

---

# DOSTĘPNOŚĆ METROPOLII JAKO WARUNEK KONKURENCYJNOŚCI POLSKIEJ PRZESTRZENI<sup>1</sup>

---

Przemysław Śleszyński

---

## STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono wybrane zagadnienia z referatu pt. *Metropolie a konkurencyjność regionów*, wygłoszonego (wspólnie z doc. dr. hab. Tomaszem Komornickim) 18 września 2008 roku podczas konferencji *Metropolie – wyzwania dla polityki regionalnej*, organizowanej przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie. W pierwszej kolejności omówiono główne zagadnienia koncepcyjno-teoretyczne i definicyjne, związane z pojęciami użytymi w referacie. Odniesiono się także do dyskusji na temat sporów delimitacyjnych i definicyjnych, toczących się w Polsce na temat metropolii i procesów metropolizacji. W dalszej części zaprezentowane zostały wyniki badań prowadzonych w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, w tym przedstawiono analizę powiązań grawitacyjnych, która posłużyła do krytyki obecnie obowiązujących planów rozbudowy infrastruktury transportowej, nastawionej na tranzyt a nie na popyt wewnętrzny. Udowadnia się, że dla uzyskania efektywności systemów społeczno-gospodarczych konieczne jest takie planowanie „twardych” powiązań infrastrukturalnych, które zapewni jak najbardziej korzystną relację pomiędzy wielkością ośrodków i odległościami między nimi. Pozwoli to uzyskać efekty synergiczne, bowiem tylko spójne i uzupełniające się systemy mogą być efektywne i konkurencyjne, zwłaszcza przy ich słabych, odrębnych potencjałach. Podsumowując, wskazuje się w ten sposób na szanse zwiększenia konkurencyjności polskich metropolii poprzez dobrze skomunikowany system heptagonalny, oparty na Warszawie, Bydgoszczy – Toruniu, Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach oraz Krakowie i Łodzi. Wymaga to jednak przełamania inercji w planowaniu przestrzennym.

---

## Wokół pojęć metropolia, konkurencyjność i region

Pojęcie metropolii jest jednym z bardziej charakterystycznych, choć nieostrych pojęć w naukach, których przedmiotem badań jest szeroko pojęta przestrzeń geograficzna (geografia, urbanistyka, gospodarka przestrzenna). Przy tym w zdefiniowaniu współczesnej metropolii nie pomaga jej potoczne i historyczne rozumienie. W ostatnio wydanej pracy T. Markowskiego i T. Marszała [2006] autorzy na podstawie eksperckiej ankiety stwierdzają, że panuje w tym względzie bardzo duża rozbieżność poglądów, choć można podać pewne cechy charakterystyczne definicji metropolii i procesu metropolizacji, uznawane przez większość badaczy. Jednak nawet gdyby zakładać zbiór uniwersalnych cech wyróżniających metropolie, to i tak występują w tym przypadku trudności w ich pomiarze ilościowym. Do podobnych wniosków dochodzą autorzy artykułów, przedstawionych w zbiorze prac pod redakcją I. Jażdżewskiej [2003].

---

<sup>1</sup> W artykule przedstawiono wybrane zagadnienia z referatu pt. *Metropolie a konkurencyjność regionów*, wygłoszonego (P. Śleszyński, T. Komornicki) 18 września 2008 roku podczas konferencji *Metropolie – wyzwania dla polityki regionalnej*, organizowanej przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie.

Klasykne prace z pierwszej połowy ubiegłego wieku wiązały pojęcie metropolii z typem nowoczesnej gospodarki silnie powiązanej przestrzennie, hierarchizacją układu osadniczego, w tym dominacją ośrodków oraz specjalizacją funkcjonalną centrum układu i jego zapleczka<sup>2</sup>. Fundamentalne zmiany polityczne, społeczne i gospodarcze, zachodzące w ostatnich dwóch dekadach, nazywane najczęściej jako globalizacja, wymogły również zmianę funkcjonowania i znaczenia metropolii. Obserwowany jest przede wszystkim proces metropolizacji, polegający nie tylko na samym wzroście znaczenia dużych ośrodków osadniczych, ale również na stopniowym traceniu więzi z regionem przez miasto na korzyść relacji na wyższych szczeblach hierarchicznych<sup>3</sup>. Obserwuje się, że im wyższa ranga osadnicza oraz stopień rozwoju społeczno-gospodarczego, tym to tracenie więzi jest bardziej widoczne. Dlatego też w końcu lat 80. ubiegłego wieku zostało upowszechnione pojęcie miasta globalnego – jednostki osadniczej, w której koncentrują się najważniejsze funkcje decyzyjne, gospodarcze, kulturowe itd. Okazuje się, że ośrodki te współpracują w coraz większym stopniu same ze sobą.

Stopień rozwoju metropolii wyznaczany powinien być za pomocą funkcji metropolitalnych. Mogą być one w pewnym stopniu tożsame z funkcjami związanymi z budowaniem pozycji danego ośrodka miejskiego na najwyższym stopniu hierarchii danego układu. Ponieważ zmienne jest pojęcie metropolii (czym innym były one po II wojnie światowej, a czym innym są współcześnie), kryteria wyboru funkcji metropolitalnych powinny być elastyczne i nawiązywać do aktualnej struktury ogólnogospodarczej. Najważniejsze sposoby pomiaru funkcji metropolitalnych dotyczą liczby zatrudnionych, liczby jednostek organizacyjnych (gospodarczych) oraz zajmowanej powierzchni. Przykładowo, według badań A. Gawryszewskiego i in. [1998], w 1995 roku w granicach byłego województwa warszawskiego pracowało w funkcjach metropolitalnych 426 tys. osób (37,7% wszystkich pracujących, przy czym w samej stolicy udział ten wyniósł 42,2%), a największy udział miała dzielnica Śródmieście (15,9% wszystkich zatrudnionych w tej kategorii funkcji). Z kolei w badaniach P. Śleszyńskiego [2003] obliczono, że w 2000 roku funkcje *stricte* metropolitalne stanowiło 99,8 tys. podmiotów gospodarczych (44,8% wszystkich działających w części lewobrzeżnej i 38% w prawobrzeżnej stolicy) oraz że zajmowały one powierzchnię 4,6% powierzchni miasta (w 1997 roku).

Drugie z wymienionych w tytule pojęć – konkurencyjność jest jeszcze trudniejsze do określenia, gdyż najczęściej przyjmowane jest na zasadzie porównawczej, czyli w aspekcie dążenia przewagi jednych podmiotów nad drugimi. Generalnie w ekonomii głównego nurtu ściślejsze jest posługiwanie się pojęciami przewagi komparatywnej i absolutnej, datujące się od XIX wieku. Pierwsze z nich akcentuje zdolności do produkcji dóbr i usług po kosztach niższych niż inne podmioty, drugie – w ilości większej niż inne podmioty wskutek posiadania czynników produkcji. Założenia te stały się punktem wyjścia do formułowania pierwszych teorii handlu międzynarodowego.

Niezależnie od powyższych uwag, konkurencyjność to jedno z najczęściej obecnie używanych i nadużywanych pojęć, swego rodzaju „słowo-wytrych”, mające nawet swój

<sup>2</sup> Przegląd tych zagadnień został wyczerpująco opisany w dostępnych w Polsce pracach P. Korcellego [1974] oraz A. Gawryszewskiego i in. [1998], a także w cytowanej zbiorowej monografii pod redakcją I. Jażdżewskiej [2003].

<sup>3</sup> W odniesieniu do Mazowsza w szczegółowy sposób, jako pierwszy, procesy te opisał M. Smętkowski [2004].

