

51/3705

AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

Janusz Płaczek

**WSTĘP DO TEORII
GEOGRAFII GOSPODARCZEJ**

50746

Zeszyty Studenckie

Geografia gospodarcza

Zeszyt 1

WARSZAWA 1998



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

Zaoczne Studia Zarządzania i Marketingu



**Zeszyty Studenckie
Geografia gospodarcza
Zeszyt 1**

Janusz Placzek

**WSTĘP DO TEORII
GEOGRAFII GOSPODARCZEJ**

Warszawa

1998

Spis treści

Wstęp.....	5
1. Istota geografii gospodarczej jako nauki	
1.1. Pojęcie geografii	7
1.2. Dyscypliny geograficzne.....	7
1.3. Kierunki badawcze i funkcje geografii gospodarczej	12
2. Struktura przestrzenna gospodarki	
2.1. Pojęcie przestrzeni	15
2.2. Ład przestrzenny	16
2.3. Struktura i podział przestrzeni	18
2.4. Wartości przestrzenne	18
2.5. Kształtowanie procesów przestrzennych.....	19
3. Środowisko geograficzne w gospodarce człowieka	
3.1. Przydatność środowiska w gospodarce człowieka	21
3.2. Zasoby naturalne a wzrost gospodarczy.....	23
3.3. Ochrona i kształtowanie środowiska.....	25
4. Układ ludnościowy	
4.1. Rozmieszczenie przestrzenne ludności	27
4.2. Ruch naturalny ludności.....	28
4.3. Cechy demograficzne, kulturowe i ekonomiczne ludności.....	31
5. Kształtowanie systemu osadniczego	
5.1. Rozwój osadnictwa	36
5.2. Rodzaje osadnictwa.....	37
5.3. Ograniczenia rozwoju jednostek osadniczych	41
5.4. Proces urbanizacji	42
6. Struktura przestrzenna przemysłu	
6.1. Procesy uprzemysłowienia a zmiany przestrzenne	44
6.2. Uwarunkowania lokalizacji przemysłu	45
6.3. Czynniki lokalizacji przemysłu	47
6.4. Korzyści wynikające z lokalizacji zakładów przemysłowych w aglomeracjach	48
7. Infrastruktura techniczna i jej układ przestrzenny	
7.1. Charakterystyka infrastruktury.....	50
7.2. Ekonomiczna rola transportu	51
7.3. Czynniki kształtujące rozmieszczenie urządzeń infrastruktury.....	52
7.4. Teorie przestrzennego kształtowania sieci transportu	53

8. Teoria lokalizacji działalności gospodarczej	
8.1. Geneza teorii lokalizacji	57
8.2. Kierunki rozwoju lokalizacji produkcji rolnej przemysłu.....	57
8.3. Metody analizy ekonomicznej lokalizacji produkcji przemysłowej	62
9. Przestrzenne usytuowanie sieci obrotu towarowego	
9.1. Funkcje sieci obrotu towarowego	64
9.2. Zasady rozmieszczenia sieci obrotu towarowego	65
10. Regiony ekonomiczne	
10.1. Region i regionalizacja	68
10.2. Rozgraniczenie obszarów aglomeracji miejskich	70
10.3. Typologia rolnictwa.....	70
10.4. Obszary turystyczne.....	71
Bibliografia.....	73
Spis rysunków	74

Prezentowana praca stanowi próbę syntetycznego opracowania głównych zagadnień teorii geografii gospodarczej. Ze względu na szeroki zakres przedmiotu, jak również różny sposób ujęcia, autor starał się przedstawić podstawowe pojęcia i teorię problemu stanowiącą punkt wyjścia do współczesnej analizy przestrzennych aspektów zjawisk gospodarczych i społecznych oraz ich praktycznych zastosowań. Autor próbował zreferować treść poszczególnych poglądów, niż dokonywać ich oceny.

Zamiarem autora nie było konkurowanie z istniejącymi podręcznikami i licznymi opracowaniami skryptowymi z zakresu geografii gospodarczej. Opracowując niniejszą pracę autor wyszedł z podstawowego założenia, że istnieje potrzeba ogólnego ujęcia dotychczasowego dorobku geografii gospodarczej. Tych prawidłowości, które wydają się bardziej trwale w zmieniającej się rzeczywistości. Stąd **główny wysiłek** został skupiony na zagadnieniach: teorii, klasyfikacji zjawisk, opisie występujących tendencji czy przyczynie ich występowania. Zawarte w książce koncepcje nie pokrywają się w całości rozległego obszaru, na którym prowadzone są dociekania teoretyczne. Selekcja została dokonana w sposób zamierzony, z myślą o czytelniku, który chce zaznajomić się z teorią geografii gospodarczej, dysponując ograniczonym czasem. Ze względu na narzucony zakres objętości pracy starano się jedynie zasygnalizować problemy a przykłady występowania sprowadzono do minimum, zdając się w tym względzie na wiedzę czytelnika.

Praca powstała na konkretne zapotrzebowanie działalności dydaktycznej, jako efekt prowadzenia zajęć ze studentami z tego przedmiotu.

Układ skryptu wynika z doświadczeń autora oraz wzorów literatury krajowej jak również zagranicznej. Praca składa się z dziesięciu samodzielnych rozdziałów. Opracowanie rozpoczyna się od zaprezentowania **geografii gospodarczej jako nauki**. Czytelnik w treści tego rozdziału zapozna się z miejscem geografii gospodarczej względem innych nauk jak również kierunkami badawczymi. Drugi rozdział dotyczy podstawowej kategorii geografii jaką jest **przestrzeń**. Stąd skupiono się na kształtowaniu ładu przestrzennego w gospodarce jak również na próbie wartościowania przestrzeni. Kolejny rozdział poświęcony jest **środowisku geograficznemu w aspekcie oddziaływania na gospodarkę człowieka**. Przedstawiono w nim splot różnorodnych czynników geograficznych wpływających na rozwój człowieka jak również i zjawiska występujące w drugą stronę. Zaprezentowano także m.in. związki występujące między zasobami naturalnymi a wzrostem gospodarczym ludzkości. Zwrócono uwagę na potrzebę ochrony i kształtowania środowiska. Czwarty rozdział ujmuje **problemy ludnościowe**. W tej części pracy ujęto teoretyczne zagadnienia takie jak: tendencje rozwojowe ludności, struktury wyznaniowe i narodowościowe oraz rasy ludzkie. W dalszej części przedstawiono główne wątki **systemu osadniczego**. Wskazano na rozwój osadnictwa na przestrzeni dziejów, jego skalę jak również omówiono dwa główne rodzaje systemu osadniczego człowieka /wieś i miasto/. Ujęto także współczesne procesy urbanizacji. Obszarem zainteresowania szóstego rozdziału jest **struktura przestrzenna przemysłu**. Stąd zainteresowanie tego rozdziału strukturą przemysłu i głównymi przesłankami jej lokalizacji. Uwypuklono rolę podstawowych branż przemysłowych w rozwoju gospodarki światowej. Tematem kolejnego rozdziału jest „**infrastruktura techniczna**”. Przedstawiono tu teorię lokalizacji i funkcjonowania transportu,

energetyki i komunikacji. Zwrócono uwagę na rolę transportu w rozwoju gospodarczym i jako czynnik integracji międzynarodowej. Praca nie byłaby pełna gdyby pominięto zagadnienia **kształtowania teorii lokalizacji działalności gospodarczej**. W tym miejscu skupiono się na podstawowych teoriach lokalizacyjnych lansowanych m.in. przez: J.H.Thünnena, A.Webera, A.Predöhl, A.Löscha oraz W.Isarda. Zwrócono uwagę na lokalizację produkcji rolnej i przemysłu. W rozdziale dziewiątym zostały ujęte zagadnienia **przestrzennego kształtowania sieci obrotu towarowego**. Zasadniczym celem tej części pracy było sprecyzowanie funkcji poszczególnych punktów handlu i na tym tle przedstawienie zasad rozmieszczenia punktów zbytu, skupu, hurtu i detalu. Pracę kończy rozdział dotyczący teoretycznych aspektów poszukiwania **regionów ekonomicznych**. Problematyka ta zostaje przybliżona za pomocą charakterystyki próby wydzielenia granicy obszarów metropolitalnych, regionalizacji rolnictwa i obszarów turystycznych.

Taka sekwencja tematów pozwoliła na nadanie względnie spójnego zbioru koncepcji geografii gospodarczej. Czytelnik uzyskał względnie całościowy pogląd na istotę i zakres teorii tego przedmiotu. Czytając spis treści łatwo można zauważyć, że książka ta nie jest geografią gospodarczą świata czy też Polski. Jest wykładem podstawowych pojęć i koncepcji tego przedmiotu. Czyli wykładem według kategorii. Stąd takie ujęcie przedmiotu ogranicza warstwę danych statystycznych i opisu do minimum. Jest to bardziej nowoczesne przedstawianie treści geografii gospodarczej od tego z przed kilkunastu lat. Autor zaleca korzystanie z atlasu geograficznego jak również z roczników statystycznych przy lekturze całej książki, co ułatwi kojarzenie różnych zagadnień przestrzennych.

Na końcu każdego z rozdziałów autor umieścił kilka pozycji zalecanej literatury, która pozwoli poszerzyć omawiane zagadnienie. W nauce pomocne będą także pytania kontrolne, które znajdują się przy każdym rozdziale.

