obszar metropolitalny na poszerzenie i pogłębianie powiązań zagranicznych i międzynarodowych.

■ Literatura

1. Czerwińska E., 2003, *Problemy innowacyjności polskiej gospodarki*, Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz, Informacja nr 966, .
2. Kraszewski W., 2004, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Polska na tle świata*, Toruń.
3. Starzyk K., 2004, *Handel międzynarodowy i inwestycje zagraniczne w latach dziewięćdziesiątych*, „Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu”, nr 801.
4. *Zintegrowana analiza ekonomiczna województwa podkarpackiego*, 2004, Rzeszów.

4) *Zintegrowana analiza ekonomiczna województwa podkarpackiego* 2004, Rzeszów.

■ Summary

Foreign capital enterprises are a symptom of establishing international economic connections. The Rzeszów metropolitan area accumulates a significant number of enterprises based on foreign capital. It is concentrated mainly in the sphere of industry as well as trade and services. A substantial part of it comes from international trade. It has been possible to estimate the current qualitative changes as profitable for the region and its economic development.

ZDZISŁAWA GAWROŃSKA

MIĘDZYNARODOWE POŁĄCZENIA LOTNICZE Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego

≡ Wstęp

Nasilająca się globalizacja gospodarki wywiera znaczący wpływ na przebieg wielu procesów, w tym także na kształtowanie się sieci osadniczej definiowanej jako zbiór wzajemnie ze sobą połączonych pewnymi więzami miejsc położonych w przestrzeni [B. Jałowiecki 2002]. Tworząca się sieć krajowa metropolii, z Warszawą jako głównym, węzłem staje się wyzwaniem dla Rzeszowa z jego portem lotniczym.

≡ Geneza i rozwój portu lotniczego w Jasionce

Lotnisko w Jasionce zostało zbudowane w czasie drugiej wojny światowej. W pierwszych miesiącach okupacji Niemcy przejęli ponad 100 ha ziemi należącej do dworu rodziny Jędrzejewiczów, a także od chłopów wsi Jasionka, Zaczernie oraz Trzebownisko. W północno-wschodniej części lotniska wybudowali kilka hangarów, a w południowej drogę startową o nawierzchni asfaltowej o wymiarach 1200 m x 50 m.

Od czerwca 1941 roku lotnisko wykorzystywane było do działań na froncie wschodnim. Podczas ewakuacji pod koniec lipca 1944 roku Niemcy wysadzili w powietrze drogę startową oraz zniszczyli budynki i wyposażenie

lotniska. Na początku sierpnia 1944 roku port został zajęty przez lotnictwo radzieckie, które wykorzystywało go do celów bojowych, jak również dla potrzeb cywilnej komunikacji lotniczej Wydziału Lotnictwa Cywilnego PKWN. W roku 1945 Port lotniczy w Jasionce pełnił funkcję lotniska polowego i zapasowego. W roku 1946 wybudowano barak mieszczący poczekalnię dla pasażerów oraz pomieszczenie dla radiostacji, wyremontowano również pas startowy. W tym samym roku zaczął działać Aeroklub Rzeszowski.

Prace nad przystosowaniem lotniska do celów regularnej komunikacji lotniczej rozpoczęto w latach 50. XX w. W 1952 roku rozpoczęto dwie ważne inwestycje, a mianowicie pas startowy oraz płytę przeddworcową i budynki towarzyszące. Zadania inwestycyjne zostały zakończone w 1956 roku [M. Mikulski 1980].

Dwadzieścia lat później – w latach 1970–1973 – przeprowadzono generalny remont portu lotniczego. Starą drogę startową zastąpiono nową – betonową, wybudowano drogi kołowania i płytę postojową; postawiono nową wieżę kontroli ruchu lotniczego.

1 kwietnia 1974 roku lotnisko Rzeszów–Jasionka otrzymało wyższą rangę lotniska międzynarodowego oraz zapasowego dla lotniska warszawskiego – Okęcie. Dla sprostania nowym zadaniom w latach 1988–1992 przeprowadzono remont pasa startowego oraz wybudowano nową halę przylatowo-odlotową. W listopadzie 1994 roku na mocy rozporządzenia Rady Ministrów ustanowiono stałe lotniskowe przejście graniczne. W tym też roku zarządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej zostało zaliczone do lotnisk, na których mogą być realizowane loty międzynarodowe. W 1994 roku Port Lotniczy Jasionka uzyskał status lotniska międzynarodowego, gdzie funkcjonuje stałe lotniskowe przejście graniczne oraz stały posterunek celny. zgodnie z porozumieniem Ministra Obrony Narodowej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Ministra Spraw Wewnętrznych w 1998 r. teren lotniska przekazano w zarząd władzom cywilnym. W sierpniu 1998 roku została wznowiona regularna pasażerska komunikacja lotnicza na trasie Warszawa–Rzeszów–Warszawa, obsługiwana przez EuroLOT SA

Port Lotniczy Rzeszów–Jasionka obecnie jest elementem struktury organizacyjnej Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze jako port regionalny z możliwością obsługi międzynarodowego ruchu lotniczego zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. Lotnisko posiada bardzo korzystne usytuowanie tak pod względem geograficznym, ukształtowania terenu, jak i geopolitycznym. Konfiguracja terenu przylegająca do lotniska stwarza korzystne warunki nawigacyjno-ruchowe (meteorologiczne), co w praktyce oznacza, że występuje tu największa liczba dni lotnych w roku.

Lotnisko jest bardzo dobrze zlokalizowane w stosunku do meropolii rzeszowskiej oraz Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego. Położone jest za ledwie 10 km od centrum Rzeszowa co oznacza, że jest w centrum Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego; obok lotniska planowana jest budowa autostrady A4. Obecnie w jego pobliżu biegną drogi krajowe nr 9 i 19, które krzyżują się z przyszłą drogą ekspresową Via Baltika.

Według EER (Engineering and Economics System Corporation) podstawowymi parametrami charakteryzującymi jakość techniczno-eksploatacyjną portu są: parametry drogi startowej, stopień uzbrojenia podejść oraz kategorie osłony przeciwpożarowej. Elementy infrastruktury transportowej lotniska posiadają obecnie następujące parametry;

- droga startowa wykonana jest z betonu o wymiarach 3200 mb x 45 mb,
- pas awaryjny ma nawierzchnię trawiastą 2502 m x 60 m,
- płyta postojowa ma wymiary 140 m x 80 m.

Umożliwia ona jednorazowe parkowanie pięciu samolotów średniej wielkości i trzech małych.

Ponadto lotnisko jest wyposażone w świetlny system podejścia precyzyjnego kategorii I ze światłami błyskowymi na długości 900 m.

Od kilkudziesięciu lat lotnisko obsługuje wyłącznie podmioty cywilne tj. Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej i Aeroklub Rzeszowski. Lotnisko wykorzystywane jest również przez lotnictwo sanitarne, szkolne, General Aviation.

Niewątpliwym atutem portu lotniczego jest uregulowany stan formalno-prawny stosunkowo dużego obszaru – ponad 650 ha, a także status lotniska cywilnego. Region, w którym zlokalizowane jest lotnisko charakteryzuje się znaczącym i stale rosnącym rynkiem pasażera transatlantyckiego z dużą możliwością jego rozszerzenia na obszary przygraniczne. Stawia to przed portem i regionem wyzwanie uruchomienia połączeń pasażerskich średniego i dalekiego zasięgu oraz transportu lotniczego cargo.

W dokumencie *Strategia rozwoju województwa podkarpackiego na lata 2000-2006* rzeszowskiemu lotnisku przypisuje się kluczowe znaczenie w ożywieniu rozwoju gospodarczego regionu. Lotnisko określone zostało jako przyszłowiowe okno na świat, które ma umożliwić niwelowanie dysproporcji rozwojowych pomiędzy relatywnie słabo rozwiniętym gospodarczo regionem podkarpackim, a innymi regionami w kraju.

Lotnisko ma duże znaczenie z uwagi na potrzeby obronne kraju, zwłaszcza po przystąpieniu Polski do struktur NATO. Dysponuje ono drugą co do długości (3200 mb x 45 mb) drogą startową w kraju z trawiastym pasem awaryjnym o podobnych wymiarach. Wyposażenie techniczne i nawigacyjne

lotniska oraz funkcjonujące organy kontroli granicznej pozwalają na całodobową obsługę ruchu lotniczego praktycznie bez ograniczeń.

W porcie Rzeszów–Jasionka mają siedzibę Lotniskowy Komisariat Policji, Graniczny Lekarz Weterynarii oraz Poczta Polska, zlokalizowane w nowym budynku administracyjno-technicznym oddanym do użytku w kwietniu 2001 roku. Na terenie portu mieści się także Agencja Ruchu Lotniczego, do której zadań należy zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego. Lotnisko wraz z obiektami strzeże całodobowo Straż Ochrony Lotniska. Obsługę meteorologiczną zapewnia Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Krakowie, oddział Rzeszów–Jasionka. Ponadto działają: firma operatorska „4Air”, świadcząca usługi taxi, firma C. Hartwig oraz Pul-Test Sp. z o.o. Port dysponuje osiemdziesięcioma bezpłatnymi miejscami parkingowymi.

■ Połączenia lotnicze

Port Lotniczy Rzeszów–Jasionka obsługiwał przewozy już w latach 1944–1945, a więc jeszcze w warunkach wojennych; później przez kilka miesięcy po wojnie. 15 czerwca 1951 roku, tj. z chwilą otwarcia linii Rzeszów–Warszawa–Rzeszów [M. Mikulski, A. Glass, 1980] została wznowiona praca przewozowa lotniska.

Tabela 1. Pasażerowie obsłużeni i fracht wykonany w latach 1997–2004 w PL Rzeszów–Jasionka

Rok	Pasażerowie		Fracht	
	liczba	rok 1997=100	tony	rok 1997=100
1997	10038	100,0	5355	100,0
1998	9776	97,4	3018	56,4
1999	11288	112,5	1451	27,1
2000	8466	84,3	872	16,3
2001	28002	278,9	276	5,2
2002	54928	547,2	342	6,4
2003	69218	689,5	463	8,6
2004	73932	736,5	203	38,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PL Rzeszów–Jasionka.

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka w latach 1997-2004 charakteryzuje dynamicznie zwiększający się ruch pasażerski. W porównaniu do roku 2000 liczba obsłużonych pasażerów w roku 2004 wzrosła prawie dziewięciokrotnie a liczba połączeń ze stolicą zwiększyła się z dwóch rejsów w tygodniu do trzech rejsów dziennie, tj. dziewiętnastu tygodniowo. Należy podkreślić, że wypełnienie samolotów w regularnej pasażerskiej komunikacji lotniczej w relacji Warszawa-Rzeszów-Warszawa należy do najwyższych w kraju. Obecnie w Jasionce ląduje dziennie pięć samolotów rejsowych. Co drugi dzień odlatuje samolot do Frankfurtu, codziennie jeden do Londynu i trzy w ramach połączeń krajowych. Połączenia z Frankfurtem i Londynem stwarzają możliwości przesiadania się na dowolne połączenia w Europie i świecie.

■ Perspektywy rozwoju PL Rzeszów-Jasionka

Intensyfikacja ruchu lotniczego jest możliwa do uzyskania w wyniku uruchomienia połączeń lotniczych przez taniach przewoźników. Ich wejście na rynek polski spowodowało gwałtowny wzrost liczby pasażerów w ruchu lotniczym. Podniesienie konkurencyjności w branży przewozów lotniczych doprowadziło do spadku cen biletów lotniczych, większej oferty miejsc i poszerzenia siatki połączeń, w szczególności połączeń z portami regionalnymi.

Region Podkarpacia to duży potencjalny rynek pasażerski, do obsługi którego działania te powinny być podejmowane. Wskazują na to przewozy pasażerskie biur turystycznych, które wożą pasażerów transportem samochodowym do miast Europy Zachodniej. Ponadto należy pamiętać, że region podkarpacia wykazuje silne powiązania rodzinne z wieloma miastami USA, Kanady, w których licznie zamieszkują emigranci z Rzeszowszczyzny.

Z uzyskanych przez port informacji od biur turystycznych wynika, że dziennie wyjeżdża autobusami do różnych miast Europy Zachodniej około 1400 osób, z tego prawie 40% deklaruje gotowość korzystania z transportu lotniczego.

Wejście na lokalny rynek taniach linii lotniczych zasadniczo zmieniło sytuację w zakresie połączeń i ich częstotliwości. W najbliższym czasie Ryanair planuje zwiększenie liczby połączeń z Londynem (7 razy w tygodniu), a w następnej kolejności z Madrytem, Mediolanem, Rzymem, Paryżem, Frankfurtem oraz z innymi miastami Europy Zachodniej. Dalsze plany połączeń to rozpoczęcie:

- lotniczej komunikacji przygranicznej z miastami Ukrainy, Słowacji, Czech i Węgier,

- bezpośrednich lotów czarterowych względnie regularnych do USA i Kanady. Region Podkarpacia to obecnie największy rynek pasażera transatlantyckiego w kraju,
- dodatkowych połączeń przez PLL LOT do Warszawy oraz innych miast w Polsce a także wprowadzenia większych samolotów (B-737) do obsługi regularnych rejsów pasażerskich,
- reaktywowanie połączeń pasażersko-towarowych do Gruzji, Azerbejdżanu oraz państw Dalekiego Wschodu,
- w sezonie letnim czarterowych rejsów turystycznych. Dotychczas klientów z regionu Podkarpacia dowożenie na inne lotniska w kraju.
- dodatkowych czarterowych rejsów dla pasażerów narodowości żydowskiej.
- obsługa cargo dla zakładów przemysłu lotniczego skoncentrowanych w tzw. Dolinie Lotniczej.

Tabela 2. Wykonanie obsługi pasażerów i frachtu za rok 2004 i prognozy obsługi pasażerów i frachtu w latach 2005–2010 w PL Rzeszów–Jasionka

Rok	Pasażerowie		Fracht	
	liczba	rok 2004=100	tony	Rok 2004=100
2004	73,032	100,0	203	100,0
2005	147,660	202,2	4,700	2315,3
2006	233,100	319,2	9,300	4581,3
2007	300,000	410,8	13,500	6650,2
2008	400,000	547,7	27,000	13300,5
2009	450,000	616,2	30,000	14778,3
2010	500,000	684,6	32,000	15763,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PL Rzeszów–Jasionka.

Osiągnięcie wysokich wyników zarówno w odniesieniu do obsługi pasażerów – prawie siedmiokrotny wzrost w stosunku do 2004 roku, jak i frachtu, gdzie prognozy przewidują prawie 16 000% wzrost w roku 2010 w stosunku do 2004 roku, wymagać będzie odpowiednich nakładów inwestycyjnych.

■

Do celów niniejszej analizy, wykorzystując metodę K. Stokłosy [2004] dokonano oceny dynamiki wzrostu nakładów inwestycyjnych na rozwój portu lotniczego Rzeszów-Jasionka w latach 1999-2005.

W tabeli 3 (nas. 152) przedstawiono dane empiryczne (J_t mln zł) oraz rezultaty własnych obliczeń. Do nich należą wartości S_t będące wynikiem sumowania J_t z poszczególnych lat według równania:

$$S_t = \sum_{i=1}^n J_i$$

lub też

$$S_t = \sum_{i=0}^t J_i$$

przy czym $J_t = S_t - S_{t-1}$.

Szereg S_t uznano jako quasi-ciągły, umożliwiając obliczenia symulacyjne szybkości procesu $V(S)$ oraz przyspieszenia $A(S)$.

Pojęcie przyspieszenia utożsamiono z agresywnością, bądź chęcią dotowania.

Dalej obliczono wartości teoretyczne szeregu skumulowanego i szybkości a także przyspieszenia.

Także w tabeli 3 przedstawiono wyliczone wartości P_t [%] według równania:

$$P_t = \frac{S_t \cdot 100}{S_0} [\%]$$

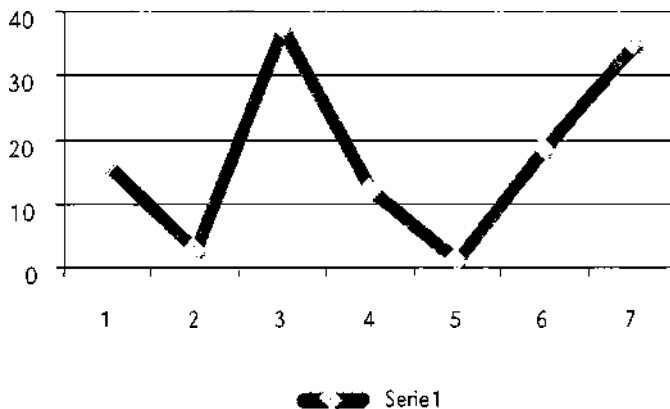
dalej obliczono wartości \hat{S}_t , szybkości $\hat{V}(s)$ i przyspieszenia $\hat{A}(s)$

Tabela 3. Wartości J_t [mln zł], S_t [mln zł], P_t %, teoretyczne szeregi S_t , V_t [mln zł $x t^{-1}$] i $A(S)$ [mln zł $x t^{-2}$] [t - lata]

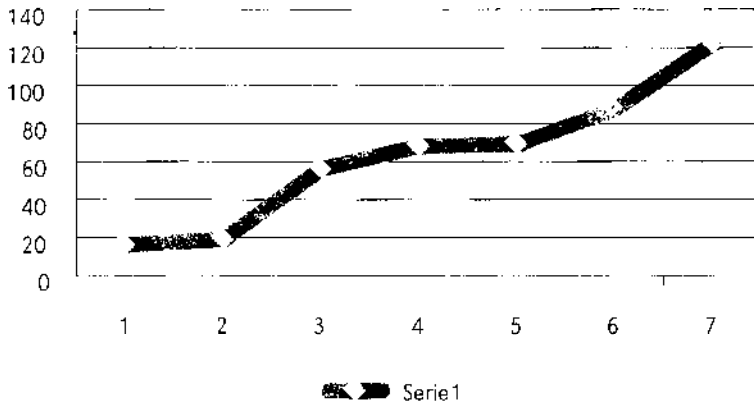
Rok	T [l]	J_t [mln zł]	S_t [mln zł]	S_t	$V(S)$	$A(S)$
1999	0	16,2	16,2	16,20	9,9869	0,2774
2000	1	2,9	19,1	27,50	12,6721	0,2074
2001	2	37,1	56,2	41,52	15,2534	0,1653
2002	3	11,9	68,1	58,02	17,7321	0,1375
2003	4	1,0	69,1	76,96	20,1358	0,1177
2004	5	18,3	87,4	98,27	22,4770	0,1029
2005	6	34,5	121,9	121,90	24,7657	0,0914
P_k [%]	-	213%	752,9%	752,50	248%	33%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych dotyczących wydatkowania środków na inwestycje w PL Rzeszów-Jasionka w latach 1999-2005.

Dane J_t i S_t przedstawiono na ryc. 1 i 2.



Ryc. 1. Szereg J_t procesu I

Ryc. 2. Szereg S_t procesu I

Nieregularność przebiegu krzywych J_t i S_t jest konsekwencją podejmowania różnych przedsięwzięć inwestycyjnych, mniej lub bardziej kapitałochłonnych. Krzywą S_t podzielono na trzy segmenty a , b , i c w kolejnych latach rozwoju inwestycji. W segmencie a wystąpiło silne zwiększenie inwestycji (typu „aw” wg literatury 2, 3-6). W segmencie b wzrosty S_t cechowały się malejącą dynamiką (typu „dw”) i w segmencie c nastąpiło gwałtowne przyspieszenie inwestycji.

Ogólnie można przyjąć, na podstawie przebiegu krzywej S_t , że środki inwestycyjne napływały z narastającą szybkością.

Wartości teoretyczne S_t obliczono według wzoru:

$$\hat{S}_t = [16,2^{0,55} + 2,852 \cdot 0,55 \cdot t]^{1,818181}$$

Wartości teoretyczne $V(S)$ obliczono według wzoru:

$$\hat{V}(S) = 2,852 \cdot S_t^{0,45}$$

Wartości teoretyczne $A(S)$ obliczono według wzoru:

$$\hat{A}(S) = 1,2834 \cdot S_t^{-0,55}$$

Średnio biorąc środki inwestycyjne cechowały się w czasie stopniowym wzrostem szybkości ich wzrostu. Malejące wartości przyspieszenia świadczą o spadku zainteresowania rozwojem inwestycji czy też możliwości zdobywania środków na inwestycje.

We wniosku Portu Lotniczego Rzeszów-Jasionka skierowanym do PPL-u o wpisanie do *Sektorowego programu operacyjnego- transport na lata 2005-2013* znalazły się takie inwestycje infrastrukturalne jak:

- terminal pasażerski	57 840 tys. zł
- płyta postojowa samolotów	30 960 tys. zł
- droga kołowania (równoległa)	38 920 tys. zł
- terminal cargo	6 000 tys. zł
- rozbudowa stacji paliw lotniczych	7 000 tys. zł
- infrastruktura, drogi wewnętrzne i patrolowe,	
- parkingi	13 700 tys. zł

Łączna szacunkowa wartość netto wymienionych inwestycji zamyka się kwotą 159 920 tys. zł.

Budowa nowego terminalu pasażerskiego w PL Rzeszów-Jasionka to kolejne - po wydłużeniu i modernizacji drogi startowej - priorytetowe zadanie na najbliższe lata na rzecz rozwoju Portu. Wyznaczenie budowy terminalu jako zadania priorytetowego podyktowane jest w szczególności:

- małą przepustowością obecnego terminalu pasażerskiego,
- zwiększającym się ruchem pasażerskim,
- obowiązkiem wprowadzenia na lotniskach wymagań schengenowskich,
- możliwościami sfinansowania zadania bez udziału środków PPL-u (z wyjątkiem dokumentacji) przy wykorzystaniu unijnych funduszy strukturalnych.

Dotychczasowa powierzchnia użytkowa terminalu pasażerskiego wraz z przewiszką wynosząca 932 m² jest już za mała i staje się barierą dla dalszej intensyfikacji natężenia ruchu pasażerskiego w porcie. Umożliwia ona tylko obsługę jednego samolotu typu ATR w ciągu godziny, nie dając warunków odprawy samolotów od nich większych ani w regularnej komunikacji rejsowej, ani czarterowej.

Sytuację pogarsza specyfika obsługiwanego w Porcie Rzeszów-Jasionka segmentu rynku pasażerskiego o zdecydowanej przewadze pasażera transatlantyckiego - ponad 70% ogółu, któremu towarzyszy liczna grupa osób żegnających i witających.

Modernizacja i wydłużenie pasa startowego i przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz liberalizacja rynku przewozów lotniczych powodują, że tempo zwiększania się ruchu pasażerskiego w PL Rzeszów–Jasionka systematycznie rośnie.

Priorytetowe zadanie inwestycyjne, jakim jest budowa terminalu pasażerskiego w Porcie Rzeszów–Jasionka zostało zaplanowane i jest realizowane modułowo (etapowo); w miarę zwiększającego się ruchu lotniczego realizowane będą kolejne etapy budowy, polegające na wykonaniu kolejnych segmentów terminalu.

Pierwszy etap budowy, który planuje się zakończyć w 2006 roku przyniesie powierzchnię użytkową około 9 080 m² umożliwiającą osiągnięcie przepustowości szczytowej – 720 pax w przylocie i odlocie w ciągu godziny. Oznacza to, że port będzie mógł obsługiwać jednocześnie po dwa samoloty typu B-737 w przylocie i odlocie.

Zakończenie realizacji tak dużego przedsięwzięcia wymaga wielu starań w kwestii pozyskania środków zewnętrznych. Mogą one pochodzić z:

- unijnych funduszy pomocowych w ramach Norweskiego Mechanizmu Finansowego,
- oszczędności przy realizacji zadania budżetowego Modernizacja i wydłużenie drogi startowej w PL Rzeszów–Jasionka,
- unijnych strukturalnych funduszy pomocowych związanych z rozwojem infrastruktury transportu publicznego województwa podkarpackiego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego,
- Sektorowego programu operacyjnego – transport jako wspieranie inwestycji infrastrukturalnych w portach lotniczych,
- planowanych środków na Podkarpacki Park Naukowo-Technologiczny, którego zasadnicza część zlokalizowana będzie w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

W celu poprawy standardów obsługi pasażerów w nasilającym się ruchu lotniczym podjęto działania doraźne, w całości sfinansowane ze środków własnych PPL, polegające na adaptacji obecnego terminalu. W wyniku adaptacji obecnego terminalu i uzyskaniu dodatkowej powierzchni ok. 200 m² realne stało się zwiększenie przepustowości portu – możliwa jest obsługa samolotu typu B-737 w ciągu 1 godziny. Dzięki tym działaniom adaptacyjnym uruchomione zostały już w drugim półroczu 2005 roku z rzeszowskiego lotniska połączenia realizowane między innymi przez tanich przewoźników oraz zorganizowane czarterowe loty turystyczne w sezonie lato 2005.

■ Literatura

1. Jałowiecki B., 2002, *Metropolie jako bieguny rozwoju, w: Problemy transformacji struktur regionalnych i konkurencyjność regionów w procesie integracji europejskiej*, Rzeszów.
2. Kondratowicz-Pietruszka E., 1994, *Wybrane zagadnienia kinetyki procesów ekonomicznych*, Kraków.
3. Kotliński W., Makarska A., Stokłosa K., 2001, *Ocena dynamiki zmian procesów rozwojowych Jarosławia w latach 1994–1998*, Rzeszów.
4. Mikulski M., 1980, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa.
5. Mikulski M., Glass A., 1980, *Polski transport lotniczy 1918–1978*, Warszawa.
6. Stokłosa K., 2004, *Krytyka współczesnych metod oceny i porównań dynamiki procesów ekonomicznych*, Materiały Konferencji Naukowej Politechniki Radomskiej, Radom.

■ Summary

The growing economic globalisation extends an enormous influence on the course of many processes, these including the development of a settlement network defined as a complex of places located in the space which are mutually linked with some bonds. The national metropolises network which is coming into being together with Warsaw as the main hub is becoming a challenge for Rzeszów and its airport.

MAREK POPKIEWICZ

RYNEK PRACY

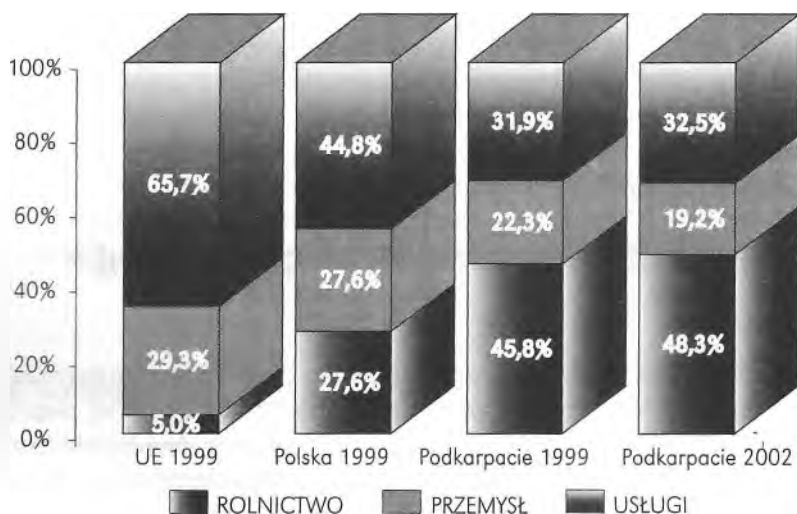
Rzeszowski Obszar Metropolitalny

Zmiany w gospodarce narodowej, spowodowane procesami transformacji gospodarczej związanej z przystąpieniem polski do Unii Europejskiej, doprowadziły do nowej sytuacji na rynku pracy. Dostosowanie gospodarki oraz polityki społecznej do norm unijnych, m.in. przez wprowadzenie z dniem 1 stycznia 1999 r. reformy ubezpieczeń społecznych, kontynuację procesu restrukturyzacji i prywatyzacji gospodarki oraz ogólnosiwiatowe osłabienie rozwoju doprowadziło również do niekorzystnych zmian na rynku pracy. Przejawem tych zmian był między innymi: wzrost stopy bezrobocia, spadek liczby osób posiadających prawo do zasiłku dla bezrobotnych, minimalny wzrost ofert pracy zgłaszanych do PUP oraz mała skuteczność w znalezieniu pracy, wzrost odsetka bezrobotnych zamieszkałych na terenach wiejskich.

W podjętej problematyce przedstawiono zmiany rynku pracy obejmujące swoim zasięgiem część województwa podkarpackiego, powiaty: brzozowski, kolbuszowski, łańcucki, ropczycko-sędziszowski i strzyżowski.

Badany obszar obejmuje 15,7% powierzchni województwa, zamieszkuje go 15,9 % ludności. Jak wynika z tabeli 1 w badanym okresie zmniejszyła się tam liczba ludności o 1,4%, osiągając w 2004 r. niewiele ponad 30 tys. osób. Największy jej spadek zaobserwowano w powiecie brzozowskim. Przyjęty do badań obszar jest zwarty przestrzennie, na co znaczący wpływ ma kształt i ranga sieci transportowej z drogą tranzytową nr 4 i 9. Droga nr 4 biegnie z zachodu na wschód, łącząc powiat ropczycko-sędziszowski z łańcuckim, natomiast droga nr 9 biegnie z północy na południe i łączy powiat

kolbuszowski, strzyżowski z brzozowskim. Analizowane powiaty mają niekorzystną sytuację na rynku pracy, charakteryzującą się minimalnym wzrostem zatrudnienia w sferze usług (o 0,6%) i spadkiem zatrudnienia w przemyśle (o 3,1%) przy równoczesnym wzroście zatrudnienia w rolnictwie (o 2,5%). Szczególnie niekorzystnym zjawiskiem jest wzrost udziału zatrudnienia w rolnictwie (wykres 1).



Wykres 1.

Tabela 1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Wyszczególnienie	powierzchnia w km ²	2000		2004	
		ludność w tys.	gęstość zaludnienia os./km ²	ludność w tys.	gęstość zaludnienia os./km ²
Województwo podkarpackie	17 926	2 128,6	119	2 098,0	117
Powiaty:	2 818	338,6	120	337,6	120
Powiat brzozowski	540	66,1	122	65,5	121

Powiat kolbuszowski	774	60,9	79	61,4	79
Powiat łańcucki	452	77,9	172	77,5	172
Powiat ropczyko-sędziszowski	549	71,3	130	71,1	129
Powiat rzeszowski	1 219	167,9	138	172,4	141

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego województwa podkarpackiego 2001*; dane za 2004 Urząd Statystyczny w Rzeszowie.

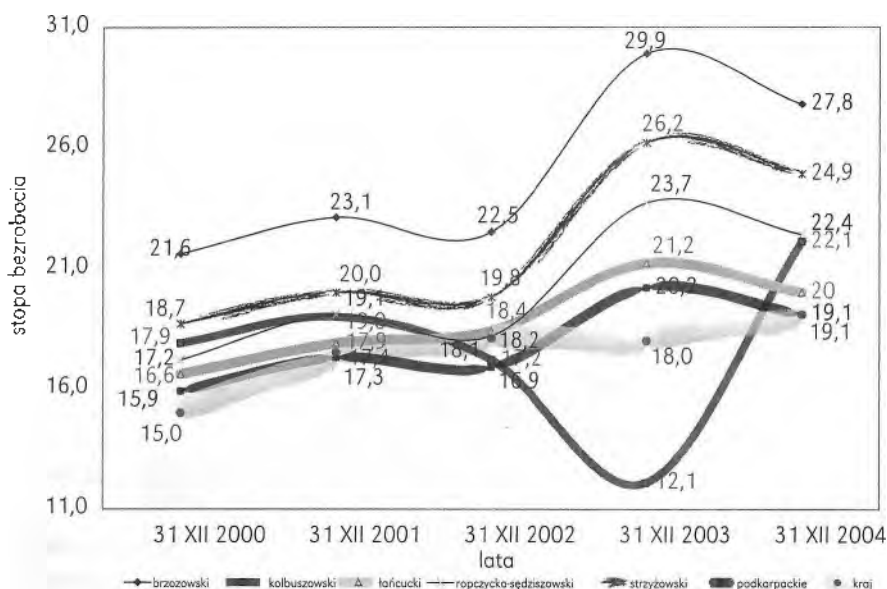
Stopa bezrobocia w analizowanym okresie wzrosła w województwie podkarpackim o 3,2%, z 15,9% w 2000 r. do 19,1% w roku 2001 (tabela 2). W tym samym okresie w Polsce stopa bezrobocia wzrosła o 4,1%, z 15,0% do 19,1% (wykres 2).

Podobnie jak w regionie podkarpackim poziom bezrobocia kształtuje się we wszystkich analizowanych powiatach, z wyjątkiem powiatu kolbuszowskiego, w którym nastąpił wyraźny spadek. Na przestrzeni badanego okresu największy przyrost bezrobocia był w powiecie brzozowskim i strzyżowskim (6,2%), a najmniejszy w powiecie łańcuckim (3,4%).

Tabela 2. Dynamika zmian stopy bezrobocia według powiatów

Rok	Polska	województwo	województwo	kolbuszowski	łańcucki	ropczyko-sędziszowski	strzyżowski
2000	15,0	15,9	21,6	17,9	16,6	17,2	18,7
2001	17,4	17,3	23,1	19,0	17,9	19,1	20,0
2002	18,1	16,9	22,5	17,2	18,4	18,2	19,8
2003	18,0	20,2	29,9	23,1	21,2	23,7	26,2
2004	19,1	19,1	27,8	22,1	20,0	22,4	24,9

Źródło: dane uzyskane w Wojewódzkim Urzędzie Statystycznym.



Wykres 2.

Prawo do zasiłku przysługuje tym bezrobotnym, którzy spełniają warunki określone w ustawie¹, potwierdzające zatrudnienie w wymiarze co najmniej etatu przez okres 365 dni poprzedzających zarejestrowanie, z wynagrodzeniem na poziomie płacy minimalnej. Wzrost liczby bezrobotnych w tej grupie świadczy o lepszej sytuacji na rynku pracy. Jak wynika z wykresu 3, w żadnym z analizowanych powiatów nie zanotowano wzrostu odsetka bezrobotnych z prawem do zasiłku, spełniających wymogi ustawy. Spadkowa tendencja wskazuje, że sytuację na rynku pracy można uznać za stabilną.

Tabela 3. Odsetek bezrobotnych zatrudnionych w stosunku do liczby wyrejestrowanych

Wyszczególnienie \ Rok	2000	2001	2002	2003	2004
Powiat brzozowski	54,5	54,2	56,2	59,0	54,8
Powiat kolbuszowski	45,5	40,1	41,5	46,0	40,9

1) Ustawa o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy z dnia 20 kwietnia 2004 r. (Dz. U. nr 99 poz. 1001).

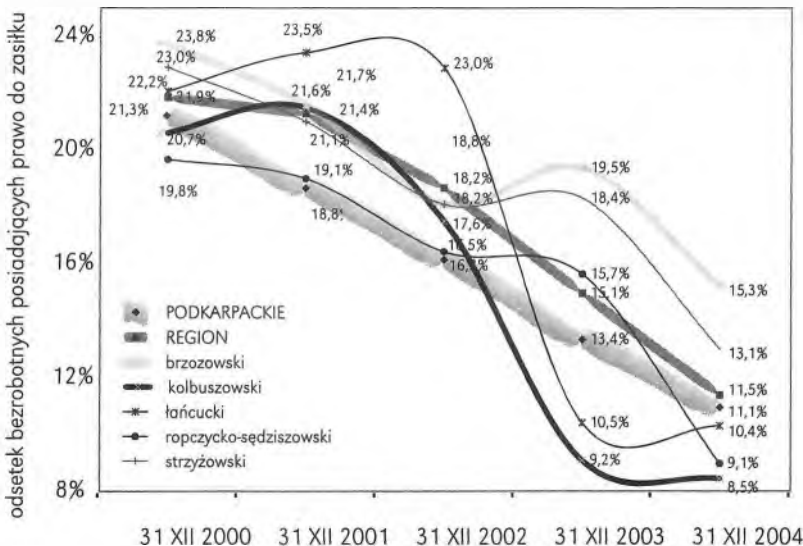
Powiat łańcucki	51,4	51,1	49,2	48,6	46,7
Powiat ropczycko-sędziszowski	52,8	47,1	47,1	48,1	42,0
Powiat strzyżowski	53,9	55,5	5,3	50,1	53,2

Źródło: Powiatowy Urząd Pracy.

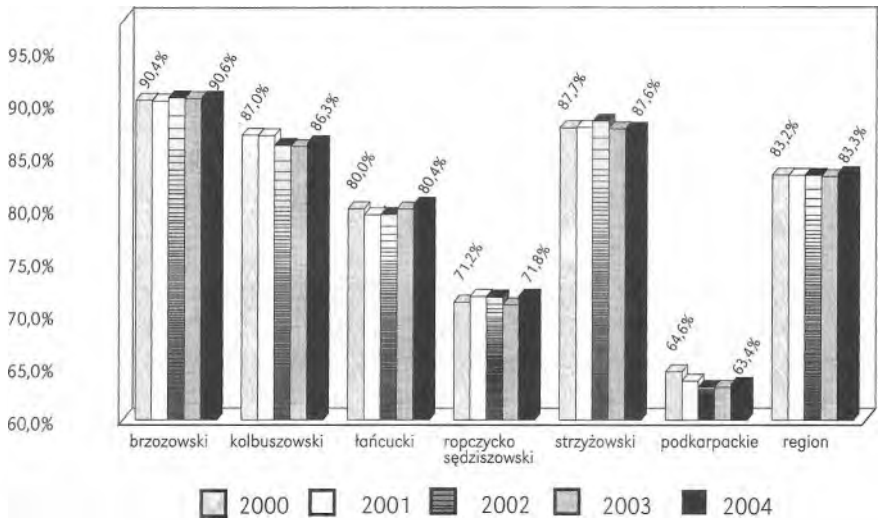
W latach 2000-004 nastąpił spadek wskaźnika bezrobotnych zamieszkujących tereny wiejskie o 1,2%, z 64,6% w 2000 r. do 63,4% w 2004 r. Jednocześnie obserwujemy (wykres 4) dużą różnicę wartości analizowanego wskaźnika pomiędzy bezrobotnymi zamieszkującymi tereny wiejskie w stosunku do średnich wartości wskaźnika dla Podkarpackia.

Zmiany na rynku pracy powodowane są wypadkową sytuacji gospodarczej regionu, kraju, uwarunkowań międzynarodowych a także stopniem możliwości i przedsiębiorczości terenowych struktur samorządowych.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że znacznie korzystniejsza sytuacja w zakresie bezrobocia występuje na obszarach sąsiadujących z dużymi centrami miejsko-przemysłowymi a szczególnie z terenami położonymi w pobliżu Rzeszowa.



Wykres 3.



powiaty, podkarpackie i subregion

Wykres 4.

Summary

The paper constitutes an attempt to analyse the changes which are taking place on the job market in the metropolitan area of Rzeszów. The analysed data regarding the period between 2000 – and 2004 concern the part of the Podkarpackie province which includes the districts of Brzozów, Kolbuszowa , łańcút, Ropczyce and Sędziszów as well as of Strzyżów . The structure of employment in agriculture, industry and services of the analysed area seems to be unfavourable. The process of change should aim at the employment increase in the services sector and at the same time at the employment decrease in agriculture. In the period between 2000 – and 2004 there was a constant rise in the unemployment rate both in the mentioned districts and in the whole province. However, the data for the year 2004 indicate a halt in the increase of the unemployment rate. Inhabitants of rural areas constitute a large percentage of the unemployed. At the same time, the number of people entitled to the unemployment benefit is decreasing. Noticeable is a slight increase in the number of job offers reported to the district job centre. However, there is a decrease in the percentage of people who take up a job having been removed from the register of the unemployed. When analysing the changes of the indexes which describe the situation on the job market in the above-mentioned period one can observe a more advantageous situation in the field of unemployment in the areas which adjoin large urban areas.

MAREK WIŚNIEWSKI

ROZTOCZE WSCHODNIE

- baza turystyczna Rzeszowskiego Obszaru Metropolitalnego

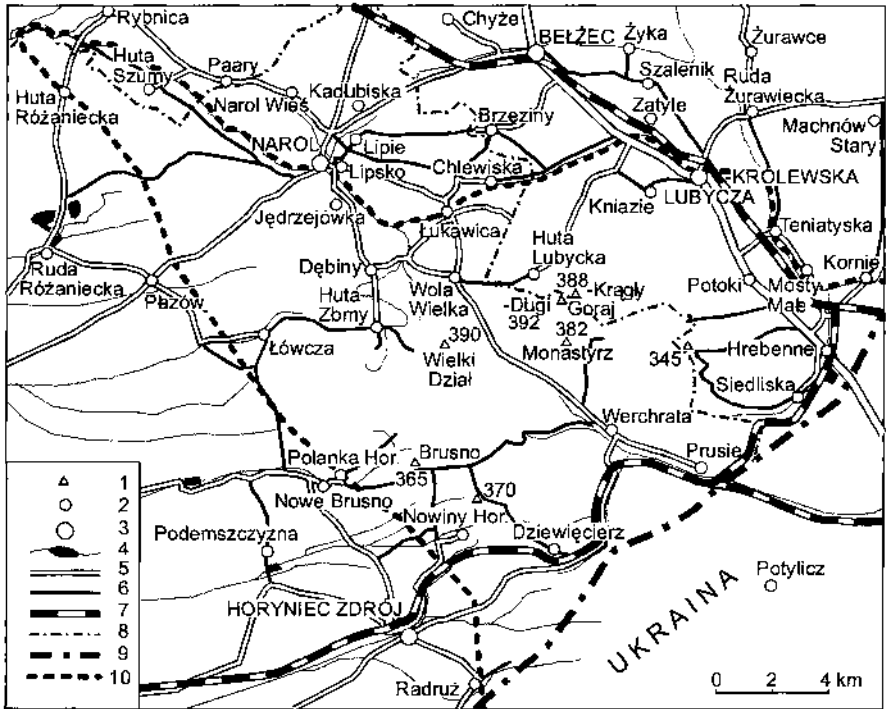
▣ Walory przyrodnicze

Makroregion Roztocze obejmuje wyżynny pas szerokości rzędu 12–32 km, długości około 180 km, otoczony obustronnie obniżeniami, pełniący rolę łącznika między Wyżyną Lubelską na północnym zachodzie i Wyżyną Podolską na południowym wschodzie. Powierzchnia ogólna tego makroregionu wynosi około 3,6 tys. km², przy czym prawie 2,2 tys. km² znajduje się na terytorium Polski. Roztocze ciągnie się lekkim łukiem między okolicami Kraśnika na północnym-zachodzie i rejonem Lwowa na południowym-wschodzie.

▣ Rzeźba terenu

Rzeźba Roztocza Wschodniego charakteryzuje się znaczną rozległością zrównań wierzchwinowych: niższego (wysokości 310–330 m n.p.m.) i wyższego (wysokości 340–360 m n.p.m.). Bardzo charakterystycznym elementem rzeźby Roztocza Wschodniego są ostańce, których największe zgrupowanie

na terytorium Polski (osiem ostańców) znajduje się w regionie Werchraty. Pojedyncze ostańce powstały w wyniku procesów erozyjno-denudacyjnych przyjmując kształt kop lub wzgórz stołowych, spłaszczonych na wysokości 380–390 m n.p.m.



Ryc. 1. Mapa przeglądowa Roztocza Wschodniego

Legenda:

1 – ważniejsze szczyty, 2 – wsie sołectkie, 3 – siedziby gmin, 4 – rzeki, jeziora i stawy, 5, 6 – drogi, 7 – koleje, 8 – granice województw, 9 – granica państwa, 10 – granica Roztocza Wschodniego – polskiej części.

Źródło: P. Wład, M. Wiśniewski, 2004, *Roztocze Wschodnie*, Mielec.

Należą do nich na polskim Roztoczu Wschodnim takie wzniesienia, jak: Krągły Goraj (388,7 m n.p.m.), sąsiedni Długi Goraj (391,5 m n.p.m.) oraz Wielki Dział (390,5 m n.p.m.). Wysmukłe pagóry ostańcowe Krągłego i Dłu-

giego Goraja oraz Wielkiego Działu śmiałość swoich form zawdzięczają kilkumetrowej czapie wapieni rafowych, która przykrywa piaski wapniste z cienkimi przewarstwieniami piaskowców i itów, zaliczanych do serii wapnistej miocenu. Utwory te, osiągające miąższość 50–60 m, leżą na marglach górnokredowych, których strop znajduje się na wysokości 340–350 m n.p.m. Ostańce te zachowały się także dzięki położeniu na dziale wodnym Sanu i Bugu.