„własny” portal rządowy ([www.konkurencyjnosc.gov.pl](http://www.konkurencyjnosc.gov.pl)). Na konkurencyjność regionów w literaturze polskiej po 1989 roku jako pierwsi zwrócili uwagę przede wszystkim ekonomiści [Klasik i Kuźnik 1997, Markowski i Marszał 1998, Broszkiewicz 1999, Klamut 1999, Gorzelak i Jałowicki 2000, Szymła 2001, Kosiedowski 2004, Runiewicz 2006, zob. też przeglądowe opracowanie badań Euroregu w pracy pod redakcją G. Gorzelaka 2007], a w mniejszym stopniu urbaniści [Murawska i in. 1999, Wysocka 1999] i geografowie [Zioło 1999, Domański i in. 2000, Gaczek i Rykiel 2000]. Jako jeden z pierwszych tą tematyką w Polsce zajął się T. Markowski [1996], który zauważa, że konkurowanie w sensie przestrzennym (regionalnym) może mieć wymiar bezpośredni (konkurowanie podmiotów gospodarczych, jak np. lokalizacja inwestycji) i pośredni (warunki działania i otoczenia, sprzyjające uzyskiwaniu przewagi konkurencyjnej na innych geograficznie obszarach). Ponadto ten sam autor wyróżnia konkurencyjność przedmiotową (posiadanie większych zasobów w danym regionie) i podmiotową (uwypuklenie roli instytucji publicznych).

Będzie truizmem stwierdzenie, że we współczesnej gospodarce to właśnie konkurencyjność jest motorem wzrostu, ze względu na reguły wolnego rynku. Konkurencyjność w literaturze określa się najczęściej poprzez przewagi, związane z koncentracją kapitału, rentą lokalizacyjną oraz szeroko rozumianą sprawnością organizacyjną. Kapitał przy tym rozumiany jest nie tylko w tradycyjnym znaczeniu finansowym lub rzeczowym, ale chodzi tutaj również o wartości społeczne lub kapitał ludzki. Z kolei sprawność organizacyjna polega również na istnieniu środowiska innowacyjnego, swoistego *know-how* i instrumentów polityki publicznej, choć te „miękkie” czynniki są raczej pochodną kapitału ludzkiego. Generalnie, panuje dosyć duża dowolność w rozumieniu i interpretacji konkurencyjności regionalnej i często w ramach tego następuje przemieszanie takich zagadnień, jak atrakcyjność, efektywność, „czysta” konkurencja itd.

Wymienione wyżej niejasności i spory definicyjne błędą jednak w porównaniu z regionem – bodaj najbardziej wielorakim pojęciem (obok przestrzeni) z zakresu nauk geograficzno-ekonomicznych. Panuje przy tym wyjątkowo duża rozbieżność i niekonsekwencja definicyjna: współcześnie nawet w pracach *stricte* naukowych mało kto odróżnia przymiotnik „regionalny” od „przestrzennego”. Warto w tym miejscu nadmienić, że Polacy w latach 1960 i 1970 wnieśli duży wkład w rozwój teorii regionu ekonomicznego (prof. K. Dziewoński). Zgodnie z jego koncepcjami [Dziewoński 1967], region jest pojmowany w 3 aspektach:

- 1) jako narzędzie badania (region statystyczny),
- 2) jako przedmiot poznania (wyjaśnianie naukowe),
- 3) jako narzędzie działania (region administracyjny).

Można zaryzykować tezę, że pomimo upływu pół wieku, nic w tym względzie się nie zmieniło, przy czym z powodu coraz większego lenistwa uczonych, region poznawczy został utożsamiony ze statystycznym i administracyjnym, przez co ucierpiała warstwa wyjaśniająca w naukach geograficzno-ekonomicznych, a w literaturze pojawiły się dziesiątki często sprzecznych koncepcji i teorii, tłumaczących zachowania lokalizacyjne podmiotów gospodarczych i osób w przestrzeni.

Na zakończenie uwag terminologicznych warto kilka słów poświęcić na temat organizacji przestrzennej systemów społeczno-ekonomicznych i lokalizacji działalności gospodarczej. Ogólnie, w ostatnich dekadach mamy do czynienia ze:

- 1) wzrostem wielkości podmiotów w sferze ekonomicznej (kapitalizacja, inwestycje, zatrudnienie),
- 2) zwiększaniem przestrzennego zasięgu działalności,
- 3) rosnącym zróżnicowaniem działalności (dywersyfikacją),
- 4) wzrostem komplikacji organizacyjnej (złożonością struktur).

Efektom tego jest:

- 1) rozpad więzi zorientowanych werterykalnie (hierarchicznie, zgodnie z teorią Christallera) na rzecz słabo zhierarchizowanej struktury horyzontalnej lub pionowo-poziomej (często macierzowej),
- 2) deterytorializacja i delokalizacja firm (częste przenoszenie działalności), a w konsekwencji,
- 3) permanentna nierównowaga przestrzenna – dająca szanse, ale i zagrożenia dla regionów, wymagająca od nich dużej elastyczności na częste zmiany.

### **Kontrowersje pojęciowe i delimitacyjne wokół metropolii w Polsce**

Choć w Polsce nie ma metropolii na skalę światową czy nawet europejską pierwszego rzędu, to dyskusja na ten temat jest szczególnie żywa. Szczegółowe studia analityczne<sup>4</sup>, a w jeszcze większym stopniu publicystyczna wymiana poglądów, koncentrują się wokół dwóch grup zagadnień. Po pierwsze, dużo czasu poświęca się na stwierdzanie, które miasta będą lub nie będą metropoliami. W oczywisty sposób wynika to z potencjalnego prestiżu, a niekiedy jest uwarunkowane kalendarzem wyborczym. Po drugie, wiele energii kieruje się na delimitację obszarów metropolitalnych, chociaż, jak wynika z bliższego przyjrzenia się wykonywanym opracowaniom, z bardzo różnym skutkiem. Przykładowo, znane są przypadki delimitacji, w których szczecińska strefa podmiejska jest większa niż warszawska, a białostocka sięga granicy z Białorusią. A zatem, jeśli nie istnieje powszechnie uznawalna, wiarygodna i niepodważalna delimitacja obszarów metropolitalnych, to czy można mówić o równie miarodajnym ustaleniu, które ośrodki osadnicze są metropoliami, a które nie?

---

<sup>4</sup> Pomimo szerokiej dyskusji na temat metropolii i procesów metropolizacji, szczegółowych studiów w odniesieniu do obszaru Polski nie ma zbyt wiele. Pierwsze studia typowo empiryczne (lub zbiory takowych prac) pojawiły się dopiero w końcu ubiegłego stulecia [Gawryszewski i in. 1998, Wolaniuk 1999, Kukliński i in. 2000], a znacznie więcej było prac o charakterze przede wszystkim przeglądowym lub podręcznikowym [Purchla 1998, Jałowiecki 1999 i 2000, Kołodziejwski i Parteka 2001a i 2001b]. Odnosnie Mazowska warto zwrócić uwagę szczególnie na pracę A. Gawryszewskiego i in. [1998], która pomimo upływu czasu, pozostaje najpoważniejszym studium funkcji metropolitalnych stolicy Polski. Zainteresowanie problematyką metropolitalną wzrosło zdecydowanie po 2000 roku i tylko w ostatnich kilku latach w literaturze polskiej można wymienić co najmniej kilkanaście większych pozycji bibliograficznych, przede wszystkim urbanistycznych [Lorens 2005, Markowski i Stawasz 2007, Marszał i Zmitrowicz 2007] i ekonomicznych [Herbst 2003, Gorzelak i Smętkowski 2005, Szolek 2006], a także geograficznych [Korcelli-Olejniczak 2004] i socjologicznych [Hryniewicz i in. 2007, Jałowiecki 2007].



Przyczyn tego stanu jest wiele i najprościej można je wyjaśnić jako niedostatki metodologiczne i błędy metodyczne. W pierwszym przypadku wyjaśnienia udziela T. Komornicki [2007]. Według niego słaba jakość delimitacji jest powodowana tym, że kompilowane są wskaźniki, mające na celu określić tylko siłę lub natężenie występowania funkcji metropolitalnych, a nie na powiązania i zasięg oddziaływania. Wszystkie dotychczasowe próby delimitacji przygotowane po 1989 roku są bowiem oparte wyłącznie na wskaźnikach opisujących cechy statyczne metropolitalności, a nie powiązaniach funkcjonalnych, które najlepiej świadczą o wykształceniu się obszaru metropolitalnego w postaci silnie związanego rdzenia i strefy zewnętrznej (podmiejskiej). Brane są przy tym pod uwagę takie cechy, jak zwłaszcza udział mieszkańców o określonym statusie (zatrudnionych w usługach wyższego rzędu, z wykształceniem wyższym) i struktura podmiotów gospodarczych. A zatem już na samym początku popełniony jest błąd metodologiczny, niesłużący właściwemu określeniu istoty obszaru metropolitalnego.