W przygotowaniu tej pozycji książkowej **autor korzystał** z wielu źródeł. Najważniejszy wpływ na prezentowane ujęcie miały publikacje takich osób z kraju jak: J.Barbag, S.Berezowski, Z.Chojnicki, R.Domachowski, R.Domański, I.Fierla, J.Goryński, A.Halimarski, A.Jagielski, J.Kostrowicki, T.Kozioł, K.Kuciński, A.Kukliński, S.Leszczycy, T.Lijewski, B.Malisz, A.Maryański, S.Otok, M.Potrykowski, A.Probst, J.Rek, W.Skrzypczak, A.Stasiak, Z.Taylor, B.Winiarski, J.Wrona, A.Wrzosek.

Opracowanie **głównie przeznaczone jest** dla studentów kierunków ekonomicznych różnych szkół wyższych. Również może być przydatna w celu usystematyzowania a także pogłębienia wiedzy prowadzonych na zajęciach fakultatywnych z geografii gospodarczej dla młodzieży szkół średnich klas maturalnych. Uważam, że szerokie grono stałych odbiorców literatury geograficznej znajdzie dla siebie także interesujące wątki.

1. Istota geografii gospodarczej jako nauki

Rozdział ten ma charakter wprowadzający w całokształt prezentowanego wykładu. Celem jego jest przedstawienie miejsca geografii gospodarczej w stosunku do innych nauk, określenie przedmiotu badań oraz zaprezentowanie głównych kierunków naukowych tej dyscypliny.

1.1. Pojęcie geografii

Nazwa geografia wywodzi się od dwóch słów greckich *geo* - Ziemia i *grapho* - opisuję. W przeszłości nauka ta jako jedyna zajmowała się badaniem i opisywaniem powierzchni Ziemi. Za „ojca chrzestnego” tej dyscypliny uważa się Eratostenesa z Cyreny /grecki uczoney żyjący na przełomie wieków III i II p.n.e./, który jako pierwszy wprowadził do nauki termin *geografia*.

Współczesne **pojęcie geografii** obejmuje szeroki zakres problemów i nie jest to już tylko opis a próba wykrywania przyczyn i formułowanie praw. Najczęściej w literaturze przedmiotu pojęcie geografii utożsamiane jest z nauką o powłoce ziemskiej i jej przestrzennym zróżnicowaniu pod względem przyrodniczym i społeczno-gospodarczym oraz o związkach jakie zachodzą między jej elementami i zjawiskami występującymi w niej. Zajmuje się ona wykrywaniem przyczyn oraz formułowaniem uogólnień, praw w sferze zjawisk, które jej dotyczą.

Mając na uwadze różnorodność zakresu i metod badań współcześnie używa się określenia **nauki geograficzne**, utożsamiając je z tradycyjną nazwą *geografia*. Chociaż występujący brak wyraźnych granic między poszczególnymi dyscyplinami geograficznymi sprawia, że niektóre z nich zalicza się również do innych systemów. Wspólną cechą nauk geograficznych jest zainteresowanie przestrzenią na powierzchni Ziemi w różnych aspektach i relacjach występujących między nimi. Stąd też badanie związków między środowiskiem geograficznym a społeczeństwem. Dzięki temu wzrasta praktyczne znaczenie geografii, szczególnie w takich dziedzinach działania ludzkości, które wymagają całościowego spojrzenia na przyrodę i gospodarującego w niej człowieka.

Zewnętrzna powłoka Ziemi stanowi przestrzeń geograficzną, którą tworzą - przenikające się wzajemnie na powierzchni globu - litosfera, atmosfera, hydrosfera oraz biosfera wraz z produktami działalności człowieka /antroposfera/. Zasięg tej przestrzeni wyznacza się od dolnej granicy skorupy ziemskiej po górną granicę troposfery, praktycznie zaś jest to sfera oddziaływania człowieka. Nazywa się ją również powłoką krajobrazową lub w skrócie krajobrazem. Jeśli rozpatruje się tę powłokę z punktu widzenia potrzeb człowieka i z uwzględnieniem zachodzących pod jego wpływem przemian warunków naturalnych, określa się ją mianem **środowisko geograficzne**.

1.2. Dyscypliny geograficzne

Geografia rozwija się w otoczeniu innych dyscyplin naukowych. W szczególności znaczący wpływ na ten rozwój mają dyscypliny: przyrodnicze, techniczne i społeczne. Geografia często korzysta z badań materii nieożywionej i ożywionej środowiska przyrodniczego, stąd też pomocna jest jej wiedza z zakresu: geologii, klimatologii, hydrografii, gleboznawstwa czy ekologii. Również gdy geografia zajmuje się przekształcaniami środowiska przyrodniczego czy przestrzennym zagospodarowaniem, musi czerpać wiedzę np. z nauk rolniczych i technicznych. W

Rysunek 1. Schemat podziału nauk geograficznych i ich stosunek do innych nauk



W procesie rozwoju geografii, jak również w wyniku specjalizacji badawczej, dydaktycznej i organizacyjnej, specjaliści wyodrębnili w jej ramach **kilka dyscyplin szczegółowych**. Jest to podział, który wyróżnia różne podmioty badań jak również i metody analizy. W ramach nauk geograficznych są wyróżniane w zasadzie następujące dyscypliny szczegółowe:

- geografia fizyczna,
- geografia gospodarcza /ekonomiczna, społeczno-ekonomiczna, człowieka/,
- geografia regionalna,
- geografia historyczna,
- geografia matematyczna /astronomiczna/,
- geografia stosowana /np. geografia wojskowa/.

Przedmiotem badań geografii gospodarczej są przestrzenne struktury i procesy o treści społeczno-ekonomicznej oraz relacje zachodzące między środowiskiem przyrodniczym a społeczeństwem. Stąd też twierdzi się, że przedmiot badań tej dyscypliny jest usytuowany **na styku nauk przyrodniczych i ekonomicznych**. Wzrastająca stopniowo przewaga elementów ekonomicznych sprawia, że geografia gospodarcza staje się coraz bardziej nauką społeczną.

Początki geografii gospodarczej sięgają XVII wieku, kiedy opisywano państwo za pomocą danych statystycznych. Rosnąca gospodarka budżetowa w tych czasach, nie mogła więcej zadowolić się danymi, uzyskanymi według danych metod gospodarki feudalnej i musiała sięgnąć po materiały, obejmujące całe państwo, którego administrowanie stawało się coraz trudniejsze. Materiały takie zbierali statystycy i odpowiednio do potrzeb państwowego aparatu urzędniczego opracowali, aby ten był dobrze poinformowany o sytuacji gospodarczej państwa. Prace te zapoczątkowali najpierw w Anglii William Petty /1623-1686/ i Temple, a następnie w Niemczech Achenwall. Ten ostatni zaleca stosowanie metody porównawczej, gdyż tylko przez porównywanie warunków, życia gospodarczego różnych państw można rozumieć ich wzajemną zależność. W późniejszym okresie nastąpił postęp bowiem zajęto się geografią handlu. Miała ona jednak więcej wspólnych cech z dzisiejszym towaroznawstwem. Stąd bardziej interesowało to kupców niż aparat urzędniczy. Dalszy rozwój geografii gospodarczej znalazł nieoczekiwany sukces ze strony ekonomiki szczegółowej, a mianowicie w badaniach rolniczych i przemysłowych. Wątek ten był nad wyraz użyteczny, bowiem zajmował się wpływem rynku zbytu na geograficzny podział pracy i na geograficzną lokalizację wytwórczości.

Geografia gospodarcza została wyodrębniona w naukach geograficznych w końcu ubiegłego wieku. W sposób znaczący przyczynił się do tego niemiecki geograf Karol Ritter /1779-1859/ uznawany jako twórca nowożytnej geografii i ojciec chrzestny geografii gospodarczej. Patrzył on bowiem na Ziemię jako na teren działalności człowieka i szukał wyjaśniania dziejów ludzkości w faktach i procesach przyrody. Jednak usamodzielnienie się i wyodrębnienie się nastąpiło dopiero pod koniec XIX wieku, a to za sprawą Götza w 1882 r. W Polsce pojęcie to wprowadza profesor geografii Antoni Sujkowski /1867-1941/ pod koniec XIX wieku. Najstarszą zaś pracą z zakresu geografii transportu w Polsce uznaje się opracowanie W. Surowieckiego z 1811 r. Na uznanie zasługuje także szerokie potraktowanie zagadnień transportu i handlu w podręcznikach W. Pola i F. Czernego wydanych w drugiej połowie XIX wieku.

Geografia gospodarcza bada przestrzeń ekonomiczno-społeczną, interesując się możliwością i sposobami gospodarczego wykorzystania środowiska geograficznego, jego rolą w życiu i gospodarce człowieka, rozmieszczeniem ludności, produkcji, osadnictwa i infrastruktury, rozwojem regionów gospodarczych oraz procesami zachodzącymi w strukturach przestrzennych. Podstawową problematykę geografii gospodarczej określa się za pomocą trzech pytań:

- jak systemy społeczno-gospodarcze zachowują się w środowisku przyrodniczym?

- jak systemy te organizują się w przestrzeni geograficznej?

- jak systemy te rozwijają się w czasoprzestrzeni?

Naczelnym zadaniem geografii gospodarczej we współczesnym świecie jest poznanie przestrzennej organizacji i funkcjonowania systemu „środowisko - społeczeństwo”. Współcześnie coraz częściej stawiany jest problem ograniczoności przestrzeni oraz ograniczoności odporności środowiska przyrodniczego jako podstawowy we wszystkich naukach przestrzennych.