■ Wody

Dzięki dużej zasobności wód podziemnych, Rostocze należy pod względem krenologicznym (liczby źródeł), obok Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej i Tatr, do najcenniejszych regionów Polski. Wody podziemne drenowane są przez źródła o bardzo różnej wydajności, wynoszącej przeciętnie 10–30 l/s, a miejscami sięgającej nawet 100 l/s, czyli około stukrotnie więcej niż w Kotlinie Sandomierskiej czy w Karpatach. Np. źródła Raty mają wydajność 50–70 l/s. Ze względu na budowę geologiczną (wapienie, margle), niektóre z wypływów nie docierają do rzeki, lecz giną w podłożu skalnym. Wszystkie duże i średnie źródła na Rostoczcu są szczelinowe lub warstwowo-szczelinowe, a niemal wszystkie mają wyraźne znamiona źródeł typu wywierzykowego. Dzięki nim istnieje duże zasilanie podziemne rzek i mimo długotrwałej zimy, skraca się na nich czas trwania zjawisk lodowych. Dzięki niewielkim wahaniom temperatury wody w pobliżu źródeł trwa całoroczna wegetacja roślin wodnych. Duża zasobność wodna i znaczna wydajność źródeł Rostocza Wschodniego powoduje, że stanowi ono obszar źródłiskowy licznych rzek, należących z jednej strony do dorzecza Bugu (Rata, Sołokija i ich dopływy), a z drugiej strony do dorzecza Sanu (Tanew z Wirową i ich dopływy – Brusienka, Łówczanka oraz Lubówka; Sołotwa i jej dopływy – Glinianiec, Radrużka oraz Świdnica). Oba dorzecza oddziela dział wodny. Dzięki wysokiemu zasilaniu zasobnymi wodami podziemnymi poziomu kredowo-trzeciorzędowego, owe rzeki wykazują małe roczne wahania ilości odprowadzanej wody, a udział wód podziemnych przekracza 75% ogólnej objętości odpływu rzeczny.

■ Obszary przyrody chronionej

Południoworostoczański Park Krajobrazowy obejmuje większość polskiej części Rostocza Wschodniego oraz niewielki, sąsiadujący z nim fragment Kotliny Sandomierskiej. Zajmuje on powierzchnię 20 376 ha, z czego 16 237 ha znajduje

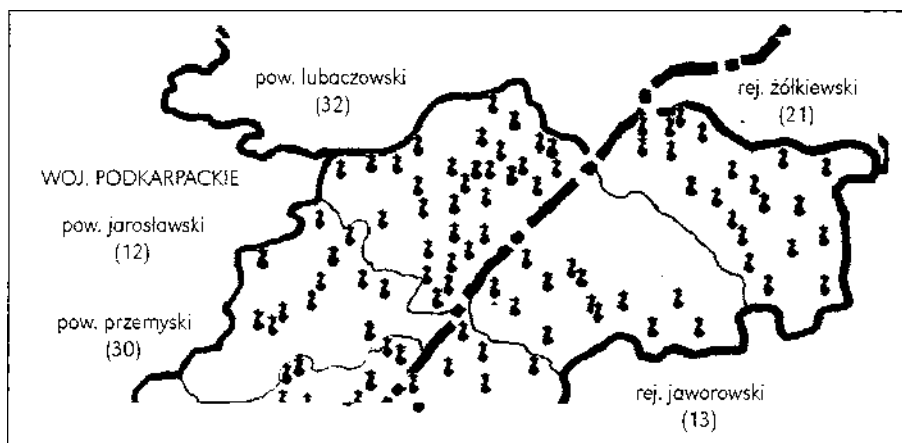
się w województwie podkarpackim (gminy: Horyniec Zdrój i Naroń), a 4139 ha położone jest w województwie lubelskim (gmina Lubicza Królewska – 160 ha). Park nie ma strefy ochronnej, w województwie podkarpackim tworzy ją Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu, utworzony w 1987 roku. Podkarpacka część tego parku powstała w 1989 roku, zaś lubelska w 1991 roku. Przeważający obszar Południoworoztoczańskiego PK porastają lasy, które w części lubelskiej zajmują ponad 79% ogólnej powierzchni, a podkarpackiej 64%.

Na terenie Południoworoztoczańskiego PK utworzono w 1989 roku rezerwat krajobrazowy Sałokija o powierzchni 7,43 ha, około 500 m na północ od stacji kolejowej Dziewięcierz (gmina Horyniec Zdrój). Głównym celem ochrony tego rezerwatu jest zachowanie naturalnego skupiska kilkuset jałowców pospolitych, występujących w zróżnicowanych i osobliwych formach pokroju oraz wyróżniających się imponującymi rozmiarami. Towarzyszy im bogata w gatunki roślinność zielna.

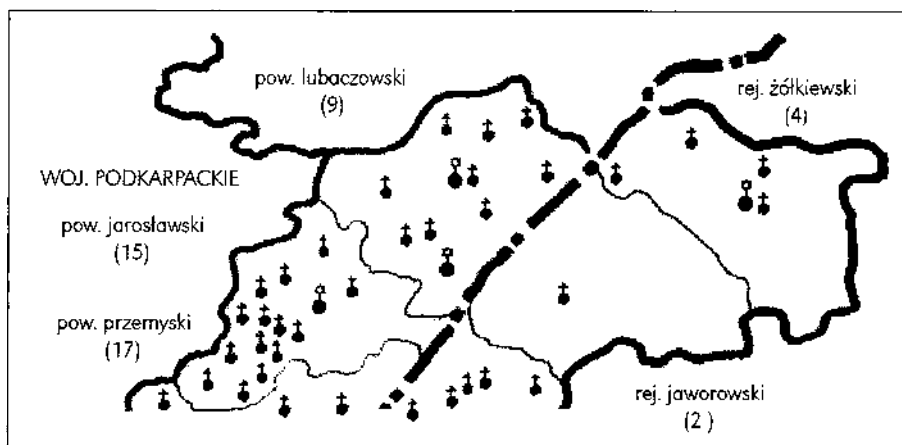
Drugim rezerwatem są Źródła Tanwi koło Huty Starej, gdzie chronione jest ok. 180 ha bagiennych źródeł najpiękniejszej polskiej rzeki Tanwi. Podobny charakter ma mieć projektowany rezerwat przyrody Jałowce Lubyckie, o powierzchni 36,14 ha, położony w oddziale leśnym nr 258 Nadleśnictwa Tomaszów. Również tutaj znajduje się naturalne skupisko jałowca pospolitego, który tworzy różnorodne, okazałe formy krzewiaste. Zbiorowisku jałowca towarzyszą różne gatunki roślinności zielnej, w tym także kserotermiczne. W Siedliskach, w kompleksie leśnym położonym przy granicy państwowej, znajduje się użytek ekologiczny Jalinka o powierzchni 3,8 ha. Obejmuje on naturalne stanowisko grądu z udziałem jodły oraz rzadkich gatunków runa. Można tutaj znaleźć okazy skamieniałych pni drzew mioceniskich.

■ Sakralne obiekty turystyczne – Kościół bizantyjsko-ukraiński

Jednym z najcenniejszych zabytków architektury cerkiewnej w Polsce są świątynie kościoła greckokatolickiego. Jego początek datuje się na 1596 rok, kiedy to zawarta została na synodzie w Brześciu Litewskim unia między Kościołem katolickim i Cerkwią prawosławną na wschodnich rubieżach Rzeczypospolitej. Kościół greckokatolicki (unicki) zwany jest oficjalnie Kościołem Katolickim Obrządku Bizantyjsko-Ukraińskiego (używana jest też nazwa Kościół ukraińsko-katolicki). Zamiast łaciny używa się w nim języka staro-cerkiewno-słowiańskiego. Liczbę jego wiernych szacuje się na około 150 tys. w Polsce, niemal wyłącznie są to Ukraińcy.



Ryc 2a. Zabytkowe obiekty sakralne pogranicza polsko-ukraińskiego
- cerkwie - ☩



Ryc 2b. Zabytkowe obiekty sakralne pogranicza polsko-ukraińskiego
- kościoły - ☩ i synagogi - ✡

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Najcenniejszymi cerkwiami są świątynie w Radrużu i Gorajcu, jeszcze sprzed Unii Brzeskiej, o czterospadawej konstrukcji dachu. Architektura cerkwi greckokatolickich różni się od cerkwi prawosławnych zarówno formą, jak i konstrukcją. Różna jest też ona w zależności od regionów etnograficznych. Wyróżnia się na przykład typ cerkwi łemkowskich, bojkowskich, huculskich.

Cerkwie greckokatolickie w Polsce są z reguły drewniane. Poza miastami, rzadko spotyka się świątynie murowane, wzniesione najczęściej na początku XX wieku. Tradycyjne, drewniane cerkwie greckokatolickie mają budowę trójdzielną: składają się z babińca, nawy i prezbiterium. Obok tych zasadniczych części spotyka się nieraz przybudówki: kruchtę lub zakrystię. Trzy główne korpusy są zazwyczaj wyraźnie od siebie oddzielone i przykryte oddzielnymi kopułami lub dachami. W bryle dominuje centralna nawa – jest ona najszersza i zazwyczaj najwyższa.

Na Rostoczu Wschodnim przeważają cerkwie jednokopułowe. W cerkwiach tych tylko nawa nakryta jest kopułą, natomiast prezbiterium i babiniec posiadają dach dwuspadowy. Przykładem są świątynie w Bełzcu, Łówczy, Prusiu, Radrużu oraz Woli Wielkiej. W Hrebennem zachowała się cerkiew trójkopułowa, w której kopuła nawy wyraźnie dominuje nad pozostałymi. W Nowym Brusnie również znajduje się świątynia o trzech kopułach, jednak w niej nawa jest tylko nieznacznie wyższa od pozostałych części. Niektóre cerkwie Rostocza Wschodniego należą do tak zwanej grupy tomaszowsko-hrubieszowskiej, powstałej w nadgranicznym pasie zaboru austriackiego. Były one pierwotnie manifestacyjnie okazałe, jako sprzeciw wobec likwidacji unii i narzuconemu w sąsiednim zaborze rosyjskim prawosławiu. Dzwonnice przy cerkwiach greckokatolickich stoją oddzielnie i nawet przy budowłach murowanych są najczęściej drewniane. Wyjątek stanowią cerkwie łemkowskie, posiadające dzwonnice nad babińcem.

■ Kamieniarska sztuka ludowa

Trwałym i charakterystycznym dorobkiem kulturowym społeczeństwa zamieszkującego Rostocze Wschodnie są ludowe krzyże i nagrobki wykonane z trzeciorzędowego piaskowca. Jego największym ośrodkiem wydobywania i obróbki było Brusno. Miejscowa tradycja kamieniarska sięga co najmniej XVI wieku i wiąże się z występowaniem w okolicy złóż zarówno miękkiego wapienia, nadającego się do wyrobu nagrobków, jak też twardego piaskowca, używanego między innymi do wyrobu kamieni młyńskich i żarnowych. Rzemieślnicy ci, zwani tu górnikami, wykonywali swój zawód najczęściej dziedzicznie, na przykład w rodzinie Chmielów kamieniarsstwem zajmowano się od 1765 roku do czasów drugiej wojny światowej.

Wyrób artystycznych przedmiotów kultowych, przede wszystkim krzyży i nagrobków, zaczął się przypuszczać już w XVII wieku, choć najbardziej znany był, jak się wydaje, dopiero w XIX stuleciu. Wyrobami kamieniarskimi są krzyże brusnieńskie, spotykane na okolicznych cmentarzach, przypominają dawne krzyże pokutne. Są one stosunkowo niskie i mają wszystkie ramiona

równej długości, czasem rozszerzone w części zewnętrznej, na podobieństwo krzyża maltańskiego. Wykonane są najczęściej z twardego piaskowca.

Wysokie krzyże stawiano zwykle przy drogach oraz dla uczczenia szczególnie ważnych wydarzeń. Warto zwrócić uwagę na krzyże stawiane z okazji zniesienia pańszczyzny w 1848 roku. Według tradycji, pod nimi zakopywano w ziemi metalowe kajdany i koronę cierniową, symbolizującą wyzwolenie z feudalnego ucisku.

W drugiej połowie XIX wieku nagrobki zaczęto wzbogacać płaskorzeźbami i pełnymi rzeźbami, do których wyrobu używano już miękkiego, łatwego w obróbce wapienia. Największy rozkwit bruśnieńskiego kamieniarstwa nagrobnego przypadł na okres od końca XIX wieku do pierwszej wojny światowej. Z tego okresu pochodzą najpiękniejsze dzieła. Kamieniarstwem zajmowali się mieszkańcy Nowego i Starego Brusna oraz obecnej Polanki Horynieckiej.

■ Fortyfikacje linii Mołotowa

Obiektami turystycznymi, które można zaliczyć do cenniejszych na Roztoczu Wschodnim są schrony bojowe z tzw. linii Mołotowa. W wyniku układu Ribbentrop-Mołotow (z 23 sierpnia 1939 r. skorygowanego 28 września 1939 r., jako „układ o przyjaźni i granicach”), dokonano IV rozbioru Polski. Jesienią 1939 roku, bez poważniejszych strat własnych, Armia Czerwona opanowała tzw. Zachodnią Ukrainę. Ustalono granicę między Niemcami a Związkiem Radzieckim. Prowadziła ona na Roztoczu Wschodnim między rzekami Bug a San. Ciągnęła się rzeką Sołokiją, przez miejscowości: Żurawce, Bełzec, Łówcza, Gorajec, Cieszanów i Dachnów. Po ustaleniu niemiecko-radzieckiej linii demarkacyjnej, Armia Czerwona przystąpiła do budowy „linii rejonów umocnionych na nowej granicy”. W ten sposób powstało pasmo warowne zwane linią Mołotowa¹, czyli pas umocnień mający w założeniu bronić granic Związku Radzieckiego przed Niemcami. System fortyfikacji zaprojektował generał lejtnant wojsk inż. Dimitrij Kabryszew². Całością prac fortyfikacyjnych kierowała Rada Techniczna przy Głównym Zarządzie Inżynieryjnym pod przewodnictwem marszałka Borisa Michajłowicza Szaposznikowa.

1) Obecnie niemal wszyscy autorzy prac poświęconych tematyce sowieckich umocnień operują terminem „linia Mołotowa”. Określenie to pierwszy raz pojawiło się w 1988 roku we francuskim wydaniu książki Wiktora Suworowa (Władimir Riezun) *Ladotamacz*. Wkrótce to nazwa przyjęła się w innych językach. Obecnie funkcjonuje w artykułach, o tematyce militarnej (zob. J. Sadański) i w opracowaniach turystycznych.

2) Dymitrij Michajłowicz Kabryszew (1880–1945), gen. lejtnant wojsk inż., wybitny teoretyk wojsk inżynieryjnych, w sierpniu 1941 r. pod Grodnem dostał się do niewoli, przebywał w obozach w: Ostrowi Mazowieckiej, Zamościu, Krakowie, Hannelbergu, Berlinie, Norymberdze, Flossenbürgu, Majdanku, Oświęcimiu, Sachsenhausen, w lutym 1945 r. przewieziono Go do obozu Mauthausen, gdzie po paru dniach został zamordowany.

Plan przewidywał około 10 tysięcy schronów zgrupowanych w 13 rejonach umocnionych RU: telszewski, szawelski, kowieński, olicki, grodzieński, osowiecki, zambrowski, brzeski, kowelski, wodzimiersko-wołyński, strumiłowski, raworuski i przemyski. Rejony umocnione zajmowały szerokość od 80 do 180 km oraz głębokość 30–50 km i składały się z dwóch pasów obrony: głównego z fortyfikacjami typu stałego i z tyłowego pasa obrony typu polowego. Główny pas stanowiły batalionowe węzły obrony o szerokości od 6 do 10 km i głębokości od 5 do 10 km, węzły składały się z 3–5 punktów oporu, każdy punkt dysponował 15, a nawet 20 schronami bojowymi. Ogółem systemem fortyfikacji objęto około 1300 km.

W okresie powojennym żelbetonowe schrony zostały zabezpieczone przez Wojsko Polskie. Do roku 1989 były to obiekty nieznane historykom. Ze względu na ich militarny charakter niemożliwe były publikacje na ten temat. Obecnie powstają liczne opracowania, ukazujące budowę, rozmieszczenie, oraz wyposażenie wspomnianych umocnień. W związku z dużym zainteresowaniem dawnymi fortyfikacjami wyznaczono niebieski szlak po Roztoczu Wschodnim z Hrebennego przez Lubyczę Królewską, Goraje do Huty Lubyckiej, przedłużony latem 2004 r. do Horyńca Zdroju; prowadzi przez Wielki Dział, Stare i Nowe Brusno oraz Podemszczyznę, Puchacze, Świdnicę, zwany szlakiem linii Mołotowa. Szlak wynosi obecnie ponad 50 km.

■ Zagospodarowanie transportowe

Infrastruktura transportu ma zasadniczy wpływ na rozwój turystyczny Roztocza Wschodniego. Położone jest ono na pograniczu etniczno-kulturowym, obejmuje terytorium, które przecinają wielowiekowe szlaki handlowe. One to przyczyniły się do rozwoju licznych miast i osad targowych, takich jak: Bełżec, Lubycza Królewska, Rawa Ruska, Narol, Tomaszów Lubelski czy Cieszanów. Czynnikiem ich rozwoju był transport drogowy i kolejowy.

Obecnie Roztocze Wschodnie stanowi z jednej strony barierę komunikacyjną, a z drugiej bramę łączącą sieć kolejową i drogową południowej i wschodniej Polski oraz zachodniej Ukrainy. Omawiany region przecina szerokim łukiem regionalna linia kolejowa z Muniny do Bełżca i dalej do Rejowca i Zamościa. Pierwszy odcinek tej linii, z Muniny przez Werchratę do Rawy Ruskiej, otwarto w 6 lipca 1884 roku. Trzy lata później powstał odcinek ze Lwowa przez Rawę Ruską do Bełżca.

Na przełomie XIX i XX wieku, gdy w granicach zaboru austriackiego zasadnicza sieć kolejowa została już ukształtowana, na Roztoczu, po rasyjskiej stronie granicy, nie powstały jeszcze żadne inwestycje kolejowe. Dopiero

około 1916 roku, podczas działań wojennych, przedłużono linię z Bełzca do Rejewca, z rozwidleniem do Zamościa i Włodzimierza Wołyńskiego. Po drugiej wojnie światowej granica państwowa między Polską Rzeczypospolitą Ludową i ZSRR przecięła linie kolejowe z Zawady przez Bełzec do Rawy Ruskiej oraz z Rawy Ruskiej przez Werchratę do Muniny.

Ważnymi węzłami kolejowymi po drugiej wojnie światowej stały się Hrebenne i Werchrata. Jako pierwsze wybudowano połączenie z Hrebennego do Uhnowa (otwarte 15 maja 1949 r.), skąd biegła austriacka linia kolejowa do Sokala. W okresie powojennym, aż do 1951 roku, kursowały nią pociągi do stacji kolejowej Sokal Zabuzze (centrum miasta, położone po wschodniej stronie Bugu, włączone było do ZSRR). Po zmianie przebiegu granicy państwowej w 1951 roku Uhnów pozostał w całości po stronie radzieckiej, w związku z czym torowisko tej linii kolejowej zostało rozebrane. Pozostał jedynie nasyp i droga poprowadzona po jego koronie.

Od 1948 roku pociągi pasażerskie kursowały z Jarosławia tylko do Horyńca. W 1951 roku docierały już do Werchraty. Dalej linia kolejowa przecięta była granicą państwową, a węzeł kolejowy w Rawie Ruskiej pozostawał po radzieckiej stronie granicy. Zaistniała więc konieczność wybudowania połączenia sieci kolejowej ówczesnych województw rzeszowskiego i lubelskiego. 22 października 1955 roku otwarto dwunastokilometrowy odcinek linii kolejowej z Werchraty do Hrebennego, którym dziś kursują pociągi z Przeworska do Bełzca i Zamościa.

Ze względu na różną szerokość torów polskich i radzieckich istniejących po polskiej stronie, w latach 1954–1956, wybudowano w Werchracie kolejowy port przeładunkowy. Szeroki tor prowadził z Werchraty do ukrytej w lesie rampy kolejowej w Czerwinkach. Rampa ta miała umożliwić przeładunki towarów między wagonami jadącymi po torach o różnej szerokości. Podobne, nieczynne dziś rampy kolejowe, istnieją w Dziewięcierzu i Horyńcu Zdroju. Latem 2005 roku istniały jedynie cztery pary połączeń Jarosławia z Horyńcem, obsługiwane przez atrakcyjne szynobusy oraz jedna para połączeń dalekobieżnych relacji Wrocław–Zamość. Jak widać, nawet przystanki znajdujące się w obszarze województwa podkarpackiego (Dziewięcierz, Werchrata), nie mają połączeń z większymi miastami regionu. Brak takich połączeń wpływa niekorzystnie na rozwój Rزتocza Wschodniego. Przystanki kolejowe: Horyniec Zdrój, Dziewięcierz, Werchrata, Siedliska Tomaszowskie, Hrebenne, Lubycza Królewska, Bełzec i Susiec stanowią bowiem dogodne miejsca wyjść na wędrowki piesze na Monastyrz, Goraje i Wielki Dział, do Nowego Brusna oraz w inne, również atrakcyjne rejony.

Rزتocze Wschodnie, choć przez przejścia graniczne w Werchracie i Hrebennem łączy sieć kolejową Polski i Ukrainy, stanowi również barierę

dla komunikacji. Na przykład między stacjami kolejowymi Horyniec Zdrój (250 m n.p.m.) i Dziewięcierz (310 m n.p.m.) pociąg musi na odcinku 7 km pokonać różnicę wysokości rzędu 60 m. Nieco mniejsze deniwelacje występują na odcinku między Werchratą i Hrebennem. Utrudnia to zastosowanie tanich w eksploatacji szynobusów.

Roztocze Wschodnie przecinają również główne drogi o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Najważniejsza z nich to droga międzynarodowa E 77 (krajowa nr 17) z Warszawy przez Lublin do przejścia granicznego Hrebennie-Rawa Ruska. Do niej dochodzą drogi wojewódzkie nr 865 (Jarosław - Bełżec), przejmująca część międzynarodowego transportu towarowego z przejścia granicznego Hrebennie w głąb kraju oraz mająca mniejsze znaczenie droga nr 868 (Oleszyce-Lubaczów-Werchrata i Siedliska-Hrebennie), umożliwiającą dojazd w najatrakcyjniejsze turystycznie zakątki polskiej części Roztocza Wschodniego. Niestety, między Siedliskami a Prusiem (wbrew temu, co pokazują niektóre mapy)³, drogi utwardzonej nie ma. Przewiduje się jej budowę. Pozostałe drogi lokalne pozostawiają wiele do życzenia (zła jakość nawierzchni). Większość z nich to ślepe zakończenia prowadzące do miejscowości położonych na uboczu od głównych arterii. Wiele roztoczańskich miejscowości jeszcze dziś nie posiada połączeń komunikacji autobusowej, na przykład: Brzezinki, Chlewiska, Krzywe, Łozy, Moczary, Majdan, Mrzygłody, Niwki Horynieckie, Nowiny Horynieckie, Pizuny, Podlesina, Puchacze, Stara Huta czy Złomy Ruskie.

■ Powiązania transportowe z Rzeszowem

Powiat lubaczowski, będący częścią Roztocza Wschodniego, to najdalej na wschód wysunięta część województwa podkarpackiego, dysponująca wspaniałymi, nieznanymi szerzej walorami turystycznymi. Aby długo i skutecznie chronić czyste środowisko przyrodnicze Roztocza Wschodniego, należy w sposób znaczący ograniczyć przyjazdy samochodów osobowych, jednocześnie zaktywizować publiczne formy transportu tj. kolejowe i drogowe, wykorzystując połączenia autobusowe.

Istniejące od ponad 120 lat połączenia kolejowe między Horyńcem a Rzeszowem oraz Roztoczem i województwem lubelskim, a także Roztoczem i Zachodnią Ukrainą może stanowić podstawę rozwoju gospodarczego roztoczańskiej ziemi, w tym rozwoju turystycznego. Lepsze wykorzystanie istnieje-

3) Droga krajowa nr 868 na odcinku Siedlisko - Prusie zaznaczona jest między innymi na mapach: *Województwo przemyskie - mapa topograficzno-administracyjna, Roztocze od Kraśnika do Lwowa, Atlas samochodowy - Polska*.

jącej infrastruktury kolejowej przez zwiększenie połączeń tańszymi, wygodniejszymi szynobusami z Rzeszowa do Horyńca Zdroju i Bełzca przyczyni się do aktywizacji turystycznej tego rejonu. Wskazaniem do realizacji tego celu byłoby zawiązanie spółki kolejowej, obsługującej wspomniany teren. Obecne władze kolejowe podchodzą do współpracy ze społeczeństwem bardzo konserwatywnie. A przecież przejazdy można uatrakcyjnić podawaną w szynobusach stałą informacją o regionie, mijanych obiektach geograficznych i osiedlach. Już sam przejazd na trasie Rzeszów–Roztocze, szczególnie podczas weekendów, mógłby dostarczyć wiele niezapomnianych wrażeń mieszkańcom Rzeszowa. Sądzić można, że 6-8 par pociągów w ciągu doby w stopniu dostatecznym zapewniłoby poprawną łączność z kresami. Interesującym rozwiązaniem byłyby pociągi czarterowe – możliwość wynajmowania ich, na przykład przez młodzież szkolną.

Niezadowolająca i złej jakości sieć dróg jest poważną przeszkodą w rozwoju turystycznym i gospodarczym regionu. W zasadzie jedyna droga E77 (Gdańsk–Odessa), zwana *Via Intermare*, jest częścią współczesnego korytarza transportowego Polski. Większość wymiany towarowej przypada tu na Ukrainę (ok. 2/3 obrotów), ponadto na Rosję, Turcję i Mołdawię. Zwiększenie tej wymiany może nastąpić po ukończeniu drogi wojewódzkiej nr 867 na odcinku Prusie–Siedliska. Pozwoliłoby to odciążyć przejście graniczne w Korczowej przez drogi wojewódzkie nr 865 i wspomnianą nr 867, co zapewne przyczyni się do rozwoju gospodarczego i turystycznego rejonu. Zaplecze turystyczne, w tym hotelowo-noclegowe Horyńca Zdroju sprawia, że uzdrowisko jest wspaniałą bazą wypadową na Ukrainę. Pozostała infrastruktura drogowa wymaga znaczących nakładów inwestycyjnych.

■ Literatura

1. Bereza T., Chmielowiec P., Grechuta J., 2000, *Linia Mołotowa*, Przemysł.
2. Fedan R., 2001, *Bariery fizyczno-geograficzne i infrastrukturalne w powiązaniach transgranicznych Ukrainy z województwem podkarpackim*, w: *Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania konkurencyjności regionu Podkarpacia*, Jarosław.
3. Fedan R., 2003, *Regionalni faktori aktywizacji transkordonnoji cpiwpraci Polshi ta Ukraini*, IRD NAN Ukraini.
4. Jędrzejczyk I., 2000, *Nowoczesny biznes turystyczny*, Warszawa.

5. Makiela Z., Fedan R., 2003, *Problemi aktywizacji transkordonnogo spiwo-bitnictwa na polsko-ukrainskomu prikordonni*, w: *Socjalno-ekonomiczni doslidzennja w perechidnii period*, Nacjonalna akademiya nauk Ukraini. Institut regionalnych doslidzen, Bipusk 5 (XLIII), Lwiw.
6. Makiela Z., 2003 *Szanse i zagrozenia wspolpracy euroregionalnej na pograniczu Polski (ze szczegolnym uwzględnieniem polskiej części Euro-regionu Karpackiego)*, w: *Problemy transformacji struktur regionalnych i konkurencyjności regionów w procesie integracji europejskiej. Spoleczeństwo, Informatyka, Gospodarka*, A. Klasik, Z. Ziolo (red.), Rzeszów.
7. Mazur J., 1997, *Straty w zakresie architektury cerkiewnej rejonu lubaczowskiego w latach 1939–1944*, w: *Losy cerkwi w Polsce po 1944 roku*, Rzeszów.
8. Wiśniewski M., 2001, *Cerkwie greckokatolickie na Roztoczu Wschodnim*, w: *Uwarunkowania społeczno-ekonomiczne transgranicznych regionów lwowskiego i podkarpackiego*, Jarosław.
9. Wład P., Wiśniewski M., 2004, *Roztocze Wschodnie*, Mielec.

■ Summary

On 6 July, 2005 Rzeszów was assigned to the category of the metropolis by the Government of the Republic of Poland. In the adopted conception of the wide range of the country management the Council of Ministers accepted the metropolitan region of Rzeszów, taking into consideration that the region has got one of the best airport in the country, a large academic centre, a possibility for constructing a motorway, what is more, its geopolitical location and the neighbourhood with Ukraine add to its attractiveness. Granting the metropolitan status is closely connected with obtaining considerable European funds indispensable for a dynamic development of the capital of the region.

The cultural heritage is worth mentioning, too. The region of Eastern Roztocze is situated in the territory which was a trade route in the past, it is the place of multicultural existence, as a result of which there are a lot of sacred and secular objects, numerous civilian and military cemeteries ornamented with marvellous stone folk art, as well as military objects forming the so-called Molotov's line. Local people from villages and towns live in harmony with nature. Tourists and visitors arriving at these places comment on the safety of the above-mentioned region. This territory was known as the land of clashing interests of great political powers as well as of a mutual permeation of cultures, rituals, alphabets and calendars of East and West.

Część trzecia

KRAKOWSKI OBSZAR METROPOLITALNY

SŁAWOMIR GZELL
AGATA WITKOWSKA

NOWOCZESNE MIASTO a infrastruktura techniczna

≡ Wstęp

Definicja miasta nowoczesnego oraz definicja infrastruktury technicznej są ze sobą powiązane. Ta druga, najogólniej mówiąc, określa wszelkie sieci techniczne, umożliwiające funkcjonowanie miasta, wraz z urządzeniami, dzięki którym sieci te działają. Miasto nowoczesne natomiast cechuje się tym, że wspomniane sieci i urządzenia pomagają w utrzymaniu miasta jako motorycznej siły rozwoju cywilizacji, co dokładniej zostanie wyjaśnione w rozdziale następnym.

Rola infrastruktury technicznej miasta jest nie do przecenienia. Jest ona znaczącym elementem w konkurencyjnej walce pomiędzy miastami. Na przykład, w Europie gęstość sieci drogowej i ulicznej jako relacja pomiędzy liczbą kilometrów a liczbą mieszkańców, uważana jest za wskaźnik przynależności do centrum obszaru (przy dużej gęstości) lub peryferii (gdy gęstość jest niewielka). Ale, paradoksalnie, co potwierdzają obserwacje ESPON¹, tam gdzie w Europie gęsta jest sieć drogowo, sieć kolejowa jest relatywnie mniej gęsta.

1) ESPON, czyli Europejska Sieć Obserwacji Rozwoju Przestrzennego, część INTERREG-u finansowana wspólnie przez Komisję Europejską, państwa członkowskie oraz Norwegię i Szwajcarię. Program ESPON, który rozpoczął się w 2002 r. i będzie trwał do 2006 r. obejmuje 29 krajów: 25 państw członkowskich, kraje kandydujące Bułgarię i Rumunię oraz sąsiadujące Norwegię i Szwajcarię. Realizacją projektów w ramach tego programu zajmują się międzynarodowe zespoły badawcze. Polscy partnerzy uczestniczą w czterech z 20 projektów.

Oznacza to, że gęstość sieci kolejowej nie jest dziś, na naszym kontynencie, uważana za potrzebną dla rozwoju obszaru, mimo powszechnej opinii o ekologicznej przewadze transportu szynowego nad drogowym. Konstatacja ta jest to o tyle istotna, że przedmiotem niniejszego opracowania jest kolej w mieście.

Jakie są powody podjęcia tego tematu? Historycznie rzecz biorąc, rozwój miast był związany z przybywaniem coraz to nowych urządzeń infrastrukturalnych i zajmowaniem przez nie coraz większych terenów. Jednakże, co jakiś czas, dzięki rozwojowi technologii, pojawia się możliwość usprawnienia kolejnych elementów infrastruktury technicznej miasta, w tym zmiany gabarytów różnych urządzeń. Urządzenia owe, stając się coraz wydajniejsze, równocześnie maleją, co pozwala na oddawanie miastu terenów, które przedtem zajmowały. Tendencje te pozwalają na włączanie infrastruktury technicznej w proces „rewolucji w użytkowaniu ziemi” w miastach najnowszej generacji, czyli na likwidację „miejskich nieużytków”, do których zaliczamy także tereny poprzemysłowe, opuszczone przez wojsko, itp. W procesie tym ma szansę przodować kolej, jeden z większych użytkowników miejskich terenów, w dodatku terenów w centrach i śródmieściach miast, dzielących je czasami w sposób rujnujący dla przestrzeni miejskiej. Ponieważ ani metro, ani tramwaje, ani nawet miejskie kolejki nadziemne (choćby berliński S-bahn) takiego wpływu na przestrzeń miasta nie mają, wobec tego w opracowaniu tym nie są omawiane.

■ Miasto nowoczesne

Pisząc w 1971 r. tekst *Narodziny miasta nowoczesnego* Krzysztof Pawłowski² wykazał, że w trudnych dla miast warunkach transformacji gospodarczej rewolucji przemysłowej XIX wieku, istniały koncepcje i realizacje urbanistyczne o dużej wartości. Dzięki nim wielkie miasta na obszarze Polski porozbiorowej „miały szansę stać się nowoczesnymi w zbliżonym do dzisiejszego tego słowa znaczeniu”. Pawłowski proponuje tu (z czym można się zgodzić), aby za kryterium zaliczenia miasta do kategorii miast nowoczesnych przyjmować „walory urbanistyczne, rozumiane jako wypadkowa wartości przestrzennych i funkcjonalno-technicznych, dla których nieobojętne są ich relacje z problemami ekonomicznymi i społecznymi”. Prowadzi to do uznania za miasto nowoczesne takiego tworu urbanistycznego, który wykorzystuje do maksimum zdo-

2) K. K. Pawłowski, *Narodziny miasta nowoczesnego*. w: *Sztuka 2 połowy XIX wieku*, Warszawa, 1973.

bycze cywilizacyjne, w rezultacie czego zapewnia „optymalne warunki bytu i rozwoju kulturalnego swych mieszkańców”. To zwrócenie uwagi na zdobycze cywilizacyjne nie jest bez przyczyny: bez rewolucji w dziedzinie transportu, spowodowanej rozwojem kolei i innych środków masowego transportu szynowego, jak tramwaje (a poza Polską metro), nie byłby możliwy szybki wzrost miast ani przeobrażenia ich struktury przestrzennej. Według Pawłowskiego dzięki owej rewolucji, w latach 1865–1900 Warszawa z miasta liczącego 244 tys. mieszkańców zamieniła się w miasto o 700 tys. mieszkańców. Odpowiednio: Lwów – 68 tys. i 150 tys., Kraków – 50 tys. i 85 tys. Równocześnie budowano i rozwijano sieci kanalizacyjne, wodociągowe, gazowe, z czasem elektryczne i telefoniczne.

Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że w niektórych miastach szybki wzrost liczby ludności, przy istnieniu innych niekorzystnych czynników, uniemożliwiał powstawanie miasta odznaczającego się ładem przestrzennym. Zdaniem Pawłowskiego, przypadek taki zaistniał w Łodzi (największy na ziemiach polskich wzrost z 33 tys. w 1865 r. do 314 tys. w 1990 r.). Inne niekorzystne sytuacje wynikały z ograniczenia terytorialnego miast, szczególnie przez wielkoprzestrzenne systemy fortyfikacyjne, opasujące miasta pierścieniami. Jak była to w życiu miast europejskich sprawa istotna, świadczy przypadek Barcelony, która dopiero po zdjęciu z niej statusu twierdzy mogła stać się pierwszym w Europie miastem prawdziwie nowoczesnym – ile ten proces przemiany zawdzięcza geniuszowi Ildefonsa Cerdy, to rzecz inna, ale zapewne równie istotna. Trudno bowiem uważać, że dokonywał się istotny postęp tam (chodzi o miasto europejskie), gdzie wpływ czynników technicznych, ekonomicznych, społecznych i politycznych itd., praktycznie ich nowy układ, przeważał nad czynnikiem kompozycyjnym. Tak było w pierwszej połowie XIX wieku, w czasach pojawiania się nowoczesnego miasta w znaczeniu, jakie nadaje temu pojęciu K. Pawłowski.

Jego rozważania potwierdza Józef Lepiarczyk, według którego ówczesny wzrost miast następował w okresie kryzysu myśli urbanistycznej³. Nie istniała już szkoła francuskiego klasycyzmu, traciła znaczenie urbanistyka angielska, zanikały romantyczne założenia urbanistyczne. Narastała gorączkowa spekulacja terenami, w której najważniejsze było ścisłe respektowanie granic działki i schematyczna parcelacja. Kompozycja przestrzenna ograniczała się do geometryzacji układów i obrzeżnej zabudowy ulic-korytarzy. Radykalnie zagęszczano historyczne obszary miast i pospiesznie zabudowywano nowe tereny. Tracono poczucie skali i sylwety miasta. „Schematyzm i formalizm

3) J. Lepiarczyk, 1973, *Z problematyki kompozycji urbanistycznej 2 poł. XIX wieku*, w: *Sztuka 2 połowy XIX wieku*, Warszawa.

w planowaniu sieci ulic i zabudowy bloków miejskich, powierzchowna dekoracyjność fasad, nieliczenie się z istniejącym i projektowanym otoczeniem architektonicznym – oto niektóre ważniejsze cechy praktyki urbanistycznej i budowlanej ówczesnych władz administracyjnych”, pisze Lepiarczyk w cytowanym dziele.

Na tym tle wyróżniały się te miasta, w których podjęto próbę wprowadzenia nowych wielkich zespołów urbanistycznych. Najwartościowsze, w skali kontynentu, to haussmannowska przebudowa Paryża za Napoleona III, budowa Ringu w Wiedniu na terenach pofortecznych i budowa wspomnianej już nowej Barcelony. Każdy z tych przykładów miał swoich naśladowców, dzięki czemu odwracać się zaczął kryzys w urbanistyce. Zatem w wiek XX wielkie, nowoczesne miasto wchodziło wyposażone w opracowania Ebeneza Howarda o mieście - ogrodzie, Camillo Sittego o mieście-dziele sztuki, Tony Garniera o mieście funkcjonalnym, Arturo Sorii o mieście pasmowym, Patricka Geddesa o mieście w regionie. W Stanach Zjednoczonych tryumfy świecił *City Beautiful Movement* z Danielem H. Burnhamem jako główną postacią.

Analiza tych zjawisk, prowadzona wraz z analizą dzisiejszego stanu miast, pozwala na, być może, dość zaskakujące stwierdzenie: opis gwałtownie rosnącego miasta z wieku XIX, można prawie bez zmian zastosować do miasta o sto czy sto pięćdziesiąt lat starszego, czyli do naszych miast dzisiejszych. Wystarczy choćby spojrzenie na Warszawę po roku 1990.

Do roku tego Warszawa istniała w zasadzie w trzech postaciach:

- zespołu prefabrykowanych osiedli budowanych w karykaturalnej, amorficznej postaci, rozlewających się na okoliczne pola, powodujących kłopoty z poruszaniem się po mieście, z budową rozciągniętej infrastruktury technicznej i z zaopatrzeniem mieszkańców,
- niszczącego śródmieścia,
- Starego Miasta, odbudowanego w początkach lat 50. XX w., i akceptowanego przez pracowników Biura Odbudowy Stolicy z takimi nazwiskami jak Jan Zachwatowicz, Piotr Biegański, Wacław Ostrowski, akceptowanego przez Edmunda Goldzamtę, bo bliskie było hasła o architekturze „narodowej w formie i socjalistycznej w treści”, a w końcu przez Charlesa Jencksa, lokującego je wśród protoplastów postmodernizmu, w nurcie *straight revivalism*.

W roku 1989 nastał się kapitalizm. Zaraz na początku zanegowano potrzebę robienia wszelkich planów, w tym zagospodarowania przestrzennego, uznając je za narzędzie opresji. Twierdzono, że to, czego prawo *explicite* nie zabrania, jest dozwolone. Nic dziwnego, że w sytuacji transformacji, a więc osłabienia władzy miejskiej, hasła te zaowocowały powstaniem wokół

Warszawy setek budynków stawianych bez planu i pozwoleń na budowę. Równocześnie planiści rozpoczęli wyścig „unowocześniania” planów. W przestrzeni towarzyszyło temu stawianie obiektów służących funkcjom nieznanym w mieście socjalistycznym, w tym tandetnych, wielkich centrów handlowych na obrzeżach miasta.

W obliczu zmian społecznych i gospodarczych przystąpiono do wykonania projektu nowego planu dla Warszawy, który uchwalony został w 1992 roku jako Miejscowy plan ogólny zagospodarowania m. st. Warszawy. Funkcjonalno-strefowy plan nie określał przeznaczeń poszczególnych terenów. Jedną z głównych jego funkcji była ochrona wartości ekologicznych, przyrodniczych i kulturowych. Drugą była koordynacja, prowadzona na poziomie zadań ogólnomiejskich i stołecznych. Plan był bardzo elastyczny, zwłaszcza w możliwościach prowadzenia gospodarki przestrzennej przez władze samorządowe Warszawy. Uwzględniając wiele aspektów, w planie nie wspomniano o aktywności miasta w jego realizacji również przy użyciu narzędzi znanych kompozycji urbanistycznej. Pozostano jedynie przy zapisach ustalających sprawowanie nadzoru przez konserwatorów zabytków i przyrody, polegającego na obowiązku uzgadniania z nimi lokalizacji inwestycji na wskazanych obszarach. Zapisy te odziedziczył *Plan zagospodarowania m.st. Warszawy z określeniem ustaleń wiążących gminy warszawskie przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego*, który w myśl ustawy warszawskiej z 2002 r. stał się *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta*.

W rezultacie wszędzie widoczne są braki w czystości kompozycyjnej wewnątrz ulicznych i placowych, zanik układów placowych, w tym na przykład związków przestrzennych między siedmioma historycznymi placami śródmiejskimi, a przy tym brak nowych wnętrz, które mogłyby rozwinąć ten układ. Brak nowych osi kompozycyjnych (ulice takie jak aleja KEN na Ursynowie nie mogą ich zastąpić, choć spełniają zbliżoną funkcję) czy temu podobnych założeń, również w strefie pośredniej, które mogłyby być elementami identyfikacji przestrzennej. Nie są wykorzystane także możliwości kształtowania panoram miasta. Nie ma świadomych decyzji co robić z „nieużytkami miejskimi”, czyli terenami już niesłużącymi wojsku, przemysłowi, kolei, czego rezultatem jest brak polityki miasta w tym zakresie i przypadkowość działań użytkowników.

Przeprowadzona analiza pozwala jednakże na stwierdzenia optymistyczne – tak jak na początku wieku XX rozwój nowej urbanistyki dopomógł wielu miastom wydobyć się z kryzysu, tak i obecnie pojawiają się trendy, porządku-

jące pojęcia, procesy i działania⁴. Tak jak kiedyś, wielką rolę w kształtowaniu miast przypisuje się miejskiej infrastrukturze⁵. Z pośród wielu jej elementów warto rozpatrzyć ten, który sprawia największe problemy, mianowicie komunikację szynową w mieście, a zwłaszcza kolej⁶.

■ Kolej w mieście nowoczesnym

Dość wcześnie okazało się, że sytuacja ekonomiczna miast zależy od powiązania ich z systemem komunikacji zewnętrznej, zwłaszcza z przebiegiem linii kolejowych. We wspomnianej powyżej Barcelonie, wielkie diagonale uliczne, przecinające na ukoś szachownicę ulic lokalnych, przeznaczone były głównie dla kolejek dojazdowych i dwóch wielkich linii kolejowych, prowadzących do Madrytu i do granicy francuskiej. Było to zgodne z teorią opracowaną przez Cerdę i zamienianą w realny świat w Barcelonie, według której jednym z głównych elementów tworzących nowoczesne miasto jest RUCH, mobilność mieszkańców i dóbr. Jedynie w okresie futuryzmu mocniej artykułowano takie potrzeby miasta; być może jeszcze Le Corbusier tworzył na podobnych zasadach swoje „miasto współczesne”.

Obecność kolei w mieście dostarcza wielu tematów do rozważań. Do bardzo interesujących należy problem architektury stacji kolejowych, ale w tym przypadku ważniejsza jest analiza związków pomiędzy koleją a miastem. Stacje czołowe lub „przy szlaku”, ulica do dworca jako element krystalizujący plan miasta, odmiennosc znaczenia stacji w mieście wielkim, średnim i małym, synergiczny wzrost ruchu miejskiego wokół stacji kolejowych, podział miasta na fragmenty przez linie kolejowe, to są zagadnienia istotne w urbanistyce.