W zasadzie problem delimitacji obszarów metropolitalnych sprowadza się do klasyfikacji przestrzennej i odpowiedzi na pytanie o wydzielenie kategorii regionów: węzłowych czy jednorodnych (powierzchniowych)<sup>5</sup>. Wydaje się, że idąc przedstawionym tokiem rozumowania, tylko regiony węzłowe, jako akcentujące powiązania funkcjonalne, zasługują na poważne traktowanie w delimitacjach. Natomiast cechy strukturalne, charakterystyczne dla delimitacji regionów powierzchniowych, nie są zazwyczaj czym innym, jak konsekwencją tych powiązań, czyli pewnej organizacji struktury wewnętrznej. Dlatego elementy statyczne, związane z natężeniem występowania różnych cech metropolitalnych, powinny być brane pod uwagę jako kryterium pomocnicze.

Jak się jednak okazuje w praktyce, nawet przyjęcie cech dynamicznych do delimitacji napotyka poważne problemy w zebraniu danych źródłowych. Po pierwsze, nie istnieją odpowiednie statystyki dotyczące dojazdów do pracy, które powinny być podstawowym materiałem źródłowym w tego typu analizach. Po drugie, dostępne informacje na temat niektórych przepływów, zwłaszcza migracyjnych, są obciążone bardzo dużym błędem. W efekcie kolejne delimitacje są jedynie przybliżeniem, które nie zawsze odzwierciedla rzeczywisty rozkład procesów i powiązań w obrębie oddziaływania dużych miast.

Na zakończenie uwag na temat wyróżniania metropolii oraz delimitacji obszarów metropolitalnych trzeba podkreślić, że nie wystarczy zapisać, że jakieś miasto będzie metropolią i arbitralne podniesienie jego rangi przysporzy automatyczny wzrost znaczenia i liczby funkcji metropolitalnych. Sprawą znacznie ważniejszą jest takie modelowanie polityki regionalnej i miejskiej, aby sprzyjać wykształcaniu się w poszczególnych ośrodkach funkcji wyższego rzędu, gdyż dzięki temu poszczególne miasta będą osiągały nawet nie tyle przewagę konkurencyjną, ale będą mogły w równym stopniu, co inne, uczestniczyć w kształtowaniu się wymiany społeczno-gospodarczej. A zatem, przywołane dyskusje o liczbie metropolii są z założenia jałowe i odwracają uwagę od spraw istotniejszych: czy polskie duże ośrodki miejskie mogą być bardziej konkurencyjne, czy też nie?

<sup>5</sup> W Polsce te kwestie, związane z nadrzędną istotą regionów, jako pierwszy sformułował A. Wróbel [1965].

### **Policentryczność polskiego systemu osadniczego**

Polski system osadniczy cechuje policentryczność, polegająca na umiarkowanym rozkładzie wielkości miast. Ma to przede wszystkim wymiar wielkościowy, a w mniejszym stopniu przestrzenny. Pierwsza prawidłowość polega na tym, że uporządkowanie ośrodków według kolejności ich masy, mierzonej np. liczbą mieszkańców, nie ujawnia zbyt dużych dysproporcji, a jest przy tym zbieżne w zasadzie z modelem wykładniczym o niedużym wykładniku (zgodnie z prawem Zipfa – dyskretnym rozkładem prawdopodobieństwa). Z kolei policentryczność w przestrzeni oznacza w miarę równomierny rozkład miast w różnych kategoriach wielkościowych, względem odległości między sobą. W tym przypadku również nie ma rażących dysproporcji, poza znanym faktem słabszego umiastowienia obszarów leżących we wschodniej i północnej części kraju, co jest uwarunkowane historycznie i przyrodniczo.

Dlaczego policentryczność systemu osadniczego jest cechą korzystną? Odpowiedź na to pytanie, wbrew pozorom, nie jest łatwa i oczywista. Jeszcze do niedawna do cech rozkładu nie przywiązywano zbyt istotnej wagi. Uważano raczej, że warunkiem sprzyjającym dla rozwoju społeczno-gospodarczego jest sam fakt występowania dużych miast, względnie ich szczególne cechy położenia geograficznego. Dopiero rozwój badań systemowych, w tym stworzenie koncepcji systemu miast (w Polsce K. Dziewoński i P. Korcelli), a także prace z zakresu efektywności systemów społeczno-gospodarczych (R. Domański), pozwoliły na ściślejsze zdefiniowanie i wymienienie zalet policentryczności. Warto w tym miejscu wspomnieć, że policentryczność systemów osadniczych – tak obecnie powszechnie postulowana w polityce regionalnej UE, to pokłosie tego, że zaszczylił ją obecnej kadrze zarządzającej w gospodarce przestrzennej UE, jeszcze w latach 70. i 80. ubiegłego wieku, wspomniany prof. Kazimierz Dziewoński (IGiPZ PAN). Ostatnio na przykład P. Korcelli i T. Komornicki [2007] stwierdzają, że policentryczność powinna być podstawą ogólnych ocen efektywności systemu osadniczego, a także, że obszary koncentracji ludności i działalności oraz potencjalnych interakcji powinny służyć wzmacnianiu potencjału rozwojowego kraju, regionów i ośrodków miejskich.

A zatem wymieńmy podstawowe zalety zdecentralizowanych systemów osadniczych. Po pierwsze, w ich przypadku nie występują rażące dysproporcje, a przez to systemy społeczno-gospodarczo-przestrzenne, w tym zagospodarowania przestrzennego, nie wykazują nadmiernych tendencji do koncentracji, efektów negatywnych sprzężeń zwrotnych itd. Po drugie, istnieje większe prawdopodobieństwo wystąpienia synergii, czyli uzyskania korzyści dzięki połączeniu różnych części większego systemu, w tym przypadku osadniczego, poprzez sieci transportowe. Zjawisko synergii jest przy tym charakterystyczne dla systemów sieciowych, gdzie występuje zaawansowana kooperacja wysoko wyspecjalizowanych zespołów z różnych instytucji i przedsiębiorstw. W dalszej kolejności umożliwia to powstawanie powiązanych wzajemnie i wysoko efektywnych skupień komplementarnych działalności, czyli klastrów. Po trzecie, wskutek tego obniżane są koszty działalności, a więc i konkurencyjność ośrodków miejskich. Podsumowując krótko, systemy policentryczne są bardziej efektywne.

## Potencjalne powiązania funkcjonalne

Podstawowym warunkiem uzyskania efektów synergicznych, wspomnianych w poprzednim rozdziale, jest wykształcenie się licznych i intensywnych powiązań pomiędzy poszczególnymi ogniwami układu osadniczego. Aby były one efektywne, konieczne jest takie zaprojektowanie układu komunikacyjnego, aby osiągnąć maksymalną jego wydolność przy możliwie najmniejszych długościach poszczególnych odcinków. Innymi słowy, kształtowanie sieci komunikacyjnej, przede wszystkim transportowej, winno być uzależnione od wielkości ośrodków i cech topologicznych układu sieci osadniczej. Istnieje zasadniczy problem matematyczny (a ściślej geometryczny i algebraiczny), w jaki sposób ustalić kierunki, hierarchię i kolejność budowy lub modernizacji poszczególnych odcinków.

Z pomocą przychodzi analiza grawitacyjna, wykorzystująca znane w naukach fizycznych prawo przyciągania, a w analizach transportowych stosowana z powodzeniem od ponad półwiecza. Wyznaczenie sieci transportowej na danym obszarze polega na takim powiązaniu ośrodków, aby zapewnić naturalne kierunki i natężenia ich potencjalnego oddziaływania, wynikające z wielkości ich mas.