Ze względu na szeroki zakres przedmiotu badań geografii gospodarczej udało się wydzielić kilka gałęzi szczegółowych, specjalności:

- geografia zasobów naturalnych
- geografia ludności,
- geografia osadnictwa,
- geografia rolnictwa,
- geografia przemysłu,
- geografia komunikacji,
- geografia handlu i usług,
- geografia turystyki,
- geografia ekonomiczna regionalna.

Przykładowo geografia zasobów naturalnych zajmuje się szczególnie bogatym kompleksem rzeczywistości na Ziemi. Wychodząc z ekonomicznej koncepcji zasobów przyrodniczych i badając ich rozmieszczenie w skali globalnej lub w skali regionalnej, omawiana specjalność musi uwzględniać wszystkie te cechy naturalne, techniczne, ekonomiczne i społeczne, które decydują o przydatności materii i energii do celów gospodarczych. Natomiast geografia przemysłu bada prawidłowości, warunki i odrębności rozwoju i rozmieszczenia przemysłu w różnych krajach i regionach. Inną gałąź tej wiedzy geografia transportu - bada geograficzne problemy transportu i prawidłowości jego przestrzennego rozwoju i rozmieszczenia. Specjalizacja ta jest niezbędnym warunkiem postępu w każdej dziedzinie wiedzy, w tym także i w geografii gospodarczej. Niemniej jednak w badaniach tych należy podchodzić w wyważonych proporcjach między podejściem kompleksowym jak również i specjalistycznym.

W sferze zainteresowania geografii gospodarczej znajdują się najczęściej następujące relacje:

- relacje współwystępowania, np. względna lokalizacja, zbieżność układów regionalnych;
- relacje równokształtności, np. pól uprawnych, sieci osadniczej, sieci transportu;
- relacje stopniowania, np. stopnie intensywności użytkowania ziemi, uprzemysłowienia regionów, skupienia i rozproszenia miast, zabudowy;
- relacje następstwa w czasie, np. stadia rozwoju miast lub regionów;

- relacje przejściowości, np. stosunek między elementami typowymi i nietypowymi w peryferyjnych częściach regionu;
- relacje przetrwałości, np. stosunek między elementami starymi i nowymi w zagospodarowaniu regionów;
- relacje między funkcją i formą, np. stosunek między funkcjami usługowymi a formą przestrzenną sieci transportowej lub sieci handlowej;
- korelacje, np. wzajemna zależność między uprawą i hodowlą zwierząt gospodarskich;
- relacje części i całości, np. struktura, hierarchia.

Wymienione relacje służą do opisywania określonych stanów lub procesów, którym podlegają różne elementy i zbiory społeczno-ekonomiczne w przestrzeni geograficznej. Opisy takie powinny nie tylko wskazywać zachowanie relacji danego rodzaju, lecz także wyróżniać jej typy ze względu na charakter członów relacji, sposób ich powiązania, stopień złożoności i stopień integracji oraz oznaczać jej zmienność przestrzenną, zwracając uwagę zarówno na powtarzalność w zmienności, jak i na kierunki występowania odchyień od zauważonej powtarzalności. Relacje każdego rodzaju mogą ponadto wykazywać różne stopnie ogólności. Mogą więc dotyczyć dwóch obiektów indywidualnych albo obszarów ze zbiorami obiektów, które wymagają pewnej generalizacji. Dalsza generalizacja może doprowadzić, przez szereg sześciu pośrednich, do relacji o postaci sformalizowanej.

Najsilniej geografia gospodarcza **powiązana jest**, ze względu na pokrewieństwo przedmiotu badań z: ekonomiką ochrony środowiska, gospodarką przestrzenną, planowaniem przestrzennym, demografią regionalną oraz socjologią miast i wsi. Nauki te jednak stawiają inne pytania stosownie do swoich kompetencji. Niemniej jednak niektóre tematy wydają się być wspólne, różnica jedynie może tkwić w sposobie rozpatrywania problemu.

Celem głównym **metod naukowych** stosowanych w geografii gospodarczej jest w pierwszym rzędzie opis i wyjaśnienie zjawiska. Zakres metod poszerza się w sposób znaczny z chwilą przejścia od badań podstawowych do badań praktycznych /metody przewidywania i optymalizacji/. Do głównych metod tej nauki zalicza się takie operacje jak: gromadzenie informacji, klasyfikacja, formułowanie i sprawdzanie hipotez, formułowanie twierdzeń i budowanie teorii, budowanie modeli wyrażających teorie, jak również analiza systemowa. Tradycyjnie już geografia gospodarcza posługuje się kartografią. Taki proces badawczy polega na uzyskiwaniu wyników z analizy mapy lub w procesie rozwijania treści mapy. Również nauka ta posługuje się metodami studialnymi, czyli analizy terenu lub eksperymentu.

Dorobek teoretyczny geografii gospodarczej sprowadza się do:

- ujmowanej systemowo teorii przestrzeni geograficznej z uwzględnieniem jej podziału na podsystemy przestrzeni fizyczno-geograficznej oraz przestrzeni społeczno-ekonomicznej;
- teorii potencjału i pojemności środowiska geograficznego;
- teorii lokalizacji różnorodnych form działalności społeczno-ekonomicznej człowieka;
- twierdzeń /teoria sieci i systemu osadniczego, teoria bazy ekonomicznej miast, reguła kolejności i wielkości, teorie regionu ekonomicznego/;
- teorii dynamiki struktur przestrzennych /teorie procesów przestrzennych/.

1.3. Kierunki badawcze i funkcje geografii gospodarczej

Geografia jest nauką o długich tradycjach. W procesie jej rozwoju ukształtowały się różne kierunki i prądy naukowe. Część z nich miała znaczenie przemijające, inne wniosły trwałe elementy do współczesnego stanu wiedzy geograficznej. Współcześnie w literaturze przedmiotu określa się, że przede wszystkim mają znaczenie trzy następujące kierunki: **regionalny, ekologiczny i przestrzenny**. Mówi się, że są to główne kierunki badawcze geografii gospodarczej.

Pierwszy z nich skupia się na badaniu i opisie zmiennego charakteru powierzchni Ziemi. Zmienność ta podlega próbie uogólnienia w celu wydzielenia regionów, czyli jednostek obszarowych jednorodnych pod względem cech uznanych za ważne oraz kryterium spójności obszaru. Chodzi więc o wewnętrzną zwartość oraz o granice względnie strefy graniczne oddzielające regiony od siebie. Kierunek regionalny przyniósł i nadal dostarcza, wiele informacji o środowisku przyrodniczym, ludności, gospodarce prowadzonej na różnych kontynentach, państwach czy częściach danego kraju a nawet miast i wsi. Warto zaznaczyć, że w badaniach w ramach tego nurtu geografii gospodarczej, coraz częściej dokonywana jest synteza i diagnoza niż sam opis zjawiska.

Drugi kierunek dotyczy jednego z najważniejszych problemów współczesności tj. badania wzajemnego oddziaływania środowiska przyrodniczego i społeczeństwa. Stąd też analizy i studia nad właściwymi sposobami korzystania ze środowiska tak aby mogło ono zaspokoić coraz większe potrzeby rosnącej populacji ludności. Nurt ten ma szczególne znaczenie dla rozwoju planowania przestrzennego i urbanistyki, przy analizach związanych z równowagą między elementami środowiska przyrodniczego a działalnością człowieka.

Trzeci nurt geografii gospodarczej jest najmłodszym, bowiem rozwijany jest zaledwie od kilku dziesięcioleci. Kierunek ten zmierza do poznania przestrzennych aspektów zjawisk przyrodniczych i społeczno-gospodarczych, a jego głównymi problemami badawczymi są przestrzenne struktury i procesy wraz z zachodzącymi między nimi relacjami współzależności. Wśród różnorodnych struktur i procesów przedmiotem zainteresowania są przede wszystkim te które organizują i tworzą systemy geograficzne i społeczno-ekonomiczne.

Obserwując rozwój tych trzech kierunków należy stwierdzić, że wzajemnie się one przenikają i uzupełniają doskonaląc swoje metody badawcze. Jednak najszybszy i najbardziej dynamiczny rozwój nauk geograficznych dotyczy kierunku przestrzennego. Wyraża się to w stosowaniu metod matematycznych oraz rozwijaniu koncepcji teoretycznych /modeli/. Dzięki temu geografia przekształca się z nauki idiograficznej /opis i wyjaśnianie faktów jednostkowych/ w naukę o znaczących elementach nomologicznych /wykrywających prawidłowości i formułowanie praw naukowych/.

Kierunki badawcze dyscypliny naukowej można rozpatrywać nie tylko pod kątem przedmiotu badań. Jeśli za kryterium wydzielenia kierunków zostanie przyjęty stosunek do teorii, to wówczas we współczesnej geografii gospodarczej można wyróżnić następujące trzy kierunki badawcze: **idiograficzny, wyjaśniający oraz systematyzujący**.

Kierunek idiograficzny, zwany również sprawozdawczym, polega na bezpośredniej bądź pośredniej obserwacji i na opisie jednostkowych faktów lub ich zbiorów. Badania tego typu opierają się na założeniu, że wszystkie obserwowane fakty są niepowtarzalne, idealnie pasują zatem do podejścia uszczegóławiającego i pełnią

funkcję wyłącznie informacyjną lub wprowadzającą do dalszych etapów badań. Najważniejszą zaletą kierunku sprawozdawczego jest szczegółowa, często drobiazgowa analiza faktów. Z cech ujemnych należy wymienić trudności wyeliminowania elementów subiektywnych i brak możliwości wprowadzenia uogólnień.