Przez lata tereny kolejowe oraz dworce w miastach powiększały się. Gdy w 1893 r. budowano w Chicago obiekty wystawy światowej, jednym z największych był czołowy dworzec kolejowy – oznaka nowoczesności założenia. Dworce londyńskie, berlińskie czy paryskie to kolejne przykłady. Można tu wspomnieć o dworcu de l'Est w Paryżu, dla którego w latach 1877–1931 zajęto, krok po kroku, całą przestrzeń pomiędzy Rue d'Alsace i Rue du Faubourg Saint Martin. Jeszcze w 1975 roku na dworcu Montparnasse wzniesiono

4) S. Gzell, 2002, *Nowe Planowanie – integracja kwestii projektowych, ekonomicznych, środowiskowych i społecznych w nowej filozofii planowania rozwoju miast*, w: *System zarządzania przestrzenią miasta*, (red.) P. Lorens, Gdańsk.

5) S. Gzell, M. Stoll, 1999, *Berlin and Warsaw: Ready or not to be the Ends of a Trajectory?*, w: *The Changing Map of Europe. The Trajectory Berlin-Poznań-Warsaw*, (red.) R. Domański, Rewasz, Warsaw.

6) P. Ventura, 2004, *Citta e stazione ferroviaria*, Firenze.

ogromną wieżę, ale nie wiązało się to już z powiększaniem dworca czy stacji. Był to początek odzyskiwania terenów kolejowych dla miasta.

Proces ten widoczny jest na całym świecie. Jest to także szansa dla dworców kolejowych, opuszczanych i niszczących wraz z likwidacją połączeń kolejowych. Union Station w Waszyngtonie, projektu Daniela H. Burnhama, mimo że nadal pełni rolę dworca, to tak naprawdę zamieniona jest na śródmiejski mall handlowy. Podobnie Shibuya w Tokio, Charing Cross w Londynie, Dworzec Wileński w Warszawie. Dworzec Orsay w Paryżu, wybudowany w latach 1898–1900 przez Victora Laloux, zamieniono w 1987 r. na muzeum (projekt przebudowy ACT Agency). Tak samo postąpiono z dworcem Hamburskim w Berlinie. Późnoklasycystyczny budynek Friedricha Neuhaus z 1847 r. na potrzeby Hamburger Bahnhof Museum für Gegenwart adaptował w 1996 r. Josef Paul Kleihues. Nad pomysłem przebudowy na muzeum sztuki dworca krakowskiego – również z roku 1847, jak wspomniany dworzec berliński – trwa dyskusja.

Przebudowy samych dworców to oczywiście nie wszystko. Istnieją projekty przekrywania zielonymi niby-wzgórzami całości torów i stacji wchodzących do miasta, budowy nad nimi placów miejskich, zamiany na inne miejskie funkcje. Wystarczy przywołać przykład Warszawy. Od lat przekryta jest linia średnicowa i mówi się o dalszej budowie nad nią w rejonie dawnego Dworca Głównego. Galeria handlowa Arkadia powstała na terenach stacji Warszawa Gdańska (odrębną sprawą jest brak sensu tej lokalizacji z punktu widzenia realizacji planu miasta). O Dworcu Wileńskim była już mowa. W kolejce czekają tereny stacji Warszawa Wschodnia, stacja rozrządowa w Odolanach, i może stacja na Grochowie. Jeszcze dalej poszli berlińczycy. Wraz z przebudową dworców, przebudowuje się tam cały układ kolejowy w mieście, dodając nowy Lehrter Bahnhof, łączący w sobie funkcje dworca, zespołu biurowego i galerii handlowej. Wydaje się jednak, że wszystko co obecnie buduje się w Europie przebiega budowany w Hong Kongu, w Kowloon, „transport super city”, projektu Terry Farrell. Jest to wielopoziomowe, gigantyczne centrum komunikacyjne, przy którym centrum na placu Poczdamskim w Berlinie wydaje się niewielką realizacją. Dane z Kowloon: 1,7 miliona metrów kwadratowych, 13,5 hektara, intensywność 12,4.

■ Kolej w Polsce – spojrzenie makro

Rozwiązań o takiej intensywności w Polsce nie będzie. Warto jednak, w skali makro, przyjrzeć się planom dotyczącym kolei w Polsce, zanim zaczniemy odnosić się do rozmaitych propozycji związanych z terenami stacji i dworców.

W przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 29 stycznia 2002r. programie *Infrastruktura – klucz do rozwoju*, będącym częścią strategii gospodarczej *Przedsiębiorczość – Rozwój – Praca*, czytamy: „Stan infrastruktury jest jednym z najważniejszych kryteriów poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego i istotnym czynnikiem wpływającym na tempo wzrostu dochodu narodowego”. Dalej stwierdza się, że stan infrastruktury (do której zaliczono budownictwo mieszkaniowe, infrastrukturę transportową i telekomunikacyjną) w bezpośredni sposób wpływa na jakość życia ludności. Niestety, powiadają autorzy programu, „infrastruktura jest jedną z tych dziedzin, gdzie zaniedbania są szczególnie widoczne”. Stąd potrzebny jest „nowy początek – przełamanie dominującej dotąd niemocy”.

Z listą elementów infrastruktury, wymagających ulepszenia, generalnie rzecz biorąc, można się zgodzić. Zdynamizowanie budownictwa, w szczególności mieszkaniowego, i tworzenie warunków do kształtowania się społeczeństwa informacyjnego to cele słusznie wybrane. Jednakże już w przypadku infrastruktury transportowej, gdzie program skupia się wyłącznie na budowie dróg i autostrad a pomija proekologiczne systemy szynowe, potrzebna jest dyskusja.

Dwa lata później (29 października 2004 r.) Ministerstwo Infrastruktury zorganizowało konferencję na temat polityki transportowej państwa na lata 2005–2020 i narodowej strategii rozwoju transportu na lata 2007–2013. Założeniem obu dokumentów, które miały być, jak należy rozumieć teksty opublikowane przez organizatorów spotkania, elementami *Narodowego planu rozwoju na lata 2007–2013*, było wpisanie ich w postanowienia unijnej strategii lizbońskiej. Pomińmy tu losy tej strategii, o której od początku roku 2005 wiemy, że w skali kontynentu załamuje się, i przejdźmy do polskich dokumentów. Wynika z nich, że wzrost mobilności osób i przewozy towarowe, są przejmowane przez transport drogowy, co skutkuje spadkiem udziału kolei w przewozach. Oznacza to oddanie rynku transportowi drogowemu, a tu obserwuje się spadek udziału transportu zbiorowego w transporcie, zwłaszcza lokalnym. Rodzi to problemy takie jak:

- zatłoczenie dróg, zwłaszcza na obszarach dużych aglomeracji,
- wzrost negatywnego oddziaływania transportu na środowisko naturalne i zbudowane przez człowieka,
- wzrost zagrożeń zdrowotnych,
- szybsze pogarszanie się stanu dróg niż przyrost możliwości ich reperacji,
- a wszystko to przy niskiej produktywności i małej konkurencyjności kolei.

Odwroćenie tych trendów wiążano z wypełnieniem misji, formułowanej w sposób następujący: przyjazny człowiekowi, zrównoważony system transportowy, bezpieczny, oszczędny w zużyciu energii, nie zanieczyszczający powietrza, wody i ładu, zbudowany i eksploatowany na liberalnych, wolnorynkowych, wolnokonkurencyjnych i komercyjnych zasadach. O szczegółach misji, w tym o zamianie haseł ogólnych na zadania operacyjne nic nie wiemy.

W lutym 2005 r. przygotowana została *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju* (autorstwa grupy roboczej pod kierunkiem prof. Grzegorza Gorzelaka). W rozdziale *Infrastruktura, dostępność i funkcjonalna integralność polskiej przestrzeni*, opisującym stan istniejący, możemy przeczytać, że „w porównaniu z krajami europejskimi o podobnej strukturze przestrzennej Polska należy do krajów posiadających gęstą sieć kolei i stosunkowo gęstą sieć dróg publicznych. Problemem jest natomiast jakość infrastruktury technicznej i zaległości w remontach. Na zły stan systemu transportowego wpływa przestarzały tabor, niska jakość usług oraz wciąż mało efektywna organizacja i zarządzanie”.

Tak niska jakość infrastruktury technicznej obniża racjonalność funkcjonalną polskiej przestrzeni. Zwiększa peryferyjność Polski w przestrzeni europejskiej. Poziom rozwoju infrastruktury transportowej i komunikacyjnej to też wyznacznik wewnętrznej spójności przestrzeni kraju. Składają się na nią sieci powiązań węzłów układu makroregionalnego, powiązania wewnątrz regionalne i lokalne. Pod tym względem sytuacja w Polsce jest niekorzystna. W powiązaniach międzyregionalnych dominuje układ „gwiazdzysty”, w którym Warszawa jest węzłem skupiającym najważniejsze połączenia, szczególnie te względnie wysokiej jakości. Bezpośrednie połączenia między najważniejszymi ośrodkami sieci osadniczej Polski są słabo rozwinięte, a ich stan jakościowy jest niezadowolający (30% dróg krajowych wymaga niezwłocznego remontu, dalszych 30% kwalifikuje się do remontu w najbliższych latach; około 35% linii kolejowych jest w stanie kwalifikującym się do wymiany, a na ponad 9 tysiącach km linii, co stanowi niemal połowę długości sieci kolejowej, dopuszczalna prędkość nie przekracza 60 km/godz.). Sytuacja ta jest szczególnie dramatyczna na tle rozwijających się w Europie Zachodniej sieci szybkich kolei (TGV).

Poszczególne układy regionalne są słabo powiązane wewnątrznie. Czas dojazdu do centralnego miasta regionu jest zbyt długi (jak na dojazdy do pracy) a delokalizacja działalności gospodarczej z miasta centralnego do obszarów poza metropolitalnych nieopłacalna.

Taki stan rzeczy, petryfikując niekorzystną sytuację na lokalnych rynkach pracy, nie sprzyja funkcjonalnej integracji polskiej przestrzeni, a tym samym rozwojowi kraju. Nic dziwnego, że zakłada się, iż zmianie ulegnie znaczenie,

jakie przypisuje się nakładom na infrastrukturę w procesie rozwoju regionów, z tym, że infrastruktura musi być częścią całościowej strategii zmierzającej do mobilizacji czynników rozwoju w biednych regionach (konkurencyjność, wspieranie eksportu i inwestycje w kapitał ludzki, wspieranie przedsiębiorczości, rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw i ich innowacyjności). Bez tej strategii procesy polaryzacji będą się pogłębiały. Zlikwidować ich nie można, ponieważ są zjawiskiem samoistnym. Można je łagodzić przez wspieranie m.in. takich kanałów rozprzestrzeniania rozwoju, jak poprawa drogowych i kolejowych połączeń komunikacyjnych między obszarami metropolitalnymi a ich zapleczem regionalnym, szczególnie z miastami o znaczeniu regionalnym. Czas dojazdu do miasta metropolitalnego nie przekraczający 1 godz. umożliwi korzystanie z rynku pracy wielkiego miasta przy jednoczesnym pozostawaniu w dawnym miejscu zamieszkania.

Warunkiem odegrania przez kolej kluczowej roli w osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju transportu jest radykalna poprawa jakości oferowanych usług, przy równoczesnym wzroście efektywności/produktywności. W szczególności wymaga to modernizacji i rozwoju infrastruktury i taboru oraz poprawy zarządzania systemem.

W odniesieniu do infrastruktury kolejowej aktualne plany przewidują zahamowanie degradacji i stopniową poprawę jej stanu. Konieczne stało się znalezienie racjonalnego kompromisu pomiędzy realizacją dużych projektów modernizacyjnych w głównych korytarzach transportowych, wspieranych przez państwo inwestycjami z wykorzystaniem środków spójności UE, a inwestycjami o charakterze odtworzeniowym, które umożliwiają likwidację ograniczeń prędkości i przywrócenie normalnych prędkości eksploatacyjnych w skali całej sieci.

W pierwszej kolejności przewiduje się usprawnienia powiązań kolejowych pomiędzy stolicami województw i innymi głównymi miastami Polski z dostosowaniem wybranych linii kolejowych do prędkości 160–200 km/h. Analizowana jest także celowość i opłacalność dostosowania Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości – 250 km/h. Przewiduje się również podniesienie atrakcyjności i konkurencyjności kolei w przewozach o charakterze regionalnymi i aglomeracyjnym.

Konieczność przeznaczenia ogromnych środków na przywrócenie wysokiej jakości i efektywności infrastruktury kolejowej powoduje, że w najbliższych latach nie przewiduje się planowanej wcześniej budowy linii lub sieci linii wielkich prędkości (rzędu 300–350 km/h). Niepewność co do prognoz zapotrzebowania na takie linie (zwłaszcza przy rosnącej konkurencyjności transportu lotniczego) powoduje, że konieczne będą głębsze badania rynku, aby określić celowość budowy takich linii w dalszej perspektywie.

Narodowy Plan Rozwoju przewiduje do roku 2013:

- przebudowę kolejowej transeuropejskiej sieci transportowej, w tym przystosowanie do prędkości 200 km/godz. dla pociągów pasażerskich odcinków następujących linii kolejowych: E20 (Kunowice–Warszawa–Terespol) – zakończenie przebudowy na całej długości, E65 (Warszawa–Zebrzydowice) – przebudowa na całej długości, E75 (Rail Baltica) – odcinek Warszawa–Białystok, E59 – odcinek Szczecin–Poznań, E30 (Legnica–Wrocław–Katowice–Kraków–Rzeszów) – przebudowa odcinków o największym natężeniu ruchu,
- likwidację wąskich gardel na liniach kolejowych o dużych potokach przewozowych oraz inwestycje odtworzeniowe i modernizacyjne w infrastrukturze kolejowej,
- zmniejszenie długości eksploatowanych linii kolejowych z 19,4 do 16,5 tys. km.

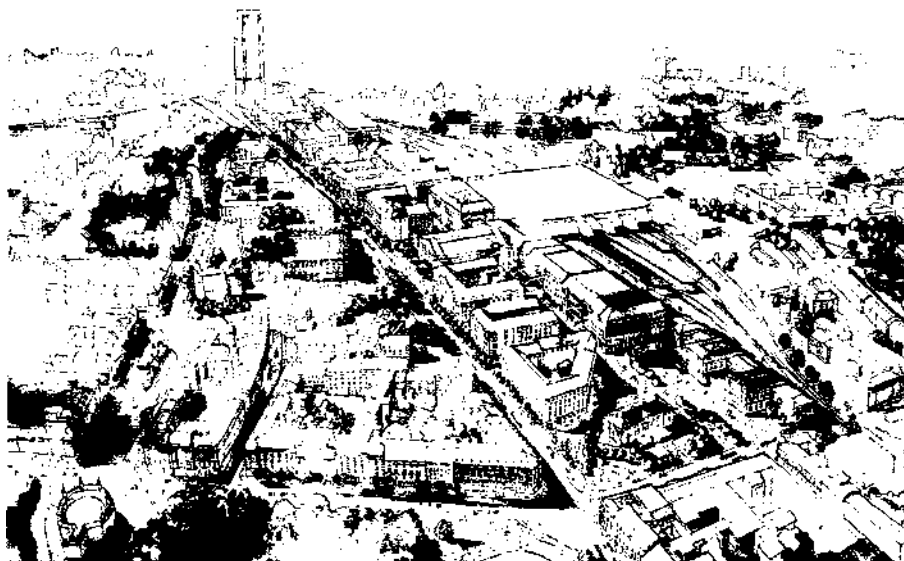
Wydaje się, że to ostatnie założenie jest przesądzające o konieczności przekazania znacznych terenów kolejowych na inne cele w wielu miastach.

■ Nowoczesny Kraków

Plan nowoczesnej Barcelony powstał na przełomie lat 50. i 60. XIX w., gdyż wtedy właśnie miasto przestało pełnić funkcję forticy. W miastach na ziemiach polskich możliwości takie pojawiły się o wiele później. Przypomnijmy, że cytadela warszawska powstała około roku 1830, a więc prawie w tym samym czasie, gdy demontowano fortyfikacje barcelońskie. Podobnie było w Krakowie, gdzie likwidacja obwodów obronnych datuje się na koniec pierwszej dekady lat XX wieku. Dopiero wtedy (jak pół wieku wcześniej w Barcelonie), korzystając z przyłączenia do miasta sąsiednich gmin, rozpisano konkurs na plan Wielkiego Krakowa. Według Jacka Purchli⁷ wyniki tego konkursu potwierdziły supremację Krakowa w nowoczesnej urbanistyce na ziemiach polskich. Nie chodzi tu tylko o umiejętną adaptację elementów niemieckiej szkoły funkcjonalizmu, motywów geometrycznych planów francuskich, ech doktryny Sittego i miasta-ogrodu Howarda, ale przede wszystkim umiejętne zachowanie unikalnego charakteru miasta⁸. Warto tu zwrócić uwagę na szczególny detal planu, interesujący z naszego punktu widzenia: likwidując wał forteczny w zachodniej części miasta, autorzy pracy nagrodzonej skasowali obwodową linię kolejową,

7) J. Purchla, 1999, *Cracow and its Architecture at the Turn of the Century*, w: *Art Around 1900 in Central Europe*, Cracow.

8) K. K. Powiowski, 1969, *Początki polskiej myśli urbanistycznej*, w: *Sztuka około 1900*, Warszawa.



Ryc. 1. KCK ECE - projekt realizowany od 2004 r.

zbudowaną w latach 1887–1888, stanowiącą znaczną przeszkodę w rozwoju miasta (co nie oznacza, że linię tę od razu faktycznie zlikwidowano).

Oczekiwania związane z konkursem były wielkie. W 1911 r. pisał Klemens Bąkowski: „Wyzyskanie nabytych na krańcach miasta obszarów możliwym będzie dopiero z ulepszeniem komunikacji. Chcąc więc uzyskać gwarancje rozszerzenia sieci kolei elektrycznej i wydłużenie jej ku krańcom miasta, zawarło miasto w roku 1910 układ ze Spółką tramwajową o nową emisję akcji na zwiększenie kapitału zakładowego Spółki w celu budowy nowych linii”⁹.

Grunty rolnicze, poddane parcelacji, miały być zabudowywane po zaprowadzeniu porządku, a pod nazwą tą rozumiano, wyprzedzające wytyczenie nowych ulic i ich wybrukowanie, zbudowanie kanalizacji, oświetlenia i wodociągów.

Bąkowski miał prawo liczyć na postęp techniczny w unowocześnianiu miasta. Zauważył, że „stały wzrost ludności (...) zszedł się (...) z niebywałym dawniej nagłym postępem technicznym, wynalazkami, ulepszeniami, z ułatwionymi komunikacjami, przynoszącymi rychło wpływy zamiejscowe i konkurencją w handlu i przemyśle. Siła motorowa gazu i prądu elektrycznego wprowadziły motorowe maszyny nawet do mniejszych pracowni, oraz sztuczną wentylacją ułatwiającą pobyt nawet wielkiej liczby osób w lokalach zbiorowych. Ten postęp techniczny wprowadził masowo produkty maszynowe

9) K. Bąkowski, 1911, *Dzieje Krakowa*, Kraków.

i do budowy (...) Głębszy, niż by się zdawało wpływ wywarło na stosunki życiowe zaprowadzenie intezywnego oświetlenia i wodociągów. Gęste oświetlenie ulic wzmogło wieczorną frekwencją (...) Wodociągi znowu nie tylko przyczyniły się do higieny i czystości, ale spowodowały przewrót w systemie budowy domów (...) nabycie gazowni, w końcu założenie elektrowni miejskiej przyniosło miastu poważne dochody”.

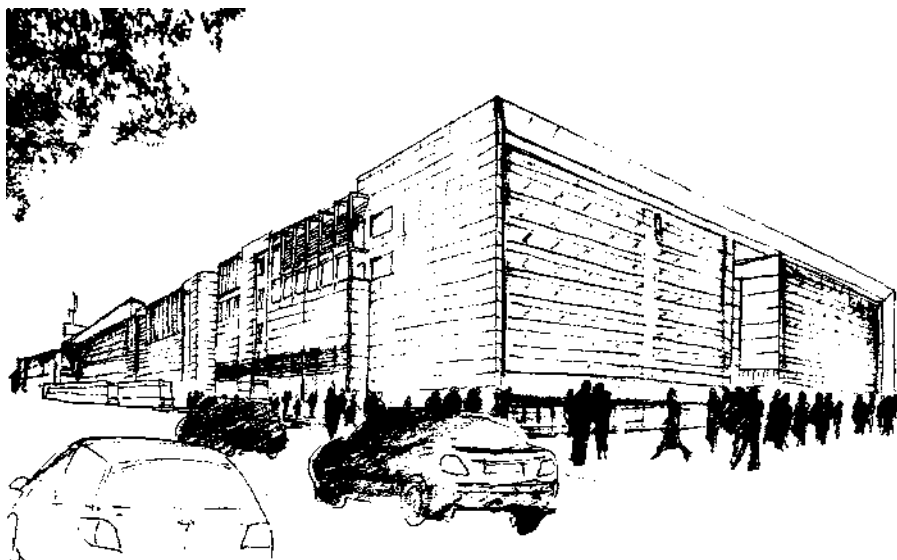
Wymienione przez Bąkowskiego ulepszenia nie pojawiłyby się w Krakowie, gdyby nie śmiała decyzja prezydenta miasta Józefa Dietla sprzed lat. W 1871 r. wystąpił na posiedzeniu rady miejskiej z projektem uporządkowania miasta, na co przeznaczyc miano tzw. pożyczkę loteryjną rządu 1 500 000 złr., z czego około 1 miliona przeznaczono na kanalizację, bruki, wodociągi i zakład gazowy.

W 1847 r. ukończono budowę krakowskiego Dworca Głównego. W okresie tym budynek dworca stał się jednym z największych osiągnięć architektury krakowskiej i najbardziej znaczącą inwestycją na terenie miasta. Wyznaczył także miejsce, gdzie zaczął rozwijać się węzeł komunikacji zewnętrznej, powiązany ze znaczącym w mieście węzłem komunikacji wewnętrznej. Już w naszych czasach uzyskał nazwę Krakowskie Centrum Komunikacyjne (KCK). Mimo iż zajmuje tereny szczególnie atrakcyjne (a może właśnie dlatego), stanowi jeden z większych problemów, z jakimi boryka się miasto od prawie czterdziestu lat.

■ Krakowskie Centrum Komunikacyjne i projekt Nowe Miasto

Tereny KCK, to obszar śródmiejski, położony w bezpośrednim sąsiedztwie zabytkowego centrum Krakowa (Starego Miasta). Można go uznać za strategiczną rezerwę rozwojową dla Krakowa, która odpowiednio zagospodarowaną mogłaby stać się przyszłą wizytówką miasta.

Historia KCK sięga lat 60. minionego wieku, kiedy to w wyniku konkursu ogólnopolskiego (zwycięska praca zespołu: W. Bryzek, B. Perchał, J. Plesner, M. Turski) rozpoczęto przebudowę rejonu dworca PKP. Pierwotne koncepcje powstałe w owym czasie stopniowo traciły swoje uzasadnienie i ulegały zmianom, niemniej jednak, przez wszystkie te lata od zamknięcia konkursu trwały prace związane z realizacją nowego układu komunikacyjnego oraz peronami i kubaturą nowego dworca kolejowego. Pozostałością pierwotnych koncepcji przebudowy tego terenu jest tunel drogowy przechodzący pod stacją kolejową, nieużywany przez pół wieku



Ryc. 2. KCK Nowe Miasto Tishman Speyer Properties 1999 r.

W latach 80. XX wieku próbowano wprowadzić na ten teren duże inwestycje zajmujące całe kwartały (takie jak hotel Sheraton, czy wielki dom handlowy Penta), lecz ze względu na kontrowersje w aspekcie konserwatorskim, projekty te zostały cofnięte do fazy wytycznych wizualizacyjnych.

W związku ze zbliżającym się końcem przebudowy Dworca PKP w Krakowie w latach 90. zaistniała konieczność stworzenia nowej koncepcji urbanistyczno-architektonicznej, która miałaby zintegrować obszar KCK, liczący blisko 30 ha, z historyczną tkanką miejską i Starym Miastem.

Problemem, wymagającym rozwiązania, okazała się tzw. płyta centrum znajdująca się nad peronami dworca i zajmująca powierzchnię 2,2 ha, przewidziana jako parking. Możliwe byłoby usytuowanie na niej oprócz parkingu, również budynków usługowych. Problem stanowiła również obsługa komunikacyjna obszaru KCK i dworca oraz usytuowanie nowego dworca autobusowego. W nowej koncepcji należało również przedstawić sposób zagospodarowania terenu pomiędzy linią kolejową a cmentarzem Rakowickim.

Celem rozwiązania problemów Stowarzyszenie Architektów Polskich oraz KCK Sp. z o.o. (spółka powołana dla sprawniejszego prowadzenia spraw związanych z realizacją i użytkowaniem kompleksu inwestycyjnego KCK, w skład której weszły: Polskie Koleje Państwowe, gmina m. Krakowa oraz Skarb Pań-

stwa reprezentowany przez wojewodę krakowskiego) zorganizowały zamknięte seminarium konkursowe na koncepcję urbanistyczną obszaru KCK. W seminarium wzięły udział cztery zespoły projektowe z Krakowa oraz zespoły z Katowic, Poznania, Berlina i Londynu. W wyniku konkursu wskazano dwa zespoły autorskie (zespół projektowy R. Loeglera oraz zespół: K. Bieda, A. Böhm, W. Kosiński i A. Rudnicki) do kontynuacji opracowania. W rezultacie powstał projekt planu koordynacyjnego, który miał stanowić przyszły dokument, służący prowadzeniu prawidłowej polityki inwestycyjnej. Celem tej pracy była:

- integracja funkcjonalna i kompozycyjna obszaru strategicznego,
- aktywizacja ekonomiczna terenu i substancji budowlanej,
- poprawa standardu życia w mieszkalnictwie i usługach,
- stworzenie nowych, wartościowych miejsc pracy,
- promocja Krakowa dla turystyki, kultury, nauki i komercji.
-

Koncepcja planu koordynacyjnego KCK dzieliła obszar strategiczny na główne „pola inwestycyjne”, które z kolei podzielono na poszczególne „zadania”. Oprócz centralnego pola inwestycyjnego (płyty dworca), wydzielono 4 pola:

- południowo-zachodnie, gdzie zaprojektowano „salon” miasta wokół pałacyku Wołodkowiców (dzisiejszy plac Kolejowy). Zlokalizowano tu budynki o charakterze komercyjnym oraz dworzec autobusowy, a w przedłużeniu tego pasma zaprojektowano giełdę oraz centrum kongresowe z placem,
- północne (inwestycyjne) o charakterze nieco peryferyjnym, na którym działania miały obejmować sanację substandardowych kwartałów mieszkalnych, utworzenie parku rekreacyjnego wokół hali sportowej politechniki oraz adaptację znajdującego się na tym terenie fortu Luneta Warszawska dla kultury, turystyki i parku strategicznego,
- północno-wschodnie, obejmujące tereny wojskowe, stanowiące dla Krakowa najbardziej atrakcyjny potencjał rozwojowy,
- wschodnie, związane z dworcem, gdzie zaprojektowano hotel i domy towarowe.

Na początku 1998 r., w przetargu międzynarodowym, z czterech firm wyłoniono inwestora strategicznego, firmę Tishman Speyer Properties z USA. Przygotowania do przyszłej inwestycji (projektu zwanego Nowe Miasto) zostały poczynione bardzo starannie. Inwestor (TSP) przeprowadził wszelkie analizy i monitoring na poziomach od międzynarodowego, przez krajowy, regionalny i ogólnomiejski, kończąc na lokalnym. W dobie przystąpienia Polski do NATO oraz akcesji do UE, badania te wypadły pomyślnie. Inwestor

wysoko oceniał również region, jego potencjał rozwojowy i siłę nabywczą mieszkańców, delimitując strefę oddziaływania planowanej inwestycji na makroregion wyznaczony godzinną izochroną komunikacyjną, zaludniony przez około 8 milionów potencjalnych użytkowników.

Również sama aglomeracja krakowska była dobrze oceniana przez Amerykanów, jako miasto o licznych walorach. Istotne znaczenia miała dynamicznie poprawiająca się jakość życia, zaplecze edukacyjno-naukowe i podaż wysokokwalifikowanej kadry. Pozytywny wpływ na planowanie przedsięwzięcia miały planowane inwestycje transportowe: budowa autostrady A2 oraz rozbudowa lotniska Balice. W wyniku przeprowadzonych badań TSP przygotował *Studium komunikacyjne i Plan zagospodarowania KCK*, będące podwalinami pod przyszły projekt Nowe Miasto.

Projekt Nowe Miasto miał być jednym z największych projektów rozbudowy i przebudowy śródmieść w Europie i wielofunkcyjnych kompleksów urbanistycznych. Zakładano, że w wyniku tego projektu historyczne centrum Krakowa zostanie rozciągnięte na tereny Nowego Miasta, położonego na trasie pieszych dojść pomiędzy węzłem komunikacji transportu publicznego i Starym Miastem. Obecnie, każdego tygodnia, prawie milion ludzi odwiedza ten teren, poruszając się pomiędzy różnymi środkami transportu i centrum miasta. Rocznie jest to ponad 50 milionów osób. W wyniku realizacji projektu liczba ta miała wzrosnąć do 80 milionów osób rocznie.

Nowe Miasto miało stać się nie tylko wizytówką Krakowa, lecz również regionu. Zapowiadało się, że ta nowa realizacja znacznie podniesie rangę Krakowa, konkurującego z Warszawą. Nowe obiekty o najwyższych standardach (usługowo-handlowe, biurowe i mieszkaniowe), lokowane na tym terenie, miały stać się bardzo dobrą ofertą, konkurującą cenowo z ofertami tego typu w innych miastach Polski. Nowe Miasto miało być również naturalną kontynuacją koncentracji funkcji i przedłużeniem ciągów pieszych oraz usługowo-handlowych ukształtowanych w historycznym centrum Krakowa. Jednocześnie zakładano zachowanie historycznego charakteru tego obszaru. Nowe Miasto przewidziano jako przestrzeń do ekspansji tych podmiotów gospodarczych (w sferze handlu, usług, gastronomii i kultury), których możliwości rozwojowe w rejonie Starego Miasta wyczerpały się.

Planowane nakłady finansowe dla całego przedsięwzięcia szacowano pomiędzy 700 a 750 milionów dolarów. Pierwsza faza miała kosztować 350 milionów, pozostałą kwotę planowano zainwestować w fazę drugą lub dwie kolejne fazy. Efektem końcowym inwestycji miało być powstanie wielofunkcyjnego kompleksu zabudowy i przestrzeni publicznych, składających się z obiektów handlu, usług, kultury, gastronomii, powierzchni biurowych

oraz hotelowych. Zespołowi temu miał towarzyszyć parking na 2500 samochodów, usytuowany w większości (2400 miejsc parkingowych) na istniejącej już płycie położonej nad peronami i połączony bezpośrednio z wewnętrzną obwodnicą miejską. Całe założenie wzbogacono o place publiczne i krytą ulicę pieszą, stanowiącą oś funkcjonalną Nowego Miasta. Zaplanowano także modernizację i adaptację zabytkowych budynków znajdujących się na obszarze KCK, tj. budynek starego dworca i budynek poczty (pałacyk Wołodkowiców), oraz modernizację podziemi dworca kolejowego i ich adaptację dla handlu i usług. Planowano również realizację nowego regionalnego dworca autobusowego, węzła przesiadkowego z przebiegającym pod dworcem kolejowym i Nowym Miastem szybkim tramwajem, w tym do kolei, wykonanie połączenia szynowego do lotniska, autobusów miejskich i regionalnych oraz tradycyjnego tramwaju, którego nową trasę zaplanowano na zmodernizowanej ulicy Pawiej. W następnej fazie zaplanowano realizację powierzchni biurowych, w tym centrum konferencyjnego oraz budynki mieszkaniowe z lokalnym zapleczem handlowo-usługowym oraz parkingowym, o łącznej powierzchni 200 tys. m². Zaplanowano również drugi węzeł przesiadkowy z szybkiego do tradycyjnego tramwaju i autobusów miejskich w rejonie Politechniki Krakowskiej.

Wraz z negocjacjami dotyczącymi problemów ekonomicznych i własnościowych (które w końcu spowodowały wycofanie się TSP z pozycji, jaką miał zajmować przy realizacji inwestycji), wiele czasu poświęcono rozwiązaniom architektonicznym Nowego Miasta. W dyskusjach organizowanych m.in. przez środowisko krakowskich architektów podkreślano, że kolejne propozycje projektowe są wciąż zbyt „mało krakowskie” i nie oddają ducha miejsca. Ta godna pochwały dbałość o jakość przestrzeni w mieście byłaby bardziej wiarygodna, gdyby nie to, że z tamtych dyskusji pochodzi sformułowanie, że w Krakowie może projektować każdy, pod warunkiem żeby był z Krakowa.

W końcu tak się stało. Obecne prace budowlane prowadzone są przez firmę ECE, według projektu przygotowanego przez krakowskie biuro architektoniczne I.G. Asymetria (oraz IMB Atelier, reprezentujące firmę Tishman Speyer Properties, mającą śladowe udziały w przedsięwzięciu). Z pierwotnego projektu z multikinem, wielkimi sklepami, hotelem, centrum konferencyjnym, ocalał tylko hotel, o bardzo obniżonym standardzie. W pierwszym etapie wokół Dworca Głównego powstaną tylko sklepy i biura. Po wyremontowaniu płyty nad peronami, zostaną nadbudowane dodatkowe trzy poziomy przeznaczone na parking. Na placu Kolejowym wybudowany zostanie przeszklony budynek informacji turystycznej. Planuje się również powstanie placu, który w zimie mógłby pełnić funkcję lodowiska, a latem miejsca jazdy

na rolkach. W drugim etapie miałyby zostać wybudowana wieża z apartamentowcami, jednak nie wiadomo, czy dojdzie do drugiego etapu.

Realizowane obecnie budynki przypominają typowe supermarkety, o uproszczonej, prostopadłościennym formie, z elewacjami znanymi z wielu innych realizacji. Tak Kraków utracił szansę wybudowania zespołu urbanistycznego, który mógłby uczestniczyć w dialogu form starych i nowych, Nowego i Starego Miasta, wzbogacającym nasze rozumienie tego, co jest miastem nowoczesnym.

■ Literatura

1. Bąkowski K., 1911, *Dzieje Krakowa*, Kraków.
2. Gzell S., 2002, *Nowe Planowanie – integracja kwestii projektowych, ekonomicznych, środowiskowych i społecznych w nowej filozofii planowania rozwoju miast*, w: *System zarządzania przestrzenią miasta*, P. Lorens (red.), Gdańsk.
3. Gzell S., Stoll M., 1999, *Berlin and Warsaw: Ready or not to be the Ends of a Trajectory?*, w: *The Changing Map of Europe. The Trajectory Berlin–Poznań–Warsaw*, R. Domański (red.), Warsaw.
4. Lepiarczyk J., 1973, *Z problematyki kompozycji urbanistycznej 2 poł. XIX wieku*, w: *Sztuka 2 połowy XIX wieku*, Warszawa.
5. Pawłowski K. K., 1973, *Narodziny miasta nowoczesnego*, w: *Sztuka 2 połowy XIX wieku*, Warszawa.
6. Pawłowski K. K., 1969, *Początki polskiej myśli urbanistycznej*, w: *Sztuka około 1900*, Warszawa.
7. Purchla J., 1999, *Cracow and its Architecture at the Turn of the Century*, w: *Art Around 1900 in Central Europe*, Cracow.
8. Ventura P., 2004, *Citta e stazione ferroviaria*, Firenze.

■ Summary

The main subject of the paper is the city railway. Today the railway infrastructure does not need such large areas as before, and it is possible to give back some of them to the city. It is kind of revolution in the land use, especially that we are talking about areas within city centres.

The history of the 19th century town planning shows that today we are facing processes which are similar to some historical ones. The cities from

the period of industrial revolution were lacking in spatial order, creating a simple urban tissue based on land speculation etc. - exactly as nowadays. However, some optimistic analyses are known as well - there are trends to introduce order to ideas, processes, and their implementation. As before, the city infrastructure, including the railway, plays a special role in it.

The railway itself is a subject of many interesting researches. The most important ones deal with the railway-city relationship. The example of Cracow shows how difficult it may be. The so-called Cracow Communication Centre (the railway and coach stations) is located next to the Old Town. The areas of the future Communication Centre have always been treated as a strategic reserve for the future city development. The project was named the New City, and designed to be one of the largest revitalisation projects in Europe. However, because of too long negotiations concerning the ownership, finance and architectural solutions, the erected buildings do not create the expected image of a traditional, historical complex, so important for Cracow's identity. It is rather a cheap architecture of typical hypermarkets. Thus, Cracow has lost a chance to erect a city complex capable of taking part in a dialog between the Old and the New, to enrich our understanding of what can a contemporary, modern city can be like.

PIOTR SOJSKI

STRUKTURA BEZPOŚREDNICH INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym

W opracowaniu podjęto problematykę bezpośrednich inwestycji zagranicznych, które zostały zlokalizowane w krakowskim obszarze metropolitalnym. Głównym celem opracowania jest analiza struktury inwestycji, a także próba odpowiedzi na pytanie, dlaczego w metropolii krakowskiej pojawiają się inwestycje zagraniczne oraz co determinuje inwestorów przy wyborze miejsca lokalizacji, ponadto ocena, które kraje najwięcej zainwestowały na obszarze KrOM oraz rozmieszczenie tych inwestycji.

■ Istota bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ)

Transformacja polskiej gospodarki dokonująca się w wyniku przechodzenia od systemu centralnie sterowanego do systemu rynkowego wywołała istotne przemiany. Zmianami objęte zostało wiele jej płaszczyzn w tym struktura własnościowa, struktura produkcji, sfera prawna, instytucjonalna. Jak powszechnie wiadomo jedną z części złożonego procesu transformacji jest

prywatyzacja oraz restrukturyzacja przedsiębiorstw, czyli działania pozwalające dostosować strukturę podmiotów do efektywnego funkcjonowania w gospodarce rynkowej. Najważniejszym działaniem w procesie restrukturyzacji jest zasilanie finansowe, w tym napływ kapitału z zewnątrz, bez którego restrukturyzacja nie miałaby szans powodzenia, ponieważ krajowe zasoby kapitału były i są ograniczone. Na tym tle należy przypomnieć definicję inwestycji zagranicznych. Definicja rekomendowana przez OECD mówi, że „Bezpośrednie inwestycje zagraniczne to takie inwestycje, które powodują długotrwałe zależności odzwierciedlające udział podmiotu gospodarczego jednego kraju w podmiocie gospodarczym innego kraju niż kraj stałego osiedlenia bezpośredniego inwestora. Celem bezpośredniego inwestora jest osiągnięcie efektywnego wpływu na zarządzanie przedsiębiorstwem funkcjonującym w innym kraju”¹. Warto zwrócić uwagę, że definicja ta mówi o długotrwałej zależności, czyli inwestycje te mają charakter długotrwały. Powyższa definicja ma charakter realny.

Inna definicja przedstawia bezpośrednio inwestycje zagraniczne w kategorii finansowej. Ujęcie finansowe definiuje BIZ jako formę międzynarodowego przepływu kapitału w odpowiedzi na zróżnicowanie poziomu stóp procentowych w poszczególnych krajach. BIZ lokowane są w kraju o wyższej stopie procentowej niż ta, która ukształtowała się w macierzystym kraju inwestora². Można zatem stwierdzić, że bezpośrednio inwestycje zagraniczne (BIZ) (ang. Foreign Direct Investment) to:

- lokaty kapitałowe dokonywane przez inwestora poza granicami kraju w celu uzyskania bezpośredniego wpływu na działalność produkcyjną podmiotu, w którym ulokowano kapitał,
- Greenfield Investment – zorganizowanie działalności od podstaw (np. fabryka Opla w Gliwicach),
- przejęcie w całości istniejącej już firmy.

Celem opracowania jest analiza struktury BIZ, ukazanie różnicy między bezpośrednimi a pośrednimi inwestycjami zagranicznymi. W inwestycjach pośrednich, zwanych portfelowymi, inwestor jest pasywny, nie posiada kontroli nad przedsiębiorstwem, w które zainwestował, w przeciwieństwie do BIZ, gdzie celem jest wpływanie na działalność przedsiębiorstwa lub całkowite jego przejęcie.

1) World Investment Report 1998, Trends and Determinants, UNCTAD, New York – Genewa 1998, s. 351.

2) K. Przybylska, 2002, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie jako podstawowa forma ekspansji gospodarczej transnarodowych korporacji*, Zeszyty Naukowe AE w Krakowie, nr 585, s. 12, Kraków.

■ **Formy prawne prowadzenia działalności gospodarczej na obszarze Polski przez inwestorów zagranicznych**

Osoby zagraniczne z państw członkowskich Unii Europejskiej i państw członkowskich Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym mogą podejmować i wykonywać działalność gospodarczą na takich samych zasadach jak przedsiębiorcy polscy³. Inwestor jako założyciel spółki osobowej prawa handlowego działa na zasadach zawartych w *Kodeksie spółek handlowych* z roku 2000. Nowy *Kodeks spółek handlowych* uwzględnia Dyrektywy prawa europejskiego regulujące zagadnienia związane z kapitałem akcyjnym i zakładowym spółek, połączenia i podziału spółek oraz wymogi ujawniania danych o spółkach. Podmioty zagraniczne tworzące spółki podlegają takim samym procedurom, co podmioty z kapitałem polskim. Oddziały przedsiębiorcy zagranicznego zazwyczaj mogą być tworzone, jeśli respektowana jest zasada o wzajemności na podstawie art. 43 ustawy o prowadzeniu działalności gospodarczej.

■ **Czynniki napływu oraz lokalizacji bezpośrednich inwestycji w polskich metropoliach**

W 1997 roku Centrum Badań Marketingowych „Indicator” zleciło przeprowadzenie badań, które miałyby ocenić i wskazać główne czynniki wpływające na wybór miejscowości, w której zamierzano zlokalizować nowy zakład. Badania przeprowadzono w 212 spółkach z udziałem kapitału zagranicznego⁴. Wyniki tych badań były następujące – spośród 20 czynników, o które pytano menedżerów, za istotną, najpowszechniej uznawano dostępność komunikacyjną. Ta cecha była najważniejszym czynnikiem podejmowania decyzji lokalizacyjnych w 3/4 badanych firm. Następnie wymieniano dogodnie położenie w stosunku do odbiorców (rynki zbytu) oraz współpracę z władzami gminy. Tym cechom około 40% menedżerów przypisuje bardzo duży wpływ na decyzje lokalizacyjne. Innymi ważnymi czynnikami decydującymi o lokalizacji firmy zagranicznej były pozytywne postawy ludzi wobec pracy, czyli innymi słowy cechy miejscowej siły roboczej, jej niskie koszty oraz łatwość pozyskania wykwalifikowanej kadry. Dostępność szerokiej informacji o terenie była ostatnim znaczącym czynnikiem brany pod uwagę w wyborze lokalizacji. Niskie ceny ziemi, bliskość przyszłej lub obecnej autostrady, dobre warunki

3) Art. 13 Ustawy z dn. 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej Dz.U. nr 173, poz. 1807.

4) J. Błuszkowski, J. Gorlicki, 1997, *Inwestorzy zagraniczni w Polsce*, Warszawa

ekologiczne, ulgi podatkowe, tanie budynki, dobre zaopatrzenie w surowce na miejscu oraz lokalizacja w pobliżu granicy były uznawane jako ważne czynniki tylko w 1/4 badanych przedsiębiorstw.

Mimo że wiadomo, które czynniki wpływają na decyzje lokalizacyjne inwestorów bezpośrednich inwestycji zagranicznych w ogóle, bardzo ważną kwestią jest określenie, które z tych czynników mają znaczący wpływ na lokalizację w obszarach metropolitalnych. Tabela nr 1 hierarchizuje czynniki lokalizacji i na podstawie skali jakości ocenia ich wpływ na decyzje lokalizacyjne w obszarach metropolitalnych.

Analizując tabelę 1 możemy stwierdzić, że istnieje pewna grupa czynników, która oddziałuje w znaczny sposób na to, czy dana inwestycja będzie zlokalizowana w strefie metropolitarnej czy poza nią. Do cech, które powodują, że inwestycja zostanie zlokalizowana w strefie metropolitarnej zalicza się przede wszystkim: dogodne położenie w stosunku do odbiorców, niskie ceny ziemi, dostępność informacji o terenie, pozytywne postawy ludzi wobec pracy, dostępność specjalistów oraz wykwalifikowanych robotników. Pozostałe czynniki zaliczane są do mniej istotnych z punktu widzenia czynników lokalizacji obszaru metropolitalnego.