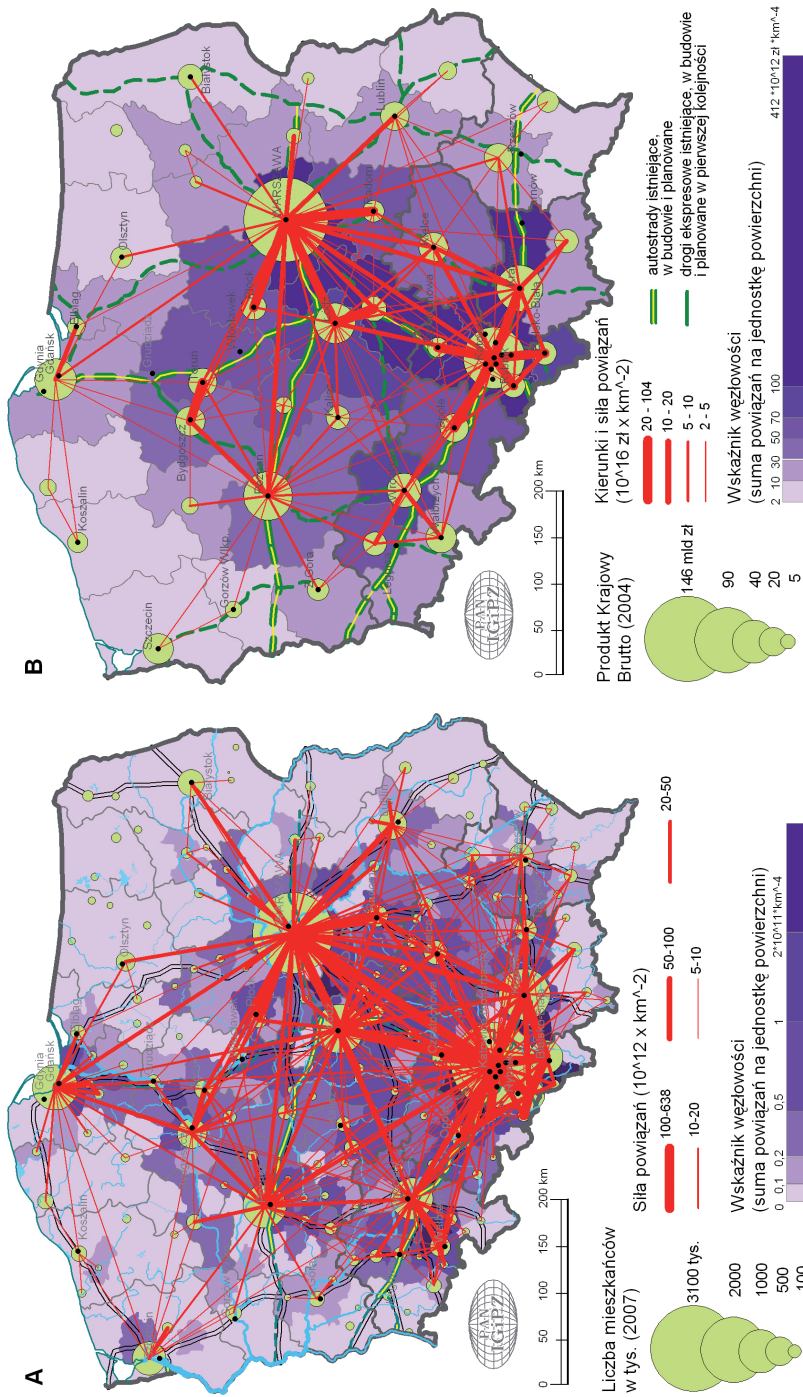
Powyższy tok rozumowania zastosowano empirycznie do obszaru kraju i Europy Środkowej (*Rys. 1*). W przypadku miernika liczby mieszkańców, analiza grawitacyjna wskazuje na charakterystyczny układ ciężarów oparty na Warszawie, Krakowie, Katowicach, Wrocławiu, Poznaniu, Bydgoszczy – Toruniu oraz Łodzi. W skali Europy Środkowej jest to dosyć szczególny obraz, niespotykany gdzie indziej, a wynikający bezpośrednio z policentrycznej struktury osadniczej Polski. Oprócz tego warto wskazać inny rozpoznawalny układ, który tworzy się na obszarze Górnego Śląska i aglomeracji krakowskiej. Duże nagromadzenie wektorów ciężarów schodzących się z różnych kierunków, w tym z Budapesztu i Wiednia, wskazuje na zwornikowość tego miejsca, największą w Europie Środkowej.

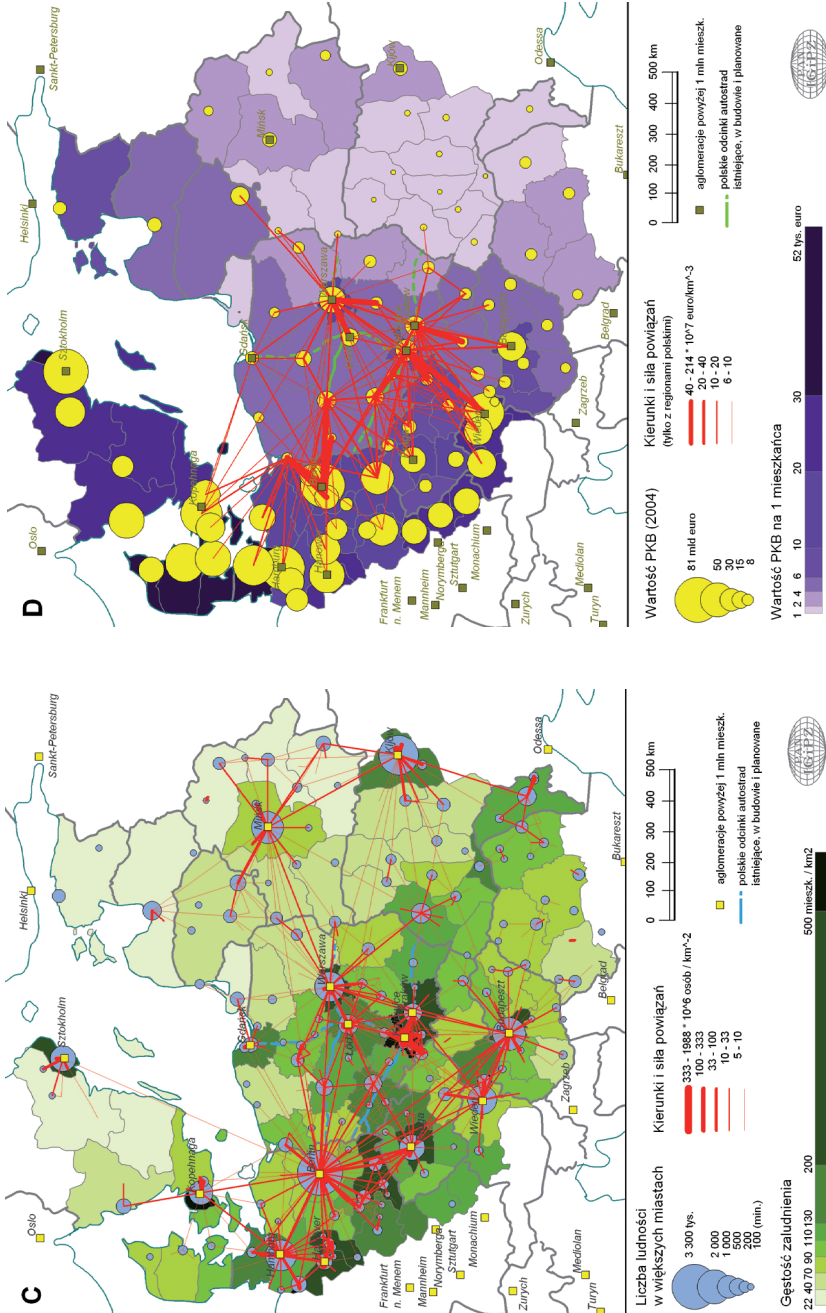
Przedstawione analizy w oczywisty sposób nie uwzględniają barier zarówno naturalnych (zwłaszcza orograficznych Karpat i Sudetów), jak i wynikających z organizacji przestrzennej, narzuconej przez człowieka. M. Więckowski [2004] udowodnił jednak, że jeszcze przed wejściem krajów Europy Środkowej do strefy Schengen granice polityczne, przynajmniej w transgranicznej strefie polsko-słowackiej, były dla pewnych rodzajów działalności w coraz większym stopniu elementem przyciągającym niż barierą społeczno-ekonomiczną.