Potrzeba wyjaśniania wynika z reakcji na pewne doświadczenia, które przybierają formę zdziwienia. Zdziwienie to powstaje na ogół w wyniku konfliktu między naszymi oczekiwaniami w danej sytuacji, a naszym aktualnym doświadczeniem. Wyjaśnienie w sensie logicznym nazywamy procedurę polegającą na wskazaniu w całokształcie przyjętych zdań naukowych - czyli praw naukowych i zdań jednostkowych. W geografii gospodarczej podaje się kilka modelowych form, które można stosować a analizie poszukiwania prawidłowości. Są to: opis poznawczy, analiza morfometryczna, analiza przyczynowo-skutkowa, wyjaśnianie genetyczne oraz wyjaśnianie funkcjonalne. Powyższe formy nie wykluczają się wzajemnie, a w wielu przypadkach częściowo się pokrywają.

Znaczenie systematyzacji polega na porządkowaniu i wykorzystaniu dotychczasowego dorobku dyscypliny, na odsłonięciu braków w uprzednio zgromadzonej wiedzy empirycznej i teoretycznej, na zapobieganiu powtarzania badań, a także właściwym ich planowaniu. Systematyzacja - czyli wprowadzanie porządku do istniejących twierdzeń - jest oprócz procedury uogólniającej, podstawową drogą do budowy teorii. Właśnie ze względu na brak teorii o wyższym stopniu ogólności i związane z tym trudności wyjaśniania i przewidywania, w obecnym stadium rozwoju geografii gospodarczej, posługujemy się pewnym substytutem - jest nim podejście modelowe. Budowę modeli można uważać za formalne przedstawienie teorii albo formalne tłumaczenie teorii.

Geografia gospodarcza pełni wielorakie funkcje. Są to **funkcje poznawcze i praktyczne**. Dokonując badań empirycznych, formułując hipotezy i budując modele teoretyczne geografia gospodarcza przyczynia się do lepszego poznania przestrzeni społeczno-ekonomicznej, a tym samym do poszerzania wiedzy. W efekcie służy to celom praktycznym, czyli poszukiwań rozwiązań najbardziej ekonomicznie korzystnych. Najważniejszymi funkcjami praktycznymi geografii gospodarczej /geografii w ogóle/ są: funkcja informacyjno-diagnostyczna, funkcja optymalizacyjna, funkcja planistyczno-decyzyjna, funkcja kulturotwórcza i wychowawcza. Celem pierwszej z nich jest informowanie społeczeństwa o wyglądzie i charakterze Ziemi. Z tych informacji korzysta przede wszystkim gospodarka przy precyzowaniu optymalnych decyzji dla człowieka. Stąd też konieczność planowania i podejmowania decyzji /przez odpowiednie organa i instytucje administracyjno-gospodarcze i polityczne/. Wreszcie, nauczanie geografii gospodarczej jest istotnym czynnikiem kształtowania kultury społeczeństwa. Umożliwia zrozumienie zarówno dziejów ludzkości, jak i współczesnych zjawisk społeczno-gospodarczych. Uczy poszanowania praw przyrody. Geografia przybliży kraje, społeczeństwa i kulturę.

Geografia gospodarcza od początku swego istnienia miała na względzie cele praktyczne. Obecnie jej związki z praktyką społeczno-gospodarczą ulegają rozszerzeniu i pogłębieniu. Należy ona do nauk, które tworzą teoretyczne i metodologiczne podstawy przestrzennego zagospodarowania regionów czy krajów. Rozwijając to zadanie, można stwierdzić, że geografia gospodarcza służy planowaniu przestrzennemu, kierowaniu życiem społeczno-gospodarczym w przestrzeni oraz

przestrzennemu przekształcaniu tej rzeczywistości. Szczególnie dużą przydatność geografia gospodarcza ma w dziedzinie podejmowania decyzji o rozmieszczeniu ludzi i ich siedzib, o lokalizacji produkcji mającej naturę punktową /przemysł, energetyka, budownictwo/ oraz o rejonizacji produkcji angażującej duże powierzchnie /rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo/. Podobnie można wykorzystać wnioski płynące z poznania geograficzno-ekonomicznego w dziedzinie planowania przestrzennego usług materialnych /transport, handel/ i niematerialnych /oświata, nauka, kultura, opieka zdrowotna, wypoczynek, turystyka/. Stąd też wynika zainteresowanie w geografii gospodarczej wartościami.

Geografia gospodarcza buduje swój **system wartości**, który wychodzi od tego co jest cenne i godne pożądania - czyli system wartości kulturowych i społeczno-gospodarczych człowieka. Stąd też geografia gospodarcza zastanawia się, w jakich warunkach środowiskowych i przestrzennych wartość ta może być realizowana. Wydaje się, że warunkami tymi są m.in.: zdrowe środowisko przyrodnicze, podnoszenie poziomu życia człowieka, oraz taka przestrzenna organizacja, która zapewnia ludziom dostępność do szans życiowych i możliwości wyboru tych szans. Spełnieniu tych warunków zarówno osoby, jak i instytucje przypisują ważną rolę, dążenie w tym kierunku odczuwają jako przymus i odpowiednio do tego określają swoje zachowanie. Tak więc idee te można uznać za wartości geografii gospodarczej. Podobnie także jak ekonomiczność działań w środowisku przyrodniczym i przestrzennej organizacji gospodarki i społeczeństwa. Innymi wartościami kulturowymi i społeczno-gospodarczymi, które geografia gospodarcza uważa za istotne to: przywiązanie do ziemi ojczystej, poczucie więzi społecznej, estetyka krajobrazu.

Zaprezentowany system wartości ma pewne implikacje przestrzenne. Należy je ujawnić i określić ich znaczenie. Cele przestrzenne są immanentną częścią celów społeczno-gospodarczych. Stąd: przybliżanie jakości życia w regionach, przestrzenna organizacja - polepszająca przestrzenną dostępność, ekonomiczna efektywność przestrzennych struktur. Wiąże się z tym zagadnienie poszukiwania rozwiązań optymalizacyjnych dla wielorakich słusznych celów, czy też koordynowanie preferencji i sprzeczności interesów lokalnych, branżowych, czy na szczeblu kraju. Jest to pole działania na którym geografia próbuje wspierać ekonomię, planowanie przestrzenne czy ochronę środowiska.

Pytania kontrolne:

1. Co jest przedmiotem badań geografii gospodarczej?
2. Jakie szczegółowe dyscypliny wchodzi w skład geografii gospodarczej?
3. Omów trzy główne kierunki badawcze jakimi zajmuje się geografia gospodarcza.

Literatura zalecana:

1. S.Berezowski, Metody badań w geografii ekonomicznej, WSiP, Warszawa 1986.
2. Z.Dobosiewicz, T.Olszewski, Geografia ekonomiczna świata, PWE, Warszawa 1994, wprowadzenie.
3. R.Domański, Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej, PWE, Warszawa 1987, rozdz. 1.
4. Podstawy geografii ekonomicznej, praca zbiorowa pod red. J.Wrony i J.Rek, PWE, Warszawa 1997, rozdz. 1.

2. Struktura przestrzenna gospodarki

Celem rozdziału jest zdefiniowanie podstawowej kategorii geografii gospodarczej jaką jest przestrzeń. Z zagadnieniem tym wiąże się kształtowanie ładu przestrzennego w gospodarce oraz barier ograniczających rozwój gospodarczy na skutek niewłaściwego nasycenia przestrzeni różnorodnymi formami życia społecznego i gospodarczego. Istotne jest również, z punktu widzenia metodologii badań, naświetlenie podziału przestrzeni w zależności od potrzeb planistycznych lub poznawczych. Rozdział kończy krótka teoretyczna analiza wartości przestrzeni z jego korzyściami i niepomyślnymi następstwami, jak również teorii mechanizmów procesów przestrzennych.

2.1. Pojęcie przestrzeni

Geografię gospodarczą interesuje rzeczywista przestrzeń trójwymiarowa, w której mieszczą się różne formy działalności społecznej i ekonomicznej człowieka oraz ich uwarunkowania. W badaniach geograficzno-ekonomicznych rozróżnia się trzy rodzaje klas przestrzeni: przestrzeń geodezyjna, przestrzeń geograficzna i przestrzeń ekonomiczna /społeczno-ekonomiczna/.

Przestrzeń geodezyjna wynika z pomiarów wielkości i kształtu kuli ziemskiej. Nie uwzględnia jednak silnych zróżnicowań jakościowych powierzchni Ziemi. Klasa ta pozwala na konstruowanie wszelkich teorii i modeli struktur przestrzennych. Istnieje jednak rzeczywista jakościowo zróżnicowana pod względem fizycznym, biologicznym czy geochemicznym powierzchnia Ziemi. Ta niejednorodna rzeczywista powierzchnia Ziemi nosi nazwę **przestrzeni geograficznej**. Głównym jej atrybutem jest ograniczoność czy też skończoność. Wynika to z określonego położenia geograficznego, cech fizycznych oraz przyrodniczych występujących na Ziemi. Cechy te tworzą komponenty wzajemnych powiązań określających warunki, w których żyje człowiek. Bywa i tak, że cechy te wpływają w taki sposób, że przestrzeń geograficzna jest niedogodna do zamieszkiwania przez człowieka /Arktyka, pustynia Sahara, obszar Amazonii/. Niemniej jednak tereny te rzutują na warunki przyrodnicze i pośrednio wpływają na działalność ekonomiczną i społeczną człowieka. Tę część przestrzeni geograficznej na której człowiek żyje i prowadzi stale lub okresowo swą działalność określana jest mianem **przestrzeni ekonomicznej**. W obrębie przestrzeni ekonomicznej rozmieszczone są wszystkie osiedla ludzkie oraz wszelka działalność produkcyjna i nieprodukcyjna człowieka. Aktywność człowieka może mieć różne formy przestrzenne, a więc może to być działalność punktowa /np. zakłady przemysłowe/, liniowa /np. szlaki transportu/ lub powierzchniowa /np. uprawy rolne/.