Tabela 1. Hierarchizacja czynników lokalizacji wpływających na decyzje inwestorów bezpośrednich inwestycji zagranicznych w obszarach metropolitalnych

Czynnik lokalizacji	Zasięg terytorialny oddziaływania czynnika na lokalizację nowych zakładów
<ul style="list-style-type: none"> • dogodne położenie w stosunku do odbiorców • pozytywne postawy ludzi wobec pracy • dostępność szerokiej wiedzy o terenie • niskie ceny ziemi 	<p>duży wpływ na lokalizację zarówno w wielkich miastach, jak i poza nimi</p>
<ul style="list-style-type: none"> • łatwość pozyskania wysoko wykwalifikowanych specjalistów • łatwość pozyskania wykwalifikowanych robotników • pozytywne doświadczenia innych firm inwestujących wcześniej w danym miejscu • dostępność usług zaspokajających potrzeby pracowników firmy • dostępność tanich budynków 	<p>duży wpływ na lokalizację w wielkich miastach, mniejszy poza nimi</p>

<ul style="list-style-type: none"> • dostępność specjalistycznych usług dla firm 	duży wpływ w wielkich miastach i ich bliskim sąsiedztwie
<ul style="list-style-type: none"> • bliskość głównych dróg • bliskość przyszłej lub obecnej autostrady • współpraca ze strony władz gminy 	duży wpływ na wybór lokalizacji poza wielkimi miastami
<ul style="list-style-type: none"> • dobre warunki ekologiczne • niskie koszty pracy 	duży wpływ na lokalizację w obszarach pozametropolitalnych, mniejszy w wielkich miastach i ich strefie metropolitarnej.
<ul style="list-style-type: none"> • ulgi podatkowe ze strony rządu • bliskość granicy • niewielka skłonność do strajków • brak wojowniczych organizacji związkowych • bliskość źródeł zaopatrzenia w surowce, materiały lub części 	ograniczony wpływ na lokalizację w strefie metropolitarnej

Źródło: B. Domański, 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*, UJ Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, s. 401, Kraków.

Analizując zamieszczone w tabeli czynniki lokalizacji BIZ, należy stwierdzić, że Krakowski Obszar Metropolitalny spełnia większość wymagań stawianych przez inwestorów, które uważane są za najważniejsze w procesie wyboru lokalizacji. Według danych opublikowanych w raporcie UNCTAD, Polska została sklasyfikowana na piątym miejscu na świecie wśród krajów, które mają najlepsze warunki do rozwoju BIZ. Z tego punktu widzenia można wnioskować, że Krakowski Obszar Metropolitalny spełnia warunki do przyciągania BIZ. Nawiązując do wyników raportu UNCTAD należy mieć nadzieję, że Polska wykorzysta wysoką lokatę w rankingach międzynarodowych oraz podejmie działania mające na celu poprawę klimatu inwestycyjnego. O konieczności takiego działania przekonuje raport Banku Światowego i OECD, wskazujący na niekorzystne dla inwestorów regulacje prawne i tendencje makroekonomiczne.

Dokonując analizy BIZ zlokalizowanych na obszarze Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, omówiono pozycję tego obszaru na tle innych obszarów metropolitalnych.

Tabela 2. Bezpośrednie Inwestycje Zagraniczne w Polsce w 2000 r.

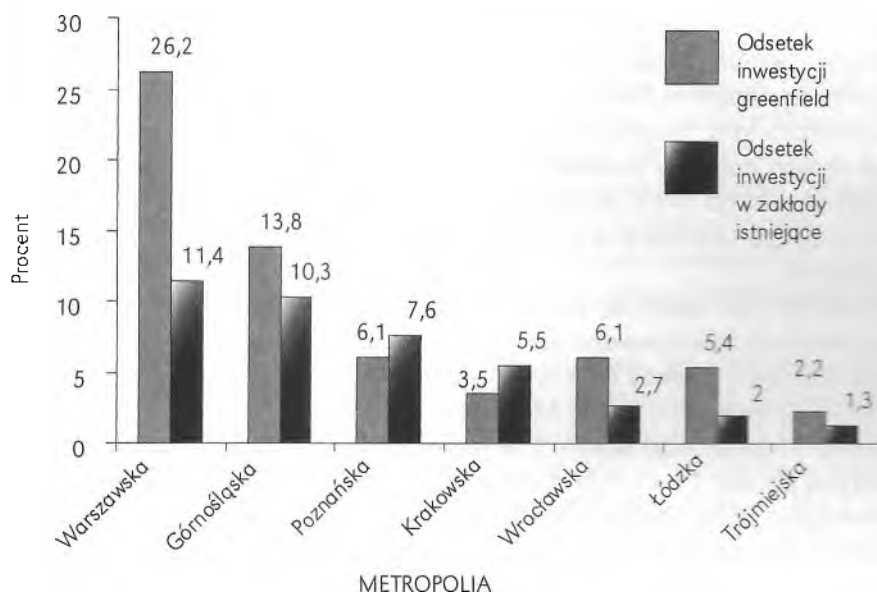
Obszar metropolitalny	Ogółem				
	Liczba zakładów	Wartość inwestycji (w mln USD)	Liczba zatrudnionych	Odsetek inwestycji (100% cała Polska)	Odsetek zatrudnionych (100% cała Polska)
Warszawski	235	3033,9	58291	15,2	11,9
Górnośląski	138	2184,9	28351	11,0	5,8
Poznański	123	1420,5	28918	7,1	5,9
Krakowski	64	974,5	12157	4,9	2,5
Wrocławski	87	722,2	19999	3,6	4,1
Łódzki	95	592,9	18219	3,0	3,7
Trójmiejski	60	324,3	9187	1,6	1,9

Źródło: B. Domański, *Kapitał...*, op. cit., s. 112.

Z tabeli 2 wynika, że Krakowski Obszar Metropolitalny znajduje się na czwartym miejscu w Polsce pod względem wartości zainwestowanego kapitału zagranicznego, odpowiada to prawie 5% BIZ w Polsce. Zdecydowanie na pierwszym miejscu, pod tym względem, znajduje się Warszawski Obszar Metropolitalny, na terenie którego wartość BIZ przekroczyła 15% wszystkich bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce. Odmiennie kształtuje się pozycja Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w zakresie wpływu BIZ na tworzenie nowych miejsc pracy. Liczba pracujących w firmach zagranicznych tego obszaru stawia go na szóstym miejscu, co świadczy także o tym, że inwestycje zagraniczne na terenie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego są relatywnie nowoczesne.

Inwestycje w obszarach metropolitalnych należy także analizować pod względem zagranicznych inwestycji rozpoczętych zupełnie od podstaw, czyli tzw. inwestycji *greenfield*, jak i inwestycji w zakłady już powstałe. Te zależności obrazuje ryc. 1. z której wynika, że Krakowski Obszar Metropolitalny jest

dość ubogi w inwestycjach *greenfield*. Porównując inwestycje nowe obszaru metropolitalnego Krakowa do lidera czyli obszaru metropolitalnego Warszawy, okazuje się, że w ciągu 12 lat rozpoczęto i ukończono 7 razy mniej nowych zagranicznych inwestycji w krakowskim obszarze niż w obszarze warszawskim. Obszar krakowski zajmuje nieco lepszą pozycję, gdy porównujemy inwestycje zagraniczne, zakłady już istniejące, tutaj dystans pomiędzy obszarami metropolitalnymi wynosi dwukrotność wartości inwestycji obszaru metropolitalnego Krakowa.



Ryc. 1. Zagraniczne inwestycje w zakłady nowe i zakłady istniejące w polskich obszarach metropolitalnych

Źródło: jak do tabeli nr 2.

Przedstawione na rycinie wartości inwestycji w obszarach metropolitalnych stanowią 63,3% wszystkich nowopowstałych inwestycji zagranicznych w Polsce a udział obszaru metropolitalnego Krakowa wynosi tylko 3,5%. Odmienna kształtuje się sytuacja, gdy analizujemy inwestycje zagraniczne w zakłady już działające. Siedem obszarów metropolitalnych ma udział w tych inwestycjach na poziomie 40%, a udział Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego wynosi prawie 6%, co należy uznać za wysoki udział.

■ Charakterystyka rodzajowa BIZ Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego według działów Europejskiej Klasyfikacji Działalności

Do analizy napływu BIZ wykorzystano wyniki badań ankietowych uzyskanych przez prof. Bolesława Romańskiego a opublikowanych w jego książce *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*. Badania te przedstawiono według zasad Europejskiej Klasyfikacji Działalności (dalej EKD), działów od 14 do 40, czyli produkcji i przetwórstwa przemysłowego.

Pierwszym działem EKD, w którym wyodrębniamy BIZ w krakowskim obszarze metropolitalnym jest dział 15, czyli produkcja artykułów spożywczych i napojów. Jedną z większych inwestycji w tym dziale było przedsięwzięcie greckiego kapitału firmy CC HBC (Coca Cola Hellenic) zlokalizowane w Staniątkach (gm. Niepołomice), dotyczyło ono produkcji wody mineralnej i gazowanych napojów bezalkoholowych. Kolejną inwestycją w tym obszarze była inwestycja firmy „Bahlsen”⁵ w Skawinie (Lajkonik Snack SA), a także holenderskiego Unilewera w zakłady produkcji mięsa i produktów mięsnych w Krakowie.

Dział 16 EKD obejmuje produkcję wyrobów tytoniowych. W Krakowie i jego okolicach zlokalizowano dwie duże inwestycje koncernów tytoniowych Philips Morrisa – Zakłady Przemysłu Tytoniowego Kraków S.A. i firmy House of Prince w Jaworniku – gmina Myślenice.

Działy 17 (produkcja tkanin) i 18 (produkcja odzieży) obejmują mniejsze inwestycje poniżej 1 mln USD zlokalizowane w Krakowie i w Wieliczce.

Inwestycje poligraficzne w Krakowie, czyli dział 22 EKD, stanowią 33% wszystkich krajowych inwestycji w tym dziale a to za sprawą amerykańskiego koncernu Donnelley, który kosztem około 50 mln USD uruchomił zakład druku czasopism kolorowych i książek telefonicznych.

Jedną z największych inwestycji w obszarze metropolitalnym Krakowa jest inwestycja chorwackiej firmy farmaceutyczna Pliwa, która zainwestowała 150 mln USD w Zakłady Polfa Kraków. Tę inwestycję zaliczamy do działu 24 EKD. Do kolejnego działu (EKD25) należy zaliczyć inwestycje Unimil w Dobczycach, wytwórnię butelek i nakrętek typu PET w Krakowie oraz niemiecki Dresdner Fensterbau Polska sp. z o.o. produkujący okna w Niepołomicach.

Do EKD 26 – produkcja wyrobów ceramicznych, szkła, cementu, betonu i gipsu – zaliczymy Vesuvius Skawina Materiały Ogniotrwałe oraz Merlini

5) Z. Makiela, 2001, *Przekształcenia Skawińskich Zakładów Koncentratów Spożywczych jako przejaw procesu globalizacji*, w: *Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej*, Z. Makiela, Z. Ziota (red.), Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, nr 3, Warszawa-Kraków-Rzeszów.

Termosanitari Polska sp. z o.o. w Krakowie produkujący ceramiczne urządzenia sanitarne. EKD 28 to produkcja metalowych wyrobów gotowych bez maszyn i urządzeń. Tutaj zaliczymy F&P Holding Company Inc, który utworzył spółkę Can Pack, kontrolującą zakłady Artigraph w Krakowie oraz Pol-Am Pack w Brzesku. Wytwarzają one puszki z blach ocynkowanych i chromowanych, kapsle do butelek i wieczka do słoików. Inną bezpośrednią inwestycją zagraniczną w tym dziale są wytwórnie konstrukcji stalowych firmy Saxon w Woli Filipowskiej i HMS (Staco) w Niepołomicach wytwarzające kraty podestowe.

W kolejnym dziale, EKD 29, znajdujemy inwestycje dotyczące produkcji maszyn i urządzeń gdzie indziej nie sklasyfikowanych. Przedstawicielem tego działu w metropolii krakowskiej jest austriacki Herz w Wieliczce produkujący termostatyczne zawory grzejnikowe oraz wytwórnia urządzeń klimatyzacyjnych w Krakowie. EKD 32 i 33 to małe inwestycje nie przekraczające 1 mln USD w Krakowie (aparatura pomiarowa oraz montaż elementów i podzespołów elektronicznych) i w Dobczycach (aparatura i sprzęt medyczny). W dziale EKD 34 wyróżnimy inwestycje w Zielonkach koło Krakowa francuskiego koncernu Valeo Autosystemy sp. z o.o. oraz Centrum Technicznego Delhi w Krakowie.

Dział EKD 36.2 - 5 to inwestycje tak w Krakowie, jak i Sułkowicach (produkcja zabawek). Ostatnim działem EKD, w którym możemy zaobserwować inwestycje zagraniczne w badanym obszarze jest dział EKD 40, czyli zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę. Jest to inwestycja w zakresie infrastruktury elektroenergetycznej, elektrociepłownia Kraków, którą sprywatyzowano przez sprzedaż 58% akcji, kupiła je francuska firma Electricite de France.

■ Najwięksi inwestorzy na terenie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

W latach 1993–2002 największy strumień kapitału zagranicznego, jaki został ulokowany w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym należał do inwestycji w sektor bankowy, czyli inwestycji kapitałowych. Obok bankowości najwięksi inwestorzy interesowali się także przemysłem produkującym wyroby tytoniowe, zaopatrywaniem w energię, gaz i wodę, a także farmacją, produkcją i przetwórstwem żywności oraz produkcją wyrobów metalowych.

Tabela 3. Najwięksi inwestorzy w krakowskim obszarze metropolitalnym

Lp.	Inwestor	Szacunkowa wielkość inwestycji (mln USD)	Kraj pochodzenia	Branża	Inwestycja
1	Philip Morris	350	USA	Produkcja wyrobów tytoniowych	Philip Morris Kraków SA
2	Deutsche Bank AG	203	Niemcy	Bankowość, hotele, restauracje	Deutsche Bank Polska SA, Orbis - 15,2% udziałów
3	Pliva d.d.	154	Chorwacja	Farmacja	Pliva Kraków - fabryka farmaceutyków
4	F&P Holding Company Inc.	118	USA	Wyroby metalowe	42% udziałów w Can Pack SA - produkcja opakowań metalowych
5	HVB	110	Niemcy	Bankowość	Bank Przemysłowo-Handlowy PBK SA
6	CC HBC	80	Grecja	Produkcja i przetwórstwo żywności	Produkcja i butelkowanie napojów
7	Electricite de France	90	Francja	Zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę	Elektrociepłownia Kraków SA
8	EBRD	79,6	Międzynarodowy	Bankowość, inwestycje kapitałowe	Faure & Mauchet

Źródło: obliczenia własne na podstawie PALIZ i www.wrotamalopolski.pl

Jak wynika z powyższej tabeli różnica pomiędzy pierwszym miejscem a ostatnim jest czterokrotna. Wszystkie powyższe inwestycje zostały zlokalizowane w gminie Kraków, w bezpośredniej bliskości miasta Kraków. Zdecydowanie najwięcej jest inwestycji związanych z kapitałem amerykańskim i kapitałem niemieckim a w dalszej kolejności z chorwackim, greckim i francuskim.

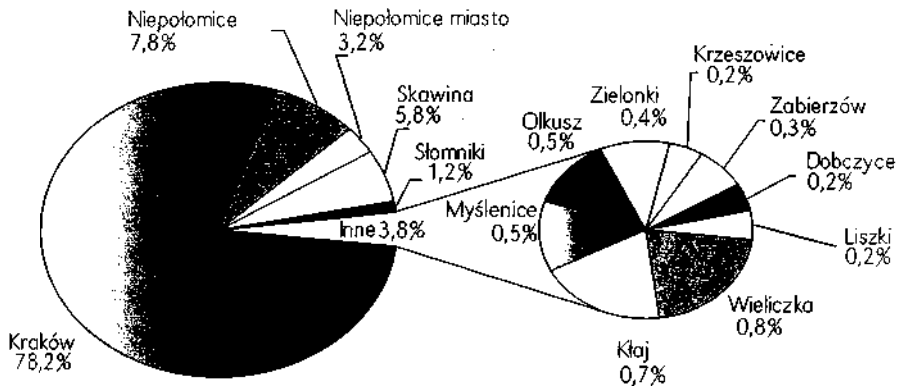
■ Przestrzenne rozmieszczenie inwestycji zagranicznych na obszarze metropolii krakowskiej

Dokonując analizy przestrzennej rozmieszczenia BIZ w krakowskim obszarze metropolitalnym, należy stwierdzić, że większość inwestycji znajduje się w mieście Kraków, bliżej centrum, rzadziej są zlokalizowane w obrębie 30 km od miasta.

Tabela 4. Przestrzenne rozmieszczenie bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Krakowskim Obszarze Metropolitalnym pod względem wartości inwestycji

Gminy	Wielkość inwestycji (w mln USD)		
	ponad100 mln	20–100 mln	4–20 mln
Kraków	800		
Niepołomnice	-	80	
Niepołomnice miasto		33	
Skawina		59,5	
Słomniki			12
Wieliczka			8
Kłaj			7,5
Myślenice			5
Olkusz			5
Zielonki			4

Źródło: obliczenia własne na podstawie B. Domański, *Kapitał...*, op. cit.



Ryc. 2. Procentowy udział poszczególnych gmin w bezpośrednich inwestycjach zagranicznych na obszarze metropolii krakowskiej

Źródło: obliczenia własne na podstawie PAIiZ oraz B. Domański, *Kapitał...*, op. cit.

Tabela nr 4 prezentuje gminy należące do Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, w których zainwestowany kapitał wynosił więcej niż 4 mln USD. Aby dopełnić obraz, należy jeszcze wymienić gminy Dobczyce, Zabierzów, oraz Liszki i Krzeszowice, które leżą w badanym obszarze, ale inwestycje tam zrealizowane miały wartość mniejszą niż 4 mln USD.

Jak wynika z informacji zamieszczonych w tabeli 4 i rycinie 2, większość bezpośrednich inwestycji zagranicznych zlokalizowanych jest w bezpośredniej bliskości miasta Krakowa. Miasto Kraków skupia około 68% kapitału BIZ, jaki napłynął w latach 1989–2003. Dominacja BIZ jest szczególnie widoczna w inwestycjach w sektorze usług i handlu, natomiast inwestycje w dziale przemysł zlokalizowane są poza Krakowem.

Duże inwestycje obserwujemy w strefie podmiejskiej – wokół Krakowa – w powiatach krakowskim i wielickim. Relatywnie mniejszy jest udział Krakowa w inwestycjach *greenfield* (57%), zwłaszcza w nowych inwestycjach przemysłowych (23%). Prawie 40% kapitału zainwestowanego w nowe fabryki koncentruje się w trzech powiatach wokół Krakowa wielickim, krakowskim i myślenickim, w tym blisko 1/4 w pierwszym z nich.

Firmy z udziałem kapitału zagranicznego zatrudniały w całym województwie małopolskim w końcu 2003 roku około 76 tys. osób, co stanowiło 9,3% wszystkich pracujących poza rolnictwem i leśnictwem. Najwięcej miejsc pracy mieszkańcy regionu mogli znaleźć w tych przedsiębiorstwach w przemyśle (32 tys.),

w handlu (14,5 tys.) i pośrednictwie finansowym (9 tys.). Najwyższym odsetkiem zatrudnionych w podmiotach z udziałem zagranicznym charakteryzuje się sektor finansowy (47%). W hotelach i restauracjach oraz przetwórstwie przemysłowym udział firm zagranicznych sięga 17%, w transporcie i łącznie 11%, natomiast w handlu i budownictwie 9%. Największa liczba osób pracuje w firmach z kapitałem niemieckim (15 tys.), amerykańskim i francuskim (po 12 tys.)⁶.

■ Podsumowanie

Jak wynika z przeprowadzonej analizy przedsiębiorstwa zagraniczne chętnie inwestowały kapitał na terenie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. Najchętniej w regionie lokują swoją działalność firmy niemieckie i amerykańskie. Ponad połowa wartości kapitału została zainwestowana w działalność produkcyjną. W ostatnich latach obserwujemy wzrost inwestycji w sektor usług. Można przyjąć, że obszar metropolitalny Krakowa jest drugim po obszarze metropolitalnym Warszawy obszarem intensywnych procesów lokalizacji kapitału związanego z BIZ. Obszar krakowski wysoką pozycję zawdzięcza przede wszystkim historycznie zakumulowanym zasobom dziedzictwa kulturowego oraz potencjałowi naukowemu i akademickiemu Krakowa.

■ Literatura

1. Błuszkowski J., Garlicki J., 1997, *Inwestorzy zagraniczni w Polsce*, Warszawa.
2. Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*, Kraków.
3. Przybylska K., 2002, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie jako podstawowa forma ekspansji gospodarczej transnarodowych korporacji*, „Zeszyty Naukowe AE w Krakowie”, nr 585.
4. UNCTAD-DITE, *Global Investments Prospects Assessment (GIPA) 2004*.
5. *World Investment Report 1998, Trends and Determinants*, New York–Geneva.
6. www.dominium.pl/artykuly.
7. www.wrotamalopolski.pl.
8. Ustawa z dn. 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej Dz. U. nr 173, poz. 1807.

6) www.dominium.pl/artykuly

■ Summary

Direct foreign investments play a significant role in the modernization of Polish economy. Foreign companies contribute to the modernization and improvement of the management of Polish companies by means of introducing new technologies, new management models and a new production organization. Direct foreign investments positively influence the local job market, export indicators and Gross Domestic Product. They simply have a favourable effect on the economic surroundings, in which they are located. The following article is an attempt to present the structure of these investments in the Cracow area along with the development perspective in the years to come..

ZBIGNIEW MAKIELA
MATEUSZ BUDZYŃSKI

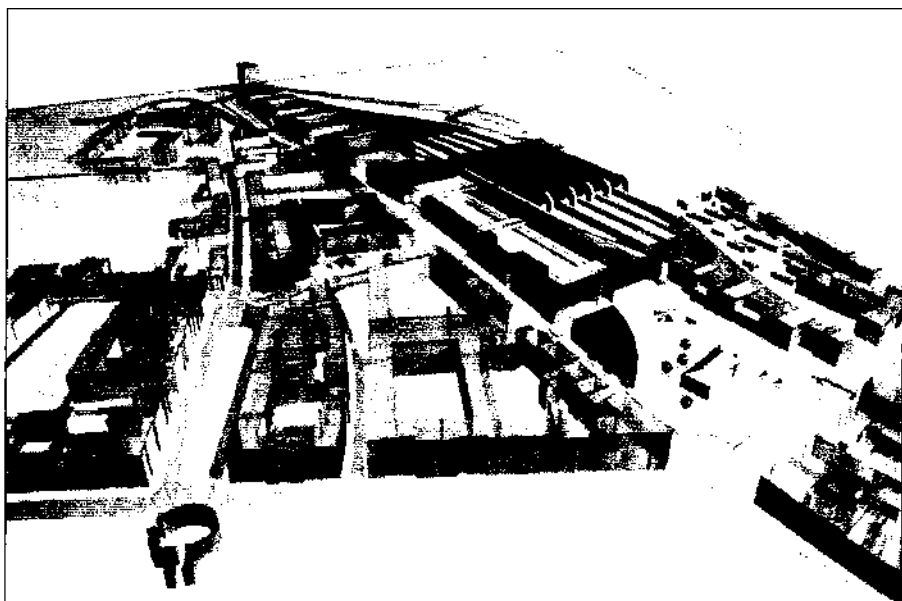
INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA **Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego**

Planowany nowy jakościowo wizerunek urbanistyczny i przestrzenno-funkcjonalny Krakowa w początkowej fazie realizacji planu będzie kreowany na tzw. obszarach strategicznych, charakteryzujących się najwyższymi wartościami atrakcyjności położenia. Renta położenia tych obszarów decyduje o wysokim stopniu ich atrakcyjności lokalizacyjnej, co powoduje, że obszary te w przestrzenno-funkcjonalnej tkance współczesnego i przyszłego Krakowa, będą miejscem lokalizacji centrów finansowych, bankowych, usługowych, naukowo-kulturalnych, targowo-wystawowych i nowoczesnego przemysłu. Jak wynika z planów obszary te cechować się będą wielofunkcyjną strukturą, nowoczesną architekturą typową dla subcentrów miasta o zróżnicowanym zasięgu oddziaływania (od ogólnomiejskiego przez ogólnokrajowy po międzynarodowy).

Na podstawie przyjętych założeń funkcjonalnych w przestrzeni Krakowa wyróżniono siedem obszarów strategicznych:

1. Obszar strategiczny „Centrum Komunikacyjno-Komercyjne”

położony w rejonie Dworca Głównego PKP oraz w bezpośrednim sąsiedztwie Starego Miasta, który jest wyjątkowo atrakcyjny dla lokalizacji centrum finansowo-bankowego, hotelowego, turystycznego oraz handlu i usług o znaczeniu krajowym. W obszarze tym finalizowana jest duża inwestycja, finansowana przez zagraniczne podmioty o nazwie „Nowe Miasto”.



Ryc. 1. Wizualizacja inwestycji realizowanych na terenie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego

Źródło: Materiały firmy ECE Projektmanagement Polska.

2. Obszar strategiczny „Dąbie”

obejmujący tereny w obrębie: alei Powstania Warszawskiego, Pokaju, Jana Pawła II i ulicy Mogiłskiej. Położony jest w strefie interakcyjnej przestrzeni, na kierunku wschód-zachód, pomiędzy centrum Krakowa a Nową Hutą. Przeznaczony jest on pod inwestycje dla instytucji administracji krajowej i miejskiej oraz pod lokalizację instytucji bankowo-finansowych, hoteli, centrów kulturalnych i handlowych i wyższych uczelni. W ostatnich latach zlokalizowano tam kompleks budynków Sądu Wojewódzkiego, hotel Ibis, obiekty Akademii Wychowania Fizycznego i Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej. Tereny strategiczne „Dąbie”, ze względu na atrakcyjność położenia i komplementarny układ sieci infrastruktury a szczególnie infrastruktury transportowej stały się przedmiotem zainteresowania dużych korporacji globalnych. Po koniec lat 90. XX w. zlokalizowano duże centrum rozrywkowo-usługowe „Plaza” i kompleks handlowy „M1”, „Selgross”. Wcześniej w strefie tej zlokalizowane zostało centrum nagraniowe TVP, kompleks usługowy firmy samochodowej „Fiat” i „Dewoo” oraz budynki wielu banków. Koncentracja kolejnych inwestycji w przestrzeni obszaru strategicznego „Dąbie” wypełniać będzie pustą przestrzeń pomiędzy Starym Krakowem z Nową Hutą.

3. Obszar strategiczny „Ludwinów-Zakrzówek”

położony jest w widłach rzeki Wisły i jej dopływu Wilgi, oraz zamykający ten teren od zachodu Skalkami Twardowskiego, a od północy ul. Monte Cassino. O jego atrakcyjności lokalizacyjnej decyduje bliskość historycznego centrum Starego Miasta, sąsiedztwo Wawelu oraz doskonałe połączenia komunikacyjne z resztą miasta. Przy rondzie Grunwaldzkim przewidywana jest lokalizacja centrum kongresowo-komercyjnego, hotele, instytucje finansowo-bankowe, kulturalne i naukowych. Aktualnie znajduje się tutaj nowy budynek II Oddziału Banku PeKaO SA oraz Centrum Sztuki i Techniki Japońskiej „Mangha”. Planowana jest tu budowa „Krak-Centrum” – zespołu instytucji usługowych, w składzie którego znajdzie się między innymi hala kongresowo-widowiskowa o standardach międzynarodowych i dwa hotele.

4. Obszar strategiczny „Kazimierz”

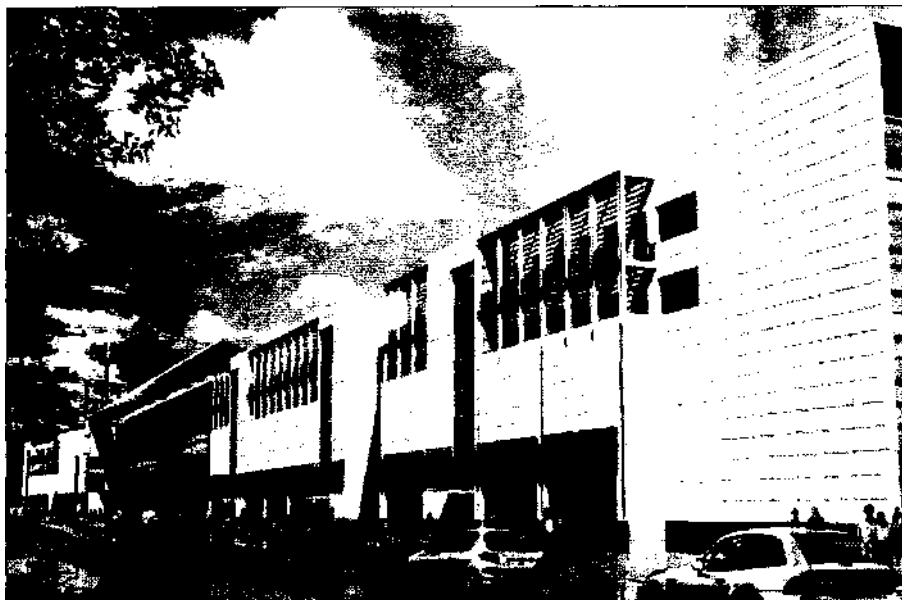
położony w południowo-wschodniej części historycznego miasta Kazimierza (w wieloboku wyznaczonym ulicami Wawrzyńca–Gazowa–Podgórska), który uznany jest za teren wyjątkowo korzystny dla lokalizacji obiektów naukowych i kulturalnych, zarówno o krajowym jak i międzynarodowym znaczeniu.

5. Obszar strategiczny „Zabłocie”

o tradycyjnych funkcjach przemysłowych i magazynowo-składowych miasta, rozciąga się między Wisłą a linią ulic Stoczniowców–Nowohucką–Powstań-



Ryc. 2. Wizualizacja przyszłej ulicy Pawiej
Źródło: Materiały firmy ECE Projektmanagement Polska.



Ryc. 3. Wizualizacja przyszłej ulicy Pawiej

Źródło: Materiały firmy ECE Projektmanagement Polska

ców Wielkopolskich oraz linią kolejową Kraków Główny–Kraków Płaszów. Jest to atrakcyjne miejsce lokalizacji centrów targowo-wystawowych, handlowych, hurtowni, nowoczesnego przemysłu oraz towarzyszących usług. Na obszarze tym koncentrują się nowoczesne inwestycje Kampusu Krakowskiej Szkoły Wyższej im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

6. Obszar strategiczny „Olsza”

ograniczony linią ulic Bora Komorowskiego–Dobrego Pasterza–Okulickiego, położony jest w rejonie skrzyżowania ważnych tras komunikacyjnych miasta. Intensywnie zagospodarowany, relatywnie dobrze uzbrojony infrastrukturalnie o wysokiej dostępności do zbiorowej komunikacji, charakteryzuje się wysokimi walorami lokalizacyjnymi dla centrów finansowo-bankowych, usługowych oraz wyspecjalizowanej produkcji. Atrakcyjność tych terenów wyznacza rentą położenia na pograniczu Śródmieścia i Nowej Huty, w rejonie o wysokim poziomie aktywności gospodarczej, szczególnie budowlanej. W rejonie tym w ostatnich latach zlokalizowano kompleksy Geant, Obi, Park Wodny i Multikino. W pobliżu, przy ulicy Pilotów, znajduje się centrum handlowo-składowo-przemysłowe Krakchemia.

7. Obszar strategiczny „Strefa Ochronna Huty im. Tadeusza Sendzimira” przestrzennie obejmuje rozległe tereny rozciągające się na południe po Wisłę i na wschód po linię kolei obwodowej do kombinatu metalurgicznego. Strefa ta stwarza perspektywiczne możliwości przestrzennego rozwoju miasta. Po planowanej modernizacji i restrukturyzacji kombinatu HTS nastąpi likwidacja jego strefy ochronnej. Tereny strefy ochronnej będą mogły być zagospodarowane przez miasto. W świetle założeń planistycznych obszar ten ma być miejscem lokalizacji centrów bankowo-finansowych, parków technologicznych (lokalizacja „Motoroli”) i jednorodzinnego mieszkalnictwa.

Najważniejszym obszarem strategicznym jest Centrum Komunikacyjno-Komercyjne „Nowe Miasto” określane też jako Krakowskie Centrum Komunikacyjne, którego przebudowa jest warunkiem rozwoju obszaru metropolitalnego Krakowa a będzie decydować o poprawie funkcjonowania miasta. Jest on zwoźniem systemu komunikacyjnego Krakowa. Podejmowane działania inwestycyjne w centrum „starego” Krakowa mają na celu unowocześnienie i usprawnienie funkcjonowania miasta metropolitalnego. Przebudowa infrastruktury transportowej w centrum nierozłącznie wiąże się ze strategiczną inwestycją, która zasadniczo zmieni układ funkcjonalny, usprawniając średnicowe połączenia komunikacyjne, a także wzmacniając funkcję usługową.



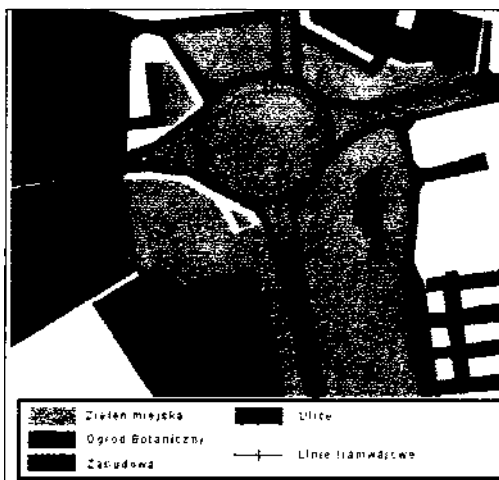
Ryc. 4. Wizualizacja przyszłej ulicy Pawiej
Źródło: Materiały firmy ECE Projektmanagement Polska.

Przebudowa Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego nie jest możliwa bez nowych inwestycji transportowych, konieczne jest wybudowanie kilku ważnych odcinków nowych ulic i torowisk tramwajowych. Istniejąca tam infrastruktura drogowa jest niedostatecznie rozwinięta do aktualnych potrzeb komunikacyjnych. Konieczne są zmiany, które pozwolą dostosować parametry ulic do współczesnych i perspektywicznych oczekiwań komunikacyjnych nowoczesnej metropolii.

Jak wynika z przeprowadzonych analiz, jedną z głównych arterii powstającego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego będzie ulica Pawia. Podstawowa zmiana dotyczyć będzie jej wydłużenia na odcinku od ulicy Ogrodowej aż do skrzyżowania wielopoziomowego z aleją 29 Listopada. Powstanie ulica, która koncentrować będzie zarówno ruch pieszego, samochodowy jak i komunikację miejską. Komunikacja miejska będzie w znacznym stopniu wpływać na parametry techniczne i ruch na ulicy Pawiej. Wprowadzenie tramwaju tradycyjnego na ulicę Pawią będzie zmianą strategiczną. Funkcje ulicy Pawiej wyznaczone zostaną przez obiekty tam lokalizowane, a przede wszystkim przez centrum handlowe jakie firma ECE Projektmanagement zamierza wybudować (ryc. 1).

Ponadto ulica Pawia zabudowana będzie podziemnym tunelem dla szybkiego tramwaju.

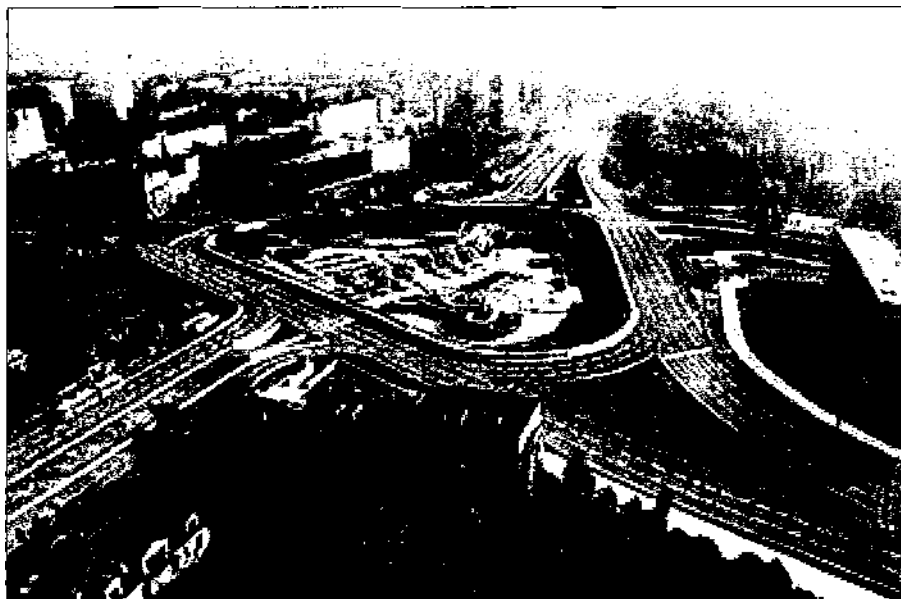
Ważną arterią komunikacji wewnętrznej Krakowa jest aleja 29 Listopada, która stanowi ważny element struktury sieci drogowej Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego. Jest to główna arteria miasta, będąca przedłużeniem Alei Trzech Wieszczów w kierunku krakowskich osiedli północnych Prądnik Biały, Prądnik Czerwony, Żabieniec. Jest to również trakt łączący miasto z krajową



drogą nr 7 prowadzącą w kierunku Warszawy. Charakter alei 29 Listopada zostanie zmodyfikowany przez włączenie do niej ulicy Galicyjskiej. Fakt ten stał się przyczyną przebudowy alei na odcinku między skrzyżowaniem z ul. Kamienną a estakadą nad torami kolejowymi. Pierwsza zmiana dotyczyć

Ryc. 5. Rondo Mogilskie – stan przed przebudową

Źródło: opracowanie własne.



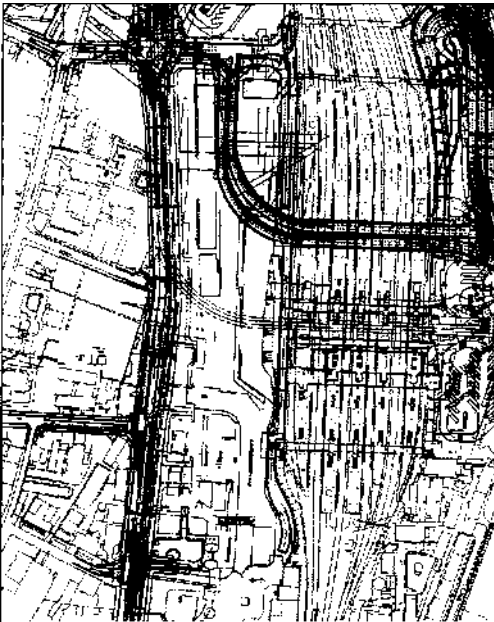
Ryc. 6. Wizualizacja ronda Mogilskiego po przebudowie

Źródło: archiwum „Gazety Wyborczej”.

będzie szerokości jezdni. Dotychczasowe dwa pasy w każdym kierunku jazdy nie wystarczają przy tak rosnących potrzebach. Włączenie ulicy Galicyjskiej wiąże się z poszerzeniem alei 29 Listopada oraz wybudowaniem kilku łącznic umożliwiających bezpieczny ruch na nowym skrzyżowaniu.

Zasadniczo przebudowane zostanie rondo Mogilskie. Przewidywany zakres prac jest olbrzymi. Najważniejsza zmiana to poprowadzenie linii tramwajowej sześć metrów pod powierzchnią ziemi. Pozwoli to uniknąć przecinania się torowisk z ulicami i ułatwi wjazd do tunelu pod ul. Lubomirskiego. Dzięki temu poprawi się przepustowość węzła i bezpieczeństwo ruchu samochodowego na rondzie. Na środku ronda powstaną perony przesiadkowe dla pasażerów. Kursować tam będą zarówno zwykłe linie (między Mogilską a Lubicz), jak i szybki tramwaj (od al. Powstania Warszawskiego do tunelu). Do przystanków zaprowadzą schody i pochylnie. Dla osób niepełnosprawnych czy starszych zainstalowane zostaną windy, a rowerzystom przejazd we wszystkich kierunkach umożliwią ścieżki rowerowe. Na środku ronda oraz w okolicy hotelu Chopin odsłonięte zostaną fragmenty murów oryginalnej XIX-wiecznej austriackiej fortyfikacji. Wyloty ze skrzyżowań poszerzone zostaną nawet do czterech pasów ruchu, a na każdym pojawi się zatoczka dla autobusów MPK.

W obrębie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego wybudowanych zostanie kilka nowych odcinków ulic. Najdłuższym 1200-metrowym odcinkiem będzie ulica Galicyjska, nazywana również ulicą Wita Stwosza. Połączy ona już zmodernizowaną ulicę Lubomirskiego z nowo powstałym węzłem przy alei 29 Listopada. Będzie ona również ważna ze względu na dworzec PKS oraz tunel drogowy pod dworcem PKP. To z tych powodów część ulicy Galicyjskiej przebiegać będzie estakadą (525 m). Dwupoziomowe skrzyżowania umożliwią bezkolizyjne włączanie się do ruchu autobusom PKS oraz pojazdom poruszającym się tunelem drogowym. Na tej ulicy zlokalizowane zostaną nowe przystanki MPK oraz trasy rowerowe. Pozwoli ona odciążać ulicę Lubicz oraz Prandoty. Ponadto ulica Galicyjska znacznie usprawni funkcjonowanie wybudowanego po wschodniej stronie stacji PKP, dworca PKS. Bez wątpienia można uznać ten ciąg komunikacyjny za najważniejszy w przyszłym systemie komunikacyjnym Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.



Ryc. 7. Przebieg tunelu samochodowego projektowanego pod płytą Dworca Głównego

Źródło: opracowanie własne na podstawie studium komunikacyjnego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

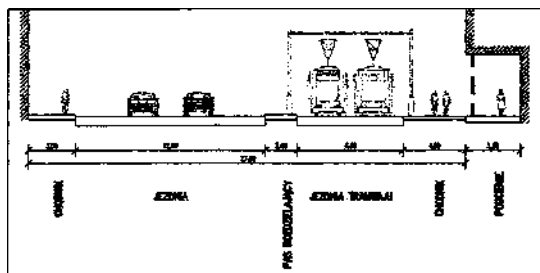
Kolejny odcinek ulicy powstanie w okolicach terenów Politechniki Krakowskiej. To właśnie tam powstanie Nowy Szlak (100 m). Będzie to przedłużenie istniejącej ulicy Szlak aż do tunelu drogowego pod dworcem. Ponadto będzie ona umożliwiała dojazd do drogi gospodarczej biegnącej pomiędzy dworcem PKP a nowym centrum handlowym. Pełnić ona będzie

rolę integracyjną w systemie dróg, zrealizuje połączenie tunelu drogowego z siecią ulic Centrum Komunikacyjnego. Wspomniany tunel drogowy połączy ul. Galicyjską oraz dworzec PKS z ulicami Pawią oraz Nowy Szlak.

Dwupasmowy tunel o długości 300 metrów przebiegać ma łukiem po zachodniej stronie dworca PKP i będzie stanowił alternatywę dla czterech ulic Warszawskiej, Prandoty, Lubicz, Kurniki.

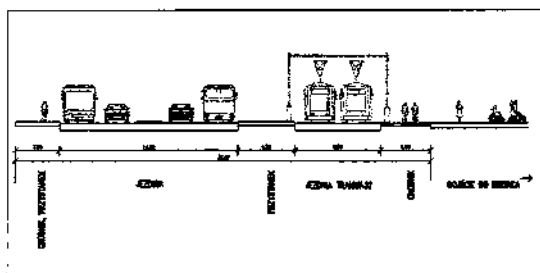
Trasy komunikacji miejskiej w rejonie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego

Dla komunikacji publicznej najważniejsze jest wybudowanie w rejonie Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego nowego odcinka szybkiego tramwaju. Realizacja tej inwestycji wymaga wielu nakładów, m.in. przebudowy al. Powstania Warszawskiego, budowę nowego dwupoziomowego Węzła



Ryc. 8. Profil poprzeczny przez przyszłą ulicę Pawią

Źródło: opracowanie własne na podstawie studium komunikacyjnego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.



Ryc. 9. Profil poprzeczny przez przyszłą ulicę Pawią na wysokości przystanku autobusowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie studium komunikacyjnego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

Mogilskiego, wprowadzenie tramwaju do tunelu pod ul. Lubomirskiego, wybudowanie przystanków w tunelu na drugim poziomie pod stacją PKP i dworcem podziemnym, wykonanie brakującego odcinka tunelu pod terenami TST Polska 1 (od dworca PKP do Politechniki Krakowskiej z podziemnym przystankiem przesiadkowym i przejściem podziemnym pod ul. Pawią, wyprowadzeniem tunelowym na powierzchnię i połączeniem z tramwajem konwencjonalnym na ul. Pawiej) i modernizacja pętli tramwajowej „Kamienna”. Kolejnym przedsięwzięciem będzie budowa odcinka tradycyjnego tramwaju na ul. Pawiej.