Miernik liczby ludności dobrze oddaje stosunki osadnicze, ale nie uwzględnia rzeczywistego potencjału ekonomicznego, ważnego z punktu widzenia rozwoju powiązań gospodarczych. Dlatego też analizy przeprowadzono, wykorzystując dane o Produkcie Krajowym Brutto, zdezagregowanym do regionów NUTS-3 i NUTS-2. O ile analiza w skali kraju (NUTS-3) jest dosyć podobna, jak w przypadku miernika liczby mieszkańców, to w układzie międzynarodowym, ze względu na duże różnice rozwoju społeczno-gospodarczego, polskie miasta wyraźnie ciąży do ośrodków zagranicznych (Berlin, Praga, Budapeszt).

Przedstawione kierunki ciężarów, wynikające z potencjału ludnościowego, powinny być przesłanką do planów budowy dróg ekspresowych i autostrad, w tym kolejności realizacji odcinków. Tymczasem priorytety budowy dróg szybkiego ruchu po 1990 roku raczej nawią-

Rys. 1. Kierunki ciążenia na obszarze Polski i Europy Środkowej. A i C – według liczby ludności w większych miastach i zespołach miejskich; B i D – według Produktu Krajowego Brutto





Źródło: B, C i D – Śleszyński P., 2007, *Ocena powiązań gospodarczych i kapitałowych między miastami, opracowanie wykonane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dla potrzeb Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, 58 s., <http://www.mrr.gov.pl/Rozwoj+przestrzenny/Poliska+polityka+przestrzenna/Prace+nad+KPZK+2008-2033/>



zywały do modelu zbieżnego z rozkładem ekonomicznym. Ewentualnie można też przyjąć, że budowa dróg, zwłaszcza autostrad, w pierwszej kolejności uwzględniała potencjalne powiązania funkcjonalne, zarysowujące się pomiędzy ośrodkami osadniczymi położonymi w zachodniej Polsce i wschodnich Niemczech. Dotyczy to zwłaszcza powiązań skośnych pomiędzy Berlinem i Wrocławiem oraz równoleżnikowej trasy Poznań – Berlin (z pominięciem Gorzowa Wielkopolskiego i Zielonej Góry).

Proponowane do realizacji w ostatnich dwóch dekadach odcinki dróg szybkiego ruchu wynikały w oczywisty sposób z zakładanego modelu rozwoju struktury przestrzennej kraju, a ta w dużym stopniu, na zasadzie inercji, była mocno osadzona w procesach i politykach sprzed 1989 roku. Podstawowym mikroskalowym założeniem było tutaj założenie o tranzytowym położeniu Polski oraz o południkowo-równoleżnikowym układzie sieci osadniczej. O ile pierwsze z wymienionych jest jak najbardziej słuszne, to drugie ma niewiele wspólnego z rzeczywistością, gdyż rozkład głównych kierunków ciężarów, pokazany w analizie grawitacyjnej, jest zdecydowanie skośny<sup>6</sup>.

### **Konkurencyjność Warszawy i innych polskich metropolii w świetle procesów i powiązań społeczno-gospodarczych**

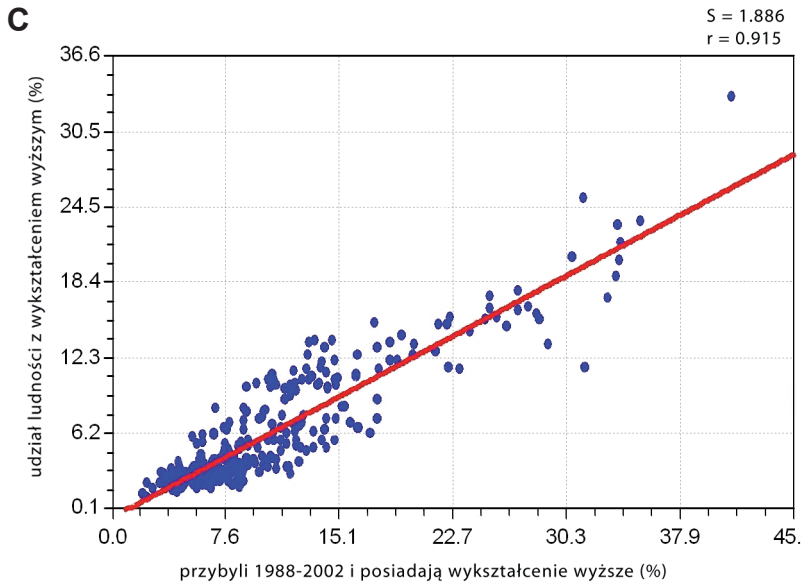
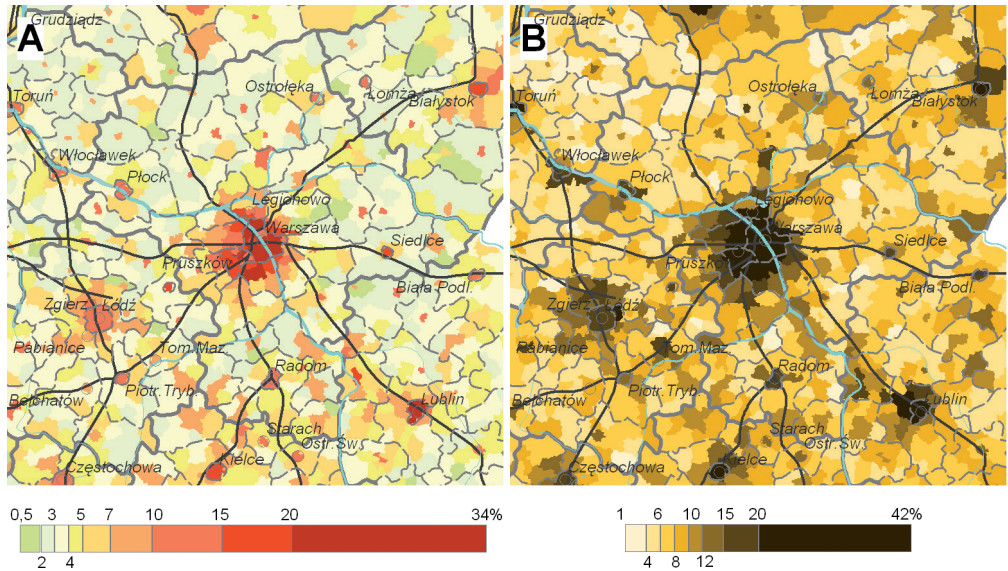
Obserwowane po 1989 roku procesy polaryzacji społeczno-gospodarczej, czyli wzrostu metropolii przy stagnacji obszarów peryferyjnych, wynikają z relokacji wykwalifikowanych zasobów pracy. Istotą trwałych podstaw wzrostu ekonomicznego wielkich ośrodków miejskich i ich konkurencyjności jest bowiem przyciąganie ludzi młodych, dobrze wykształconych (lub zdobywających wykształcenie) i przedsiębiorczych. Metropolie są „napędzane” stałym dopływem wysoko kwalifikowanej kadry. Występują przy tym liczne sprzężenia zwrotne i efekty aglomeracyjne, korzyści skali itd. Ludność z wyższym wykształceniem chętniej wybiera duże miasta lub ich strefy podmiejskie jako miejsce zamieszkania i kariery zawodowej. W wyniku odpływu bardziej uzdolnionych i wykształconych mieszkańców struktura ludności pod tym względem znacznie się polaryzuje. Wskutek efektów wymywania tworzą się charakterystyczne cienie wielkich metropolii – „wysysających” zasoby ludzkie (Rys. 2). Przy tym po 1990 roku można wyróżnić trzy okresy tej migracji:

- 1) 1990-1995 – związany z silną restrukturyzacją gospodarki, w tym reorientacją na rozwój sektora usługowego oraz wzmożoną emigracją zagraniczną,
- 2) 1995-2004 – silny drenaż wewnętrzny, polegający na migracjach w kierunku rozwiniętych metropolii „wielkiej piątki”, a zwłaszcza Warszawy,
- 3) po 2004 – silny drenaż zagraniczny, związany z oficjalnym „otwarcie” rynków pracy w niektórych krajach „starej” UE oraz rozwojem rynku lotniczego, umożliwiającemu łatwość i niskie koszty przemieszczania się na niespotykaną dotychczas skalę.