Rozmieszczenie działalności człowieka w przestrzeni tworzy różne historycznie ukształtowane układy o określonej strukturze przestrzennej. Z badań modelowych w zakresie kształtowania i rozwoju przestrzeni ekonomicznej wynika, że najważniejsze dla przestrzennego zagospodarowania mają w kolejności powiązań takie sfery jak: rozmieszczenie majątku trwałego, środowisko geograficzne i rozmieszczenie ludności. Sfery te wzajemnie się przenikają tworząc skomplikowane układy lokalizacji i powiązań działalności ludzkiej. Struktura ta bardzo często przybiera kształt pasmowo-węzłowy, przy czym węzły stanowią większe skupiska ludności i działalności produkcyjnej oraz usługowej, a pasma wiązki dróg i linii komunikacyjnych /infrastruktury technicznej/. Obserwuje się stały wzrost koncentracji działalności ekonomicznej i społecznej

człowieka na obszarach już intensywnie zagospodarowanych, jak również całej przestrzeni ekonomicznej

Analizując rozwój przestrzeni geograficznej w świecie można zauważyć dwubiegunową ocenę jakościową tych procesów. Mowa tu o podziale świata na - **kraje silnie rozwinięte** i **kraje słabo rozwinięte**. W krajach słabo rozwiniętych mamy do czynienia z przestrzenią, która została ukształtowana w wyniku procesów dokonujących się w krajach lub regionach wysoko uprzemysłowionych. Służy ona bowiem na ogół interesom tych regionów i niewiele ma wspólnego z potrzebami miejscowymi. Konsekwencją tego jest fakt, że w krajach tych życie koncentruje się z reguły w rejonach najłatwiej dostępnych, co sprawia, że przestrzeń ta jest jednocześnie peryferyjna zarówno w stosunku do własnego kraju, jak i ośrodka dominacji. W krajach dobrze rozwiniętych gospodarczo, zwłaszcza o starej cywilizacji, przestrzeń ekonomiczna jest na ogół zamknięta co oznacza, że większość elementarnych jednostek przestrzeni geograficznej została już zagospodarowana. Jest to wynikiem procesów społeczno-ekonomicznych tam zachodzących i służących zaspokajaniu potrzeb oraz dostosowaniu do ogólnego poziomu rozwoju tych krajów. Nowe przekształcenie przestrzeni w tych krajach wymaga zmian w istniejącym i zaadaptowania go do nowych celów. Niekiedy jest to z różnych powodów niemożliwe. Stąd niektóre dobrze dotychczas rozwinięte tereny podupadają, podczas gdy inne zyskują na znaczeniu.

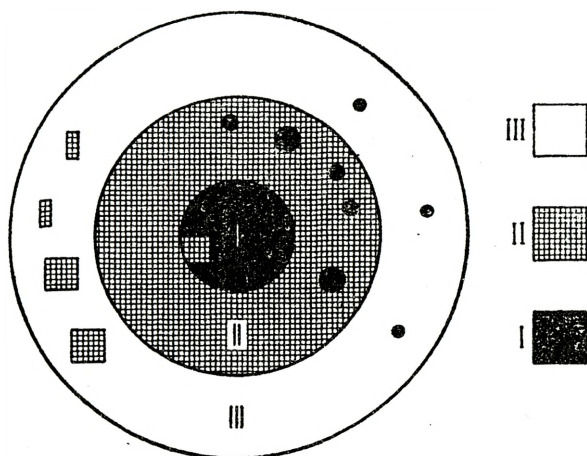
Rozpatrując przestrzeń geograficzną i ekonomiczną jednego kraju wyróżnić można **trzy środowiska** /przyrodnicze, geograficzne i sztuczne/, stanowiące bazę, na której rozwija się produkcja oraz życie społeczne. Małą część ogólnej powierzchni /zaledwie kilka procent/ zajmuje środowisko sztuczne, największe zaś - środowisko geograficzne /kilkadziesiąt procent/. Natomiast środowisko przyrodnicze zajmuje również znaczne obszary. Są to zazwyczaj szczątki dawnej, pierwotnej roślinności zachowane w parkach narodowych, rezerwatach przyrody, powierzchniach czystych wód otwartych lub naturalne nieużytki /obszary zbyt suche lub zbyt wilgotne/. Rysunek 2 przedstawia trzy wymienione typy środowiska człowieka. Prezentacja sfer nie odnosi się do żadnego konkretnego kraju, a jest przykładowym modelem, obrazującym zróżnicowanie środowiska, w którym człowiek mieszka, pracuje i odpoczywa.

2.2. Ład przestrzenny i jego kształtowanie

Prawidłowo funkcjonująca gospodarka musi mieć odpowiednią dla osiągniętego poziomu rozwoju i realizujących celów, organizację przestrzenną. Organizacja ta dotyczy rozmieszczenia elementów gospodarczych, technicznych i społecznych w przestrzeni, ich wzajemnych powiązań i zależności oraz relacji ze środowiskiem przyrodniczym. Oznacza to konieczność zachowania **ładu przestrzennego** rozumianego jako kształtowanie struktur przestrzennych gospodarki pozwalające na:

- zrealizowanie celów gospodarowania, przy danych środkach,
 - zapewnienie wzrostu gospodarczego danej struktury i całego przestrzennego systemu społeczno-ekonomicznego, w którym ta struktura tkwi;
 - wyeliminowanie konfliktów przestrzennych, społecznych i ekologicznych.
- Tym samym chodzi tu o to, aby struktury przestrzenne gospodarki na każdym szczeblu systemu społeczno-ekonomicznego zachowywały:
- logikę przestrzenną, czyli funkcjonalność w rozmieszczeniu elementów

Rysunek 2. Trzy strefy środowiska człowieka



Legenda: I — aglomeracje i centra miejsko-przemysłowe; gęstość zaludnienia ponad 600 osób na 1 km²; sztuczne środowisko; troska o warunki życia i ochrona zdrowia człowieka. II — strefa intensywnej działalności produkcyjnej i pozaprodukcyjnej; gęstość zaludnienia ponad 100 osób na 1 km²; przekształcone środowisko geograficzne; ochrona zasobów surowcowych; racjonalne metody eksploatacji zasobów. III — strefa przyrodnicza; potencjalne zasoby i walory środowiska przyrodniczego; gęstość zaludnienia poniżej 1 osoby na 1 km²; sporadyczna i ekstensywna działalność produkcyjna; obszary rekreacji i turystyki; ochrona przyrody.

gospodarczych i społecznych w przestrzeni,

- przestrzenną czytelność, czyli jasność układu,
- walory środowiska przyrodniczego, jego zdolności do utrzymywania równowagi wewnętrznej, zdolności do regenerowania się,
- optymalizację ruchów osób, towarów, środków pieniężnych i informacji w przestrzeni,
- piękno otoczenia wynikające z istnienia i zachowania pozytywnych, oddziałujących na człowieka form przestrzennych oraz proporcji między nimi,
- racjonalny współczynnik ekologiczny, czyli dostosowanie struktur przestrzennych gospodarki do struktur zachowań przestrzennych człowieka jako jednostki i grup społecznych,
- optymalną, sprzyjającą rozwojowi, relację między centrum a obszarami peryferyjnymi.

Zachowanie ładu przestrzennego jest istotne z punktu widzenia ogólnogospodarczego, jak i dla poszczególnych podmiotów gospodarczych.

Brak ładu przestrzennego prowadzi do pojawienia się konfliktów przestrzennych. Rodzą się one na tle rosnącej złożoności struktur przestrzennych gospodarki i społeczeństwa, a przede wszystkim ograniczoności zasobów środowiska geograficznego, a zwłaszcza samej przestrzeni geograficznej. Przejawem tych kolizji może być:

- konkurencja o miejsca lokalizacji,

- nadmierne i beładne zagospodarowanie przestrzeni,
- nieefektywne jej wykorzystywanie,
- blokowanie realizacji różnych zadań ekonomicznych i społecznych właściwych poszczególnym obiektom zlokalizowanym w konkretnych miejscach,
- dewastowanie przestrzeni i zasobów środowiska geograficznego.

Kolizje te mogą wynikać z nieodpowiedzialnego kształtowania przestrzeni, czy też nawarstwienia się sprzeczności między racjami makroekonomicznymi, regionalnymi i lokalnymi. Przyczyną mogą być także elementy wdrażania postępu technicznego i organizacyjnego oraz kolizje natury ekonomicznej, społecznej i ekologicznej. Zagadnienia kolizji nasilają się wraz ze wzrastającym poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego. Są one groźniejsze i trudniejsze do rozwiązania, gdy w rozwoju gospodarczym doszło do zakłócenia ładu przestrzennego. Bowiem po przekroczeniu pewnego poziomu nasycenia przestrzeni różnymi formami życia społecznego i gospodarczego, niedostrzegane lub bagatelizowane dotychczas kolizje urastają do rangi dylematów czy wręcz nabierają charakteru barier rozwojowych. Biorąc pod uwagę tempo zmian jakie występuje obecnie można oczekiwać, że będzie to dotyczyło coraz większych obszarów przestrzeni ekonomicznej. Problemy kolizji przestrzennej wydaje się, że stawać się będą jednym z podstawowych aspektów badań geografii gospodarczej.