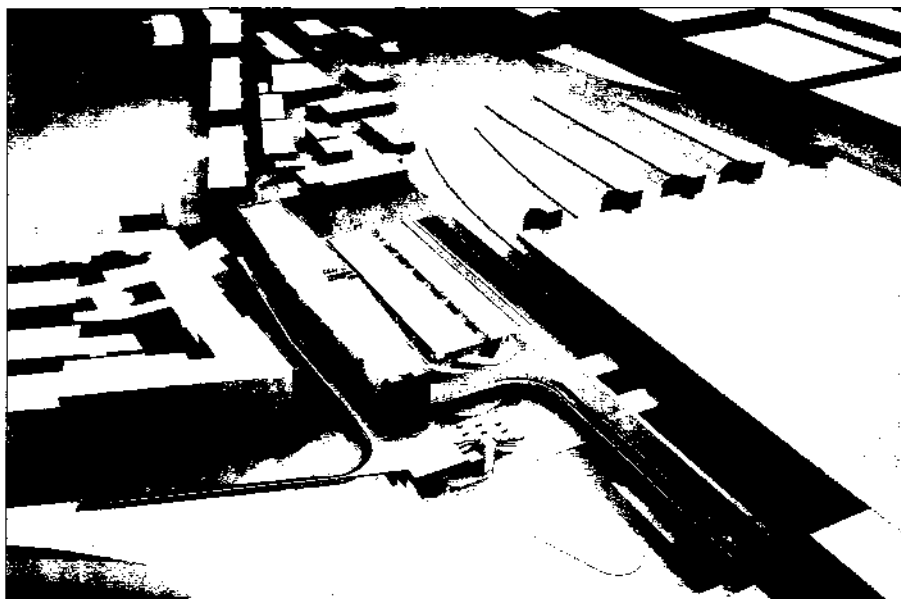
Ryc. 10. Wizualizacja nowego budynku dworca PKS w Krakowie od strony ul. Bosackiej

Źródło: materiały udostępnione przez firmę PKS Kraków S.A.



Ryc. 11. Wizualizacja nowego budynku dworca PKS w Krakowie od strony stacji PKP

Źródło: materiały udostępnione przez firmę PKS Kraków S.A.



Ryc. 12. Makieta nowego dworca PKS w Krakowie

Źródło: materiały udostępnione przez firmę PKS Kraków SA.

Działania te spowodują większą dostępność komunikacji tramwajowej. Nastąpi to w wyniku integracji linii tramwajów tradycyjnych z linią szybkiego tramwaju pomiędzy ul. Szlak a wiaduktem na al. 29 Listopada. Natomiast linia tramwajowa biegnąca ul. Pawią odciąży zatłoczone obecnie ulice Długą i Basztową.

Wyudowanie zarówno nowego centrum handlowego, jak i dworca PKS oznacza zmianę lokalizacji przystanków końcowych autobusów MPK. W tym celu powstanie plac manewrowy, na którym zlokalizowanych będzie kilka linii i przystanki końcowe. Inwestycja ta jest realizowana po wschodniej stronie dworca, pomiędzy nowym dworcem PKS a wjazdem do tunelu drogowego. Ułatwi to dotarcie do dworca PKS oraz dworca PKP.

■ Nowy dworzec PKS

Budowę nowego dworca przy ul. Bosackiej oddanego do użytku w ostatnim kwartale 2005 r. finansowano ze środków firmy PKS Kraków SA, Małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego oraz gminy Kraków. Dwupoziomowy dworzec

autobusowy po wschodniej stronie jest nowoczesną inwestycją; pozwala na odprawę na 28 peronach ponad 1500 autobusów na dobę. Dwupoziomowy plac manewrowy oraz trzykondygnacyjny, wielofunkcyjny budynek przeznaczony na obsługę pasażerów i cele komercyjne znacznie poprawi komfort podróżowania.

Nowy dworzec wyposażono w windy, ruchome schody. Ponadto z dworcem PKP połączony zostanie przystankami szybkiego tramwaju oraz przystankiem końcowym autobusów MPK. Koszt budowy dwupoziomowego parkingu oraz parteru budynku szacowano na około 20 mln zł.

■ Literatura

1. Fularz A., 2001, *KRAK – Kolej Regionalna Aglomeracji Krakowskiej – Szybka Kolej Miejska dla Krakowa*, Warszawa.
2. Kłeczek J., 2004, *Przekreślamy wizję metra w Krakowie*, „Gazeta Wyborcza”, Kraków.
3. Kołodziej J., Pilszczek J., 2000, *Wczoraj, dziś i jutro komunikacji zbiorowej w aglomeracji krakowskiej*, Materiały konferencji z okazji 125-lecia Miejskiej Komunikacji Publicznej w Krakowie, Kraków.
4. Kuźnik R., 2001, *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa*, Kraków.
5. Makiela Z., 2000, *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w procesie rozwoju obszarów peryferyjnych*, Sprawozdania z Posiedzeń Komisji Naukowych – Kraków, t. 44.
6. Makiela Z., 2002, *The Transportation Connections in Central-East Europe*, Rzeszów.
7. Makiela Z., 2003, *Przejawy procesu globalizacji w rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce*, w: *Przemysł w procesie globalizacji*, Z. Ziolo, Z. Makiela (red.), Kraków.
8. Pilszczek J., 2000, *Wczoraj, dziś i jutro komunikacji zbiorowej w aglomeracji krakowskiej*, Kraków.
9. Rożek M., 2002, *Mosty Krakowa*, Kraków.
10. Ziolo Z., 2000, *Struktura przestrzenna centrów wzrostu województwa małopolskiego*, Sprawozdania z Posiedzeń Komisji Naukowych – Kraków, t. 44, z. 2.

11. Ziolo Z., 2001, *Koncepcja badań układów przestrzennych*, Sprawozdania z Posiedzeń Komisji Naukowych – Kraków, t. 45, z. 1, .
12. Studium Komunikacyjne Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego, Agencja Centrum, 1999, Kraków.

Źródła internetowe:

1. <http://krmkkm.tk.krakow.pl>
2. <http://komunikacja.krakow.eurocity.pl>
3. <http://www.bip.krakow.pl>
4. <http://www.ece.pl>
5. <http://www.komunikacja.krakow.pl>
6. <http://www.mpk.krakow.pl>

■ Summary

The redevelopment of the Cracow Communication Centre is not at all possible without new transport investments. It is necessary to build several important new road sections and tramway lines. The already existing road infrastructure is not developed sufficiently to meet the current communication needs. Indispensable are some changes which will make it possible to adjust road parameters to modern and prospective communication expectations of a modern metropolis. As can be seen from analyses , one of the main arteries of the Cracow Communication Centre which is coming into existence will be Pawia Street. The basic change will involve its extension in the section between Ogrodowa Street and the multilevel crossroad of 29 listopada Avenue. This will be a street which will serve pedestrian and vehicular traffic as well as the urban public transport. The urban public transport will significantly affect the technical parameters and traffic in Pawia Street. The installation of a traditional tramway in Pawia Street will be a strategic change. The functions of Pawia Street will be determined by the buildings which are located there, and first of all, by the shopping centre which the ECE Project management intends to have built .

TOMASZ RACHWAŁ

RESTRUKTURYZACJA PRZEDSIĘBIORSTW PRZEMYSŁOWYCH Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

Obszary metropolitalne charakteryzują się złożoną strukturą, w której występują także przedsiębiorstwa przemysłowe spełniające różnorodne funkcje w strukturze gospodarczej. Analizując proces kształtowania się struktury Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, należy zauważyć, że w literaturze przedmiotu, m.in. w pracach Komorowskiego [2000], Jałowieckiego [1999, 2000], Paryska [2000, 2003], Smętkowskiego [2001], Ilnickiego [2003], autorzy wskazują głównie na zasoby kulturalne Krakowa jako podstawową cechę metropolitalną. Przykładowo B. Jałowiecki [2000] stwierdza, że Kraków może swoją metropolitalną pozycję budować na bazie unikatowych zasobów kulturowych, imprez międzynarodowej rangi, specyficznego klimatu i urody miasta oraz atrakcyjnego turystycznie zaplecza, zaś E. Szkurlat [2003] uznała Kraków za miasto najbardziej zaawansowane w procesie metropolizacji w Polsce, zakładając, że głównym kryterium wyróżniania metropolii będzie prestiż, wizerunek oraz specyfika miasta. Powstaje pytanie, czy działalność przemysłowa nie jest istotna z punktu widzenia rozwoju krakowskiego obszaru metropolitalnego? W literaturze przedmiotu dotyczącej kształtowania się obszarów metropolitalnych przykuwa uwagę wiele cech metropolii związanych z działalnością przemysłową. W. Maik [2003] zwraca uwagę, że jed-

nymi z podstawowych cech miast metropolitalnych, jest koncentracja działalności gospodarczej oraz to, że stanowią one centra, w których zachodzi proces szybkiej absorpcji innowacji i tworzenia nowych produktów. Wśród 10 cech metropolii przedstawionych przez B. Jałowieckiego [1999, 2000; za Saldatosem 1987] trzy z nich związane są z działalnością przemysłową. Są to: przyjmowanie pochodzących z zagranicy czynników produkcji, eksportowanie czynników produkcji i przyjmowanie firm zagranicznych, przejawiające się w napływie bezpośrednich inwestycji zagranicznych, polegających na inwestycjach typu *greenfield* w nowe zakłady produkcyjne czy przejmowaniu funkcjonujących przedsiębiorstw przez kapitał zagraniczny.

Należy zgodzić się ze stanowiskiem, że działalność przemysłowa nadal odgrywa znaczącą rolę w strukturze obszarów metropolitalnych, dlatego istotne jest pytanie, jak przedsiębiorstwa przemysłowe przystosowują się do nowych warunków gospodarowania. W prezentowanej pracy zakładam, że także działalność przedsiębiorstw przemysłowych wpływa na proces kształtowania się Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, chociaż należy pamiętać, że w znacznym stopniu na proces ten wpływa działalność innych przedsiębiorstw o charakterze usługowym, takich jak ComArch czy Centrum Oprogramowania „Motorola”, będących producentami oprogramowania¹.

Celem opracowania jest przedstawienie procesu restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw przemysłowych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego jako jednych z podstawowych elementów struktury tego obszaru. Badaniami objęto dziewięć głównych przedsiębiorstw przemysłowych, z których możliwe było uzyskanie danych o zmianach w ich funkcjonowaniu w procesie transformacji gospodarczej: Mittal Steel Poland o. w Krakowie (d. Huta T. Sendzimir/W.Lenina, w skrócie HTS), Philip Morris Polska (d. Zakłady Przemysłu Tytoniowego w Krakowie, PMP), Pliva Kraków (d. Polfa); Krakowska Fabryka Armatur (KFA), Zakłady Odzieżowe Vistula, Zakłady Przemysłu Cukierniczego Wawel SA, Fabryka Kosmetyków Miraculum, Krakowskie Zakłady Elektroniczne Telpod (w upadłości) oraz Bahlsen Sweet sp. z o. o. i Lajkonik Snacks SA² (d. Skawińskie Zakłady Koncentratów Spożywczych, Skawina).

Analiza procesu restrukturyzacji przedsiębiorstw przemysłowych krakowskiego obszaru metropolitalnego, przebiegającego w latach transformacji gospodarczej pod wpływem zmieniających się uwarunkowań międzynarodowych

1) Przedsiębiorstwa te, zlokalizowane w Krakowskim Parku Technologicznym, należy zaklasyfikować także do nielicznych dużych przedsiębiorstw Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego, będących eksporterami czynników produkcji i wytwórcami innowacji *sensu stricto*.

2) Te dwa ostatnie z wymienionych przedsiębiorstwa, posiadające jednego właściciela i tylko formalnie wydzielone z d. Skawińskich Zakładów Koncentratów Spożywczych, analizowane są łącznie; w dalszej części pracy używany jest skrót „Skawina”.

i krajowych wykazała, że przedsiębiorstwa te w różny sposób przystosowywały się do wymogów gospodarki rynkowej, w wyniku zmiany: struktur własnościowo-organizacyjnych, poziomu i struktur zatrudnienia, technologii i asortymentu produkcji, powiązań przestrzennych oraz struktury kosztów produkcji. Różny sposób przystosowania wynikał z ich zróżnicowania w zakresie:

- formy i czasu prywatyzacji,
- rozmiarów potencjału produkcyjnego,
- funkcji pełnionych w strukturze gospodarczej,
- profilu prowadzonej działalności
- formułowania i realizowania różnych strategii dostosowawczych.

Analiza zmian struktury własnościowej wskazuje, że badane przedsiębiorstwa poddane były różnym ścieżkom prywatyzacji (sprzedaż inwestorom zagranicznym, prywatyzacja w ramach akcjonariatu pracowniczego, sprzedaż akcji na giełdzie papierów wartościowych), przy czym część z nich nadal pozostała własnością państwową. W wyniku badań okazało się, że rozpoczęcie procesu prywatyzacji od najlepszych pod względem sytuacji finansowych i zdolności produkcyjnych przedsiębiorstw miało decydujący wpływ na czas rozpoczęcia i przyjęte ścieżki zmian struktury własnościowej.

Przedsiębiorstwa sprywatyzowane wcześniej, pod wpływem nowego właściciela (np. Pliva, PMP), szybciej wdrażały strategię restrukturyzacji, natomiast przedsiębiorstwa pozostające nadal własnością państwa (np. Telpod), wprowadzały tylko doraźne zmiany, stosując swoistą strategię oczekiwania na dotacje budżetowe lub inwestora, który wytyczy nowe kierunki rozwoju. Stwierdzono, że szybciej do nowych warunków dostosowywały się przedsiębiorstwa sprywatyzowane z udziałem inwestorów zagranicznych (np. Pliva), którzy wnosili określonej wielkości kapitał, stosownie do koniecznych zmian. Gorzej natomiast z procesem restrukturyzacji radziły sobie przedsiębiorstwa sprywatyzowane w ramach akcjonariatu pracowniczego lub zaofiarowane przez giełdę drobnym inwestorom, które charakteryzowały się niewielkimi rozmiarami wnoszonego kapitału (np. Wawel, Vistula). Ze względu na brak dopływu kapitału w odpowiedniej wysokości przedsiębiorstwa prywatyzowane tymi ścieżkami wykorzystały swoje dotychczasowe możliwości rozwoju i rozpoczęły poszukiwania inwestora strategicznego. Wskazuje to na znaczenie w procesie restrukturyzacji inwestora strategicznego, który zapewni odpowiednie źródła zasilania finansowego.

Z punktu widzenia kształtowania się Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego istotne znaczenie mają zagraniczne powiązania organizacyjne przedsiębiorstw i włączanie ich w globalne sieci przemysłowe. Cztery z badanych przedsiębiorstw – HTS, Pliva, PMP i Skawina zostały przejęte przez inwestorów zagranicznych. W przypadku Plivy i PMP przejęcie to korzystnie wpłynęło na

proces restrukturyzacji obu przedsiębiorstw, głównie dzięki poniesionym przez inwestorów nakładom inwestycyjnym w nowe technologie produkcji (co w tych przedsiębiorstwach oznaczało wybudowanie nowych linii produkcyjnych).

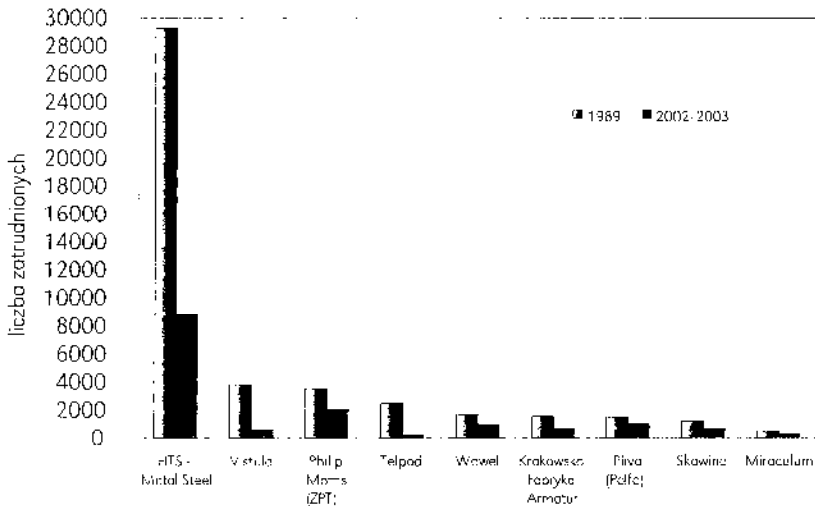
HTS funkcjonowała do niedawna w holdingu Polskie Huty Stali jako przedsiębiorstwo państwowe, trudno więc ocenić po tak krótkim czasie efekty inwestycji koncernu LNM Holdings (który po zmianach organizacyjnych, tj. połączeniu z Ispat International przyjął nazwę Mittal Steell Co.). Wzrost produkcji i doskonałe wyniki finansowe w okresie tuż po przejęciu przedsiębiorstwa przez kapitał zagraniczny nie są tylko wynikiem działań inwestora, ale po prostu efektem spodziewanej od dawna hossy na stal na światowych rynkach, w tym głównie na rynku chińskim. Przedsiębiorstwo to zostało włączone do międzynarodowego koncernu hutniczego Mittal Steel Co., prowadzącego działalność w kilkunastu krajach świata, m.in.: Kanadzie, Stanach Zjednoczonych, Meksyku, Kazachstanie, Indonezji, RPA, Algierii, a w Europie w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Holandii, Francji, Luksemburgu, Macedonii, Rumunii oraz w Czechach.

Z koncernami międzynarodowymi powiązane są także Wawel i Vistula, które zostały sprywatyzowane w ramach akcjonariatu pracowniczego i następnie przez zaoferowanie akcji na giełdzie drobnym inwestorom. Do stopniowego przejmowania kontroli nad tymi przedsiębiorstwami doszło w wyniku skupywania akcji na giełdzie. Powiązania te różnie wpłynęły na funkcjonowanie wymienionych przedsiębiorstw. W Wawelu, niemiecki inwestor branżowy Gustaw F.W. Hamester (obecnie po zmianach organizacyjnych Hosta International), posiadający przez spółki zależne znaczny, ale mniejszościowy pakiet akcji, podjął współpracę z polskimi udziałowcami w celu wdrożenia nowej strategii i rozwoju firmy, w tym m.in. przeniesienia produkcji z centrum Krakowa na tereny podmiejskie w Dobczycach. Natomiast w Vistuli zagraniczni – głównie holenderscy – udziałowcy zostali oskarżeni przez pozostałych udziałowców o działanie na szkodę spółki i wyprowadzenie z niej kapitału. Sytuacja doprowadziła do „dwuwładzy” na przełomie roku 2002/2003 (przez okres ten istniały dwa zarządy firmy), co doprowadziło do spadku zaufania inwestorów i kontrahentów do firmy. W przypadku Vistuli trudno mówić o korzystnym wpływie kapitału zagranicznego.

Celem podniesienia efektywności funkcjonowania, w wyniku zmian własnościowych, przedsiębiorstwa musiały rozpocząć restrukturyzację organizacyjną. Najbardziej znaczące zmiany struktur organizacyjnych stwierdzono w przedsiębiorstwach sprywatyzowanych, przy czym największe zmiany organizacyjne wystąpiły w przedsiębiorstwach przejętych przez inwestorów zagranicznych, co związane było głównie z dostosowaniem tej struktury do standardów koncernu, jak miało to miejsce w przypadku Plivy.

Gruntowne zmiany struktury organizacyjnej, związane z wydzieleniem działów przedsiębiorstwa w postaci spółek-córek i tworzeniem rozbudowanej grupy kapitałowej przeszło także największe przedsiębiorstwo krakowskiego obszaru metropolitalnego – HTS, jeszcze w okresie, kiedy było własnością Skarbu Państwa. W wyniku przejęcia przedsiębiorstwa przez nowego właściciela i konsolidacji 4 hut stali (jako Mittal Steel Poland) należy się spodziewać kolejnych zmian organizacyjnych w tym przedsiębiorstwie.

Stosunkowo niewielkie zmiany struktur organizacyjnych zaszły w przedsiębiorstwach niesprywatyzowanych mniejszej wielkości (np. Telpod), ograniczały się one jedynie do wzmocnienia działów związanych ze sprzedażą i bieżącego dostosowywania pozostałych komórek do zmieniającego się profilu działalności i zmiany wielkości zatrudnienia. Niejasne są natomiast powody i cele licznych przekształceń własnościowych i organizacyjnych zachodzących pod wpływem nowego właściciela (koncernu Bahlsen) w Skawinie (podział na 2 spółki oraz sprzedaż Wydziału Ekstrakcji Kawy Zbożowej wraz ze znakiem firmowym „Inka” koncernowi Kord z Hamburga). Zmiany te miały na celu (wg oficjalnej wersji zarządu) podniesienie konkurencyjności firmy, ale być może wynikały z korzyści ulg podatkowych dla firm zagranicznych [Makieta 2001]. Wyniki finansowe przedsiębiorstwa uzyskiwane po tych przekształceniach nie wskazują na korzyści ekonomiczne takich zmian własnościowo-organizacyjnych.



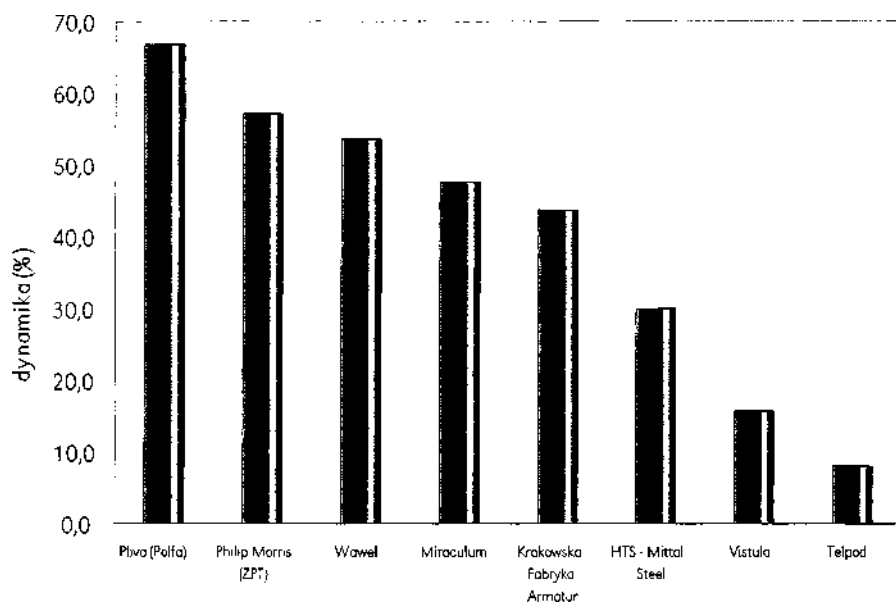
Ryc. 1. Poziom zatrudnienia w głównych przedsiębiorstwach przemysłowych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w latach 1989-2003

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przedsiębiorstw.

Badania wykazały, że podstawową cechą procesu restrukturyzacji była redukcja zatrudnienia przy równoczesnym podnoszeniu jakości kapitału ludzkiego w przedsiębiorstwach, dzięki rozbudowanemu systemowi szkoleń podnoszących kwalifikacje pracowników. W świetle przeprowadzonych badań stwierdzono, że we wszystkich głównych przedsiębiorstwach przemysłowych krakowskiego obszaru metropolitalnego w latach 1989–2003 nastąpiła redukcja zatrudnienia, przy czym największa skala redukcji była w przedsiębiorstwach niesprywatyzowanych (np. Telpod) lub sprywatyzowanych pod koniec okresu badawczego (HTS), a także takich jak Vistula, które ze względu na rozproszony akcjonariat były podatne na manipulowanie strukturami zarządzania przez kapitał spekulacyjny (ryc. 1, 2). Na przykład największy zakład przemysłowy Krakowa – HTS, w latach 1989–2003 zmniejszył swoje zatrudnienie z ponad 29 tys. do 8 tys. osób, tj. do 30%, (na marginesie: wielkość jego produkcji spadła w tym okresie z ok. 3,4 do ok. 2,4 mln ton stali, tj. do 70%).

W wyniku zawartych umów społecznych z załogami przedsiębiorstw najmniejsza redukcja zatrudnienia nastąpiła w przedsiębiorstwach przejętych jeszcze w latach 90. minionego wieku przez inwestorów zagranicznych, takich jak Pliva i PMP. Korzystne okazały się tendencje zmian w strukturach zatrudnienia, tj. wzrost udziału pracowników umysłowych (w stosunku do pracowników na stanowiskach robotniczych) oraz spadek udziału pracowników z wykształceniem podstawowym na rzecz pracowników z wykształceniem zasadniczym zawodowym i średnim (na stanowiskach robotniczych), a także wzrost udziału pracowników z wykształceniem wyższym na stanowiskach nierobotniczych.

Pod wpływem nowych oczekiwań odbiorców co do asortymentu i jakości produkcji oraz presji konkurencyjnej innych przedsiębiorstw, w większości analizowanych przedsiębiorstw zaszły duże zmiany technologiczne, polegające na wymianie lub modernizacji linii produkcyjnych. Działania te pozwoliły na zmiany asortymentu produkcji i były podstawą osiągania dobrych wyników finansowych. Przedsiębiorstwa pod koniec okresu centralnego sterowania gospodarką posiadały mocno zdekapitalizowany majątek produkcyjny, który nie pozwalał na produkcję konkurencyjnych w warunkach gospodarki rynkowej produktów, dlatego najbardziej znaczące zmiany technologiczne zaszły w przedsiębiorstwach sprywatyzowanych, głównie z udziałem inwestorów zagranicznych, w których zapewnione były źródła finansowania modernizacji tego majątku.



Ryc. 2. Dynamika zatrudnienia w głównych przedsiębiorstwach przemysłowych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego w latach 1989-2003

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przedsiębiorstw.

Na uwagę zasługuje przypadek Plivy, gdyż chorwacki koncern nie należy do światowych liderów przemysłu farmaceutycznego i musiał przeprowadzić w latach 90. XX w. kosztowną restrukturyzację zakładów produkcyjnych we własnym kraju. Jednak w 1998 r., w niecałe dwa lata po przejściu przedsiębiorstwa przez inwestora, oddano do użytku obiekt form suchych II, zaś na początku 2005 r. nowy wydział form musujących, które są jednymi z najnowocześniejszych wydziałów produkcyjnych w Europie. Do listy nowych inwestycji Plivy należy zaliczyć także wyposażenie laboratoryjne, dział ampułkarni, magazyn wyrobów gotowych, nowy biurowiec firmy oraz nową infrastrukturę informatyczną łączącą wszystkie działy firmy.

Natomiast przedsiębiorstwa będące w rękach państwowych, z reguły nie wprowadzały zmian technologicznych. Skarb Państwa, który nie doinwestował w znaczącym stopniu tych przedsiębiorstw w sposób gwarantujący im przeprowadzanie zmian technologicznych oraz opóźnił procesy prywatyzacji, tym samym przyczynił się do tracenia przez te przedsiębiorstwa pozycji konkurencyjnej. Dobrym przykładem takiej „nieodpowiedzialności” Skarbu

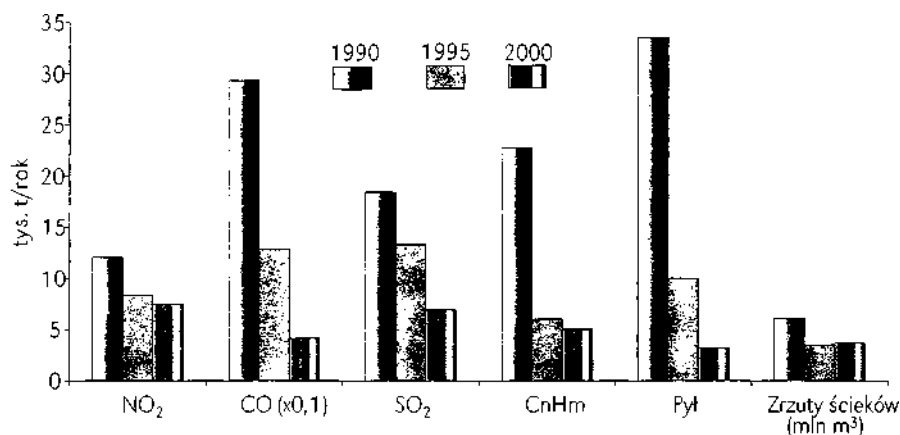
Państwa jako właściciela jest Telpod³. W wyniku wyjątkowej kapitałochłonności inwestycji HTS charakteryzuje się słabym stopniem zoawansowania zmian technologicznych.

W nawiązaniu do potrzeb rynkowych, nowe technologie pozwoliły na poważniejsze, aktywne zmiany w asortymencie produkcji, co przejawiało się z reguły w dążeniu do zwiększenia spójności asortymentu i specjalizacji produkcji, przez utrzymanie bądź zmniejszenie szerokości asortymentu, a także pogłębienie asortymentu produkcji w wyniku wprowadzenia nowych, lepszych jakościowo wyrobów o tych samych parametrach użytkowych lub zwiększenia liczby typów produkowanych wyrobów.

Zmiany technologiczne w przedsiębiorstwach wpłynęły na zmniejszenie się negatywnej presji na środowisko przyrodnicze, co wynikało zarówno ze zmniejszenia wielkości produkcji, jak i inwestycji w technologie proekologiczne, w dużej mierze wymuszane przez otoczenie w wyniku nacisku społeczeństw lokalnych oraz zmian uwarunkowań prawnych z zakresu norm ochrony środowiska. Wynikało to także z nowej polityki ekologicznej, prowadzącej w wielu przypadkach do wdrożenia systemu zarządzania jakością środowiska (zakończony z reguły przyznaniem certyfikatu ISO 14001) oraz w przypadku Plivy do skreślenia z listy największych trucicieli środowiska. Na szczególną uwagę zasługuje znaczne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w HTS (która stanowi największe zagrożenie ekologiczne dla Krakowa, gdyż według Raportów Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (*Raport o stanie 2002*) przedsiębiorstwo to miało w 2001 r. 74% udziału w ilości emisji zanieczyszczeń pyłowych oraz 94% udziału w emisji zanieczyszczeń gazowych, emitowanych z zakładów przemysłowych miasta). Proces zmian w technologii produkcji, m.in. wyłączenie i modernizacja wielkich pieców, stopniowe wyłączenie baterii koksowniczych, zastąpienie stalowni martenowskich stalowniami konwertorowo-tlenowymi, instalacja nowoczesnej linii ciągłego odlewania stali⁴, układów odpylania i elektrofiltrów, domknięcie obiegu wodno-ściekowego (pozwalającego na powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków przemysłowych w procesie produkcyjnym) doprowadził do znacznego zmniejszenia emitowanych przez HTS zanieczyszczeń. Jak wskazują dane o zmianie emisji wybranych zanieczyszczeń w HTS w latach 1990–2000 (ryc. 3) największy spadek emisji dotyczył pyłów (o ponad 90%), duży spadek wykazały także emisja tlenu węgla (do 14,3%), węglowodorów (do 21,9%) oraz dwutlenku siarki (do 37,5%).

3) Szerzej na ten temat w artykule autora nt. zmian funkcjonowania Telpodu w świetle przemian w polskim przemyśle elektronicznym [Rachwał 2001].

4) Tak znaczna, kaitarochłonna inwestycja HTS w linię ciągłego odlewania stali została dokonana jeszcze przed przejściem tego przedsiębiorstwa przez zagranicznego inwestora strategicznego.



Ryc. 3. Emisja wybranych zanieczyszczeń HTS w latach 1990–2000

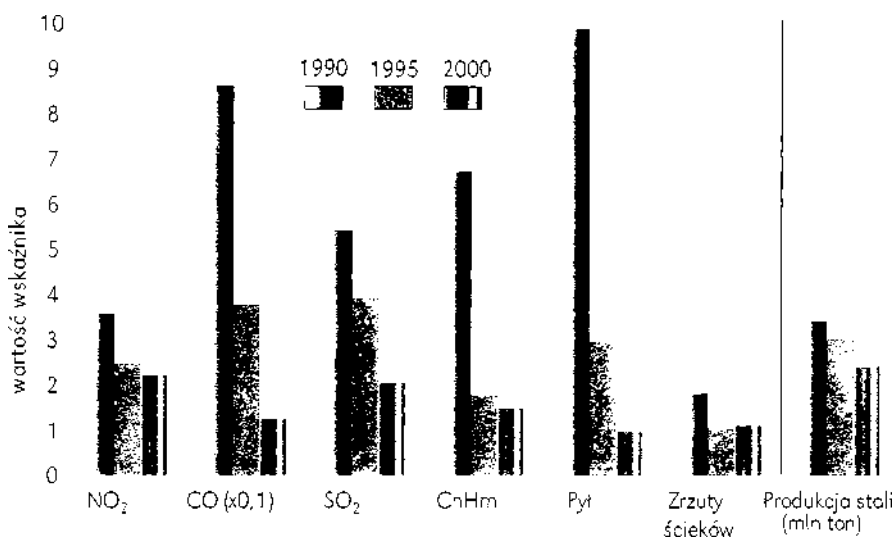
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przedsiębiorstwa.

Warto podkreślić, że w dużej mierze spadek ilości emitowanych zanieczyszczeń związany był w latach 90. XX w. z ograniczeniem wielkości produkcji, ale analiza wskaźników emisji zanieczyszczeń w stosunku do ilości produkcji stali (ryc. 4.) pozwala stwierdzić, że ograniczenie emisji zanieczyszczeń wynika nie tylko z redukcji wielkości produkcji, ale jest także wynikiem inwestycji w urządzenia redukujące szkodliwą działalność środowiska dla otoczenia.

W latach 1990–2000 we wszystkich kategoriach wartość wskaźnika emisji zanieczyszczeń wykazuje tendencję spadkową. Jedyne w przypadku zrzutu ścieków zanotowano nieznaczny wzrost wskaźnika w latach 1995–2000, zrekompensovany znacznym spadkiem w latach 1990–1995.

W związku z dążeniem do podniesienia efektywności i włączeniem się do międzynarodowych struktur rynkowych, w celu dostosowania asortymentu produkcji do zmieniających się wymogów odbiorców, badane przedsiębiorstwa dokonały analizy dotychczasowych powiązań przestrzenno-produkcyjnych, co spowodowało istotne zmiany w kierunkach zaopatrzenia. Wyjątkiem jest tutaj HTS, w której ze względu na specyfikę produkcji, kierunki dostaw głównych surowców były stabilne. W pozostałych przedsiębiorstwach główną przyczyną zmian w źródłach zaopatrzenia i wzrostu powiązań z dostawcami zagranicznymi było spełnianie przez nie wysokich wymagań jakościowych, a także zmiana stosunków własnościowych, polegająca na przejęciu przedsiębiorstwa przez inwestora zagranicznego.

Największe zmiany nastąpiły w przedsiębiorstwach z udziałem kapitału zagranicznego, przede wszystkim na rzecz dostawców powiązanych z koncernem międzynarodowym (np. PMP, Skawina, Wawel).



Ryc. 4. Zmiany wskaźników emisji zanieczyszczeń na 1000 t produkowanej stali w HTS w latach 1990-2000.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przedsiębiorstwa.

Przykładem przedsiębiorstwa, które rozszerzało swoje powiązania zagraniczne w zakresie zaopatrzenia, najpierw w wyniku poszukiwań dostawców spełniających nowe wysokie wymagania jakościowe produkcji, a następnie w wyniku powiązań z kapitałem zagranicznym jest Vistula. Przedsiębiorstwo na początku lat 90. XX w. w 95% (według wartości zakupów) zaopatrywało się w tkaniny wierzchnie, będące podstawowym materiałem do produkcji na rynku krajowym. Duży udział dostaw krajowych wynikał przede wszystkim ze znacznej różnicy cen na korzyść materiałów produkowanych w kraju. W kolejnych latach malał udział dostaw krajowych (do 57% w 1999 r.) kosztem wzrostu udziału dostawców zagranicznych. Było to spowodowane głównie wyższymi wymaganiami klientów co do jakości tkanin, ale także wynikało z celowych działań firmy, polegających na wprowadzeniu linii asortymentowych dla bardziej zamożnych klientów, do produkcji których brakowało odpowiednich materiałów na rynku krajowym. Wzrost udziału dostaw zagra-

nicznych był także spowodowany zwiększeniem zamówień na tzw. przerób uszlachetniający, w przypadku którego odbiorcy towarów sami dostarczali materiał do produkcji. W konsekwencji liczba dostawców zagranicznych wzrosła z 6 w 1992 r. (zlokalizowanych w 3 państwach: Niemcy, Francja, Austria) do 35 w 1999 r. (zlokalizowanych w 9 państwach europejskich: Portugalia, Francja, Niemcy, Holandia, Włochy, Czechy, Słowacja, Litwa, Szwecja). Zmiana kierunków dostaw miała także związek ze zmianą struktury własnościowej w Vistuli. Począwszy od 1999 r. kontrolę nad przedsiębiorstwem przejmowali zagraniczni inwestorzy, podejmując decyzję o wdrożeniu linii produkcyjnej „Artisti Italiani”, co związane było z koniecznością wzrostu zamówień u włoskich dostawców. Należy jednak wskazać również na sytuacje patologiczne w tym zakresie, polegające na podpisywaniu niekorzystnych umów z dostawcami, w wyniku przejścia władzy w przedsiębiorstwie przez inwestorów, którym nie zależało na rozwoju przedsiębiorstwa.

W procesie transformacji gospodarczej doszło do zmiany powiązań przedsiębiorstw w zakresie zbytu. Rozszerzenie kierunków zbytu przedsiębiorstw było możliwe dzięki wprowadzeniu innowacji produktowych, które ściśle wiązało się z koniecznością unowocześnienia majątku produkcyjnego, a więc restrukturyzacją technologiczną. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, że kierunki zbytu badanych przedsiębiorstw wykazywały się zmiennością, co wpływało na niestabilność przychodów, a w wielu przedsiębiorstwach utrudniało proces restrukturyzacji w innych aspektach funkcjonowania przedsiębiorstwa, w szczególności w zakresie inwestycji w technologię produkcji.

Korzystnym zjawiskiem w grupie przedsiębiorstw powiązanych głównie z inwestorami zagranicznymi, było rozszerzenie rynków zbytu, także zagranicznych. Na przykład w Wawelu w latach 1994–2002 nastąpiło rozszerzenie międzynarodowych zasięgów zbytu przedsiębiorstwa. W 1994 r. stały eksport realizowany był do siedmiu państw. Natomiast w 2002 r. stałe kontrakty eksportowe obejmowały już jedenaście państw na czterech kontynentach, nieregularne dostawy eksportowe realizowane zaś były do trzynastu państw, natomiast planowane są dostawy do dziewięciu państw, głównie azjatyckich. Należy jednak podkreślić, że w Wawelu znaczenie eksportu w strukturze przychodów ze sprzedaży po wzroście w latach 1991–1997 (z 10,0% w 1991 r. do 22,3% w 1997 r.) w wyniku recesji gospodarczej i załamania się tzw. rynków wschodnich zaczęło maleć, czego wyrazem jest spadek udziału sprzedaży eksportowej w wartości sprzedaży ogółem do 4,9% w 2002 r. Rozszerzenie zagranicznych rynków zbytu nastąpiło także w znacznym stopniu w Plivie i HTS po przejściu tych przedsiębiorstw przez koncerny międzynarodowe.

Przeprowadzona analiza zmian w strukturze kosztów przedsiębiorstw wykazała, że zmiany struktury rodzajowej kosztów polegały przede wszystkim na zmniejszeniu udziału zużycia materiałów i energii oraz wynagrodzeń i świadczeń dla pracowników oraz wzroście udziałów kosztów usług obcych i amortyzacji, co należy uznać za zjawisko korzystne. Zmiany uwarunkowań makroekonomicznych oraz dążenie do podniesienia konkurencyjności produktów wpłynęły negatywnie na wzrost wskaźnika poziomu kosztów. Powoduje to ograniczenie działalności inwestycyjnej przedsiębiorstw, co w rezultacie w coraz większym stopniu uzależnia przedsiębiorstwa od zewnętrznych, głównie zagranicznych, źródeł finansowania.

Analiza wyników finansowych przedsiębiorstw⁵ pozwoliła na wyodrębnienie czterech kategorii przedsiębiorstw, o dobrej, nieustabilizowanej, złej i bardzo złej sytuacji finansowej. Grupa przedsiębiorstw o dobrej kondycji finansowej reprezentowana jest przede wszystkim przez przedsiębiorstwa prywatne, należące do inwestorów zagranicznych (Miraculum, Pliva, PMP, Vistula, Wawel).

Pozostałe przedsiębiorstwa były pod koniec okresu badawczego w nieustabilizowanej (HTS) lub złej sytuacji finansowej (KFA, Skawina), natomiast w Telpodzie – przedsiębiorstwie o bardzo złej kondycji finansowej została ogłoszona upadłość. Okazuje się, że warunkiem sukcesu adaptacji przedsiębiorstw do nowych warunków gospodarowania jest trafny wybór inwestora strategicznego i szybkość wdrożenia procesu restrukturyzacji.

Ocena sytuacji finansowej pozwoliła na zaklasyfikowanie badanych przedsiębiorstw do trzech typów przedsiębiorstw.

- Do typu A, przedsiębiorstw, które przeszły pomyślnie pierwszy etap restrukturyzacji naprawczej, należą głównie przedsiębiorstwa prywatne z kapitałem zagranicznym, przy czym można tu wyróżnić 2 podtypy: A1 to przedsiębiorstwa (PMP, Pliva), które weszły na ścieżkę trwałego rozwoju dzięki znaczącym inwestycjom w nowe linie technologiczne, zaś warunkiem dalszego dynamicznego rozwoju przedsiębiorstw z podtypu A2 (Miraculum, Vistula, Wawel) są dalsze inwestycje w technologię produkcji. Wśród przedsiębiorstw zaliczonych do typu A2 jest Vistula, w której szanse związane z przejściem pierwszego etapu restrukturyzacji zostały częściowo zaprzepaszczone. Wynikało to z przejścia władzy w przedsiębiorstwie w 2003 r.

5) W celu oceny efektów finansowych restrukturyzacji przedsiębiorstw posłużono się powszechnie stosowanymi [Nowak 2001, Nalepka 2000] wskaźnikami wyniku finansowego przedsiębiorstw (zysku lub straty) tj.: a) wyniku finansowego ze sprzedaży, b) z działalności operacyjnej, c) z działalności gospodarczej, d) brutto, e) netto, a także wskaźnikami rentowności obratu (netto i brutto) oraz produktywności całkowitej. Wzięto pod uwagę wyniki finansowe pod koniec okresu badawczego (lata 2000–2001).

przez inwestorów zagranicznych, którzy nakreślili nowe – jak się okazało błędne – kierunki rozwoju przedsiębiorstwa, co doprowadziło do trudnej sytuacji finansowej firmy. Vistula musiała po raz kolejny przeprowadzić restrukturyzację finansową i odzyskać zaufanie inwestorów i kontrahentów, aby wdrożyć nową strategię rozwoju. Efekty realizacji tej strategii mają być widoczne dopiero po 2005 r.

- Do typu B, zaliczono przedsiębiorstwa nadal poszukujące dróg rozwoju, które nie zakończyły jeszcze pierwszego etapu restrukturyzacji (KFA, HTS, Skawina). Ich dalszy rozwój zależeć będzie w dużej mierze od efektów przejścia tych przedsiębiorstw przez inwestorów strategicznych i związanych z tym inwestycji w technologie produkcji, a także zmian popytu na produkty wytwarzane przez te przedsiębiorstwa.
- Do typu C, przedsiębiorstw zanikających w strukturze gospodarczej, należy upadłe przedsiębiorstwo Telpod.

Okazuje się, że najlepsze efekty restrukturyzacji i zarazem najlepsze perspektywy rozwojowe mają przedsiębiorstwa włączone lub włączające się w globalne sieci przemysłowe.