<sup>6</sup> Jako pierwszy na absurdalność modelu południkowo-równoleżnikowego, zapisanego w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2001 roku*, zwrócił uwagę T. Komornicki w jednej z niepublikowanych ekspertyz, wykonanej dla potrzeb Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Generalnie, plany rozbudowy dróg szybkiego ruchu w Polsce były wielokrotnie przedmiotem ostrej krytyki, przede wszystkim z powodu przesłanek popytowych. Zobacz takie pozycje, jak np. A. Stasiak [1997], T. Komornicki [2000], T. Komornicki i P. Śleszyński [2006], T. Komornicki i in. [2006] oraz P. Śleszyński [2007].

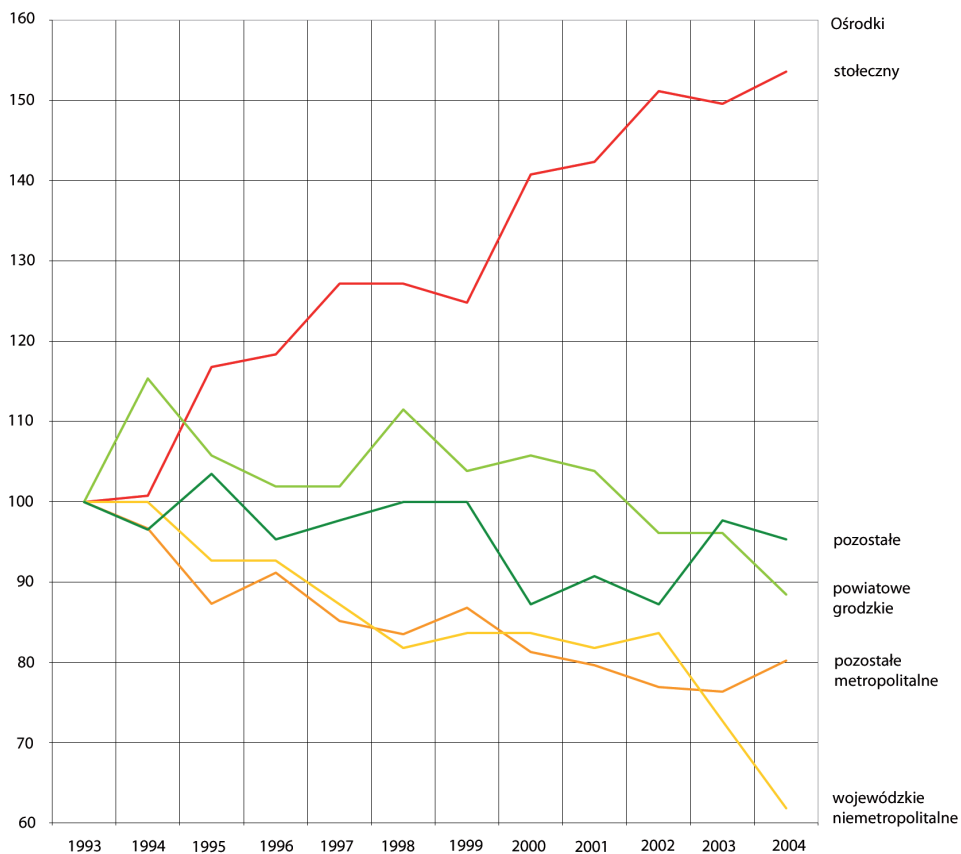


**Rys. 2. „Cięż Warszawa” na przykładzie wybranych wskaźników i prawidłowości. A – udział ludności z wykształceniem wyższym; B – udział w napływie w okresie międzyspisowym ludności z wykształceniem wyższym; C – regresja pomiędzy wskaźnikami A i B w gminach województwa mazowieckiego**



Źródło: na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego w 2002 roku

**Rys. 3. Zmiany w koncentracji spółek z Listy 500 na różnych poziomach hierarchicznych (1993=100)**



Skala wewnętrznego i zewnętrznego drenażu mózgów zwiększyła się szczególnie na przełomie wieków, co było spowodowane wysokim bezrobociem obszarów peryferyjnych.

Poza polaryzacją demograficzno-społeczną, zachodzi proces powiększania dysproporcji ekonomicznych. Okazuje się, że silna i postępująca hipertrofia metropolii warszawskiej może być zagrożeniem dla policentrycznego systemu osadniczego. Po 1990 roku miał bowiem miejsce systematyczny spadek siły gospodarczej ośrodków pozawarszawskich, zwłaszcza pod względem liczby siedzib największych spółek (Rys. 3), a w mniejszym stopniu w przypadku przychodów i zatrudnienia. W jeszcze większym stopniu uwidaczniają to powiązania kapitałowe największych polskich spółek (Rys. 4). Natomiast w układzie międzynarodowym Warszawa zajmuje pozycję dominującą i jest hubem: z jednej strony gromadzi wiązki powiązań właścicielskich z zagranicy, a następnie kontro-

luje inne ośrodki. Rola innych miast jest bardzo mała, nie wykształciły one między sobą istotniejszych powiązań. Przy tym wiązki kontroli właścicielskiej przychodzą do ośrodków pozawarszawskich w większym stopniu z zagranicy niż z wyższych szczebli hierarchicznych, w tym z Warszawy. Innymi słowy, występuje silne uzależnienie od ośrodków dyspozycyjnych w Europie Zachodniej. W przypadku gospodarczych funkcji kontrolnych oznacza to rozpad hierarchii i spójności wewnątrz krajowej na rzecz powiązań sieciowych w układzie międzynarodowym.

**Rys. 4. Powiązania kapitałowe największych, 1,3 tys. spółek pomiędzy polskimi ośrodkami osadniczymi w 2004 roku (wyłączono powiązania zagraniczne). Powiązania pomierzone zostały proporcją udziałów akcyjnych, odniesioną do przychodów przedsiębiorstw (25% wartości portfela akcyjnego firmy o przychodach 1 mld zł = 250 mln zł)**



## Dostępność przestrzenna

Podjęte w IGiPZ PAN w ostatnich latach szerokie badania dostępności przestrzennej terytorium Polski<sup>7</sup> jednoznacznie potwierdzają, w sposób kwantytatywny, znany powszechnie fakt, że polskie metropolie są oderwane od siebie pod względem komunikacyjnym. Co więcej, zakładana realizacja sieci dróg (programy operacyjne) do 2013 roku znacząco nie poprawi spójności przestrzennej, a ponieważ odpowiednie decyzje inwestycyjne już zapadły, dopiero po tym okresie konieczne są radykalne zmiany priorytetów infrastrukturalnych. W opracowaniach IGiPZ PAN stwierdza się również, że planowany szachownicowy układ dróg szybkiego ruchu był po 1990 roku nastawiony na tranzyt, a nie na interesy mieszkańców i przedsiębiorców mieszkających oraz działających w kraju. Przeprowadzone analizy w ścisły, empiryczny sposób określają pewne wskaźniki i zależności ilościowe, pozwalające na ocenę stanu rozwoju układu transportowego względem jego efektywności (Tabela 1).