2.3. Struktura i podział przestrzeni

Pod pojęciem **struktury przestrzennej** rozumie się w geografii gospodarczej realnie istniejące, rozmieszczone w pewien uporządkowany sposób, układy jednostek gospodarczych /produkcyjnych lub nieprodukcyjnych/ lub społecznych wraz z różnorodnymi wzajemnymi powiązaniami ekonomiczno-przestrzennymi zachodzącymi w zbiorze jednostek tworzących te układy.

Niejednorodność przestrzeni geograficznej oraz zróżnicowanie przestrzeni ekonomicznej sprawiają, że ze względów poznawczych, a zwłaszcza praktycznych /planowania przestrzennego/, konieczny jest **podział przestrzeni** na części o jednakowej strukturze komponentów /fizycznych, przyrodniczych, ekonomicznych lub społecznych/. Chodzi zatem o znalezienie i wyodrębnienie możliwie niewielkich obszarów /jednostek przestrzennych/ wyraźnie jednorodnych i wyraźnie odróżniających się od obszarów sąsiednich.

Jeśli przestrzeń jest zbiorem punktów /miejsc/ o pewnych cechach, to jej części są podzbiorami miejsc o tym samym sposobie, określonego fizycznie, przyrodniczo, kulturowo i instytucjonalnie, zachowania się człowieka. Chodzi tu o takie zachowania jak: wybór miejsca zamieszkania, lokalizacja działalności produkcyjnej czy też usługowej, sposób wytwarzania i sposób konsumpcji.

Wyjątkowo zdarza się, że wyodrębnione jednostki przestrzenne charakteryzują się jednorodną strukturą komponentów i procesów tam zachodzących. Są to zespoły jednostek bardzo podobnych, takich które w obrębie danego zespołu różnią się niewiele między sobą. Występowanie i identyfikacja takich zespołów pozwala na dokonanie typologii i przeprowadzenie próby regionalizacji.

Stosując metodę regionalizacji gospodarczej przestrzeń ekonomiczną można podzielić na: regiony /typu lokalnego, mikroregiony, submezo-regiony, mezo-regiony, makroregiony/. Z zasady ten ostatni dotyczy pojedynczego państwa, w którego skład wchodzi kilka makroregionów, a najmniejszą jednostką elementarną na ogół jest

moduł wynikający z podziału administracyjnego państwa. W praktyce badań planistycznych wyodrębnia się także podział przestrzeni ekonomicznej ze względu na rejon występowania określonych form działalności gospodarczej człowieka /np. uprawa winorośli, hodowla owiec/, czy też systemy rodzajowe /np. przemysłu, handlu, turystyki/.

2.4. Wartości przestrzenne

Poszczególne tereny każdego kraju mają pewną, zróżnicowaną wartość dla ludzi, podmiotów gospodarczych, instytucji społecznych, organów regionalnych czy też rządu. **Przez wartość** rozumie się tu zasoby materialne, zasoby ludzkie, informacyjne i organizacyjne pożyteczne dla tych podmiotów społeczno-gospodarczych, które umożliwiają lub ułatwiają realizację ich podstawowych celów. Stąd wartość służącą do realizacji celów przestrzennych nazywamy wartością przestrzenną.

Do korzyści wynikających z konkretnego usadowienia w przestrzeni geograficznej podmiotów społeczno-gospodarczych zalicza się: dostępność zasobów naturalnych, dostępność do rynku pracy siły roboczej, dostępność do rynków zbytu, zmniejszenie nakładów inwestycyjnych na cele infrastruktury technicznej, ułatwienia w nawiązywaniu kontaktów gospodarczych i społecznych, wyższe dochody ludności, większe szanse życiowe dla ludności, przyjemniejsze środowisko. Natomiast do negatywnych następstw można zaszeregować np.: koszty transportu, straty czasu oraz wysiłek związany z przemieszczaniem dóbr, ludzi i informacji.

Wartości przestrzenne realizują się przez działalność inwestycyjną, produkcyjną, transportową, usługową oraz organizacyjną. Obszary, ku którym napływa więcej inwestycji i ludzi i w których następuje szybszy rozwój nazywa się niszami atrakcyjności.

Wartości przestrzenne charakteryzują się następującymi **cechami**:

1. Obejmują elementy przyrodnicze, techniczne społeczno-gospodarcze.
2. Te same tereny mogą mieć różną wartość dla różnej działalności społeczno-gospodarczej, ludzi, podmiotów gospodarczych, jeszcze inną dla organizacji społecznych, organów regionalnych czy też dla centrum.
3. Zmienia się wraz z rozwojem danego terenu, jej dostępnością i rolą w systemie przestrzennym.
4. Zmienia się pod wpływem postępu technicznego.
5. W miarę upływu czasu może być inna.
6. W dużym stopniu zależy od wielkości miejscowości, tzn. od zaludnienia, stanu infrastruktury, skali działalności. Atrakcyjność ta maleje, gdy miasta w swym rozwoju przekraczają pewne wielkości krytyczne.

Występują pewne trudności ze sposobem mierzenia wartości przestrzennej. Literatura przedmiotu podaje dwa sposoby możliwości szacowania tej wartości. Pierwszy to bezpośredni pomiar i sumowanie elementów składających się na wartość przestrzenną danego terenu. Drugi - wychodzi od zastosowania potencjału jako miernika wartości przestrzennej.

2.5. Kształtowanie procesów przestrzennych

Każda jednostka ekonomiczna i społeczna musi posiadać swoją lokalizację w przestrzeni ekonomicznej. Właściwa lokalizacja jest podstawowym warunkiem

skutecznego i sprawnego działania danej jednostki. Chodzi tu o poszukiwanie najdogodniejszej dla siebie lokalizacji z punktu widzenia realizacji celów, możliwości ekonomicznych oraz społecznych jak również posiadanego zasobu informacji. Przy czym przestrzeń ta jest silnie zróżnicowana. Wybierając miejsce lokalizacji jednostki te poszukują miejsca optymalnego. Wartości lokalizacyjne różnych miejsc są różne z punktu widzenia różnorodnych typów działalności człowieka. Niektóre miejsca nadają się tylko na lokalizację działalności rolniczej, inne zaś są przydatne w przemyśle. Różna jest także wartość lokalizacyjna poszczególnych miejsc z punktu widzenia jednostek ekonomicznych i społecznych różnego typu.

Bacznie obserwując procesy rozwoju społeczno-ekonomicznego w przestrzeni można stwierdzić, że jednostki ekonomiczne jak i społeczne lokalizują się względnie częściej dla niektórych miejsc. Miejsca te charakteryzują się szczególnie wysokimi wartościami lokalizacyjnymi. Określa się je mianem **niszy atrakcyjności**. Są to więc miejsca charakteryzujące się dużym zróżnicowaniem wartości lokalizacyjnej, czyli o dogodnej lokalizacji różnych form działalności jednostek ekonomicznych czy społecznych. Stąd też nisze te przyciągają relatywnie więcej jednostek i są miejscem lokalizacji większej liczby inwestycji różnego rodzaju. Procesy przestrzenne polegają przede wszystkim na wypełnianiu się nisz atrakcyjności, przy czym w pierwszym rzędzie wypełniają się nisze najbardziej atrakcyjne i położone najbliżej wyjściowego punktu lokalizacji danej jednostki w przestrzeni.

Występowanie nisz atrakcyjności tłumaczy przyczyny nierównomiernego poziomu rozwoju gospodarczego i społecznego poszczególnych regionów. Dzięki temu rozwijają się tereny atrakcyjne przyciągając nowe lokalizacje inwestycji, pogarszając jednocześnie sytuację terenów mniej atrakcyjnych. Stąd można wyprowadzić prawidłowość o istnieniu tendencji do **koncentracji** rozmieszczenia ludności jak również jego form działalności. Tendencja ta jest tym silniejsza, im bardziej działalność ludzi przesuwają się od rolnictwa do przemysłu i usług. Mówi się o zasadzie „zagęszczania się” przestrzeni ekonomicznej wokół aktywnych ośrodków gospodarczych, a tym samym „rozrzedzania się” wraz z oddalaniem się od nich.

Dlatego też wybór wariantu lokalizacji, najbardziej dogodnego dla danej jednostki, wywołuje zawsze pewne skutki, pozytywne lub negatywne dla innych jednostek. Lokalizacja danej jednostki zmienia bowiem układ uwarunkowań lokalizacyjnych rzutujących na zachowanie przestrzenne innych jednostek

Pytania kontrolne:

1. Wyjaśnij ideę pojęcia przestrzeni ekonomicznej?
2. Jakie są konsekwencje zachwiania ładu przestrzennego?
3. Jakie cechy charakteryzują wartość przestrzenną?

Literatura zalecana:

1. K.Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH, Warszawa 1994, rozdz.1 i 8.
2. R.Domański, Zasady geografii społeczno-ekonomicznej, PWN, Warszawa 1995, rozdz. 5.
3. Elementy teorii planowania przestrzennego, praca zbiorowa pod red. K.Secomskiego, KPZK PAN, PWN, Warszawa 1972, rozdz. 2.