Zasygnalizowana problematyka restrukturyzacji przedsiębiorstw przemysłowych jako głównych elementów w strukturze krakowskiego obszaru metropolitalnego wskazuje, że dokonują się duże zmiany w funkcjonowaniu tych przedsiębiorstw oraz różnych typów powiązań z otoczeniem. W strukturze Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego nadal znaczną rolę w bazie ekonomicznej będą odgrywać duże przedsiębiorstwa przemysłowe, co przejawiać się będzie w mniejszym stopniu w zakresie aktywizacji zasobów pracy, zaś w większym stopniu w podnoszeniu konkurencyjności dotychczas wytwarzanych produktów i wdrażaniu nowych, o wyższym stopniu zaawansowania technologicznego, zwiększenia wartości produkcji i źródła dochodów. Przejście tych przedsiębiorstw do etapu restrukturyzacji rozwojowej, będzie z kolei wpływać na dostosowanie do rosnących wymagań przedsiębiorstw elementów otoczenia infrastrukturalnego (podniesienie jakości technicznej dróg i infrastruktury telekomunikacyjnej, stworzenia odpowiedniego węzła transportu lotniczego itd.), rozwój sprawnego otoczenia biznesowego, instytucji finansowych, a także podniesienia jakości kadry (szczególnie kierowniczej) przez wpływanie na odpowiednie kierunki kształcenia (np. w zakresie najnowszych technologii informatycznych, biotechnologicznych i in.). W efekcie dalszy rozwój przedsiębiorstw przemysłowych i wzrost ich powiązań (organizacyjnych, personalnych, w zakresie zaopatrzenia i zbytu, prac badawczo-rozwojowych, wdrażania innowacji) z otoczeniem międzynarodowym w znaczącym stopniu może przyczynić się do dalszego rozwoju Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

■ Literatura

1. Ilnicki D., 2003, *Miasta polskie jako potencjalne metropolie o znaczeniu kontynentalnym (próba identyfikacji)*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź.
2. Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*, Białystok.
3. Jałowiecki B., 2000, *Społeczna przestrzeń metropolii*, Warszawa.
4. Komorowski W., 2000, *Czynniki potencjału międzynarodowego miast polskich w latach 1992–1997*, „Przegląd Geograficzny” nr 4.
5. Maik W., 2003, *Pojęcie metropolii a problem badania funkcji metropolitalnych*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź, s. 9–18.
6. Makieta Z., 2001, *Przekształcenie Skawińskich Zakładów Koncentratów Spożywczych jako przejaw procesu globalizacji*, w: *Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej*, Z. Ziolo (red.), Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, nr 3, Warszawa–Kraków–Rzeszów, s. 149–153.
7. Nalepka A., 2000, *Ustalanie i ocena skutków restrukturyzacji przedsiębiorstwa*, w: *Strategie wzrostu produktywności firmy*. Materiały konferencji naukowej (Zakopane–Kościelisko, 22–24 IX 2000 r.), A. Stabryła (red.), Kraków, s. 409–418.
8. Nowak E., 2001, (red.), *Metody statystyczne w analizie działalności przedsiębiorstwa*, Warszawa.
9. Parysek J. J., 2000, *Polskie metropolie jako ogniwa procesu transformacji i przemian przestrzenno-strukturalnych (na tle metropolii europejskich)*, w: *Uwarunkowania i strategie rozwoju regionalnego w procesach integracji europejskiej*, Z. Mikołajewicz (red.), Opole, s. 361–380.
10. Parysek J. J., 2003, *Metropolie: metropolitalne funkcje i struktury przestrzenne*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź, s. 19–40.
11. Rachwał T., 2001, *Funkcjonowanie Krakowskich Zakładów Elektronicznych „TELPOD” w świetle przemian w polskim przemyśle elektronicznym*, w: *Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej*, Z. Ziolo (red.), Warszawa–Kraków–Rzeszów, s. 167–180.
12. *Raport o stanie środowiska naturalnego miasta Krakowa za lata 1999–2001* (z analizą porównawczą pięciolecia 1994–1998), 2002, K. P. Turzański, J. Pauli-Wilga (red.), Kraków.
13. Saldatos P., 1987, *La nouvelle génération des villes internationales*. Montreal.

14. Smętkowski M., 2001, *Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej*, „Studia Regionalne i Lokalne” , nr 4(7), s. 83–101.
15. Szkurlat E., 2003, *Prestiż i specyfika miejsca jako kryterium metropolizacji przestrzeni miast*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź, s. 73–82.

■ Summary

It is accepted in the introductory part of the article that the leading industrial enterprises are one of the basic elements of the structure of the Cracow metropolitan area. The purpose of this article is to present the restructuring processes of industrial enterprises which exist in the Cracow metropolitan area. These enterprises represent different types of size, ownership and sections of industrial production. The analysis covers the questions of the changes of ownership and organizational structures, alterations in the level and structures of employment, modifications of technological processes and the assortment of production, spatial changes in the direction of provision and sales, alterations in the structure of costs and financial results. The article demonstrates that these leading industrial enterprises will still play a significant role in the structure of the Cracow metropolitan area.

MONIKA BOROWIEC

ROLA SZKOLNICTWA WYŻSZEGO w kształtowaniu metropolii

Głównym organizatorem przestrzeni globalnej są wielkie metropolie, będące ośrodkami węzłowymi tworzenia i dyfuzji decyzji, informacji, innowacji, finansów oraz osiągnięć nauki i kultury [Jałowiecki 1999]. Zmieniające się uwarunkowania społeczno-gospodarcze wymagają zmiany dotychczasowych reguł działania. Beneficjentami nowej sytuacji stają się kraje, które swoją gospodarkę oparły na wiedzy, które produkują i wdrażają innowacje oraz ludzie o wysokich kwalifikacjach zawodowych niezbędnych na metropolitalnych rynkach pracy [Jałowiecki 2002].

Podstawą konkurencyjności współczesnych gospodarek staje się ich innowacyjność generowana przede wszystkim w ośrodkach metropolitalnych, które jako węzły w globalnej sieci wymiany informacji, warunkują rozwój gospodarki bazującej na wiedzy [Wstępny Projekt Narodowego Planu Rozwoju 2007-2013]. Podobnie realizacja założeń strategii lizbońskiej implikuje koncentrację działań rozwojowych w wybranych centrach metropolitalnych.

Przyśpieszony rozwój społeczno-gospodarczy w Polsce nie koncentruje się w okręgu stołecznym, ale dokonuje się w kilku ośrodkach, takich jak: Kraków, Poznań, Wrocław, Trójmiasto, aglomeracja katowicka czy Łódź; kil-

ka innych ośrodków wielkomiejskich ma pewne szanse na rozwinięcie się w nich funkcji metropolitalnych, tj. Lublin, Rzeszów, Białystok, Olsztyn, Szczecin, a także Bydgoszcz–Toruń [Wstępny projekt narodowego planu rozwoju 2007–2013]. Przyjmuje się, że koncentracja przedsięwzięć rozwojowych w ośrodkach metropolitalnych nie będzie powodowała silnych efektów polaryzacyjnych w Polsce, które oznaczałyby peryferyzację znacznych obszarów kraju, zwłaszcza jeśli podejmowane działania wspomagałyby rozwój bipolarnych układów metropolitalnych. W budowie strategii rozwoju metropolii należy zatem uwzględniać różnorakie relacje zachodzące między elementami ich otoczenia ponadregionalnego, krajowego, europejskiego i światowego [Zioło 2003]. Przez poznanie i uwzględnienie określonych prawidłowości powinno się zmierzać do pobudzania czynników wzrostu i ograniczania barier rozwoju poszczególnych elementów metropolii.

W Narodowym planie rozwoju na lata 2007–2013 przyjęto, że wzrost konkurencyjności gospodarki ma się dokonywać przez przyspieszanie rozwoju ośrodków metropolitalnych. Powoduje to zarazem uznanie za priorytet polityki regionalnej i podjęcie działań umożliwiających przenoszenie impulsów rozwojowych z metropolii w ich regionalne otoczenie.

Wiele prac poświęconych kryteriom wyróżniania oraz kształtowaniu metropolii za jeden z ważniejszych jej elementów uznaje instytucje naukowe i edukacyjne na poziomie akademickim [Borowiec 2005]. M. Bassand [1997] za metropolię przyjmuje aglomerację miejską liczącą około miliona i więcej mieszkańców oraz charakteryzującą się:

- doskonałością usług, instytucji i wyposażenia,
- potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym,
- wyjątkowością i specyfiką miejsca.

P. Soldatos [1987] uszczegóławia klasyfikację M. Bassanda o dziesięć cech, które powinna spełniać międzynarodowa metropolia. Do jednej z nich zalicza obecność w niej instytucji naukowych i oświatowych oraz uniwersytetów o znacznym udziale studentów cudzoziemców. Również według J. J. Paryska [2003] o metropolitalnym charakterze miasto decyduje m.in. obecność najwyższego standardu placówek naukowych i technologicznych. Uważa on, że poza Warszawą największe miasta w Polsce spełniają funkcje metropolitalne tylko w skali kraju, a stosunkowo duże szanse na wykształcenie funkcji metropolitalnych skali subkontynentalnej mają: Poznań, Wrocław, Kraków i Trójmiasto. Podobnie E. Szkurlat [2003] uważa, że w przypadku polskich miast powinno się raczej mówić o procesie metropolizacji niż o ich aktualnym istnieniu. Za jedno z kryteriów oceny stopnia zaawansowania tego procesu

ka innych ośrodków wielkomiejskich ma pewne szanse na rozwinięcie się w nich funkcji metropolitalnych, tj. Lublin, Rzeszów, Białystok, Olsztyn, Szczecin, a także Bydgoszcz-Toruń [Wstępny projekt narodowego planu rozwoju 2007-2013]. Przyjmuje się, że koncentracja przedsięwzięć rozwojowych w ośrodkach metropolitalnych nie będzie powodowała silnych efektów polaryzacyjnych w Polsce, które oznaczałyby peryferyzację znacznych obszarów kraju, zwłaszcza jeśli podejmowane działania wspomagałyby rozwój bipolarnych układów metropolitalnych. W budowie strategii rozwoju metropolii należy zatem uwzględnić różnorakie relacje zachodzące między elementami ich otoczenia ponadregionalnego, krajowego, europejskiego i światowego [Zioto 2003]. Przez poznanie i uwzględnienie określonych prawidłowości powinno się zmierzać do pobudzania czynników wzrostu i ograniczania barier rozwoju poszczególnych elementów metropolii.

W Narodowym planie rozwoju na lata 2007-2013 przyjęto, że wzrost konkurencyjności gospodarki ma się dokonywać przez przyspieszanie rozwoju ośrodków metropolitalnych. Powoduje to zarazem uznanie za priorytet polityki regionalnej i podjęcie działań umożliwiających przenoszenie impulsów rozwojowych z metropolii w ich regionalne otoczenie.

Wiele prac poświęconych kryteriom wyróżniania oraz kształtowaniu metropolii za jeden z ważniejszych jej elementów uznaje instytucje naukowe i edukacyjne na poziomie akademickim [Borowiec 2005]. M. Bassand [1997] za metropolię przyjmuje aglomerację miejską liczącą około miliona i więcej mieszkańców oraz charakteryzującą się:

- doskonałością usług, instytucji i wyposażenia,
- potencjałem innowacyjnym w zakresie technicznym, ekonomicznym, społecznym, politycznym i kulturalnym,
- wyjątkowością i specyfiką miejsca.

P. Soldatos [1987] uszczegóławia klasyfikację M. Bassanda o dziesięć cech, które powinna spełniać międzynarodowa metropolia. Do jednej z nich zalicza obecność w niej instytucji naukowych i oświatowych oraz uniwersytetów o znacznym udziale studentów cudzoziemców. Również według J. J. Paryska [2003] o metropolitalnym charakterze miasta decyduje m.in. obecność najwyższego standardu placówek naukowych i technologicznych. Uważa on, że poza Warszawą największe miasta w Polsce spełniają funkcje metropolitalne tylko w skali kraju, a stosunkowo duże szanse na wykształcenie funkcji metropolitalnych skali subkontynentalnej mają: Poznań, Wrocław, Kraków i Trójmiasto. Podobnie E. Szkurłat [2003] uważa, że w przypadku polskich miast powinno się raczej mówić o procesie metropolizacji niż o ich aktualnym istnieniu. Za jedno z kryteriów oceny stopnia zaawansowania tego procesu

autorka przyjęła prestiż i specyfikę miejsca. Według tego kryterium Kraków zaklasyfikowała jako miasto o największych, potencjalnych możliwościach i zaawansowaniu procesu metropolizacji w Polsce. Autorka przytacza [za: B. Jałowiecki 1999], że „w metropoliach będzie decydować się przyszłość poszczególnych państw i od rozwoju metropolii będzie zależała pomyślność pozostałych obszarów danego kraju [...] Na ich bowiem obszarach rozwija się nauka, technologia, powstają innowacje i gromadzą się zasoby zdolne generować wzrost produktu krajowego”. B. Jałowiecki [2004], podobnie jak M. Herbst [2003] i M. Smętowski [2001] do polskich metropolii poza Warszawą zalicza Łódź, Kraków, Trójmiasto, Wrocław i Poznań. Niekiedy obok nich wymienia się również Katowice.

Za jeden z podstawowych powodów słabości polskich metropolii przyjmuje się niski poziom nakładów na naukę i badania. Komitet Prognoz „Polska w XXI wieku” przy Prezydium PAN już w 1995 r. podkreślał, że podstawowe bogactwo kraju stanowi potencjał naukowy a kluczową rolę w rozwoju kraju powinna odgrywać nauka i działalność badawczo-rozwojowa [Królikowski 2004]. Podobnie w Narodowym planie rozwoju 2007–2013 jako priorytety strategiczne wyróżniono: innowacyjność oraz wiedzę i kompetencje, inwestycje oraz eksport przede wszystkim wyrobów wysoko przetworzonych, usług i wiedzy. Priorytet innowacyjności rozumiany jest jako kreowanie postaw innowacyjnych w społeczeństwie oraz włączenie nauki w rozwój gospodarczy przez wsparcie działalności badawczej i powiązań sfery badawczo-rozwojowej (B+R) z gospodarką.

Tymczasem, jak zauważa m.in. S. Furman [2004] poziom nakładów na naukę i badania nawet w województwie mazowieckim, zajmującym pierwszą pozycję pod tym względem w kraju, chociaż wyższy ponad dwukrotnie od średniego udziału tych wydatków w PKB kraju, to zarówno w przeliczeniu na jednego mieszkańca, jak i badacza, jest znacznie niższy niż w krajach UE sprzed ostatniego rozszerzenia. Dodaje również, że pod względem liczby publikacji na mieszkańca oraz wydatków na naukę ustępujemy wszystkim państwom UE sprzed ostatniego rozszerzenia oraz Czechom, Węgrom, Słowenii i Słowacji. Ponadto podkreśla on, że w efektach badań nie uwidacznia się pozytywny wpływ koncentracji działalności naukowej i badawczo-rozwojowej oraz wskazuje na dominujące zaangażowanie w tych badaniach wyłącznie instytucji sektora publicznego. Odnosi się to także do całego kraju, gdzie wydatki badawczo-rozwojowe w 63% ponoszone są przez rząd, a np. w USA, Finlandii, Niemczech stanowią one zaledwie 20–30%. Wskazuje to na słabe związki pomiędzy ośrodkami naukowo-badawczymi a sferą biznesu [Burzyński 2004]. Autor ten zauważa,

że koncentracja instytucji naukowych i badawczo-rozwojowych w metropoliach nie przekłada się bezpośrednio na ich współpracę. Konieczne jest zatem wspieranie rozwoju współpracy między różnymi instytucjami działającymi na rzecz rozwoju gospodarki opartej na wiedzy oraz zachęcanie do niej przedsiębiorstw oraz instytucji naukowych i edukacyjnych [Grosse 2004]. A. Kukliński [2004], oceniając makrostrukturę gospodarczą Polski w świetle wymogów gospodarki opartej na wiedzy, podkreśla, że udział jej nośników wynosi tylko około 9% całości zatrudnienia, a dodatkowo udział ten zwiększa uwzględnienie w jego strukturze szkolnictwa podstawowego i średniego.

W województwach w Polsce obserwujemy zróżnicowanie liczby zatrudnionych i nakładów na działalność badawczo-rozwojową. Pierwszą pozycję pod tym względem, jak już wspomniano, zajmuje województwo mazowieckie, na terenie którego w działalności B+R jest zatrudnionych 34,2 tys. osób, które stanowią 27,1% wszystkich tego typu pracowników w Polsce, a nakłady w wysokości 2 mld zł stanowią 43,8% nakładów w kraju (tab. 1). Kolejne miejsce zajmuje województwo małopolskie, gdzie zatrudnionych jest 16,9 tys. osób, tj. 13,4%, a nakłady w wysokości 520 mln stanowią 11,4%. Najmniejsza liczba zatrudnionych w działalności B+R jest w województwie lubuskim i świętokrzyskim (po 1,3 tys.) i tam też nakłady na tę działalność są najmniejsze i stanowią odpowiednio 0,7 i 0,3%.

Natomiast udział nakładów z budżetu państwa jest najwyższy w województwie lubuskim, gdzie stanowi on 90,2%, w lubelskim – 78,1% i warmińsko-mazurskim – 77,2%. Najniższy udział nakładów z budżetu państwa jest w województwie podkarpackim – 26,5% oraz kujawsko-pomorskim – 36,7%. W województwie małopolskim wynoszą one 60,2%.

Liczba uczelni na terenie poszczególnych województw jest zróżnicowana i waha się od 6 w województwie opolskim do 94 w województwie mazowieckim a liczba ich studentów waha się odpowiednio od 36,8 tys. do 346,9 tys. (tab. 2). W strukturze krajowej pod względem liczby uczelni i studentów na czele jest województwo mazowieckie obejmujące 24,1% krajowych uczelni i 18,8% studentów. Drugą pozycję zajmuje województwo śląskie – 9,5% uczelni krajowych i 10,9% studentów, a następnie województwa małopolskie i wielkopolskie – 8,0% uczelni i studentów odpowiednio 9,6% i 8,3%. Pod względem liczby studentów wyprzedza je województwo dolnośląskie skupiające 8,7% studentów i 7,4% uczelni. Te pięć województw dominuje w strukturze sieci krajowej, skupiając na swoim terenie 222 uczelni, tj. 56,9% oraz 1,1 mln studentów, stanowiących 56,2%, podczas gdy obejmują one 36,1% powierzchni kraju, na której skupia się 50,7% ludności.

Najniższym w skali kraju potencjałem edukacyjnym charakteryzują się województwa opolskie i lubuskie, na terenie których działa odpowiednio 6 i 7 uczelni, w których studiuje odpowiednio 36,8 tys. i 39,4 tys. osób.

Przestrzenne zróżnicowanie w zakresie potencjału edukacyjnego określa wskaźnik – liczba studentów na 10 tys. mieszkańców, który przy średnim krajowym 481,4 na terenie poszczególnych województw waha się od 348,1 do 552,4 (tab. 2). Najwyższymi wartościami wskaźników charakteryzuje się województwo dolnośląskie (552,4) i małopolskie (541,3), a najniższymi województwo opolskie (348,1), podkarpackie (368,1) i lubuskie (390,2). W układzie przestrzennym wyraźnie zaznacza się strefa województw południowych o poważnym zróżnicowaniu wskaźnika. Dominujące znaczenie ma tu województwo małopolskie i dolnośląskie charakteryzujące się najwyższymi wartościami wskaźników, które równocześnie sąsiadują z województwami o najniższych wskaźnikach (podkarpackie, opolskie, lubuskie). Kolejną zwartą strefę tworzą województwa północne, od pomorskiego po województwo podlaskie, o podobnych wartościach wskaźników wahających się od 400 do 420. Trzecia strefa centralna o wskaźnikach od 450 do 480 obejmuje województwa od wielkopolskiego po lubelskie.

Potencjał ośrodków akademickich w Polsce wyrażony liczbą nauczycieli akademickich jest zróżnicowany. Największa liczba nauczycieli akademickich – 15,6 tys. występuje w województwie mazowieckim i stanowią oni 17,4% wszystkich w Polsce (tab. 2). Województwo małopolskie zajmuje drugą pozycję pod tym względem z liczbą 10,9 tys., tj. 12,1% wszystkich, a za nim plasuje się kolejno województwo śląskie (10,1%) i wielkopolskie (9,6%). Najmniejsza liczba nauczycieli akademickich jest w województwie opolskim i lubuskim (po 1,7%).

W przestrzeni krajowej poszczególne metropolie odznaczają się zróżnicowaniem potencjału edukacyjnego. Porównując względnie niższy udział liczebności szkół wyższych w stosunku do udziału studentów, należy wnosić, że z reguły uczelnie zlokalizowane na obszarze metropolii charakteryzują się wyższym potencjałem niż uczelnie występujące poza nimi. Podkreśla to również przeciętna liczba studentów w uczelni, która w Polsce wynosi 4,9 tys., gdy natomiast w metropoliach 6,1 tys., a na pozostałym obszarze 3,7 tys. [Borowiec 2005].

Najsilniejszą koncentracją uczelni w największym ośrodku akademickim (metropolii) danego województwa charakteryzuje się w województwie mazowieckim – Warszawa (85,3%) i pomorskim – Trójmiasto (79,2%), a najsłabszą w śląskim – Katowice (33,3%) oraz lubelskim – Lublin (58,8%).

Natomiast największą koncentracją studentów w metropolii danego województwa charakteryzuje się w łódzkim – Łódź (94,4%) i świętokrzyskim

– Kielce (92,3%), a najmniejszą w śląskim – Katowice (44,7%) oraz mazowieckim – Warszawa (77,9%).

Metropolia Krakowa pod względem potencjału szkolnictwa wyższego wyrażonego liczbą uczelni zajmuje trzecią pozycję po metropolii warszawskiej i konurbacji katowickiej. W Krakowie w 19 uczelniach stanowiących 10,6% uczelni w kraju kształcą się 149,7 tys. studentów, tj. 13,6% studentów w metropoliach w Polsce [Borowiec 2005]. Taka sama liczba szkół wyższych funkcjonuje we Wrocławiu i w Trójmieście. Natomiast pod względem liczby studentów Kraków zajmuje drugą pozycję po metropolii warszawskiej. Kształcą się w nim 149,7 tys. studentów, którzy stanowią 8,3% ogólnej liczby studentów w metropoliach w Polsce.

W roku akademickim 2001/2002 w metropolii Krakowa kształciło się 138,7 tys. studentów, z tego 91,8% w 11 uczelniach państwowych, a 8,2% w 7 uczelniach niepaństwowych (tab. 3)¹. Znaczenie i zasięg oddziaływania funkcji akademickiej wynika m.in. z występowania wysokiej rangi kierunków kształcenia w uczelniach metropolii. Krakowskie uczelnie oferują studentom bardzo bogatą ofertę kształcenia, która obejmuje ogółem 121 kierunków studiów reprezentujących osiem grup kierunków. Uczelnie niepaństwowe oferują 15 różnych kierunków kształcenia reprezentujących cztery grupy kierunków studiów, z tego 10 kierunków niewystępujących w uczelniach państwowych.

Pod względem liczebności grup kierunków dominują studenci nauk społecznych, biznesu i prawa (tab. 4, ryc.1). Na tego typu kierunkach studiuje 50,5 tys. osób, które stanowią 36,4% ogólnej liczby studentów w Krakowie (ryc. 1). W sześciu uczelniach państwowych: Akademii Ekonomicznej (AE), Uniwersytecie Jagiellońskim (UJ), Akademii Górniczo-Hutniczej im. St. Staszica (AGH), Akademii Pedagogicznej im. Komisji Edukacji Narodowej (AP), Politechnice Krakowskiej im. T. Kościuszki (PK) i Akademii Rolniczej im. H. Kołłątaja (AR) kształcą się 83,3% ogólnej liczby studentów nauk społecznych, biznesu i prawa, a w uczelniach niepaństwowych, z wyjątkiem Wyższej Szkoły Filozoficzno-Pedagogicznej „Ignatianum”, w której nie ma tego typu kierunków, studiuje 16,7% ogólnej liczby studentów tej grupy. W uczelniach państwowych studenci kierunków z tej grupy stanowią 33,0% ogólnej liczby studentów, a w uczelniach prywatnych aż 74,6% ogólnej liczby studentów. Najliczniej z 26 kierunków grupy nauki społeczne, biznes i prawo obsadzone jest zarządzanie i marketing, na którym studiuje 38,8% ogólnej liczby studentów tej grupy.

1) Ostatnie publikowane dane statystyczne dotyczące liczby studentów poszczególnych kierunków kształcenia w szkołach wyższych w Krakowie obejmują rok akademicki 2001/2002.

Kolejną pozycję zajmuje grupa technika, przemysł i budownictwo, obejmująca 29,5 tys. studentów, którzy stanowią 21,3% ogólnej liczby studentów w Krakowie. Kierunki tego typu funkcjonują wyłącznie w czterech państwowych uczelniach: Akademii Górniczo-Hutniczej, Politechnice Krakowskiej, Akademii Rolniczej i Akademii Ekonomicznej, które skupiają 23,2% ogólnej liczby studentów uczelni państwowych. Najliczniej reprezentowanym kierunkiem z 16 kierunków grupy technika, przemysł i budownictwo jest mechanika i budowa maszyn, na którym studiuje 15,5% ogólnej liczby studentów tej grupy.

Następną pozycję zajmuje grupa nauki humanistyczne i sztuka skupiająca 15,8 tys. studentów, tj. 11,4% ogólnej liczby studentów w Krakowie. W sześciu uczelniach państwowych: Uniwersytecie Jagiellońskim, Akademii Pedagogicznej, Papieskiej Akademii Teologicznej, Akademii Sztuk Pięknych, Akademii Muzycznej i Państwowej Wyższej Szkole Teatralnej kształci się 97,0% ogólnej liczby studentów nauk humanistycznych i sztuki, a w uczelniach niepaństwowych: Wyższej Szkole Filozoficzno-Pedagogicznej „Ignatianum” i Krakowskiej Szkole Wyższej im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego studiuje 3,0% ogólnej liczby studentów tej grupy. W uczelniach państwowych studenci kierunków z tej grupy stanowią 12,0% ogólnej liczby studentów, a w uczelniach prywatnych zaledwie 4,2% ogólnej liczby studentów. Najliczniej reprezentowanym kierunkiem z 41 kierunków grupy nauki humanistyczne i sztuka jest filologia polska, która skupia 23,9% ogólnej liczby studentów tej grupy.

Łącznie na 83 kierunkach studiów, które obejmują te trzy grupy, kształci się 95,8 tys. studentów, tj. 69,1% ogólnej liczby studentów w Krakowie.

Najniższa liczba studentów uczy się na kierunkach z grupy zdrowie i opieka społeczna. W dwóch uczelniach państwowych w Uniwersytecie Jagiellońskim i Akademii Wychowania Fizycznego kształci się 4,7 tys. osób, które stanowią 3,4% ogólnej liczby studentów w Krakowie i 3,7% ogólnej liczby studentów uczelni państwowych. Najliczniej reprezentowanym kierunkiem studiów z 9 kierunków grupy zdrowie i opieka społeczna jest kierunek lekarski, który skupia 30,4% ogólnej liczby studentów tej grupy.

W strukturze kierunków kształcenia w metropolii Krakowa dominują studenci zarządzania i marketingu. Na tym kierunku kształci się 19,6 tys. osób, to jest 14,1% ogólnej liczby studentów Krakowa (ryc. 2). Kierunek prowadzi pięć państwowych uczelni: UJ, AGH, AE, PK i AR, które skupiają 84,3% ogólnej liczby studentów kierunku oraz w trzy uczelnie niepaństwowe: Profesjonalna Szkoła Biznesu, Wyższa Szkoła Handlowa i Wyższa Szkoła Zarządzania i Bankowości: nauki pobiera w nich 15,7% ogólnej liczby studentów kierunku.

Kolejnym kierunkiem pod względem liczebności studentów jest pedagogika, na której kształcą się 6,6 tys. studentów, tj. 4,5% ogólnej liczby studentów w Krakowie. W dwóch uczelniach państwowych Uniwersytecie Jagiellońskim i Akademii Pedagogicznej studiuje 69,5% ogólnej liczby studentów pedagogiki, a w niepaństwowej Wyższej Szkole Filozoficzno-Pedagogicznej „Ignatianum” kształcą się 30,5% ogólnej liczby studentów kierunku.

Trzecim pod względem liczebności studentów jest kierunek inżynieria środowiskowa. Kształcą się na nim 5,7 tys. studentów, którzy stanowią 4,1% ogólnej liczby studentów Krakowa. Kierunek ten funkcjonuje wyłącznie w trzech uczelniach państwowych: Akademii Górniczo-Hutniczej, Politechnice Krakowskiej i Akademii Rolniczej.

Kierunkiem skupiającym podobną liczbę studentów są finanse i bankowość; studiuje na nim 5,2 tys. studentów, którzy stanowią 3,7% ogólnej liczby studentów w Krakowie. Kierunek ten jest prowadzony w Akademii Ekonomicznej skupiającej 81,3% ogólnej liczby studentów kierunku oraz niepaństwowej Wyższej Szkole Zarządzania i Bankowości obejmującej 18,7% ogólnej liczby studentów kierunku.

Podobna liczba studentów kształcą się na geologii – w dwóch uczelniach Akademii Górniczo-Hutniczej i Uniwersytecie Jagiellońskim na geologii studiuje 4,8 tys. studentów, tj. 3,4% ogólnej ich liczby w Krakowie.

Niewiele mniejsza liczba osób studiuje na kierunku mechanika i budowa maszyn. W Politechnice Krakowskiej i Akademii Górniczo-Hutniczej na kierunku tym kształcą się 4,6 tys. studentów, tj. 3,3% ogólnej liczby studentów w Krakowie.

Łącznie na tych sześciu kierunkach studiów kształcą się 46,4 tys. osób, które stanowią 33,3% ogólnej liczby studentów metropolii Krakowa.

Historyczna, wysoka ranga szkolnictwa wyższego Krakowa, jego bardzo duży potencjał naukowy, szeroka i zróżnicowana oferta kształcenia, rozległy zasięg oddziaływania przestrzennego poszczególnych uczelni i kierunków kształcenia, liczne powiązania z ośrodkami naukowymi w Europie i na świecie powinny stanowić istotny element kształtowania metropolii Krakowa, a dalsze prace badawcze zmierzać w kierunku precyzyjnego określenia roli poszczególnych uczelni i kierunków studiów w strukturze obszaru metropolitalnego.

■ Literatura

1. Bassand M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales, Presses polytechniques et universitaires romandes*, Lausanne.
2. Borowiec M., 2003, *Funkcjonowanie układu bipolarnego Kraków Rzeszów w zakresie kształcenia studentów*, w: *Bipolarny rozwój aglomeracji – kierunki rozwoju układów bipolarnych*, Z. Ziota (red.), „Biuletyn KPZK PAN”, z. 209, Warszawa.
3. Borowiec M., 2005, *Funkcje szkolnictwa wyższego w strukturze obszaru metropolitalnego*, w: *Infrastruktura techniczno-ekonomiczna w obszarach metropolitalnych*, Z. Makieta, T. Marszał (red.), „Biuletyn KPZK PAN” z. 222, Warszawa.
4. Burzyński W., 2004, *Polskie regiony wobec wyzwań gospodarki opartej na wiedzy*, w: *Globalizacja Warszawy – Strategiczny problem XXI wieku*, A. Kukliński (red.) Warszawa.
5. Furman S., 2004, *Globalizacja metropolii warszawskiej*, w: *Globalizacja Warszawy – Strategiczny problem XXI wieku*, A. Kukliński (red.), Warszawa.
6. Grosse T. G., 2004, *Zarządzanie rozwojem gospodarczym opartym na wiedzy po wejściu Polski do Unii Europejskiej*, w: *Globalizacja Warszawy – Strategiczny problem XXI wieku*, A. Kukliński (red.), Warszawa.
7. Herbst M., 2003, *Koniunktura gospodarcza metropolii*, Warszawa.
8. Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*, Białystok.
9. Jałowiecki B., 2002, *Reguły działania w społeczeństwie i nauce – szkice socjologiczne*, Warszawa.
10. Jałowiecki B., 2004, *Czy Warszawa będzie metropolią europejską?*, w: *Globalizacja Warszawy – Strategiczny problem XXI wieku*, A. Kukliński (red.), Warszawa.
11. Królikowski L., 2004, *O problemach Warszawy u progu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej*, w: *Globalizacja Warszawy – Strategiczny problem XXI wieku*, A. Kukliński (red.), Warszawa.
12. Kukliński A., 2004, *Gospodarka oparta na wiedzy – kluczowy paradygmat rozwoju Polski w XXI wieku*, w: *Globalizacja Warszawy Strategiczny problem XXI wieku*, A. Kukliński (red.), Warszawa.
13. *Wstępny projekt Narodowego Planu Rozwoju 2007–2013*, 2005, www.npr.gov.pl.
14. Parysek J. J., 2003, *Metropolie: metropolitalne funkcje i struktury przestrzenne*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź.

15. Szkurlat E., 2003, *Prestiż i specyfika miejsca jako kryterium metropolizacji polskich miast*, w: *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, I. Jażdżewska (red.), Łódź.
16. Smełowski M., 2001, *Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej*, „*Studia Regionalne i Lokalne*” nr 4.
17. Soldatos P., 1987, *La nouvelle génération des villes internationales*, Montreal.
18. Ziolo Z., 2003, *Model funkcjonowania układu bipolarnego*, w: *Bipolarny rozwój aglomeracji kierunku rozwoju układów bipolarnych*, Z. Ziolo (red.), „*Biuletyn KPZK PAN*”, z. 209, Warszawa.

■ Summary

The foundations of competitiveness of the present economies become their innovations, generated first of all in metropolises which determine the development of economy based on knowledge. In the process of formation of information society, knowledge and science become essential factors leading to the enlargement of the intellectual potential of societies which influences the competitiveness of national and regional systems. The development of scientific and educational functions makes it possible to improve on the intellectual resources which takes place first of all in different types of scientific institutions accumulated mostly in the area of a metropolis. The development of higher educational systems should be an essential element of the formation and increase of the competitive character of the metropolis. The author presents the role of higher educational system in the formation of the metropolis in Poland. The author underlines that the historical high rank of the educational system of Cracow, its very large scientific potential, the wide and diverse offer of education, an extensive range of spatial influence of each college and the courses, its numerous links with scientific centres in Europe should be an essential element of the formation of the metropolis of Cracow. The researches in this field will aim to specify the role of each college and each course in structure of the metropolis and their role in the development of the Cracow metropolian area.

ANEKS

Tabela 1. Działalność badawczo-rozwojowa w Polsce w 2003 r.

Województwo	Zatrudnieni	Nakłady [mln zł]	Struktura zatrudnienia	Struktura nakładów	Udział nakładów z budżetu państwa [%]
ogółem	126241	4558,3	100,0	100,0	62,7
mazowieckie	34221	1997,4	27,1	43,8	64,7
małopolskie	16910	520,0	13,4	11,4	60,2
śląskie	12869	374,9	10,2	8,2	56,2
wielkopolskie	12031	358,2	9,5	7,9	68,3
dolnośląskie	9482	258,2	7,5	5,7	55,2
łódzkie	7683	274,4	6,1	6,0	70,6
lubelskie	6600	136,7	5,2	3,0	78,0
pomorskie	6566	198,4	5,2	4,4	62,0
kujawsko-pomorskie	4552	101,0	3,6	2,2	36,7
zachodniopomorskie	3311	57,7	2,6	1,3	75,9
podkarpackie	3291	115,4	2,6	2,5	26,5
podlaskie	2307	39,1	1,8	0,9	64,2
warmińsko-mazurskie	2285	53,1	1,8	1,2	77,2
opolskie	1538	28,3	1,2	0,6	59,6
świętokrzyskie	1320	12,7	1,0	0,3	69,1
lubuskie	1275	32,7	1,0	0,7	90,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego województw*, 2004 GUS, Warszawa.

Tabela 2. Studenci i szkoły wyższe województwa małopolskiego na tle polskich województw w roku akademickim 2003/2004

Województwo	Liczba						Struktura				
	studentów na 10 tys. ludności	studentów ogółem	nauczycieli akademickich	szkół wyższych	fili i wydziałów zamiejscowych	punktów konsultacyjnych	studentów ogółem	nauczycieli akademickich	szkół wyższych	punktów konsultacyjnych	fili i wydziałów zamiejscowych
ogółem	481,4	1846464	89842	390	105	72	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
mazowieckie	476,1	346860	15594	94	16	3	18,79	17,36	24,10	4,17	15,24
śląskie	424,1	200421	9104	37	13	5	10,85	10,13	9,49	6,94	12,38
małopolskie	541,3	177361	10883	31	2	10	9,61	12,11	7,95	13,89	1,90
dolnośląskie	552,4	160686	7729	29	8	5	8,70	8,60	7,44	6,94	7,62
wielkopolskie	452,7	152789	8587	31	14	2	8,27	9,56	7,95	2,78	13,33
łódzkie	477,7	124462	6426	25	7	5	6,74	7,15	6,41	6,94	6,67
lubelskie	457,5	101104	5679	18	10	1	5,48	6,32	4,62	1,39	9,52
pomorskie	415,7	91237	5360	25	3	7	4,94	5,97	6,41	9,72	2,86
zachodniopomorskie	517,4	88045	3761	18	4	18	4,77	4,19	4,62	25,00	3,81
kujawsko-pomorskie	402,7	83422	3810	15	6	1	4,52	4,24	3,85	1,39	5,71
podkarpackie	368,1	77453	2966	17	6	5	4,19	3,30	4,36	6,94	5,71
warmińsko-mazurskie	411,0	58854	2284	8	5	1	3,19	2,54	2,05	1,39	4,76
świętokrzyskie	440,9	56962	2017	14	-	2	3,08	2,25	3,59	2,78	0,00
podlaskie	416,8	50642	2669	15	8	1	2,74	2,97	3,85	1,39	7,62
lubuskie	390,2	39393	1495	7	3	5	2,13	1,66	1,79	6,94	2,86
opolskie	348,1	36773	1478	6	-	1	1,99	1,65	1,54	1,39	0,00

* - bez szkół resortu obrony narodowej oraz resortu spraw wewnętrznych i administracji

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego województw*, GUS, Warszawa 2004, *Rocznika statystycznego Rzeczypospolitej Polskiej*, GUS, Warszawa 2004.

Tabela 3. Struktura kierunków kształcenia w metropolii Krakowa w roku akademickim 2001/2002

Grupy kierunków	Kierunki	Liczba studentów w Krakowie	Struktura studentów w Krakowie	Udział uczelni państwowych
Nauki społeczne, biznes i prawo	zarządzanie i marketing	19607	14,14	84,32
Pedagogika	pedagogika	6574	4,53	69,49
Usługi	inżynieria środowiskowa	5730	4,13	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	finanse i bankowość	5181	3,74	81,30
Nauka	geologia	4756	3,43	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	mechanika i budowa maszyn	4575	3,30	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	budownictwo	4358	3,14	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia polska	3773	2,72	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	prawo	3691	2,66	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	metalurgia	2699	1,95	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	technologia chemiczna	2697	1,94	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	ekonomia	2595	1,87	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	elektrotechnika	2586	1,86	100,00
Nauka	informatyka	2133	1,54	80,97
Technika, przemysł i budownictwo	geodezja i kartografia	2340	1,69	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	politologia i nauki społeczne	2328	1,68	100,00
Nauka	matematyka	2239	1,61	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	kulturoznawstwo	2235	1,61	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	automatyka i robotyka	2175	1,57	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	historia	2032	1,46	100,00

Technika, przemysł i budownictwo	inżynieria materiałowa	1768	1,27	100,00
Rolnictwo	rolnictwo	1768	1,27	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	architektura i urbanistyka	1720	1,24	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	stosunki międzynarodowe	1651	1,19	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	psychologia	1642	1,18	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	teologia oraz teologia dla świeckich	1606	1,16	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	towaroznawstwo	1536	1,11	100,00
Nauka	biologia	1473	1,06	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	kierunek lekarski	1439	1,04	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	geografia	1393	1,00	100,00
Usługi	turystyka i rekreacja	1374	0,99	100,00
Pedagogika	wychowanie fizyczne	1359	0,98	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	socjologia	1311	0,95	100,00
Pedagogika	nauczanie początkowe z wychowaniem przedszkolnym	1281	0,92	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	elektronika i telekomunikacja	1266	0,91	100,00
Rolnictwo	leśnictwo	1173	0,85	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	administracja publiczna	768	0,55	0,00
Usługi	transport	1106	0,80	100,00
Rolnictwo	zootechnika	1104	0,80	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	kierunek ogólnoekonomiczny	1096	0,79	0,00
Rolnictwo	ogrodnictwo	1071	0,77	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	technologia żywności i żywienia człowieka	951	0,69	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	fizjoterapia-rehabilitacja ruchowa	938	0,68	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	technika rolnicza i leśna	907	0,65	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	fizyka techniczna	891	0,64	100,00

Pedagogika	język angielski	225	0,16	100,00
Nauka	informatyka i ekonometria	866	0,62	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filozofia	848	0,61	100,00
Nauka	fizyka	826	0,60	100,00
Pedagogika	wychowanie techniczne	784	0,57	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	pielęgniarstwo	607	0,44	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	bibliotekoznawstwo i informacja naukowo-techniczna	727	0,52	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	administracja	694	0,50	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	farmacja	694	0,50	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia romańska	682	0,49	100,00
Nauka	ochrona środowiska	401	0,29	100,00
Nauka	chemia	597	0,43	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	handel zagraniczny	572	0,41	0,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	integracja europejska	554	0,40	0,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia germańska	553	0,40	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	dziennikarstwo	528	0,38	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia angielska	503	0,36	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	bibliotekoznawstwo i informacja naukowo-techniczna	461	0,33	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	stomatologia	455	0,33	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	historia sztuki	453	0,33	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	archeologia	410	0,30	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	nauka o rodzinie	407	0,29	0,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filozofia i socjologia chrześcijańska	376	0,27	64,89

Zdrowie i opieka społeczna	fizjoterapia	139	0,10	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	instrumentalistka	359	0,26	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	zarządzanie	351	0,25	0,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia słowiańska	344	0,25	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	amerykanistyka	342	0,25	0,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	ekonomia i rachunkowość	337	0,24	0,00
Nauki humanistyczne i sztuka	historia Kościoła	330	0,24	100,00
Nauka	biotechnologia	329	0,24	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	zarządzanie i inżynieria produkcji	311	0,22	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia orientalna	306	0,22	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	inwestycje i nieruchomości	265	0,19	0,00
Zdrowie i opieka społeczna	zdrowie publiczne	260	0,19	100,00
Pedagogika	pedagogika opiekuńczo-wychowawcza	249	0,18	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	grafika	236	0,17	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia hiszpańska	233	0,17	100,00
Pedagogika	język francuski	84	0,06	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	aktorstwo	226	0,16	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia włoska	225	0,16	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	gospodarka przestrzenna	223	0,16	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	edukacja artystyczna w zakresie sztuk plastycznych	219	0,16	100,00
Pedagogika	język niemiecki	101	0,07	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	etnologia	212	0,15	100,00

Technika, przemysł i budownictwo	inżynieria chemiczna i procesowa	212	0,15	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia rosyjska	209	0,15	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	malarstwo	186	0,13	100,00
Pedagogika	język angielski	178	0,13	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	analityka medyczna	171	0,12	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia klasyczna	150	0,11	100,00
Technika, przemysł i budownictwo	architektura krajobrazu	143	0,10	100,00
Pedagogika	wychowanie plastyczne	118	0,09	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	wzornictwo przemysłowe (formy przemysłowe)	116	0,08	100,00
Nauka	astronomia	113	0,08	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	architektura wnętrz	108	0,08	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	edukacja artystyczna w zakresie sztuki muzycznej	103	0,07	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	konserwacja i restauracja dzieł sztuki	101	0,07	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia ukraińska	99	0,07	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	skandynawistyka	95	0,07	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	katechetyka	86	0,06	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	rzeźba	82	0,06	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	sztuka lalkarska	77	0,06	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia węgierska	68	0,05	100,00
Nauki społeczne, biznes i prawo	marketing	66	0,05	0,00
Nauka	międzynarodowe indywidualne studium matematyczno-przyrodnicze	66	0,05	100,00
Nauka	makrokierunek biologiczno-geograficzny	65	0,05	100,00

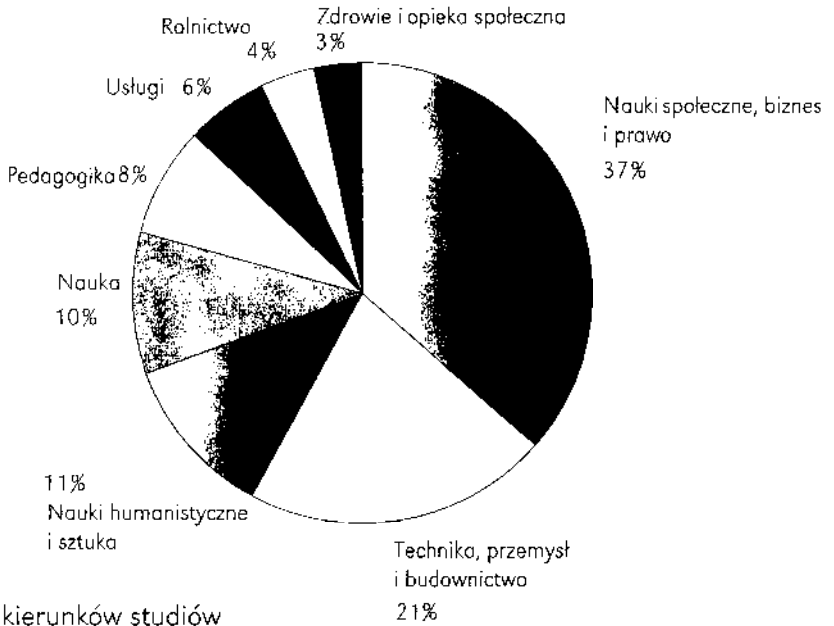
Nauki humanistyczne i sztuka	wokalistyka	55	0,04	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	kompozycja i teoria muzyki	53	0,04	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	kultura Rosji i narodów sąsiadujących	44	0,03	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	ratownictwo medyczne	38	0,03	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	międzywydziałowe indywidualne studium humanistyczne	32	0,02	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia rumuńska	30	0,02	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	filologia portugalska	20	0,01	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	reżyseria dramatu	16	0,01	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	dyrygentura	7	0,01	100,00
Ogółem		138707	100,00	91,82

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego województwa małopolskiego*, 2002, US w Krakowie.