**Tabela 1. Zmiany czasowej dostępności drogowej z Warszawy do innych większych polskich miast w latach 2008-2033 na podstawie planowanego rozwoju infrastruktury (oficjalne koncepcje rządowe)**

Miasto	Czas przejazdu w minutach			Poprawa w stosunku do poprzedniego okresu (rok początkowy = 100)		
	2008	2013	2033	2013/2008	2033/2008	2033/2013
Białystok	162	122	121	74,8	74,5	99,6
Gdańsk	275	217	197	79,1	71,7	90,7
Katowice	235	185	182	78,8	77,5	98,4
Kraków	279	213	184	76,2	65,9	86,4
Lublin	160	139	123	86,6	76,7	88,6
Łódź	120	80	80	66,7	66,7	100,0
Poznań	215	163	162	75,7	75,4	99,6
Szczecin	386	294	294	76,2	76,1	99,9
Wrocław	284	242	196	85,5	69,1	80,8
<b>Razem</b>	<b>2 116</b>	<b>1 655</b>	<b>1 539</b>	<b>78,2</b>	<b>72,7</b>	<b>93,0</b>

Wskutek realizacji planowanych obecnie inwestycji transportowych, poprawa dostępności przestrzennej wystąpi tylko w niektórych relacjach przestrzennych, wyraźnie upośledzając pozostałe, nie mniej ważne z funkcjonalnego punktu widzenia. Przykładowo, około 2013 roku w izochronie jednogodzinnej do ośrodków wojewódzkich znajdzie się 28,0 mln mieszkańców kraju, zaledwie o 1,8 mln więcej niż ma to miejsce obecnie. W przypadku Warszawy

<sup>7</sup> Zob. zwłaszcza: T. Komornicki i in. [2008].

w tym zasięgu znajdzie się 4,2 mln mieszkańców, odpowiednio do 3,6 mln obecnie. Ponieważ jednym z głównych (jeśli nie najważniejszym!) celów realizacji inwestycji infrastrukturalnych jest poprawa warunków ludzkiej egzystencji i aktywności, daje to solidne podstawy do krytyki obowiązujących planów inwestycyjnych, bowiem w wyniku ich spełnienia nie przyniesie to znaczącej poprawy czasów i warunków przejazdów dla dużej części mieszkańców. Ze względu na koncentrację podmiotów gospodarczych, zgodnie z hierarchią funkcjonalną w największych ośrodkach, upośledzenie transportowe jeszcze bardziej dotyczyć będzie warunków działania przedsiębiorstw i przedsiębiorców.

## Podsumowanie

W opracowaniu T. Komornickiego i innych [2006] cele polityki regionalnej, w kontekście rozwoju infrastruktury transportu, określono w następujący sposób:

- 1) konkurencyjność (uzyskiwanie przez obszary metropolitalne wyższej pozycji konkurencyjnej w strukturze regionalnej Unii Europejskiej),
- 2) pomocniczość (solidarność, sprzyjanie wychodzeniu słabszych regionów z zacofania),
- 3) kompletność funkcjonalna (zapewnienie integralności terytorialnej i spójności przestrzennej powiązań społeczno-gospodarczych całego kraju).

Podsumowując przedstawione w artykule tezy, można zatem przyjąć, że z punktu widzenia konkurencyjności regionalnej, dobrze zaprojektowana sieć transportowa powinna odznaczać się przede wszystkim wewnętrzną efektywnością przestrzenną oraz zewnętrzną spójnością przestrzenną (a nie odwrotnie). W pierwszym przypadku oznacza to uzyskanie optymalnego, najbardziej korzystnego ekonomicznie przebiegu połączeń, umożliwiającego maksymalną obsługę na danym obszarze przy jak najmniejszej długości. Natomiast zewnętrzna spójność przestrzenna charakteryzuje „otwartość” lub „kompatybilność” systemu wewnątrz krajowego na systemy międzynarodowe.

Analiza polskiego systemu osadniczego, w tym istniejących i potencjalnych metropolii, wskazuje, że jego wielką, niedocenioną cechą jest policentryczność. Można tutaj postawić tezę, że z systemami miast Europy Zachodniej, jak również z Budapesztem i Pragą, mogłyby konkurować nie tylko sama Warszawa, ale system miast, znajdujących się w dogodnym położeniu względem siebie w centralnej części kraju. Chodzi tutaj o układ heksagonalny lub heptagonalny, oparty na Warszawie, Bydgoszczy – Toruniu, Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach (konurbacji górnośląskiej) i Krakowie oraz Łodzi<sup>8</sup>. Podstawą sukcesu jest jednak wytworzenie koherentnego systemu transportowego, zapewniającego spójność przestrzenną i efekty synergiczne, bowiem tylko spójne i uzupełniające się systemy mogą być efektywne i konkurencyjne, zwłaszcza przy ich słabych odrębnych potencjałach.

<sup>8</sup> Ideę „Polskiego Sześciokąta” sformułował ostatnio P. Korcelli w eksperckim projekcie nowej *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033*, przygotowanym w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w grudniu 2008 roku (mapa nr 20). Wcześniej Autor niniejszego artykułu przedstawił, w ramach prac nad KPZK, ekspertyzę na temat potencjalnych ciężarów społeczno-gospodarczych, które wskazują na zasadność tej idei [Śleszyński 2007]. Układ ciężarów jest heksagonalny, jeśli przyjmować utworzony w ten sposób wielobok; heptagonalny – jeśli liczbę głównych węzłów układu.

## Literatura

- Broszkiewicz R. (red.), 1999, *Konkurencyjność miast i regionów Polski południowo-zachodniej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. O. Langego we Wrocławiu, t. 821 (228), Wrocław.
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K., 2000, *Konkurencyjność i ranga wielkich miast w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych*, (w:) Domański R. (red.), *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*, Biuletyn KPZK PAN, t. 192, Warszawa, s. 99-124.
- Domański R., 2001, *Poszukiwanie efektów synergicznych w gospodarce miast*, (w:) Sobczak A. (red.), *Prace z gospodarki przestrzennej*, Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu, t. 14, s. 7-23.
- Dziewoński K., 1967, *Teoria regionu ekonomicznego*, „Przegląd Geograficzny”, t. 39, z. 1, s. 33-50.
- Furman S., 2001, *Metropolia warszawska*, (w:) Kołodziejcki J., Parteka T. (red.), *Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej III RP*, Biuletyn KPZK PAN, t. 193, Warszawa, s. 219-264.
- Gaczek M., Rykiel Z., 2000, *Konkurencyjność regionów a ich adaptacyjność*, (w:) Ciok S., Ilnicki D. (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, t. 5, Wrocław, s. 113-122.
- Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E., 1998, *Funkcje metropolitalne Warszawy*, Zeszyty IGiPZ PAN, z. 53, Warszawa, 146 s.
- Gorzela G., Jałowiecki B., 2000, *Konkurencyjność regionów*, „Studia Regionalne i Lokalne”, z. 1, s. 7-24.
- Gorzela G., Smętkowski M., 2005, *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Warszawa.
- Grochowski M., 2005, *Powiązania międzynarodowe Obszaru Metropolitalnego Warszawy*, Biuletyn KPZK PAN, t. 221, Warszawa, s. 231-244.
- Herbst M., 2003, *Koniunktura gospodarcza metropolii*, Warszawa.
- Hryniewicz J., Jałowiecki B., Tucholska A., 2007, *Jak się żyje w przyszłych metropoliach? Opinie i Diagnozy*, z. 10, Centrum Badania Opinii Społecznej, Warszawa.
- Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*, Białystok.
- Jałowiecki B., 2000, *Spółeczna przestrzeń metropolii*, Warszawa.
- Jałowiecki B., 2007, *Globalny świat metropolii*, Warszawa.
- Jażdżewska I. (red.), 2003, *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*. XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Łódź.
- Klamut M. (red.), 1999, *Konkurencyjność regionów*, Wrocław.
- Klasik A. (red.), 2001, *Konkurencyjność miast i regionów a przedsiębiorczość i przemiany strukturalne*, Katowice.
- Klasik A., Kuźnik F. (red.), 1997, *Zróźnicowanie poziomu konkurencyjności województw Polski Południowej*, Katowice.