3. Środowisko geograficzne w gospodarce człowieka

Celem rozdziału jest syntetyczne przedstawienie wpływu środowiska na działanie człowieka. W tym celu zostały ujęte takie zagadnienia jak interakcje występujące w zakresie oddziaływania „człowiek - środowisko”. Uwypuklono także rolę zasobów naturalnych na rozwój i wzrost gospodarczy oraz potrzebę kształtowania ochrony środowiska przez człowieka.

3.1. Przydatność środowiska w gospodarce człowieka

Naczelnym problemem naukowym geografii gospodarczej jest badanie przestrzennej organizacji i funkcjonowania systemu „człowiek - środowisko”. Wraz z rosnącym wykorzystywaniem przyrody w procesach gospodarowania i postępem w zakresie sposobu produkcji społecznej, maleje rola przyrodniczych elementów środowiska geograficznego, zaś rośnie rola czynników stworzonych przez człowieka, które wypierają elementy naturalne. Proces ten polega nie tylko na wprowadzaniu do środowiska zupełnie nowych /technicznych/ elementów, ale także na przekształcaniu naturalnych ekosystemów środowiska przyrodniczego.

Przez **środowisko geograficzne** rozumie się, że jest to układ, zarówno przyrodniczych jak i społecznych oraz technicznych, warunków życia i pracy człowieka, powstałych i rozwijających się w geosferze. Środowisko geograficzne jest nie tylko przedmiotem działalności człowieka, który można dowolnie modyfikować i eksploatować, ale także źródłem interakcyjnych oddziaływań zwrotnych na społeczeństwo i jej gospodarkę. Wpływ środowiska geograficznego na działalność człowieka i vice versa jest uzależniony od rodzaju działalności człowieka i od jej formy. Należy dodać, że przyroda zmieniana jest nie tylko przez działalność człowieka przejawiającą się w nauce i technice, czyli w fizycznym przekształcaniu Ziemi w celach gospodarczych, lecz także przez szereg czynników trudniej dających się bezpośrednio obserwować i mierzyć, jak systemy polityczne, oświata, potrzeby społecznego zbliżenia i obcowania, sztuka. Te czynniki społeczno-kulturalne odgrywają i będą odgrywać coraz większą rolę w przyszłych tendencjach ewolucji człowieka i w jego wpływie na stosunki ekologiczne w skali globalnej.

Z punktu widzenia całokształtu gospodarki człowieka **podstawowe znaczenie mają zasoby środowiska przyrodniczego**. Chodzi tu o: dogodne warunki klimatyczne, ukształtowanie powierzchni terenu, stosunki wodne oraz dostępność surowców naturalnych. Elementy te przyspieszają procesy gospodarcze przez rozwój rolnictwa, urbanizację czy uprzemysłowienie. Wystarczy porównać mapę rozmieszczenia ludności na kuli ziemskiej z mapą klimatów, aby stwierdzić zbieżność pewnych zjawisk wyrażającą się w tym, że zagęszczeniem ludności odpowiadają obszary o warunkach klimatycznych korzystnych pod względem zdrowotnym i sprzyjających działalności gospodarczej. Natomiast niekorzystne warunki naturalne opóźniają procesy rozwoju gospodarczego, bądź je w ogóle unicestwiają. Widoczne to jest przede wszystkim na obszarach pustynnych, wysokogórskich, czy też na terenach wybitnie zimnych. Rola środowiska geograficznego nie jest jednak stała. Oceniając ją należy zawsze się odnieść do określonego okresu historycznego. Niemniej w miarę rozwoju cywilizacyjnego środowisko to poddawane jest stopniowemu przysposobieniu.

Środowisko geograficzne wywarło w okresie kształtowania się społeczeństw i wywiera nadal znaczący wpływ na działalność człowieka. Charakter tych działań jest

różnorodny i zależy od poziomu rozwoju cywilizacji. Ocena ta jest zawsze względna, gdyż odnosi się do określonych warunków panujących w danym czasie. Dlatego też rola środowiska w rozwoju społeczeństw jest odmiennie widziana i oceniana. Z jednej strony mówi się o przecenianiu znaczenia środowiska w rozwoju społeczeństw, z drugiej zaś z niedocenianiu tego czynnika.

Stąd też w literaturze przedmiotu można znaleźć dwie tego typu skrajne koncepcje. Pierwsza określana mianem **determinizmu geograficznego** powiada, że środowisko geograficzne determinuje rozwój społeczny i że jest to warunek ograniczający o charakterze obiektywnym. Za twórcę tego kierunku uznaje się francuskiego filozofa Ch.L.Montesquieu /1689-1755/. Drugi biegun reprezentuje teoria, zwana **indeterminizmem geograficznym**, sprowadzająca się do twierdzenia, iż środowisko geograficzne nie ma żadnego wpływu na rozwój elementów przestrzennego układu społeczno-ekonomicznego. Wpływ środowiska geograficznego nie odgrywa decydującej roli zarówno w lokalizacji, jak i w żadnym z zakresów produkcji. Współcześnie zaczyna być coraz bardziej akceptowany kierunek pośredni, zwany **posybilizmem geograficznym**. Wychodzi on od twierdzenia występowania równowagi czy też współzależności oddziaływania zarówno czynników naturalnych, jak i społecznych. Tym samym doceniana jest rola ludzkości w przeobrażeniu przyrody i kształtowaniu krajobrazu, jak również występuje ograniczenie lub nawet wykluczenie możliwości człowieka w pewne rodzaje działalności środowiska. Dominantę stanowi jednak nie środowisko a człowiek, który jest aktywnym czynnikiem gospodarczym. Przyroda nie determinuje działalności człowieka, prezentuje mu szereg możliwości, spośród których ten dokonuje wyboru. Kierunek ten trafnie podkreśla rolę społeczeństwa w przeobrażaniu przyrody i kształtowaniu krajobrazu.

Obecnie w okresie wzrastającego poziomu degradacji środowiska i wyczerpywania się zasobów przyrody narodziła się koncepcja **ekorozwoju**, zakładająca zrównoważony rozwój społeczeństwa przez uznanie nadrzędności wymogów ekologicznych nad gospodarczymi celami działalności człowieka, starając się utrzymać stan równowagi ekologicznej w środowisku. Człowiek chcąc działać i żyć musi ingerować w środowisko geograficzne. Powstaje tylko pytanie - jaka ma być skala i zakres tej ingerencji? Wydaje się, że granicą dopuszczalnej ingerencji człowieka w środowisko geograficzne jest możliwość pojawienia się negatywnych skutków mogących hamować dalszy rozwój społeczności ludzkich i grożących zniszczeniem tego środowiska. Chodzi zatem o to aby ingerencja ta była racjonalna i służyła całemu społeczeństwu zaspokajając jego potrzeby nie tylko dnia dzisiejszego, lecz również i przyszłych pokoleń. Wydaje się wielce zasadne, że żaden jednak postęp wiedzy, nauki i techniki nie jest w stanie uniezależnić społeczeństwa od otaczającego je świata przyrody.

Oddziaływanie człowieka na środowisko odbywa się na trzech poziomach: osobniczym, populacyjnym i społecznym. Ze względu na charakter działania możemy mieć do czynienia z bezpośrednim bądź pośrednim oddziaływaniem człowieka na środowisko.

Istnienie wyraźnej współzależności interakcyjnej między człowiekiem a środowiskiem sprawia, że **jednym z podstawowych problemów współczesności jest ochrona środowiska przed skutkami działalności człowieka, a z drugiej strony właściwe rozdysponowanie zasobów środowiska**, tak by zaspokajały one istniejące potrzeby społeczne w długim okresie i nadawały się do wykorzystania także w

przyszłości. Optymalizacja wykorzystania zasobów środowiska geograficznego /bogactw mineralnych, wody, powietrza, gleb, klimatu, przestrzeni, piękna krajobrazu/ wymaga prawidłowej, realnej, obiektywnej oceny przydatności poszczególnych miejsc - jednostek przestrzennych /ekosystemów/ - dla potrzeb człowieka.

3.2. Zasoby naturalne, a wzrost gospodarczy

Powierzchniowa obserwacja historycznego procesu rozwoju ekonomicznego prowadzi do wniosku, że wraz z postępem nauki i techniki uzależnienie człowieka od środowiska geograficznego maleje. Tymczasem okazuje się, że jest to pogląd mylny, bowiem wraz z postępującym wzrostem zakresu wykorzystywania środowiska geograficznego w procesach produkcji społecznej znaczenie czynników ekologicznych wzrasta. Ujawnia się to przede wszystkim w postaci szeregu **barier**, jakie środowisko geograficzne stwarza rozwojowi społeczno-ekonomicznemu. Do barier tych należą: problem wody, problemy surowcowe i energetyczne, brak ziemi i wyłaniający się powoli problem braku czystego powietrza. Zasoby przyrody, które niegdyś były uważane za tzw. dobra „wolne”, występujące powszechnie i dostępne bez żadnych ograniczeń, stają się dziś dobrami „rzadkimi” występującymi w niedoborze i coraz częściej muszą być uzdatniane.

Komponenty środowiska geograficznego, wykorzystywane przez człowieka bezpośrednio lub pośrednio w procesach produkcji i konsumpcji, noszą nazwę **zasobów tego środowiska**. Są one kategorią kulturową i historyczną, ponieważ fakt, iż dany element środowiska geograficznego jest uznawany za zasób mając jakąś wartość użytkową, jest zmienny w czasie i przestrzeni. Poszczególne komponenty środowiska geograficznego stają się zasobami w zależności od poziomu techniki, charakteru potrzeb, struktury popytu, warunków ekonomicznych, politycznych i społecznych.