Tabela 4. Grupy kierunków kształcenia w roku akademickim 2001/2002 w metropolii krakowskiej

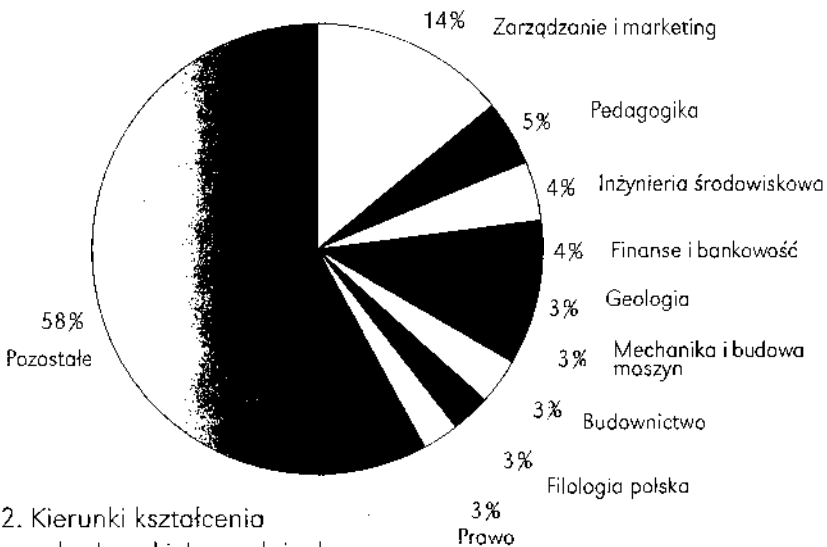
Grupy kierunków	Liczba studentów	Struktura studentów	Udział uczelni państwowych
Nauki społeczne, biznes i prawo	50519	36,42	83,26
Technika, przemysł i budownictwo	29511	21,28	100,00
Nauki humanistyczne i sztuka	15793	11,39	97,00
Nauka	13864	10,00	97,07
Pedagogika	10953	7,68	81,69
Usługi	8210	5,92	100,00
Rolnictwo	5116	3,69	100,00
Zdrowie i opieka społeczna	4741	3,42	100,00
Ogółem	138707	100,00	91,82

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika statystycznego województwa małopolskiego*, 2002, US w Krakowie.



Ryc. 1. Grupy kierunków studiów w Krakowie w roku akademickim 2001/2002

Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 4.



Ryc. 2. Kierunki kształcenia w krakowskich uczelniach w roku akademickim 2001/2002

Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 3.

Część czwarta

**DOŚWIADCZENIA
ZAGRANICZNE
BADANIA OBSZARÓW
METROPOLITALNYCH**

MARIAN DOLISZNY

AKTUALNE PROBLEMY polityki regionalnej Ukrainy

■ Wstęp

W życiu politycznym krajów europejskich, w tym Ukrainy, coraz większego znaczenia nabiera problematyka regionalizacji, której nadrzędnym zadaniem jest określenie relacji i zakresu kompetencji pomiędzy władzą centralną (stolicą) a jednostkami samorządowymi (peryferią). Wzrost znaczenia regionów w życiu społeczno-ekonomicznym kraju jest jedną z podstawowych zasad funkcjonowania krajów Unii Europejskiej. Ukraina, przyjmując kurs na konsekwentną integrację z Unią Europejską, powinna opracować i realizować system działań, które dostosowały by jej politykę regionalną do wymogów UE.

W ciągu ostatnich czterech lat w sferze polityki regionalnej Ukrainy doszło do istotnych zmian jakościowych. Podjęto wiele działań w sferze ustawodawczej i zmian kompetencyjności władzy samorządowej. Przede wszystkim w 2001 r. dekretem prezydenta Ukrainy zatwierdzono *Koncepcję państwowej polityki regionalnej Ukrainy* a odpowiednim Rozporządzeniem Gabinetu Ministrów Ukrainy przydzielono środki finansowe, określono instrumenty i wyznaczono etapy realizacji tej *Koncepcji*. Dokumenty te stały się podstawowymi aktami normatywnymi, regulującymi zasady realizacji polityki regionalnej Ukrainy.

W początkowym etapie zmian rozpoczęto procedury legislacyjne mające za zadanie ukształtowanie systemu ustawowo-prawnego gwarantującego rozwój regionów, określenie perspektyw i celów rozwoju społeczno-gospodarczego. W opracowaniu znajduje się pakiet ustaw, regulujących rozwój regionalny. Już opracowano projekty ustaw *O stymulacji rozwoju regionów Ukrainy*, *O ustroju administracyjno-terytorialnym Ukrainy*, przyjęto ustawę *O współpracy transgranicznej*. Przygotowano także projekt *Koncepcji strategii państwowej rozwoju regionalnego Ukrainy na lata 2004–2015*, opracowywane są strategie rozwoju obwodów i miast, w tym miast o specjalnym statusie. Powołano między innymi centralny organ władzy wykonawczej ds. polityki regionalnej i wspierania samorządów lokalnych – jest nim Ministerstwo Gospodarki ds. Integracji Europejskiej Ukrainy, opracowano projekty ustaw regulujące stosunki wzajemne w strefie rozwoju regionalnego państwa. Zakończenie realizacji pierwszego etapu wymaga jak najszybszego przyjęcia przez Radę Najwyższą Ukrainy pakietu ustaw „regionalnych”.

Aktualnie na Ukrainie dokonuje się przejście z pierwszego do drugiego etapu realizacji *Koncepcji państwowej polityki regionalnej*. Początek drugiego etapu, zgodnie z założeniami, powinien nastąpić jednocześnie z opracowaniem *Schematu generalnego regionalizacji ekonomicznej terytorium państwa*.

■ Zadania priorytetowe polityki regionalnej Ukrainy

W projekcie *Koncepcji strategii państwowej rozwoju regionalnego Ukrainy* przewidziano do roku 2007 dla celów statystycznych dostosować jednostki podziału administracyjno-terytorialnego Ukrainy zgodnie z nomenklaturą jednostek terytorialnych UE (NUTS–1, NUTS–2 i NUTS–3). Kolejnym krokiem jest wdrożenie systemu makroregionalizacji, która odpowiadałaby nomenklaturze europejskiej. Ważne, aby celem delimitacji regionów społeczno-ekonomicznych kraju było wprowadzenie ładu przestrzennego i podnoszenie poziomu integracji wewnętrznej Ukrainy.

Z analizy publikacji naukowych na ten temat wynika, że nadal nie uzgodniono wspólnych kryteriów delimitacji regionów społeczno-ekonomicznych Ukrainy. Istnieje kilka szkół i poglądów na temat metod regionalizacji reprezentowanych przez ekonomistów regionalistów i ekonomistów geografów (szkoły kijowska, charkowska, odeska i lwowska). Proponują one podziały od pięcioczęłkowej do dziewięcioczęłkowej siatki regionów społeczno-ekonomicznych. Każdy z tych podziałów ma swoje zalety i wady, lecz należy pamiętać, że

w okresie reformowania gospodarki wymaga się precyzyjnych i konkretnych rozwiązań w polityce regionalnej. A to oznacza, że potrzebne jest jedna koncepcja regionalizacji państwa, powszechnie uznawana nie tylko przez ludzi nauki, lecz także przez społeczność lokalną.

W zaproponowanym przez uczonych lwowskich modelu regionalizacji, przewiduje się taki system regionów, który będzie odzwierciedlał strukturę społeczną i gospodarczą terytorium Ukrainy. W części centralnej kraju proponuje się wydzielenie dużego regionu społeczno-ekonomicznego, który pod względem wielkości, przede wszystkim liczby subregionów, które wejdą w jego skład, będzie odzwierciedlał jądro systemu osadniczego Ukrainy, z miastem rdzeniowym (centrum) – stolicą kraju. Regiony peryferyjne będą wydzielane w oparciu o wydzielenie ośrodków (miast – metropolii Ukrainy) i ich stref wpływu. Przyjmując zaproponowaną metodologię badań regionalnych, na Ukrainie można wyodrębnić sześć dużych regionów (makroregionów) Centralny, Doniecki, Zachodni, Naddniestrza, wybrzeża Morza Czarnego, Charkowski, których centrami są największe miasta – Kijów, Donieck, Lwów, Dniepropietrowsk, Odessa, Charków.

Wykorzystanie w polityce regionalnej Ukrainy zaproponowanego modelu regionalizacji, który będzie odpowiadał strukturze osadniczej państwa, przyczyni się do ugruntowania struktur organizacyjnych państwa, wpłynie na zrealizowanie przyjętych kierunków strategicznego rozwoju regionów. Przyjęcie koncepcji rozwoju regionalnego zaproponowanej przez „szkołę lwowską” odpowiadało zasadzie „silne regiony przy silnym centrum”.

Regiony społeczno-ekonomiczne powinny mieć wydzielone struktury zarządzania, które podejmą się budowy strategii rozwoju regionalnego. Zarządzanie terytorium i gospodarką Ukrainy będzie w znacznym zakresie realizowane w regionach, których polityka gospodarcza zmierzać będzie do kształtowania silnych więzi wewnętrznych poprzez wzmacnianie władzy samorządowej w obwodach.

Regulację procesów integracji międzyregionalnej i kształtowanie się regionów należy zaczynać od tak zwanej postaci miękkiej. Od tworzenia międzyregionalnych gospodarczych rad koordynacyjnych, których zadaniem w początkowym okresie byłoby wspieranie i tworzenia różnego rodzaju międzyregionalnych struktur gospodarczych i finansowych, a przede wszystkim międzyregionalnych ośrodków informacyjnych, których zadaniem byłoby zbieranie dokładnych informacji o stanie rynków towarowych, analiza i prognozowanie koniunktury ekonomicznej.

Międzyregionalne rady gospodarcze powinny synchronizować politykę społeczną, gospodarczą i instytucjonalną w regionach, zajmować się koordynacją realizacji projektów pilotażowych rozwoju regionalnego.

Należy mieć nadzieję, że wkrótce rozpocznie się proces decentralizacji zarządzania strukturami regionalnymi. Należy również mieć nadzieję, że władza centralna i władze wszystkich obwodów dojdą do wspólnego wniosku, że konieczna jest reforma struktury przestrzennej kraju, że należy zmierzać do ukształtowania nowej, bardziej optymalnej niż dzisiejsza, struktury związków międzyregionalnych, zbudowanych na zasadach celowości ekonomicznej i jedności interesów jednostek administracyjno-terytorialnych, wchodzących w skład każdego regionu. Szczególnie podkreślamy, że powinno chodzić o utworzenie nowych wielkich regionów ekonomicznych „na wzór zachodnio-europejski” – czyli nie sztywnych struktur podziału administracyjno-terytorialnego kraju, lecz miękkich struktur integracyjnych.

Wydaje się celowym utworzenie w strukturze zarządzania państwem, osobnego organu, który mógłby koordynować kwestie rozwoju regionalnego i polityki regionalnej. Mógłby nim być, na przykład, Komitet państwowy ds. rozwoju regionalnego, podporządkowany bezpośrednio Gabinetowi Ministrów Ukrainy.

Oznaczałoby to, że w okresie przejściowym, centralny organ władzy wykonawczej częściowo przejdzie do formy mieszanej zarządzania procesami gospodarczymi w kraju i znaczną część swoich kompetencji przekaże władzy regionalnej. Poza tym, dla optymalizacji procesów zarządzania i w celu zbliżenia centrum zarządzania do regionów należy powołać biura regionalne (lub urzędy) nowo utworzonego Komitetu państwowego ds. rozwoju regionalnego w największych miastach kraju – potencjalnych centrach nowych makroregionów.

Proponowany model regionalizacji kraju należy rozpatrywać również jako instrument interwencji państwa w procesy współpracy międzyregionalnej oraz ważny czynnik wzmocnienia potęgi gospodarczej i politycznej Ukrainy. Ponadto regiony powinny stać się podmiotami planowania strategicznego rozwoju państwa. Należy podkreślić, że we wszystkich miastach – centrach proponowanych nowych rejonów, znajdują się potężne instytucje naukowe o profilu akademickim i szkoły wyższe, koordynowane przez ośrodki naukowe NAN Ukrainy. System ośrodków naukowych powinien, naszym zdaniem, stać się podstawą badań naukowych określających proces delimitacji i funkcjonowania nowych regionów.

Obiektywnie ukształtowana struktura administracyjno-organizacyjna byłaby podstawą do zarządzania rozwojem regionalnym, pozwoliłaby na skuteczne przeprowadzenie dalszej reformy ustroju administracyjno-terytorialnego.

Kolejnym problemem jest badanie rozwoju regionów przygranicznych i współpracy transgranicznej, a w szczególności wpływu współpracy transgranicznej na poziom życia mieszkańców terenów przygranicznych, zwiększenie skuteczności funkcjonowania euroregionów, opracowanie mechanizmów

wsparcia współpracy transgranicznej jako ważnego czynnika integracji europejskiej Ukrainy w skali regionalnej. W przyjętej przez Ukrainę strategii skierowanej na eurointegrację – przystąpienia do UE, ważnym kierunkiem polityki regionalnej powinien stać się rozwój współpracy transgranicznej. Realizacja polityki transgranicznej powinna być traktowana jako sprawdzian umiejętności współpracy międzynarodowej i warunek wstępny początkowego etapu integracji. Już dzisiaj decyzje o współpracy transgranicznej są podejmowane na poziomie regionów lub jednostek terytorialnych mających status administracyjny i nie tracą swojej aktualności także po wejściu Ukrainy do UE. Obecnie współpraca transgraniczna, realizowana jest przez wszystkie obwody przygraniczne Ukrainy, i znajduje się na etapie kształtowania jednolitego systemu.

Do kardynalnych elementów tworzonego systemu współpracy euroregionalnej należą:

- Ustawa *O współpracy transgranicznej* i ratyfikowane odpowiednie konwencje europejskie,
- utworzona w roku 2002 Komisja międzyresortowa ds. rozwoju współpracy transgranicznej i euroregionów,
- odpowiednie jednostki powołane w organach władzy centralnej i regionalnej, do zadań których należą kwestie współpracy transgranicznej,
- sześć euroregionów utworzonych przy udziale ośmiu obwodów Ukrainy,
- zgodnie z ustawą *O schemacie generalnym planowania terytorium Ukrainy*, przewidziano planowanie przestrzenne regionów transgranicznych we współpracy ze wszystkimi państwami ościennymi. W chwili obecnej prace takie są prowadzone przez ukraiński państwowy instytut naukowo-badawczy projektowania miast „Dipromisto” (m. Kijów).

W celu skutecznego rozwiązania problemów współpracy transgranicznej konieczna jest analiza doświadczeń innych państw w tym zakresie. Koniecznym jest ustalenie form i mechanizmów światowej współpracy, a szczególnie zbadanie doświadczeń europejskich, a przede wszystkim państw – sąsiadów, które weszły do UE, między innymi Polski. Inicjatywy badawcze nad problemami współpracy transgranicznej od wielu lat są prowadzone w wielu ośrodkach naukowych, w tym także w Instytucie Badań Regionalnych NAN Ukrainy. Są to badania dotyczące:

- wpływu współpracy transgranicznej na jakość życia mieszkańców terenów przygranicznych,
- prognozowania i eliminowania negatywnych skutków eurointegracji w wymiarze transgranicznym,
- mechanizmów wsparcia współpracy transgranicznej na całym obwodzie granicy Ukrainy,

- problemów kształtowania społeczeństwa obywatelskiego w kontekście współpracy transgranicznej,
- opracowania metod oceny skuteczności współpracy transgranicznej i działalności euroregionów,
- udziału terytoriów administracyjnych Ukrainy w europejskich strukturach regionalnych.

Następnym zadaniem jest opracowanie modelu jednolitego planowania strategicznego i prognozowania wdrożenia go w praktykę zarządzania rozwojem regionalnym. Praktyka tak światowa, jak i krajowe doświadczenia dowodzą, że zarządzanie strategiczne na poziomie krajowym i regionalnym jest niemożliwe bez systemu prognoz społeczno-ekonomicznych i priorytetów rozwoju. W tych warunkach aktualne staje się zwiększenie skuteczności i roli prognozowania i planowania w systemie zarządzania regionalnego. Dziś w każdym regionie są opracowywane strategie regionalne, które mają za zadanie określenie długoterminowych celów rozwoju, parametrów prognozowanych zmian. Wybór celów strategicznych i priorytetów rozwoju regionów skieruje wysiłki władz regionalnych na rozwiązanie szeregu problemów, wzrost skuteczności wykorzystania bazy zasobów, pogłębienie specjalizacji, poszerzenie współdziałania podmiotów gospodarczych, kształtowanie rynków regionalnych, ograniczanie dysproporcji terytorialnych. Strategie regionalne nie ograniczają się do ustalenia kierunków perspektywicznych rozwoju regionów.

Uwzględniając fakt, że opracowanie strategii nie jest jedynym przedmiotem działalności władzy regionalnej, dalsze jej wysiłki powinny być skierowane na kształtowanie systemu kompleksowego prognozowania regionalnego. Wymaga od władz regionalnych wdrożenia jakościowo nowej kultury zarządzania, optymalizacji ich współdziałania z podmiotami gospodarczymi, ludnością, opracowania naukowo uzasadnionych prognoz zmian, które określą perspektywiczny model rozwoju społeczno-ekonomicznego regionów Ukrainy.

Wdrożenie mechanizmów, metod planowania strategicznego i prognozowania na poziomie regionalnym wymaga:

- ustalenia teoretyczno-metodycznych zasad planowania strategicznego i prognozowania,
- systematyzacji dokumentów prognostycznych w zakresie zarządzania strategicznego i ich wzajemnego uzgodnienia na wszystkich poziomach,
- opracowania mechanizmu realizacji strategii regionalnych,
- udoskonalenia programowania regionalnego i planowania finansowego,
- przygotowania narzędzi metodycznych i technologii prognoz regionalnych.

Ważnym zagadnieniem dla polityki regionalnej Ukrainy jest opracowanie podstaw naukowych polityki

Górskiej. Uchwalenie ustawy *O terenach górskich* zapoczątkuje jednolitą i skuteczną politykę państwa w stosunku do gór (Karpaty, Krym); politykę zgodną z wymogami umów i konwencji międzynarodowych.

Po konferencji ONZ w kwestii rozwoju środowiska naturalnego (Rio de Janeiro, 1992), na której zadeklarowano konieczność aktywizacji wysiłków w kierunku włączenia terenów górskich różnych krajów w tok życia społecznego, ekonomicznego i społecznego, zainteresowanie problemami terenów górskich na świecie gwałtownie wzrosło.

Jak pokazują doświadczenia światowe, specyficzne warunki naturalne gór nie pozwalają zapewnić miejscowej ludności odpowiedniego poziomu życia, co kumuluje negatywne tendencje społeczne, ekonomiczne i ekologiczne, które bez ingerencji z zewnątrz prowadzą nieuchronnie do pogarszania się sytuacji demograficznej, nasilenia się napięć socjalnych, niszczenia bogactw naturalnych.

Podstawowych przyczyn tego zjawiska należy upatrywać w skomplikowanych warunkach gospodarowania w terenach górskich. O wiele bardziej surowy niż na równinach, klimat i poprzerywany relief gór nie tylko komplikują działalność gospodarczą, lecz także hamują budowę osiedli i infrastruktury. Dlatego zapewnienie zbilansowanego rozwoju terenów górskich jest możliwe tylko pod warunkiem kształtowania i konsekwentnej realizacji polityki górskiej państwa, oraz pogłębienia współpracy międzynarodowej w tym zakresie.

W maju 2003 r. Ukraina podpisała ramową *Konwencję o ochronie i stałym rozwoju Karpat*, która określa ogólne zasady współpracy międzynarodowej w tej strefie i zawiera wymogi *Konwencji o różnorodności biologicznej i krajobrazowej*. Zasady te należy brać pod uwagę przy kształtowaniu koncepcji polityki górskiej Ukrainy. Są to:

- zagraniczne doświadczenia w zakresie zarządzania terenami górskimi,
- analiza ustawodawstwa wewnętrznego i umów międzynarodowych Ukrainy, dotyczących rozwoju i bezpieczeństwa ekologicznego rejonów górskich,
- analiza sytuacji społeczno-ekonomicznej i ekologicznej terenów górskich Ukrainy,
- priorytety rozwoju społecznego i ekonomicznego terenów górskich,
- zasady i instrumenty prowadzenia polityki górskiej na Ukrainie,
- propozycje doskonalenia bazy normatywno-prawnej w sferze zarządzania terenami górskimi.

Realizacja przedstawionych zadań, korzystanie z nowatorskiego podejścia do reformowania systemu zarządzania procesami społeczno-ekonomicznymi w państwie, z jednej strony oraz uwzględnienie doświadczenia ostatnich lat – z drugiej, powinny doprowadzić do stworzenia bardziej efektywnego modelu polityki regionalnej Ukrainy.

≡ Summary

The article puts forward a model of socio-economic regionalization, built on the principles of economic expediency and common interests of administrative-territorial units, in the context of the realization of modern regional policy. The problems of the development of border regions and trans-border cooperation are discussed. Postulated is the necessity to introduce in practice the regional development management of strategic planning and forecasting. Also analysed are the problems of the formation and implementation of the policy concerning the development of mountainous areas .

WOŁODYMYR DEMCZENKO

ZABEZPIECZENIE INSTYTUCJONALNE planowania przestrzennego regionu Berlin-Brandenburgia

≡ Wstęp

Dotychczasowe doświadczenia rozwoju europejskich regionów – metropolii pokazały, że procesy poszerzenia i intensyfikacji związków ekonomicznych, socjalnych, urbanistycznych przebiegają z konfliktami i dysparetytami w kwestiach rozwoju transportu, infrastruktury i zachowania krajobrazu. Przyczym, jak wiadomo, proces rozwoju wymaga zakrojonej na szeroką skalę poprzedzającej pracy w zakresie planowania i infrastruktury. Z drugiej strony, odczuwamy presję w kierunku rozwoju cennych terenów krajobrazowych i eksploatacji zasobów naturalnych. Konieczna staje się wspólna strategia w zakresie planowania w celu wykorzystania istniejącego potencjału rozwoju i podejmowania działań na rzecz pokonania negatywnych skutków procesów urbanistycznych.

Procesy rozwoju metropolii nie tylko wpływają zarówno na jakość życia i atrakcyjność centrum, jak i na konkurencyjność całego regionu. Trwa się proces poszerzenia miasta przez rozwój przestrzenny infrastruktury komunalnej, zmianę polityki strukturalnej, przemysłowej i planistycznej.

Sąsiadujące z metropolią gminy, z ich potencjałem terytorialnym i zdolnością do rozwoju funkcji miejskich, same kreują swoje szanse rozwoju. Wzrost konkurencji na rynku europejskim wymusza na miastach i gminach położonych w strefach podmiejskich współpracę regionalną, szczególnie na płaszczyźnie miasto-otoczenie. W każdym regionie – metropolii poszukuje się dróg rozwiązywania problemów. Opracowywane są modele rozwoju i formy współpracy. Jako jeden z udanych modeli, kooperacji miasto-otoczenie, można podać przykład regionu Berlin-Brandenburgia. Od roku 1990 w regionie tym obserwuje się procesy przyspieszonej suburbanizacji przestrzeni. Dają się zauważyć nowe tendencje, takie jak przeprowadzka części ludności w okolice terenów krajobrazowych, tworzą się nowe typy struktur osiedleńczych – parki mieszkalne oraz niewielkie osiedla wiejskie, które często są lokowane między magistralami transportowymi. Ponadto powstały parki przemysłowe, wielkopowierzchniowe centra logistyczne i handlowe, z dobrze opracowanymi rozwiązaniami transportowymi, na przykład w rejonach obwodnic lub tras dojazdowych do Berlina. Skutkiem tego jest zmniejszenie wykorzystania transportowego tras promieniowych i kształtowanie się nowych potoków transportowych. Zdecydowanie wzrosły przy tym zarówno liczba odpoczywających w strefie podmiejskiej, jak i wymogi w zakresie utrzymania krajobrazu i przyrody.

Rachunkiem za ten rozwój są problemy, wymagające rozwiązań i działań poza granicami komunalnymi miasta. W związku z tym powstają nowe pola działania między gminami położonymi w strefie podmiejskiej, obejmujące:

- wykorzystanie rozwoju wewnętrznego miast i osad,
- kwestie związane z orientacją nowych miejsc osiedlenia się na już istniejące osady i korytarze transportowe,
- wpasowanie nowych powierzchni mieszkalnych i przemysłowych w krajobraz kulturalny,
- zarządzanie zmianami strukturalnymi w strefach przemysłowych.

Skutki rozwoju miast i rozwój procesów regionalizacji wymagają od gmin wspólnego rozwiązywania problemów. Uwzględniając rosnące wymogi w zakresie już uzgodnionego rozwoju terytorialnego, na poziomie ziem (landów) Berlin i Brandenburgia zinstytucjonalizowano wspólne planowanie terytorialne. Działa wspólna komisja ds. planowania terytorialnego, której pracami kierują przewodniczący urzędów gmin [wójtowie]. W roku 1996 stworzono wspólny zarząd planowania gruntami, który jest częścią składową zarówno berlińskiego urzędu rozwoju miasta, jak i brandenburskiego ministerstwa planowania terytorialnego. Od roku 1998 obowiązuje wspólny Program rozwoju landów i Plan działania dla połączonych terenów, które stworzyły ramowe warunki do

rozwoju współpracy. Program ma status umowy państwowej, a plan – rozporządzenia ustawodawczego dla obu landów.

■ Podejście strukturalno-przestrzenne

Specjaliści od planowania wykonali pracę w zakresie typologizacji struktur przestrzennych i wydzielili ograniczoną liczbę (około 20) podstawowych typów struktur przestrzennych, które odróżniają się historycznym pochodzeniem, funkcjami, perspektywami rozwoju i problematyką. Wewnątrz układu miasto – otoczenie wydzielono cztery wielkie przestrzenie strukturalne:

- Berlin (miasto wewnętrzne) – rdzeń regionu,
- z części Berlina i jego przedmieść oraz sąsiednich gmin, położonych w pobliżu kolei – wydzielono przestrzeń „wielkie miasto”,
- przedpola „wielkiego miasta” – do pierścienia autostrady, włączając lotnisko, centra handlowe, powierzchnie przemysłowe, w połączeniu z sąsiednimi wsiami i terenami rolniczymi,
- „przestrzenie przejściowe” – położone w głębi landu federalnego Brandenburgia.

Te tak wyróżnione przestrzenie strukturalne stały się jednocześnie przedmiotem budowy strategii rozwoju regionalnego regionu Berlin-Brandenburgia.

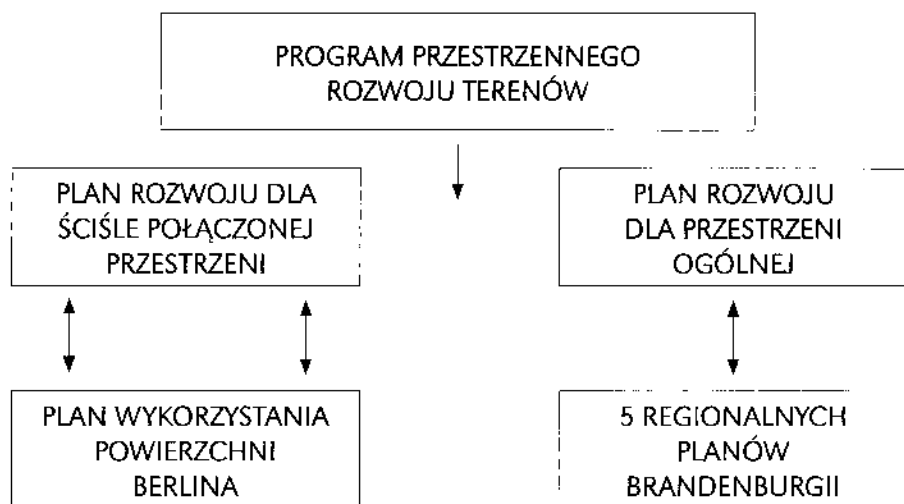
Program rozwoju przestrzennego regionu Berlin-Brandenburgia bazuje na wielocentrycznym modelu terytorialno-planowym. W modelu tym przez wielocentryczny rozwój terenów rozumie się podmiotowość gmin i miast charakteryzujących się zróżnicowanym potencjałem koncentracji funkcji i ludności. Przejawem jego zastosowania jest próba zrównania interesów Berlina, jego okolic i peryferii Brandenburgii. Rozwój ogniskuje się nie tylko w obszarze rdzeniowym (centralnym), czyli nie tylko w gęsto zaludnionych rejonach, lecz obejmuje cały obszar. Dzięki przyjęciu takiego modelu rozwoju mają zostać osiągnięte zrównane warunki życia na całym terytorium, stabilny rozwój i wyrównanie regionalnych dysparytetów. Model ten wskazuje docelowe w planie terytorialno-strukturalnym obszary kluczowe i konieczne zmiany pewnych lokalizacji, realizowanych ze środków państwowych, z drugiej strony – jest podstawą do podjęcia decyzji dla wszystkich uczestników programu, zaangażowanych na tym terytorium, w tym dla inwestorów.

■ Składniki terytorialne i formalna koordynacja planowania przestrzennego

Planowanie terytorialne Berlina i Brandenburgii przyjmuje za punkt wyjścia utworzenie jednego, spójnego regionu, na którym obowiązywać będą te same zasady. Jego składnikami są:

- rdzeń regionu (miastę centralne),
- ściśle integrujące się terytorium Berlin-Brandenburgia,
- zewnętrzny pas terytorialny.

Zintegrowane terytorium Berlina i Brandenburgii – peryferia i okolice Berlina odgrywają rolę podwójną. W procesie planowania przestrzennego ogromne znaczenie dla wyznaczania celów strategicznych tego obszaru ma znaczenie Berlina. W pierwszej kolejności powinny być realizowane takie funkcje i rodzaje konsumpcji, które zupełnie lub w pewnym stopniu nie mogą być zrealizowane w centrum miasta, jednak są związane z aglomeracją, na przykład odpoczynek za miastem, rozsiedlenie, lokalizacja przedsiębiorstw przemysłowych na terenach ekstensywnych. W ten sposób rozładowuje się sytuację na rynku mieszkań i gruntów w Berlinie.



Ryc. 1. Formalna koordynacja planowania przestrzennego

Dla celów planowania terytorialnego Brandenburgii, terytorium landu federalnego podzielono na 5 części przestrzenno-sektorowych (regionów), w których utworzono regionalne komisje planowania. Kwestie zasadnicze pla-

nowania regionalnego są omawiane w ramach regionalnej konferencji planowania, natomiast planowanie municypalne gminy dokonują samodzielnie. Są to plany zabudowy i plany wykorzystania powierzchni. Prawnie uregulowano obowiązek, aby plany municypalne budownictwa były zaadaptowane do ogólnej strategii rozwoju przestrzennego. Jednocześnie ramy określone przez organizację terytorialną dają gminom wystarczającą swobodę działań dla ich planów municypalnych. Jeśli projekt ma charakter ponad lokalny, pozycja gminy powinna być zaakceptowana przez organy planowania terenowego. Procedura planowania terytorialnego – jest to proces formalny dla dużych projektów, celem którego jest sprawdzenie zgodności projektu z wymogami planowania terytorialnego, uzgodnienie go z innymi projektami i wyeliminowanie ewentualnych konfliktów, ustalenie optymalnego miejsca lokalizacji, ograniczenie ingerencji w otoczenie.

■ Rozbudowa współpracy miasto–otoczenie

Przyjmując pod uwagę rozmaite związki i wielkość potencjału, wydzielono lokalne przestrzenie, w których, z powodu podobnych uwarunkowań, problemów i interesów, konieczna jest współpraca ponad granicami komunalnymi.

Koncentracja na części lokalnej przestrzeni wybranych funkcji metropolitalnych, niezależnie od granic administracyjnych, sprzyja procesowi współpracy i pozwala na wypracowanie wspólnego poglądu na cele i interesy. Jest to podstawa dla kooperacji przestrzennej na poziomie regionalnym i komunalnym. Każda taka przestrzeń ma specyficzne swoje problemy i określone możliwości działań.

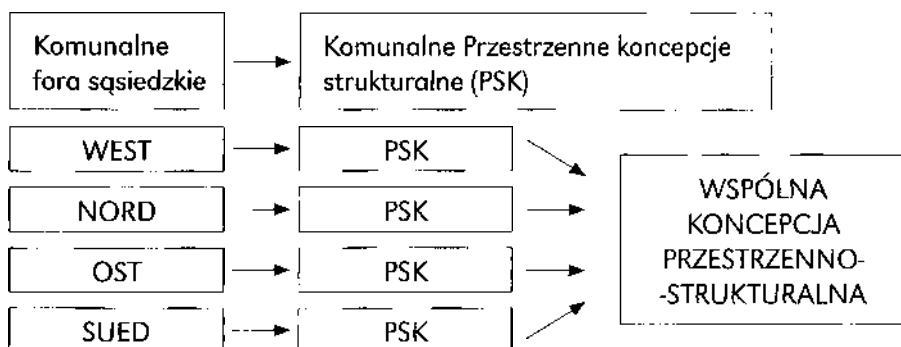
W celu uzgodnienia kwestii rozwoju przestrzennego gminy i regiony rozbudowały system komunikacji i uzgodnień. Pola takiej współpracy przestrzennej na płaszczyźnie komunalnej są następujące:

- 1) wyznaczenie stref mieszkalnictwa, stref rozwoju przemysłu z uwzględnieniem redukcji kosztów infrastrukturalnych i ograniczenia wykorzystania krajobrazu,
- 2) rozwój ośrodków miejskich w celu zaspokojenia zapotrzebowania na powierzchnie mieszkalne i mieszkania,
- 3) uporządkowanie w krajobrazie funkcji osiedleńczo-strukturalnych i transportowych, nowych miejsc lokalizacji przemysłu, handlu, oczyszczalni, transportu,
- 4) planowanie infrastruktury transportu i poprawa jego funkcjonowania,
- 5) wsparcie rozwoju wypoczynku „bliskiego” i turystyki.

Szczególne uwarunkowanie współpracy komunalnej polega na tym, że duża liczba uczestników – gmin, rejonów, spółek planistycznych, gmina Berlin z rejonami ma wspólne cele. Rozwój przestrzeni specjalnej, stosunków międzykomunalnych ogranicza możliwości konfliktu. Wskutek stałego dialogu "miasto - okolice" rozwija się informowanie, a praktyka negocjacji i wysoka kultura współpracy widoczna jest na poziomie komunalnym. Ważnym warunkiem planowania przestrzennego stała się współpraca informacyjna i jej instytucjonalizacja. Prawnie umocowane są uzgodnienia planów budowlanych między sąsiednimi gminami, uregulowano formy organizacyjne współpracy między fachowcami a spółkami planistycznymi. Częsta wymiana informacji pomiędzy gminami sprzyja i ułatwia formalne regulacje różnorodnych problemów. Uzgodnienia dotyczą funkcji przeznaczenia terenów, budownictwa infrastruktury komunalnej, szkół, obiektów sportowych, analizy obciążeń z tytułu transportu sąsiadów, połączenia i wykorzystania wolnych powierzchni.

Berlin ustala dla swojego planowania „przestrzeń uzgodnienia” o szerokości 5–10 km, która obejmuje około 95 gmin (27 miast i samodzielnych gmin, 68 gmin podporządkowanych jest 22 jednostkom administracyjnym). Są one informowane o berlińskim planowaniu na granicy landu i mają prawo do własnej opinii, szczególnie w kwestii wykorzystania terenu. I na odwrót. Dotyczy to szczególnie planów zabudowy rejonów zewnętrznych Berlina.

W celu usprawnienia współpracy informacyjno-koordynacyjnej utworzono cztery stowarzyszenia robocze gmin – tzw. komunalne fora sąsiedzkie (Ost, West, Sued, Nord). Jako przykład można podać rozbudowę infrastruktury transportowej w przestrzeni południowej Berlina (lotnisko Schönewald, centrum handlowe); inicjatywa ta połączyła dzielnice Berlina i sąsiednie lokalne gminy w jedną przestrzeń, w której zrealizowano wiele projektów infrastrukturalnych.



Ryc.2. Koordynacja informacyjna i nieformalna planowania przestrzennego

Doświadczenie rozwoju europejskich regionów – metropolii wykazało, że dochodzi tam do dynamicznych zmian struktur przestrzennych między miastem a otoczeniem. Bez ukierunkowywania planowania terytorialnego w tych obszarach istnieje niebezpieczeństwo nadmiernej koncentracji ludności i funkcji w obszarze rdzeniowym, co w konsekwencji zmierza do powstania układu monofunkcyjnego, który ograniczałby rozwój obszarów peryferyjnych. W planach perspektywicznego rozwoju obszarów metropolitalnych szczególny nacisk powinno się kłaść na ideę policentrycznego, zintegrowanego i racjonalnego rozwoju. Wymaga to jednak stworzenia odpowiednich warunków instytucjonalnych, strategii działań, instrumentów prawnych i decyzji planistycznych.

■ Literatura

1. Gemeinsam planen fuer Berlin und Brandenburg/Minisiterium fuer Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg. Senatsverwaltung fuer Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie der Stadt Berlin.- Golm: Brandenburgische Universitaetsdruckerei und Verlagsgesellschaft Potsdam mbH, 1998.
2. Landesplannungsvertrag. Vertrag ueber die Aufgaben und Traegerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Loender Berlin und Brandenburg/ Minisiterium fuer Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg. Senatsverwaltung fuer Stadtentwicklung der Stadt Berlin. - Berlin: Willy Hermann KG, 2001.
3. Stadt und Nachbarn. Kommunale Zusammenarbeit im Spree-Havel-Raum. Senatsverwaltung fuer Stadtentwicklung der Stadt Berlin.- Berlin: Rucksaldruck, 2001.

■ Summary

The paper presents the structural – and spatial approach to territorial planning following the example of the Berlin-Brandenburg region. The organisation principles of planning and form of intermunicipal cooperation are analysed.

Część piąta

BADANIA REGIONALNE

ANNA BARWIŃSKA-MALAJOWICZ

PONADNARODOWE I KRAJOWE PARTNERSTWO NA PODKARPACIU jako przykład działań podejmowanych w ramach Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL

Polityka rozwoju społeczno-gospodarczego należy do istotnych elementów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, która wykazuje dużą współzależność od polityki regionalnej. Zarówno rozwój regionalny, jak i przemiany struktury przestrzennej kraju i jej relacji z przestrzenią europejską¹ charakteryzują się wolnym tempem przemian. Cele i instrumenty obu polityk dotyczą głównie procesów ekonomicznych i społecznych, a zorientowane są m.in. na rozwiązywanie problemów i trudności gospodarczo-społecznych.

Od 1990 r. jednym z najbardziej istotnych problemów związanych z transformacją gospodarki polskiej stało się bezrobocie, które dotknęło tradycyjne gałęzie przemysłu oraz rolnictwo. W celu zmniejszenia dysproporcji w zakresie bezrobocia regiony o tradycyjnie wysokim bezrobociu stają się głównymi adresatami programów aktywizujących, do których należą m.in. działania

1) Szczególne znaczenie w zakresie kształtowania przestrzeni w UL ma Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (EPRP). Szerzej na ten temat zob. Z. Niewiadomski, *Kierunki przemian polskiego systemu prawnego w sferze zagospodarowania i planowania przestrzennego*, Ekspertyza wykonana na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej w Ministerstwie Gospodarki i Pracy (zob. www.nsr.gov.pl).

w ramach podkarpackiego Partnerstwa na rzecz Rozwoju o nazwie Partnerstwo na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator”. Przebieg, a przede wszystkim wyniki wspomnianych działań powinny mieć istotny wpływ na kształtowanie sytuacji na rynku pracy w przestrzeni społeczno-gospodarczej województwa podkarpackiego. Nadmienić należy, że w integrującej się przestrzeni europejskiej polskie regiony zagrożone są peryferalizacją² (niebezpieczeństwo to jest szczególnie silne w przypadku Polski wschodniej, a zatem dotyczy bezpośrednio również Podkarpacia). W związku z powyższym podejmowanych jest szereg działań na szczeblu kraju oraz w regionach, których celem jest ograniczenie zagrożenia niebezpieczeństwem marginalizacji. Działania te uwzględniają nowe mechanizmy rozwoju, w szczególności nowe kryteria lokalizacji, prowadzenie polityki rozwojowej ze zwróceniem uwagi na czynniki endogeniczne, strategię budowania i wspierania konkurencyjnej gospodarki, zwiększanie sprawności instytucjonalnej administracji publicznej oraz budowanie sieciowych i kooperacyjnych powiązań między instytucjami rozwoju regionalnego, z uwzględnieniem proponowanych (niejednokrotnie również wypróbowanych) rozwiązań Wspólnoty Europejskiej.

Nieprawidłowo prowadzona polityka regionalna nie tylko nie przeciwdziała nasilaniu polaryzacji przestrzennej, a wręcz przeciwnie – może ją nawet utrwalić³. Jednym z warunków powodzenia efektywnej polityki regionalnej państwa jest jej odpowiednie powiązanie z polityką zagospodarowania przestrzennego kraju przy uwzględnieniu kierunków zrównoważonego i trwałego rozwoju terytorialnego w Unii Europejskiej oraz wspólnotowego zamierzenia zwiększenia spójności gospodarczej i społecznej. Oznacza to przede wszystkim pogodzenie postulatów gospodarczych i społecznych wysuwanych w odniesieniu do rozwoju przestrzennego z funkcjami obszarów ekologii i kultury, a w rezultacie przyczynienie się do racjonalnego i bardziej zrównoważonego rozwoju przestrzennego, oraz stopniowe przechodzenie (przy zachowaniu regionalnych różnicowań) od unii gospodarczej, do unii środowiska oraz unii społecznej.

W powyższym kontekście nowe znaczenie zyskuje polityka społeczna Wspólnoty Europejskiej, której jedną z najnowszych form stała się polityka na rzecz maksymalnie wysokiego poziomu zatrudnienia. W wyniku Traktatu Amster-

2) T. G. Grosse, *Wnioski do Założeń narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007-2013*, Instytut Spraw Publicznych. Ekspertyza dotycząca Założeń do narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007-2013 została opracowana na zamówienie Departamentu Polityki Regionalnej w Ministerstwie Gospodarki: Pracy w lipcu 2004 r.

3) T. G. Grosse, 2004, *Polityka regionalna Unii Europejskiej. Przykład Grecji, Włoch, Irlandii i Polski*, Wyd. 2, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa.

damskiego⁴ oraz postanowień szczytu w Luksemburgu⁵ opracowana została Europejska Strategia Zatrudnienia, którą oparto na czterech filarach:

- zdolność do uzyskania zatrudnienia (tzw. zatrudnialność),
- przedsiębiorczość,
- zdolność adaptacyjną ze strony pracodawców i pracowników,
- równość szans⁶.

Częścią strategii Unii Europejskiej zorientowanej na stworzenie większej liczby miejsc pracy i zapewnienia szerokiego do nich dostępu jest Inicjatywa Wspólnotowa EQUAL⁷. Zasadniczym celem IW EQUAL (finansowanej przez Europejski Fundusz Społeczny) jest testowanie, wspieranie i promocja – na drodze współpracy ponadnarodowej – nowych metod zwalczania wszelkich form dyskryminacji i nierówności związanych z rynkiem pracy, zarówno wobec osób zatrudnionych, jak i poszukujących pracy, identyfikacja i przewidywanie zmian na rynku pracy, opracowywanie nowych narzędzi monitorowania, zapobieganie i rozwiązywanie problemów powstających na rynku pracy.

Działania podejmowane w ramach Inicjatywy EQUAL stanowią zatem odpowiedź na wyzwania zmieniającego się europejskiego rynku pracy⁸, a wypracowane na tej drodze innowacyjne modele i metody powinny być wprowadzane do powszechnego zastosowania w polityce i praktyce krajowej. Ogólne zasady wdrażania IW EQUAL obejmują:

- Podejście tematyczne (*Thematic approach*),
- Partnerstwo na rzecz Rozwoju (*Development Partnerships – DPs*),
- Zaangażowanie grup dyskryminowanych (*Empowerment*),
- Współpracę ponadnarodową (*Transnational co-operation*),
- Innowacyjność (*Innovation*),
- Adaptację rezultatów do głównego nurtu polityki (*Mainstreaming*).