- Klasik A., Ziolo Z. (red.), 2002, *Problemy transformacji struktur regionalnych i konkurencyjność regionów w procesie integracji europejskiej*, Rzeszów.
- Kołodziejski J., Parteka T. (red.), 2001a, *Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku – metropolia trójmiejska*, Biuletyn KPZK PAN, t. 199, Warszawa.
- Kołodziejski J., Parteka T. (red.), 2001b, *Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej III RP*, Biuletyn KPZK PAN, t. 193, Warszawa.
- Komornicki T., 2000, *Geograficzny aspekt niepowodzenia rządowego programu budowy autostrad*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. 6, Warszawa-Rzeszów, s. 53-72.
- Komornicki T., 2002, *Aglomeracja Warszawska jako miejsce koncentracji handlu zagranicznego*, (w:) Węclawowicz G. (red.), *Warszawa jako przedmiot badań w geografii społeczno-ekonomicznej*, Prace Geograficzne (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN), t. 184, Warszawa, s. 181-194.
- Komornicki T., 2007, *Układ transportowy a rozwój obszarów metropolitalnych*, (w:) Makiela Z., Ziolo Z. (red.), *Procesy metropolizacji w regionie podkarpackim Rzeszów-Lwów*, Biuletyn KPZK PAN, t. 230, Warszawa, s. 63-74.
- Komornicki T., Śleszyński P., 2006, *Docelowy układ autostrad a wewnętrzny popyt na nowoczesny transport drogowy*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. 12, s. 95-108.
- Komornicki T., Śleszyński P., Węclawowicz G., 2006, *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, „Przegląd Komunikacyjny”, z. 6, s. 13-20.
- Komornicki T., Śleszyński P., Stępiak M., Siłka P., 2008, *Wariantowa analiza dostępności w transporcie lądowym – rekomendacje dla KPZK*, ekspertyza wykonana na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w związku z pracami nad Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, <http://www.mrr.gov.pl/Rozwoj+przestrzenny/Polska+polityka+przestrzenna/Prace+nad+KPZK+2008-2033/>.
- Korcelli P., 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Studia KPZK PAN, t. 45, Warszawa.
- Korcelli P., 2007, *Podstawowe węzły układu osadniczego Polski na tle europejskiego układu osadniczego*, (w:) Markowski T., Stasiak A. (red.), *Rola polskiej przestrzeni w integrującej się Europie*, Biuletyn KPZK PAN, t. 233, s. 87-113.
- Korcelli P., Komornicki T., 2007, *Rola programu ESPON w ocenach potencjału rozwojowego Polski i jej pozycji w Unii Europejskiej*, konferencja *Działalność Polski w Programach ESPON i URBACT*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 24.01.2007r., [http://www.mrr.gov.pl/NR/rdonlyres/EFA9F49E-2B49-48CA-B0A2-9655FE527C35/28382/PKorcelli\\_Rola\\_ESPON4.pdf](http://www.mrr.gov.pl/NR/rdonlyres/EFA9F49E-2B49-48CA-B0A2-9655FE527C35/28382/PKorcelli_Rola_ESPON4.pdf).
- Korcelli-Olejniczak E., 2004, *Funkcje metropolitalne Berlina i Warszawy w latach 1990-2002. Współzależność pozycji w systemie miast Europy Środkowej*, Prace Geograficzne (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN), t. 198, Warszawa.
- Kosiedowski W. (red.), 2004, *Konkurencyjność regionu w okresie przechodzenia do gospodarki rynkowej. Międzynarodowa analiza porównawcza – Białoruś, Litwa, Łotwa i Polska*, Toruń.

- Kukliński A., Kołodziejski J., Markowski T., Dziemianowicz W. (red.), 2000, *Globalizacja polskich metropolii*, Warszawa.
- Lorens P. (red.), 2005, *Integracja i dezintegracja obszarów metropolitalnych*, Biblioteka Urbanisty, t. 6, Warszawa.
- Markowski T., 1996, *Wspieranie wzrostu konkurencyjności w polityce rozwoju regionalnego*, (w:) *Strategiczne wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego Polski*, Warszawa.
- Markowski T., Marszał T., 1998, *Konkurencyjność regionów jako element polityki przestrzennej*, (w:) Marszał T., Opałło M. (red.), *Współczesne problemy rozwoju regionalnego*, Biuletyn KPZK PAN, t. 180, Warszawa, s. 133-147.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie. Obszary metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*, Warszawa.
- Markowski T., Stawasz D. (red.), 2007, *Rewitalizacja a rozwój funkcji metropolitalnych miasta Łodzi*, Łódź.
- Marszał T., Zmitrowicz W. (red.), 2007, *Metropolises and metropolitan areas - structures, functions and role (based on Polish and Brazilian experience)*, *Studia Regionalia*, vol. 20, Warsaw.
- Murawska E., Siemiński W., Topczewska T., 2001, *Czynniki atrakcyjności i konkurencyjności lokalnych jednostek terytorialnych*, „Człowiek i Środowisko”, z. 1, 25.
- Purchla J. (red.), 1998, *Metropolitalne funkcje Krakowa*, Kraków.
- Ratajczak W., 1999, *Modelowanie sieci transportowych*, Poznań.
- Runiewicz M. (red.), 2006, *Konkurencyjność regionów. Rola technologii informacyjno-telekomunikacyjnych*, Warszawa.
- Smętkowski M., 2001, *Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej*, „Studia Regionalne i Lokalne”, z. 4 (7), s. 83-101.
- Stasiak A. (red.), 1997, *Konflikty wokół przebiegu autostrad w Polsce*, Biuletyn KPZK PAN, t. 179, Warszawa.
- Steenbrink P. A., 1978, *Optymalizacja sieci transportowych*, Warszawa.
- Szołek K., 2006, *Obszary metropolitalne we współczesnej przestrzeni społeczno-gospodarczej (studium przypadku)*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, t. 1153, Monografie i Opracowania, t. 173, Wrocław.
- Szymła Z., 2001, *Konkurencyjność miast i regionów. Materiały z konferencji naukowej zorganizowanej przez Katedrę Gospodarki Regionalnej oraz Katedrę Polityki Ekonomicznej i Programowania Rozwoju Akademii Ekonomicznej w Krakowie (Mogilany, 28-29 września 1999r.)*, Kraków.
- Śleszyński P., 2007, *Ocena powiązań gospodarczych i kapitałowych między miastami*, opracowanie wykonane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dla potrzeb Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, s. 58, <http://www.mrr.gov.pl/Rozwoj+przestrzenny/Polska+polityka+przestrzenna/Prace+nad+KPZK+2008-2033/>, (w:) Saganowski K.,

Zagrzejewska-Fiedorowicz M., Żuber P. (red.), *Ekspertyzy do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2008-2033. Tom I*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 2008, s. 335-391.

Śleszyński P., 2003, *Funkcje metropolitalne Warszawy – zarys problematyki*, (w:) Jażdżewska I. (red.), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni. XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódź, s. 119-134.

Wendt J., 1995, *Geopolityczne uwarunkowania rozwoju i zmian w przebiegu korytarzy transportowych*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. 2, Warszawa-Rzeszów, s. 57-87.

Więckowski M., 2004, *Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się polsko-słowackich więzi transgranicznych*, Prace Geograficzne (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN), t. 195, Warszawa.

Wróbel A., 1965, *Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii*, Prace Geograficzne Instytutu Geografii PAN, t. 48, Warszawa.

Wysocka E., 2001, *Przestrzenne aspekty konkurencyjności w świetle integracji z Unią Europejską*, „Człowiek i Środowisko”, z. 1 (25), s. 34-40.

Zioło Z., 1999, *Konkurencyjność miast w układach przestrzennych*, (w:) Szymła Z. (red.), *Konkurencyjność miast i regionów*, Kraków, s. 33-49.

---

#### ABSTRACT

The article touches on selected issues from a paper entitled “Metropolises and a Competitiveness of Regions” presented on 18<sup>th</sup> September 2008 (with T. Komornicki) during the conference “Metropolises – Challenges to Regional Policy” held by the Mazovian Voivodship Marshal’s Office. Firstly the conceptual issues and definitions related to the presentation title are discussed. Delimitation and definitional disputes taking place in Poland have also been considered. The results of the research carried out by the Institute of Geography and Spatial Organization, Polish Academy of Sciences have also been presented and includes a gravitational connection analysis, which criticizes current plans of transport infrastructure expansion, focused on a transit, not an internal demand. It has been proven that in order to achieve an efficiency of social-economic systems, it is necessary to plan “hard” infrastructural connections, to achieve acceptable results because only coherent and complementing system can be effective and competitive. Summing up, the ability of increasing the competitiveness of the Polish metropolis is through well communicated heptagonal systems based on Warsaw, Bydgoszcz-Toruń, Poznań, Wrocław, Katowice, Cracow and Łódź. That requires breaking the inertia in spatial planning.

---

---

**dr hab. Przemysław Śleszyński**, docent w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, z wykształcenia geograf. Główne zainteresowania naukowe koncentrują się wokół gospodarki przestrzennej oraz badań osadniczo-ludnościowych, zwłaszcza z zakresu geografii miast, demografii i migracji. Autor około 200 prac z tej tematyki, w tym 11 monografii. Członek Polskiego Towarzystwa Geograficznego i Towarzystwa Urbanistów Polskich.