Powyższe zasady określają zarówno sposób wdrażania Inicjatywy EQUAL, jak i stanowią kryteria zawiązywania Partnerstw na rzecz Rozwoju. Program Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL jest bowiem zasadniczo realizowany przez

4) Traktat podpisany został 2 października 1997 r., wszedł w życie 1 maja 1999 r.

5) Szczyt (XI, 1997r.) zainicjował tzw. proces luksemburski (*The Luxembourg Process*), w którym zasadnicza uwaga poświęcona została kompleksowej strategii Wspólnoty Europejskiej w sferze zatrudnienia.

6) Por. *Polityka zatrudnienia w Unii Europejskiej*, www.europa.delpol.pl (data ostatniego dostępu: 30.09.2005).

7) Inicjatywa EQUAL jest realizowana w krajach członkowskich Unii Europejskiej od 2001 r. Wtedy to miał miejsce pierwszy nabór projektów zgłaszanych przez inicjatorów Partnerstw. W Polsce inicjatywa EQUAL jest dostępna od 2004 r.

8) Szerzej na ten temat zob. www.bkkk-cofund.org.pl (data ostatniego dostępu: 24.10.2005 r.)

Partnerstwa na rzecz Rozwoju (wybierane w drodze konkursu). Partnerstwo na rzecz Rozwoju realizuje projekt w trzech etapach tzw. **Działaniach**⁹.

Zakres tematyczny Programu Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL obejmuje W Polsce **pięć obszarów tematycznych**¹⁰. W ramach Tematu A: *Ułatwienie wchodzenia i powrotu na rynek pracy osobom mającym trudności z integracją lub reintegracją celem promowania rynku pracy otwartego dla wszystkich* związane zostało na Podkarpaciu wspomniane powyżej Partnerstwo na rzecz Rozwoju o nazwie: Partnerstwo na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator” (numer projektu: A0608d1)¹¹, w przypadku którego instytucją wnioskującą była **Rzeszowska Agencja Rozwoju Regionalnego SA** (od dnia 16.11.2004 r. lider Partnerstwa na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator”)¹², zajmująca się wspieraniem rozwoju województwa podkarpackiego. Program „Animator” zgodnie z zasadami IW EQUAL, zakłada realizację projektu we wspomnianych już wcześniej trzech Działaniach¹³.

Celem Partnerstwa na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator” jest wyrównywanie szans na rynku pracy województwa podkarpackiego przez wspólne wypracowanie i wprowadzanie efektywnych mechanizmów aktywizacji zawodowej przy współdziałaniu z pracodawcami oraz z uwzględnieniem problemów grup najbardziej zagrożonych w ramach promowania

9) **Działanie 1** Praca nad umową o Partnerstwie na rzecz Rozwoju i programem pracy Działania 2 oraz nawiązanie współpracy ponadnarodowej i praca nad umową o Partnerstwie Ponadnarodowym. **Działanie 2** Realizacja umowy i programów pracy Partnerstwa na rzecz Rozwoju oraz Partnerstwa Ponadnarodowego. **Działanie 3** Upowszechnianie i włączanie rezultatów do głównego nurtu polityki. Działania 1 i 2 są realizowane kolejno. Działanie 3 jest realizowane jednocześnie z Działaniem 2, gdy tylko pojawiają się rezultaty, które można upowszechniać.

10) **Temat A:** Ułatwienie wchodzenia i powrotu na rynek pracy osobom mającym trudności z integracją lub reintegracją celem promowania rynku pracy otwartego dla wszystkich. **Temat D:** Wzmocnienie krajowej gospodarki społecznej (trzeciego sektora), a w szczególności usług na rzecz społeczności lokalnych, z akcentem na podnoszenie jakości miejsc pracy. **Temat F:** Wspieranie zdolności dostosowania się firm i pracowników do strukturalnych zmian gospodarczych oraz wspieranie wykorzystania technologii informacyjnych i innych nowych technologii. **Temat G:** Godzenie życia rodzinnego i zawodowego oraz poprawa integracja kobiet i mężczyzn, którzy opuścili rynek pracy, poprzez rozwój bardziej elastycznych i efektywnych form organizacji pracy oraz działań towarzyszących. **Temat I:** Wsparcie integracji społecznej i zawodowej osób ubiegających się o status uchodźcy (zob. www.kas.zef.s.pl); pozostałe tematy zob. www.zg.wrp.org.pl.

11) Zob. *Lista rankingowa projektów zatwierdzonych do realizacji w Temacie A przez Instytucję Zarządzającą EQUAL, na podstawie rekomendacji Komitetu Monitorującego Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL*; www.bkkk.cofund.org.pl (data ostatniego dostępu: 20.10.2005 r.).

12) RARR SA promuje region, a także wspomaga samorządy lokalne. Kluczowymi zakresami jej aktywności są: przedsiębiorcy i ich konkurencyjność, samorządy, szkolenia i promocja wysokokwalifikowanych kadr, inwestycje i innowacyjność regionu, nowoczesna infrastruktura. Jest instytucją o charakterze non-profit. Obszarem działania RARR SA jest województwo podkarpackie, ale wiele realizowanych przez Agencję projektów ma zasięg ponadregionalny, a nawet międzynarodowy.

13) W Działaniu pierwszym (zakończonym przed 30 czerwca 2005 r.), podjęto prace nad umową o Partnerstwie na rzecz Rozwoju, stworzono szczegółowy program pracy dla Działania drugiego oraz nawiązano współpracę ponadnarodową. W ramach Działania drugiego odbywa się realizacja umowy i programów pracy Partnerstwa na rzecz Rozwoju oraz Partnerstwa Ponadnarodowego, a działanie trzecie przewiduje upowszechnianie rezultatów projektu.

rynku pracy otwartego dla wszystkich. Zdefiniowane zostały również cele szczegółowe partnerstwa, do których należy:

- analiza barier i nierówności na rynku pracy ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb grup docelowych,
- diagnoza kluczowych grup pod kątem ich oczekiwań i potrzeb,
- podwyższanie świadomości „zawodowej” bezrobotnych i pracodawców,
- wypracowanie skutecznych modeli aktywizacji zawodowej, z uwzględnieniem najbardziej zagrożonych grup,
- opracowanie modelu pracy i programu szkoleń dla animatora, przetestowanie modelu pracy animatora w partnerstwach lokalnych z uwzględnieniem specyfiki trzech obszarów (wiejskiego, przemysłowego i popegeerowskiego), upowszechnianie wypracowanych i przetestowanych rozwiązań (w tym idei partnerstw lokalnych)¹⁴.

Wśród partnerów krajowych (w liczbie 16) Partnerstwa na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator” część organizacji stanowią przedsiębiorcy, których głos w zakresie warunków działania i zasad, na jakich mogą świadczyć pomoc osobom bezrobotnym oraz kwalifikacji potencjalnych pracowników, jest bardzo istotny. Ze względu na włączenie w projekt partnera, którym jest organizacja pozarządowa (skupiająca przedsiębiorców z terenu Podkarpacia), partnerzy mają dostęp do informacji o popycie na rynku pracy z uwzględnieniem jego struktury w różnych przekrojach, co umożliwiło precyzyjne sformułowanie hipotez odnośnie kwalifikacji, na jakie istnieje zapotrzebowanie na rynku pracy, które podczas prowadzonych badań zostaną poddane weryfikacji. Niemniej ważne było zaangażowanie partnerów z obszaru organizacji społecznych, których informacje pomogły w ustaleniu obecnej sytuacji oraz zasad pomocy materialnej i merytorycznej dostępnej dla wskazanych grup docelowych¹⁵.

Drugim, oprócz Partnerstwa na rzecz Rozwoju, wymiarem realizacji idei partnerstwa w ramach Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL jest **Partnerstwo Ponadnarodowe**¹⁶. Współpraca ponadnarodowa może przy-

14) Zob. Strategia i opis Projektu „Animator”; zob. też: www.bkk-cofund.org.pl (data ostatniego dostępu: 20.10.2005 r.)

15) Szerzej na ten temat zob. Strategia i opis projektu „Animator”.

16) Partnerstwo Ponadnarodowe oznacza nawiązanie współpracy pomiędzy działającymi w różnych krajach Partnerstwami na rzecz Rozwoju, które powstały w ramach Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL i zostały zarejestrowane w europejskiej bazie danych (LCDB), przy czym celem wspomnianej współpracy jest rozwijanie wspólnych ponadnarodowych działań (szkolenia, badania, konferencje, metody, wymiana praktykantów lub trenerów itd.). Formalizacja powstania Partnerstw Ponadnarodowych (ustanowionych pod koniec Działania 1 następuje na podstawie umowy, która zostaje podpisana pomiędzy przynajmniej dwoma Partnerstwami na rzecz Rozwoju z różnych państw członkowskich. Umowa zawiera program współpracy ponadnarodowej, szacunkowy budżet, rolę każdego Partnerstwa Ponadnarodowego itd. Szerzej na ten temat zob. http://europa.eu.int/comm/employment_social/equal/about/glossary.pl_en.cfm

bierać różnorodną formę, jest realizowana według jednego lub kilku modeli¹⁷.

Partnerstwo na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator” podjęło, odpowiednio do jednej z przytoczonych powyżej ogólnych zasad wdrażania Inicjatywy EQUAL, **współpracę z partnerstwami z zagranicy**, przy czym za kryterium wyboru partnerów przyjęto zbieżność wyznaczonych celów, tematów i działań. Podjęto współpracę z partnerami działającymi na rzecz podobnych grup docelowych, którzy zidentyfikowali podobne problemy i trudności oraz zmierzają do wypracowania rozwiązań w podobnym obszarze. Oprócz ww. kryterium istotne znaczenie miała (i w dalszym ciągu ma) komplementarność umiejętności, pomysłów i rozwiązań partnerstw zagranicznych. Zasadniczym celem ponadnarodowej współpracy jest wdrożenie najskuteczniejszych mechanizmów aktywizacji zawodowej w oparciu o doświadczenia innych krajów.

Współpraca ponadnarodowa, jak już wyżej wspomniano, jest podstawą Inicjatywy EQUAL¹⁸. Każde partnerstwo krajowe musi mieć przynajmniej jednego partnera z innego kraju członkowskiego. Ogólnie przyjętą zasadą jest, że w ramach EQUAL partnerstwa nawiązujące współpracę ponadnarodową powinny realizować projekty w ramach tego samego Tematu¹⁹. Przez Partnerstwo na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator” zawiązane zostały trzy, scharakteryzowane poniżej, Partnerstwa Ponadnarodowe.

17) Model 1: **Wymiana informacji i doświadczeń** – wymiana informacji pomiędzy partnerami na temat swoich strategii i kontekstu działania. Partnerzy nie definiują jeszcze konkretnych celów współpracy, stąd też model ten odnosi się głównie do wstępnej fazy współpracy ponadnarodowej. Model 2: **Równoległe wypracowywanie innowacyjnego podejścia** – partnerzy realizują konkretny wspólny cel, pracując niezależnie od siebie. Wymiana doświadczeń ma charakter bardziej szczegółowy niż w modelu 1, jest bardziej systematyczna; partnerstwa regularnie przekazują sobie zdobytą wiedzę i innowacyjne osiągnięcia. Model 3: **Import, eksport i adaptacja nowych rozwiązań do danej sytuacji** – kontynuacja modelu 2 (Partnerstwa dzielą się wynikami swojej pracy i każde z nich wykorzystuje wymianę doświadczeń do ulepszenia swojego produktu; rezultat współpracy – modyfikacja efektów działań poprzez przyjęcie niektórych rozwiązań zastosowanych przez Partnera). Model 4: **Wspólny produkt lub system pracy – podział zadań w ramach realizacji wspólnego celu** – w wyniku jednakowego postrzegania uprzednio zdefiniowanego problemu oraz w kontekście znalezienia najlepszego rozwiązania (przy świadomym wykorzystaniu swoich mocnych stron), jasno określone zostają etapy rozwiązywania problemu, a wynikające z nich zadania podzielane pomiędzy Partnerów według zasady komplementarności swoich doświadczeń i umiejętności. Model 5: **Wymiana osób zaangażowanych w realizację projektu – działalność dodatkowa** (wymiana trenerów, osób szkolonych i pracowników) zazwyczaj prowadzona równoległe z realizacją poprzednich modeli; determinowana przeważnie sprawdzeniem wspólnego produktu, systemu etc.).

18) Doświadczenie zdobyte w ramach inicjatyw wspólnotowych Adapt i Employment pokazuje, że ponadnarodowość może przysporzyć znacznej wartości dodanej dla zarządzających projektami, pracujących z innymi programami w podobnych sytuacjach. Ponadto pokazuje, że dzięki współpracy ponadnarodowej można osiągnąć znaczącą innowację polityki. Szerzej zob. *Komunikat Komisji do państw członkowskich ustanawiający wytyczne dla inicjatywy wspólnotowej EQUAL, dotyczącej współpracy ponadnarodowej, która promuje nowe środki zwalczania wszelkich form dyskryminacji i nierówności związanych z rynkiem pracy*; <http://www.funduszestrakturalne.gov.pl>

19) W przypadku Partnerstwa na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator” działania ponadnarodowe obejmują Temat A.

Partnerstwo PEGASES

Partnerstwo na rzecz Zatrudnienia przez Dostosowanie Geograficzne oraz Rozwiązania Socjalne i Ekonomiczne, w którym uczestniczą następujące Partnerstwa na rzecz Rozwoju:

- Belgia (DP BEfr-82); Nazwa partnerstwa: Job Pursuit Online Project,
- Francja (DP FR-BNR-2004-43224); Nazwa partnerstwa: N@vette – New Action Towards Employment Project,
- Niemcy (DP DE-XB4-76051-20-BB/206); Nazwa partnerstwa: ZEBRA – Zukunftsweisende Entwicklungen in Brandenburg mit Reha-Assessment Project,
- Włochy (DP IT-IT-G2-LAZ-006); Nazwa partnerstwa: Combined Tourism: Costal Regions and Inside Areas as a Local Development Project,
- Polska (DP PL-26); Nazwa partnerstwa: Animator - Partnership for the reintegration on the labour market Animator.

Partnerstwo ROMA

W tym programie uczestniczą następujące partnerstwa na rzecz Rozwoju:

- Polska (DP PL-26); Nazwa partnerstwa: Animator
- Polska (DP PL – 31); Nazwa partnerstwa: ZORON,
- Słowacja (DP SK – 28); Nazwa partnerstwa: Job Centre,
- Włochy (DP IT-G2-LAZ-054); Nazwa partnerstwa: Laboratory Network.

Partnerstwo NOVA

Uczestniczą w nim następujące partnerstwa na rzecz Rozwoju:

- Portugalia (DP PT-2004-010); Nazwa partnerstwa: Barrancos Activo,
- Hiszpania (DP ES-ES20040145); Nazwa partnerstwa: ACCEDEM,
- Hiszpania (DP ES-ES20040429); Nazwa partnerstwa: Ceres,
- Polska (DP PL-26); Nazwa partnerstwa: Animator

Ze względu na fakt, że w zakresie ww. Partnerstw prowadzenie sekretariatu i koordynację wszystkich działań, czyli zarządzanie partnerstwem ponadnarodowym objęło Partnerstwo na rzecz Aktywizacji Zawodowej „Animator”, niezwykle istotne dla Podkarpacia stało się Partnerstwo PEGASES.

Poszczególni partnerzy w ramach Partnerstwa Ponadnarodowego PEGASES spotykają się z podobnymi problemami, głównie związanymi z integracją grup docelowych na rynku pracy (przede wszystkim na obszarach o dużej stopie bezrobocia). Wszystkie grupy docelowe wykazują pewne nieprawidłowości, z którymi powinny się uporać, aby osiągnąć cele projektu. Należą do nich przykładowo fizyczne i psychiczne upośledzenia w grupach docelowych niemieckiego partnera (niepełnosprawni), trudności ekonomiczne, socjalne i psychologiczne grup docelowych partnerów polskich, belgijskich i francuskich (bezrobotni z niskimi kwalifikacjami, brak mobilności bezrobotnych), czy brak odpowiednich, dostosowanych kwalifikacji u partnera włoskiego (zatrudnieni powyżej 45 roku życia).

Pięć Partnerstw na rzecz Rozwoju realizuje w sposób partnerski przytoczone poniżej zadania związane z określonymi dziedzinami społeczno-zawodowej aktywizacji ludzi należących do swoich grup docelowych, którzy są w dużym stopniu narażeni na odrzucenie społeczne i niekorzystną sytuację związaną z wejściem na rynek pracy (szczególnie kobiety i ludzie młodzi):

- pogłębianie oraz wymiana wiedzy i doświadczeń, dotyczących mechanizmów i środków zachęcania oraz wprowadzania równych szans bez względu na płeć,
- wymiana informacji, doświadczeń i przemyśleń dotyczących przemian we włączaniu do rynku pracy ludzi należących do grup w niekorzystnej sytuacji lub z określonymi przeszkodami w uzyskaniu zatrudnienia,
- wspólne rozwijanie nowych narzędzi i mechanizmów, w celu motywowania i towarzyszenia procesowi włączania do rynku pracy końcowych beneficjentów,
- poszerzanie wiedzy na temat funkcjonowania i struktur rynku pracy i usług związanych z zatrudnieniem.

Wśród przewidywanych rezultatów współpracy i metod ich osiągnięcia w ramach Partnerstwa Ponadnarodowego PEGASES wymienić należy:

- poszerzenie dostępu do wiedzy i informacji przez stworzenie platformy e-learning przeznaczonej dla potrzeb beneficjentów,
- upowszechnienie zasad skutecznych mediacji przez utworzenie serwisu mediacyjnego, który obejmie swym zakresem wymiany utworzonych i wykorzystanych narzędzi oraz doświadczeń na różnych etapach (np. oceny, wsparcia podczas fazy szkolenia, integracji w pracy oraz późniejszej opieki), bowiem pomyślna integracja ludzi zagrożonych wykluczeniem na rynku pracy wymaga specjalnego

wsparcia na każdym etapie procesu integracyjnego, a wymiana doświadczeń pomiędzy poszczególnymi partnerstwami pozwoli na lepsze opracowanie systemu,

- wzrost wiedzy dotyczącej metodologii mobilności i możliwość jej wykorzystania w praktyce na swoich terytoriach krajowych, tzw. transfer metodologii mobilności,
- poprawa wiedzy na temat rynku pracy i bezrobocia w kontekście rozwiązywania problemów powstałych na skutek zmian w strukturach zatrudnienia, zwłaszcza na terenach poprzemysłowych; efektem działań podejmowanych w tym zakresie będzie *Analiza porównawcza rynku pracy i struktury zatrudnienia na terenach poprzemysłowych*, za której przygotowanie odpowiedzialne jest partnerstwo polskie (analiza dotyczyć będzie głównych problemów rynku pracy we Włoszech, Francji i Polsce; przez ekspertów biorących udział w projekcie zaproponowane zostaną najlepsze sposoby walki i przeciwdziałania powyższym problemom),
- pogłębienie wiedzy na temat najlepszych praktyk zaprzyjaźnionych partnerstw dzięki wymianie metodologii modeli najlepszych praktyk²⁰.

Wszystkie pięć Partnerstw na rzecz Rozwoju zmierza w obrębie partnerstwa ponadnarodowego do dowartościowania swojego narodowego programu pracy przez dzielenie się doświadczeniami, praktykami, jak również współpracę z innymi partnerami. Praca z różnymi grupami beneficjentów oraz bogactwo doświadczeń i umiejętności powoduje zwiększenie efektywności działań narodowych.

Reasumując, Partnerstwa na rzecz Rozwoju uczestniczą w partnerstwie ponadnarodowym, bowiem znalazły one wspólne kluczowe problemy oraz możliwość wzbogacenia swoich narodowych projektów przez korzystanie ze wspólnych doświadczeń w ramach partnerstwa ponadnarodowego.

W przypadku, realizowanego w Rzeszowie i całym województwie podkarpackim, partnerstwa Animator, ponadnarodowa współpraca wniesie również dodatkową wartość do pracy każdego partnera. Zgromadzone w ramach partnerstwa doświadczenia praktyczne, przetestowane nowe metodologie i uzyskane doświadczenie podczas pracy z grupami beneficjentów mogą przyczynić się do bardziej efektywnej pracy członków podkarpackiego Partnerstwa na rzecz Rozwoju.

20) Umowa o współpracy ponadnarodowej PEGASES.

Dla każdego polskiego, w tym przypadku dla podkarpackiego, Partnerstwa na rzecz Rozwoju utworzenie międzynarodowego projektu z partnerstwami ze starych krajów członkowskich ma niebagatelne znaczenie, bowiem stwarza możliwość bazowania na dotychczasowym doświadczeniu państw starej Piętnastki. Nie jest to bez znaczenia w sytuacji, gdy Polska musi poradzić sobie z problemami, zmianami i wyzwaniami, którymi europejskie Partnerstwa na rzecz Rozwoju zajmują się już od kilku lat.

Ewaluacja, trwająca przez cały czas istnienia Partnerstwa Ponadnarodowego pomoże ulepszyć procesy i wyniki międzynarodowej współpracy. Proces ewaluacji pozwoli na ocenę korzyści Partnerstwa Ponadnarodowego w trakcie jego rozwoju, jak również wspomagać będzie rozpowszechnianie wyników oraz integracyjne oddziaływania. Monitorowana i oceniana będzie ponadto umiejętność podtrzymywania partnerstwa poza okresem trwania projektu, co powinno zapewnić ciągłe wzmacnianie stosunków oraz rozwój długoterminowej współpracy pomiędzy partnerami.

Znaczenie, szczególnie w odniesieniu do społeczeństwa miasta Rzeszowa oraz całego województwa podkarpackiego, utworzonego Partnerstwa Ponadnarodowego jest bardzo duże. Udział w nim uczy, w jaki sposób budować partnerstwo w środowisku wielokulturowym oraz jak zagwarantować sukces projektu. Każdy ponadnarodowy projekt związany jest ze współpracą ludzi pochodzących z odmiennych kultur. Projekty zorientowane na integrację ludzi pochodzących z różnych krajów wymagają wspólnej pracy, nauki i przebywania ze sobą razem (treningi interkulturalne). Wydaje się, że najważniejszym elementem pomyślniej współpracy jest zrozumienie faktu, iż ludzie pochodzący z odmiennych środowisk mają różne style pracy, inną mentalność oraz oczekiwania, odmienną pozycję i motywację. Praca w ramach partnerstwa kształci ponadto umiejętność pracy z grupami osób znajdujących się w niekorzystnej sytuacji (warsztaty grupowe, treningi, psychoterapia).

Ze względu na fakt, że głównym celem projektu Animator jest zaprojektowanie, przetestowanie i wdrożenie instytucji animatora rynku pracy (jego zadanie polegać będzie na spełnianiu funkcji łącznika między rynkiem pracy a konkretną grupą bezrobotnych)²¹ oraz, że w ramach umowy PEGASES, partnerstwo polskie jest odpowiedzialne za przygotowanie analizy porównawczej rynku pracy na terenach przemysłowych, zostanie podniesiony stan wiedzy w zakresie struktury rynku pracy i zatrudnienia, a także dosto-

21) Zakres kompetencji, umiejętności i doświadczenie animatora określa się na podstawie badań nad farmami bezrobocia i grupami, jakich ono dotyczy. Na tej podstawie stworzone zostaną konkretne grupy bezrobotnych, które zostaną zoktywowane rynkowo pod kierunkiem animatora.

sowywania, się do zmian, jakie na nim zachodzą. Na podstawie wspólnych doświadczeń zostanie opracowany raport zawierający opinie ekspertów i pracowników technicznych poszczególnych partnerów umowy, umożliwiający porównanie zdefiniowanych problemów.

Działania te wpłyną z pewnością w sposób pozytywny na sytuację na rzeszowskim i podkarpackim rynku pracy, przyczynią się do lepszej konfrontacji oczekiwań potencjalnego pracodawcy z oczekiwaniami potencjalnego pracownika, staną się istotną wskazówką dla systemu edukacji.

W powyższym kontekście i w nawiązaniu do początkowych rozważań nasuwa się konkluzja, że chociaż Rzeszów nie dysponuje licznymi argumentami, by uzyskać miano metropolii, to jednak w aspekcie opisanych powyżej partnerstw, szczególnie Partnerstw Ponadnarodowych, przedstawia się korzystnie na tle innych aglomeracji miejskich w Polsce, zwłaszcza tych, gdzie w drodze konkursu zostały wybrane Partnerstwa na rzecz Rozwoju, przez które realizowany jest Program Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL (z wyjątkiem Warszawy, Krakowa, Trójmiasta i Wrocławia)²².

Dzięki realizowanym w Rzeszowie i na Podkarpaciu Partnerstwom Ponadnarodowym zacieśniona zostaje współpraca pomiędzy Rzeszowem, a ośrodkami zagranicznymi, co sprzyja wzmocnieniu rangi Rzeszowa na tle innych miast w Polsce oraz stymulacji jego rozwoju.

■ Literatura

1. Grosse T. G., 2004, *Polityka regionalna Unii Europejskiej. Przykład Grecji, Włoch, Irlandii i Polski*, wyd. 2, Warszawa.
2. Grosse T. G., 2004, *Wnioski do założeń narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007-2013*, Instytut Spraw Publicznych (ekspertyza dotycząca Założeń do narodowej strategii rozwoju regionalnego na lata 2007-2013 została opracowana na zamówienie Departamentu Polityki Regionalnej w Ministerstwie Gospodarki i Pracy w lipcu); www.nsrr.gov.pl/dokumenty
3. Komunikat Komisji do państw członkowskich ustanawiający wytyczne dla inicjatywy wspólnotowej EQUAL, dotyczącej współpracy ponadnarodowej, która promuje nowe środki zwalczania wszelkich form

22) Por. listy rankingowe projektów zatwierdzonych do realizacji w poszczególnych Tematach przez Instytucję Zarządzającą EQUAL, na podstawie rekomendacji Komitetu Monitorującego Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL dostępne na stronie: www.bkkk-cafund.org.pl (data ostatniego dostępu: 20.10.2005 r.).

- dyskryminacji i nierówności związanych z rynkiem pracy; dostępny: www.fundusze-strukturalne.gov.pl.
4. Lista rankingowa projektów zatwierdzonych do realizacji w Temacie A przez Instytucję Zarządzającą EQUAL, na podstawie rekomendacji Komitetu Monitorującego Inicjatywy Wspólnotowej EQUAL; dostępna: www.bkkk-cofund.org.pl.
 5. Niewiadomski Z., 2004, *Kierunki przemian polskiego systemu prawnego w sferze zagospodarowania i planowania przestrzennego*, (ekspertyza wykonana na zlecenie Departamentu Polityki Regionalnej w Ministerstwie Gospodarki i Pracy).
 6. Strategia i opis Projektu „Animator” oraz Umowa o współpracy ponadnarodowej PEGASES, dostępne u partnerów projektu np. w WSZ w Rzeszowie, ul Mickiewicza 1/3.

■ Summary

In order to decrease the disproportions in the unemployment, the regions with the traditionally high level of unemployment have become the target market of the activating programmes, such as the activities undertaken within the Podkarpackie Partnership for the Development called the Partnership for Vocational Activating „Animator”. The transnational partnership called PEGASES within the Partnership for Vocational Activating „Animator” is an interesting example of the activities undertaken in the Podkarpackie province, within the EQUAL programme. In the context of the transnational partnerships which take place in Rzeszów and the Podkarpackie region, the cooperation between Rzeszów and foreign centres is strengthening. As the result, the position of Rzeszów is growing, which stimulates the development of the city..

PAWEŁ CZAPLIŃSKI
MARCIN MUSIAŁEK

NOWE LOTNISKA W POLSCE - perspektywy rozwoju na przykładzie portu lotniczego w Słupsku-Redzikowie

Wstęp

Specyfika usług transportu lotniczego wymaga odpowiedniej infrastruktury (punktowej i liniowej) oraz środków transportu. Infrastruktura związana z lotnictwem cywilnym jest elementem (często warunkiem) rozwoju miast – szansą na poprawę koniunktury gospodarczej, rozwój turystyki. Tak postawioną tezę potwierdzają przykłady wielu miast świata „Amerykanie podają, że dla prawidłowego rozwoju miasta potrzebne są dwa warunki: uniwersytet i lotnisko”¹. Tezę tę potwierdza wysoka dynamika przewozów pasażerskich w polskich miastach, które posiadają lotniska. Aktualna sieć lotnisk w Polsce opiera się na dwunastu lotniskach działającym przez 24h na dobę i około czterdziestu, na których ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury naprowadzającej, starty i lądowania odbywają się w warunkach dobrej widoczności i od świtu do zmierzchu.

1) K. Pawłowski, 1998, *Perspektywy rozwoju portu lotniczego w Poznaniu*, w: *Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku*, E. Golemska (red.), Poznań, s. 43.

Na świecie coraz większą popularnością cieszą się lotniska położone w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast lub w pobliżu ich centrów, są to lotniska w Londynie, Belfaście, Göteborgu, Brommie, Sztokholmie, czy Lublinku pod Łodzią. Lotniska te określane jako lotniska „miejskie” są różnej wielkości, ale obsługują je przeważnie małe i średnie samoloty, które mogą operować na krótkich pasach startowych. Największą ich zaletą jest bliskość położenia, co zasadniczo zmniejsza koszty przewozu pasażerów oraz integruje system transportowy metropolii². Lokalizacja lotniska w sąsiedztwie bądź w obrębie obszaru metropolitalnego wpływa na minimalizację kosztów związanych z usługami innych rodzajów transportu, realizowanymi na rzecz transportu lotniczego. Tak ukształtowany system transportu w obszarze metropolitalnym gwarantuje dostęp do kompleksowych usług transportowych mieszkańców i podmiotów.

■ Uwarunkowania rozwoju lotniska w Słupsku-Redzikowie

Transport lotniczy aktywnie wpływa na takie czynniki rozwoju regionalnego jak:

- poprawa jakości życia mieszkańców,
- zwiększenie atrakcyjności turystycznej,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej.

Poprawa jakości życia mieszkańców jest możliwa wskutek łatwego dostępu do lotnisk, co przekłada się na oszczędności związane z krótszym dojazdem do lotniska; eliminowane są przy tym koszty usług hotelarskich i gastronomicznych. Korzyści wynikające z powstania i funkcjonowania lotniska są niezmiernie istotne dla gospodarki regionu i mają charakter bezpośredni (będące efektem działalności prowadzonej na terenie samego lotniska), pośredni (będące skutkiem korzystania przez pasażerów z działalności usługowej w regionie) i korzyści indukowane (wynikające z efektu mnożnikowego)³. Jak wynika z badań wielu ekonomistów⁴, na każde 100 000 pasażerów przywiezionych transportem lotniczym przypada około 30 mln zł, które pozostają w regionie⁵.

2) Zob.: J. Neider, 1983, *Proces transportowy w handlu zagranicznym*, Gdańsk, s. 12; J. Neider, D. Marciniak-Neider, 1997, *Transport intermodalny*, Warszawa, s. 15.

3) *Ibidem*, s. 21.

4) K. Pawłowski, *Perspektywy... op. cit.*, s. 49.

5) R. Zaremba, *Komunikat, w: Transport... op. cit.*, s. 59.

Fakt istnienia lotniska wpływa także na zwiększoną aktywność przedsięwzięć biznesowych, umożliwia większą mobilność kadry menedżerskiej. Częstość przyczynia się do zmniejszenia kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa. Transport lotniczy pozwala przede wszystkim na przewóz cennych przedmiotów, szybko psujących się towarów, towarów o „małej odporności na warunki i skutki transportu”⁶, towarów wymagających bezpieczeństwa i szczególnej ochrony.⁷ Transport lotniczy nabiera coraz większego znaczenia z uwagi na powszechność tanich linii lotniczych oraz wzrastającą dostępność⁸.

Konieczność tworzenia nowych lotnisk jest bezdyskusyjna a zakres i liczba świadczonych usług rośnie dynamicznie. Prognozy IATA sprzed 11 września 2001 roku wskazywały, że roczny wzrost przewozów lotniczych na świecie wynosił 6,3%⁹, zaś w Polsce osiągnął poziom o 10%¹⁰ większy. Natomiast prognozy na rok 2003 zakładały 6% wzrost w międzynarodowym ruchu pasażerskim¹¹. W rzeczywistości w pierwszych dziewięciu miesiącach roku 2004 w stosunku do analogicznego okresu roku 2003, wzrost ten wyniósł 17,7%, zaś w międzynarodowych przewozach cargo 14,1%¹². W Polsce w latach 1992–2003 wzrost ten był jeszcze większy, np. ilość przewozów pasażerskich w porcie gdańskim wzrosła o 258%, w Goleniowie o ponad 2000%, zaś w Ławicy pod Poznaniem o prawie 4000%¹³. Za sprawą tanich linii lotniczych wzrost przewozów pasażerskich w Polsce wykazuje tendencję rosnącą.

Analizując rozmieszczenie lotnisk na obszarze Polski północnej w 400-kilometrowym pasie wybrzeża Bałtyku, od Szczecina po Zalew Wiślany, należy stwierdzić, że jest on obsługiwany tylko przez dwa lotniska, w Goleniowie na zachodzie i Gdańsku na wschodzie. Odczuwalny jest brak lotniska położonego w jego centralnej części. Istnienie lotniska w tej części wybrzeża niewątpliwie zaktywizowałoby rozwój turystyki nadmorskiej na Pomorzu Środkowym.

6) F. J. Beier, K. Rutkowski, *Logistyka*, op. cit., s. 62, za: M. Madeyski, E. Lissowska, 1977, *Badania analityczne transportu samochodowego*, Warszawa, s. 100.

7) *Ibidem*, s. 57.

8) Szerzej na ten temat S. Abt, 1977, *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka*, Poznań, s. 174 za: D. Rucińska, A. Ruciński, *Program dostosowawczy polskiego transportu lotniczego do norm i standardów EWG, Materiały seminarium naukowego*.

9) J. Nietsch, *Komunikat*, w: *Transport...* op. cit., s. 16.

10) E. Golembka, *Transport...* op. cit., s. 19.

11) M. Kuzmich, *Za rok może lepiej*, „Gazeta Wyborcza” z 05.08.2003, s. 5.

12) Oficjalna strona IATA, www.IATA.org, z 03.12.2004.

13) Obliczenie własne na podstawie oficjalnych stron portów w Goleniowie, Gdańsku i Ławicy: www.airport.com.pl, www.airport.gdansk.pl, www.airport-poznan.com.pl.

Jest to istotny argument przemawiający za uruchomieniem połączeń lotniczych z lotniska w Redzikowie k. Słupska. Kolejnymi argumentami przemawiającymi za takim przedsięwzięciem jest relatywnie niski koszt jego uruchomienia oraz krótki czas realizacji. Redzikowo jest powojuskowym portem lotniczym i z uwagi na istniejącą infrastrukturę wieża kontroli lotów, pas startowy, gotowe drogi kołowania, drogi dojazdowe, parkingi, szybko może zostać przekształcone w lotnisko cywilne. Ponadto lotnisko to ma dogodne połączenia drogowe z ważniejszymi drogami regionu nadmorskiego.

Uruchomienie lotniska w Redzikowie napotyka jednak na wiele przeszkód natury administracyjnej. Przedstawiciele samorządów lokalnych wyrażają pogląd, że uruchomienie lotniska jest koniecznością i szansą rozwojową dla regionu. Chcą jednak przed podjęciem tak ważnej decyzji mieć argumenty za nią przemawiające. Polecono więc przygotować studium wykonalności i kosztorys zawierający informacje określające koszty utrzymania lotniska a także perspektywiczne zyski wynikające z jego działalności. Ponadto decyzje o uruchomieniu lotniska uzależniane są od tego, jakiego typu ma to być obiekt. Inaczej przedstawia się sytuacja, jeżeli miałoby to być niewielkie lotnisko, takie jak np. w Szczytnie, które powstało na bazie aeroklubu, a jeszcze inaczej gdy zamiarem jest uruchomienie dużego portu międzynarodowego. Inne będą koszty inwestycji, jeżeli lotnisko miałoby funkcjonować przez 24 godziny na dobę, a inne jeżeli miałoby pracować tylko w warunkach dobrej widoczności. Ponadto określenie zysków z działalności lotniska w dużej mierze uzależnione jest jego potencjału usługowego, wzrostu stopnia atrakcyjności lokalizacyjnej terenów wokół lotniska, aktywności władzy samorządowej w zakresie oferty podatkowej dla przyszłych inwestorów, skali inwestycji infrastrukturalnych w obszarze wokół lotniska, itp.

Poza aspektem ekonomicznym i funkcjonalnym ważnym problemem związanym z lokalizacją portu lotniczego są koszty środowiska związane z użytkowaniem lotniska oraz jego uciążliwość dla społeczności lokalnej. Jak wynika ze rozmów z władzami samorządowymi oraz z badań prowadzonych wśród społeczności lokalnej, uciążliwości te są akceptowalne pod warunkiem, że ruch lotniczy będzie mały i tylko w ciągu dnia.

■ Podsumowanie

Podsumowując, w Słupsku istnieje szansa otwarcia lotniska (być może tylko o znaczeniu lokalnym) o charakterze osobowo-towarowym, które stałoby się jednym z elementów aktywizujących region, a jednocześnie wpłynęłoby na

jego atrakcyjność inwestycyjną. Jednak bez zdecydowanych działań wspierających samorządów lokalnych, projekt powołania cywilnego lotniska w Słupsku-Redzikowie nie jest możliwy.

■ Literatura

1. Abt S., 1997, *Systemy logistyczne w gospodarowaniu. Teoria i praktyka*, Poznań.
2. Abt S., 2001, *Logistyka w teorii i praktyce*, Poznań.
3. Beier F. J., Rutkowski K., 1997, *Logistyka*, Warszawa.
4. Figurska I., Czaplinski P., Pędziwiatr W., Musiałek M., 2004, *Zasadność rewitalizacji lotniska Słupsk-Redzikowo*, Słupsk.
5. Gołemska E. 1998, *Transport lotniczy w rozwoju infrastruktury regionu*, w: *Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku*, Konferencja naukowa, E. Gołemska (red.), Poznań
6. Grzegorzka K., 2002, *Latające taksówki*, „Wprost”, z dn. 30.01.
7. IATA, strona oficjalna, www.IATA.org, z dnia 3.12.2004.
8. *Kompendium wiedzy o logistyce*, 1999, E. Gołemska, (red.), Warszawa-Poznań
9. Madeyski M., Lissowska E., 1977, *Badania analityczne transportu samochodowego*, Warszawa.
10. Mason J. B., Ezell H. F., 1987, *Marketing, Principles and Strategy*, Business Publications, Inc.
11. Neider J., 1983, *Proces transportowy w handlu zagranicznym*, Gdańsk.
12. Neider J., Marciniak-Neider D., 1997, *Transport intermodalny*, Warszawa.
13. Nietsch J., 1998, *Komunikat*, Konferencja naukowa „Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku”, E. Gołemska (red.), Poznań.
14. Pfohl H. Ch., 1998, *Systemy logistyczne*, Poznań.
15. Port lotniczy w Goleniowie, strona oficjalna, www.airport.com.pl.
16. Polskie Porty Lotnicze, Raport roczny PPL 2003, PPL 2004.
17. *Rozwój turystyki i zagospodarowania turystycznego w polityce przestrzennej kraju*, 1997, UKFiT, Warszawa.
18. Rucińska D., Ruciński A., *Program dostosowawczy polskiego transportu lotniczego do norm i standardów EWG*, Materiały seminarium naukowego.
19. Tazbir M., 1998, *Komunikat*, w: *Transport lotniczy w rozwoju Wielkopolski XXI wieku*, Konferencja naukowa E. Gołemska (red.), Poznań.

20. *Transport i spedycja międzynarodowa*, 1979, T. Szczepaniak (red.), Warszawa.
21. *Zintegrowany program operacyjny rozwoju regionalnego 2004–2006*, 2004, Ministerstwo Gospodarki i Pracy RP, Warszawa.

■ Summary

The article presents an introductory assessment of the conditions and perspectives of the development of the Słupsk-Rędzikowo airport in northern Poland. The authors analyse the influence of the conversion of a military airport into a civil one and how significant this transformation might be for the improvement of the lifestyle in the region.

Informacja o autorach

Anna Barwińska-Matajowicz, dr

Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Międzynarodowych Stosunków
Gospodarczych, ul. Ćwiklińskiej 2, 35-601 Rzeszów.

Monika Borowiec, mgr

Akademia Pedagogiczna im. Komisji Edukacji Narodowej, Zakład
Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej, ul. Podchorążych 2,
30-084 Kraków, e-mail: zagranica@imperia.pl

Mateusz Budzyński, mgr

absolwent Akademii Pedagogicznej w Krakowie.

Paweł Czaplński, dr

Pomorska Akademia Pedagogiczna, Zakład Geografii
Społeczno-Ekonomicznej i Turystyki, ul. Partyzantów 27, 76-200 Słupsk,
e-mail: somma@o2.pl

Wołodmyr Demczenko, dr

Narodowa Akademia Nauk Ukrainy, Instytut Badań Regionalnych, Lwów.

Marian Dolisznij, akademik Narodowej Akademii Nauk Ukrainy

prof. dr hab., Przewodniczący Zachodniego Centrum Naukowego NAN
Ukrainy, Dyrektor Instytutu Badań Regionalnych NAN, Lwów.

Roman Fedan, prof. dr hab.

Rektor Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej w Jarosławiu,
ul. Czarnieckiego 16, 37-500 Jarosław, Uniwersytet Rzeszowski,
Kierownik Zakładu Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw, ul. Ćwiklińskiej 2,
35-601 Rzeszów

Zdzisława Gawrońska, dr

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Jarosławiu, Zakład Zarządzania
i Marketingu, ul. Czarnieckiego 16, 37-500 Jarosław

Sławomir Gzell, prof. zw. dr hab. arch.

Politechnika Warszawska, Wydział Architektury, kierownik Zakładu
Projektowania Urbanistycznego, ul. Koszykowa 55, 00-659 Warszawa,
e-mail: 136sg@arch.pw.edu.pl lub s.gzell@wp.pl

Waldemar Kalita, dr

Uniwersytet Rzeszowski, Katedra Międzynarodowych Stosunków
Gospodarczych, ul. Ćwiklińskiej 2, 35-601 Rzeszów, e-mail: kalita@wp.pl

Mirosław Karapyta, dr

vice Marszałek Województwa Podkarpackiego, ul. Towarnickiego 3A,
Rzeszów, e-mail: info@podkarpackie.pl

Elżbieta Lorek, prof. AE, dr hab.

Akademia Ekonomiczna im. K. Adamieckiego, ul. 1 Maja 50,
40-287 Katowice.

Edward Malisiewicz, dr

Podkarpaccie Biuro Planowania Przestrzennego ul. Targowa 1,
35-64 Rzeszów.

Magdalena Makiela, mgr

Krakowska Szkoła Wyższa, ul. Kanonicza 9, 31-002 Kraków.

Zbigniew Makiela, prof. KSW, dr hab.

Krakowska Szkoła Wyższa im. A. F. Modrzewskiego, ul. Kanonicza 9,
kierownik Katedry Gospodarki Przestrzennej
31-002 Kraków, e-mail: zbigniew.makiela@wyk.ksw.edu.pl
lub zmakiela@ap.krakow.pl lub z_makiela@pwszjar.edu.pl

Magdalena Makiela, mgr

Krakowska Szkoła Wyższa, ul. Kanonicza 9, 31-002 Kraków.

Zbigniew Makiela, prof. KSW, dr hab.

Krakowska Szkoła Wyższa im. A. F. Modrzewskiego, ul. Kanonicza 9,
kierownik Katedry Gospodarki Przestrzennej
31-002 Kraków, e-mail: zbigniew.makiela@wyk.ksw.edu.pl
lub zmakiela@ap.krakow.pl lub z_makiela@pwszjar.edu.pl

Marcin Musiałek, mgr

Pomorska Akademia Pedagogiczna, Zakład Geografii
Społeczno-Ekonomicznej i Turystyki, ul. Partyzantów 27, 76-200 Słupsk.

Marek Popkiewicz, mgr

Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie, ul. Grunwaldzka, 15
35-959 Rzeszów, e-mail: gw@rzeszow.uw.gov.pl

Tomasz Rachwał, dr

Akademia Pedagogiczna im. Komisji Edukacji Narodowej,
Zakład Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej, ul. Podchorążych 2,
30-084 Kraków, e-mail: T.Rachwał@ap.krakow.pl

Stanisław Sala, dr

Akademia Świętokrzyska, Zakład Geografii Regionalnej,
ul. Świętokrzyska 15, 25-406 Kielce, e-mail: ssala@pu.kielce.pl

Piotr Sojski mgr,

Studia Doktoranckie w Akademii Ekonomicznej w Krakowie,
e-mail: piters4@o2.pl

Marek Wiśniewski mgr.

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Jarosławiu, Zakład Turystyki i Rekreacji, ul. Czarnieckiego 16, 37-500 Jarosław.

Agata Witkowska mgr inż. arch.,

doktorantka Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej,
ul. Koszykowa 55, 00-659 Warszawa e-mail: mistrust@poczta.onet.pl