Dla współczesnych społeczeństw zasadniczym problemem staje się stan ich bazy zasobowej i sposób jej wykorzystywania. Ze względu na obiektywny, niezależny od wpływu człowieka, proces formowania się, szczególną uwagę poświęca się zasobom naturalnym, a zwłaszcza bogactwom mineralnym. Zasoby te nie są jednorodne. Poza cechami chemicznymi i fizycznymi różnią się one jeszcze pod względem wyczerpywalności, zmienności i odnawialności, a także sposobu użytkowania.

Jakość, dostępność i koszt pozyskania zasobów stanowią istotny warunek determinujący możliwości, kierunki oraz efekty **wzrostu gospodarczego**. Przed gospodarującymi społeczeństwami staje bowiem dylemat: jak gospodarować tymi zasobami wobec ich szczupłości, wyczerpywalności i nieodnawialności. Znamienne i mające istotny wpływ na współczesne widzenie problematyki gospodarowania zasobami środowiska geograficznego były poglądy ekonomistów angielskich T. Malthusa /1766-1834/, D. Ricardo /1772-1823/ i J.S. Milla /1806-1873/.

Funkcją koncepcji Malthusa jest tzw. statyczna teoria zasobów, która wyraża tezę, że ilość zasobów jest dana, a kwestia ich zużycia, i pojawienia się w związku z tym nieprzekraczalnej bariery wzrostu, jest zależna wyłącznie od wielkości eksploatacji.

D.Ricardo twierdził, że zasoby naturalne są nieograniczone, natomiast ograniczona jest nasza wiedza na temat możliwości ich użytkowania. Stąd też nie istnieje absolutna granica zasobów w sensie ilościowym, natomiast jest w rozumieniu jakościowym.

J.S.Mill zwracał uwagę na ciągle jeszcze wielkie, nie wykorzystywane rezerwy zasobów i fakt, iż bariera zasobowa ma raczej charakter lokalny bądź regionalny, natomiast jest ona mało realna w skali globu ziemskiego i w odniesieniu do wszystkich zasobów jednocześnie.

Pochodną powyższych poglądów jest tzw. **dynamiczna teoria zasobów**. Wedle tej koncepcji istnieją możliwości odkrycia nowych złóż znanych zasobów i zwiększenia ekonomicznie opłacalnej eksploatacji złóż już rozpoznanych. Istnieje możliwość i potrzeba traktowania bazy zasobowej w kategoriach globalnych. Wzrost popytu na zasoby nie jest wcale rosnącą liniową funkcją przyrostu liczby ludności i wzrostu gospodarczego, ponieważ zmieniają się potrzeby i sposoby ich zaspokajania, co sprawia że **wzrost gospodarczy staje się zasobooszczędny**. Nie wolno jednak zapominać, że bariera zasobowa została jak na razie odsunięta w czasie, to nadal jest jednak realna, zwłaszcza w stosunku do rzadko występujących zasobów. Stąd potrzeba racjonalnego gospodarowania i zarządzania zasobami tym samym i środowiskiem.

W ostatnich kilkunastu latach zaobserwowano jednak lawinowe narastanie zagrożeń stanu środowiska i ogółu zasobów naturalnych, co spowodowało, że założenia, jakie legły u podstaw teorii konwencjonalnej, musiały zostać odrzucone. Jednocześnie dokonał się wielki postęp w naukach pokrewnych ekonomii, zwłaszcza w ekologii, co pozwoliło lepiej zrozumieć czynniki ograniczające procesy wzrostowe. Stworzyło to podstawę do formowania podstaw nowej teorii, która została nazwana **alternatywą**. Podejście alternatywne jest odpowiedzią na nową sytuację i nową klasę globalnych problemów środowiskowych, które swoim zasięgiem przekroczyły już nie tylko granice państwowe, ale także warstwę atmosfery globu ziemskiego. Są dwie grupy zjawisk, które określają sytuację współczesną. Po pierwsze, generowane przez system ekonomiczny wyczerpywanie się zasobów i gromadzenie się odpadów ma coraz bardziej charakter integralny i globalny. Po drugie, ze względu na interakcje pomiędzy gospodarką a środowiskiem i niezdolność środowiska do zachowania równowagi /w wyniku tego, że zasoby w coraz szybszym tempie przekształcają się w odpady/, występują absolutne ograniczenia ekologiczne, które limitują wzrost gospodarczy. W okresie długim te ograniczenia biologiczne mogą wystąpić dlatego, że pogłębiająca się degradacja środowiska nieuchronnie burzy naturalne ekosystemy i nieustannie nadwyreża podstawowe relacje ekologiczne, od których zależy działalność człowieka i jego dobrobyt.

Obecna sytuacja postawiła naukę przed nowym wyzwaniem. Degradacja środowiska i stanu zapasów naturalnych zaszła tak daleko, że równowagi pomiędzy gospodarką a środowiskiem nie można przywrócić środkami konwencjonalnymi, zalecanymi przez klasyków. Jak się okazało, sam rynek nie jest w stanie generować takich sił, które automatycznie przywracałyby utraconą równowagę. Przeciwnie, rynek z jego mechanizmem cen pogłębia i przyspiesza proces degradacji środowiska, gdyż na czoło wysuwa krótkoterminowy interes jednostki i ignoruje zewnętrzne, negatywne efekty działalności jednostki maksymalizującej zysk. Teoria alternatywna głosi, że w procesie wzrostowym muszą być respektowane warunki równowagi ekosystemów, że nie może być burzona zdolność do samoodnawiania się i że zanieczyszczenia generowane przez człowieka nie mogą przekroczyć asymilacyjnej zdolności ekosystemów. Jeśli naruszone zostaną te warunki, proces wzrostowy zostanie spowolniony, jego koszty będą rosły, a w krańcowych sytuacjach może on w ogóle ustać, co oznaczać będzie zagładę życia na ziemi. Dlatego też rozwiązywanie tych

problemów może być efektywne przy zaangażowaniu rządów /wyspecjalizowanych agend/ w skali całego globu, jak również koordynacji daleko wykraczającej poza tradycyjny mechanizm rynkowy. Sytuacja wymaga wielkich przedsięwzięć rozwojowych, których celem powinno być przywrócenie środowisku naturalnemu i jego zasobom **zdolności do samoodnawiania się**.

3.3. Ochrona i kształtowanie środowiska

Pogarszanie się stanu środowiska i wynikające z tego szkody oraz ponoszone koszty społeczne stanowią jeden z najtrudniejszych problemów, z którym boryka się człowiek. Dlatego też geografia gospodarcza ma do spełnienia istotną rolę w zakresie ochrony i kształtowania środowiska. Współcześnie człowiek coraz częściej uświadamia sobie, że nierespektowanie praw przyrody, obraca się przeciwko niemu. Środowisko człowieka powinno być przy tym nie tylko chronione, lecz także aktywnie kształtowanie.

Uświadomienie zagrożenia zdrowia społeczności na skutek degradacji środowiska stało się w ostatnich latach przesłanką zainteresowania jego ochroną, tak w skali międzynarodowej, jak i w ramach poszczególnych państw. Stopień działań na rzecz ochrony środowiska zależy w głównej mierze od świadomości ekologicznej społeczeństwa i kierownictwa państwa jak również od ogólnego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Pierwsze symptomy ochrony przyrody spotkać już można w starożytności. Stopniowo formy ochrony przyrody zaczęły się rozwijać w erze nowożytnej. Znane są wiadomości z tego zakresu pochodzące np. Chin z początku XI w. w sprawie ochrony lasów. W Polsce najstarsze zarządzenie w zakresie ochrony środowiska pochodzi z czasów Bolesława Chrobrego i dotyczyło zabrania polowań na bobry, a w 400 lat później Władysław Jagiełło otoczył ochroną tura. Światowy ruch ochrony przyrody o przesłankach naukowych rozpoczął się dopiero na początku XX wieku. Miał on na celu ochronę pierwotnej przyrody, głównie przez tworzenie obszarów chronionych. Od mniej więcej połowy tego stulecia nastąpił przełom w myśleniu na rzecz środowiska. Zrozumiano, że przyrodę trzeba chronić nie tylko dla zachowania jej fragmentów w naturalnym stanie, lecz także w celu jeszcze bardziej istotnym - dla zażegnania katastrofy ekologicznej grożącej ludności, a nawet istnieniu społeczności zarówno lokalnej jak również całego świata. Stąd też istnieje potrzeba rozwiązywania tych problemów w ramach współpracy międzynarodowej. Podstawową formą takiej działalności jest stworzenie systemu dokładnej informacji o ilości i jakości zasobów Ziemi. Istotne znaczenie ma współpraca międzynarodowa w zakresie przeciwdziałania wszelkim zanieczyszczeniom i skażeniom oraz degradacjom środowiska.

Współcześnie **podstawowymi formami** - czy też metodami - ochrony środowiska może być zawieranie umów o rezygnacji z użytkowania lub wytwarzania dóbr szczególnie niebezpiecznych dla środowiska /np. aerozole, pestycydy, detergenty/. Inną formą współpracy jest ustalenie wspólnych, dopuszczalnych norm zanieczyszczeń, zwłaszcza tych zasobów, które podlegają wspólnemu użytkowaniu przez kilka państw. Istotne jest także efektywne gospodarowanie i zużycie zasobów naturalnych bądź prawne zachowanie w niezmienionej postaci szczególnie cennych fragmentów przyrody. Również przyczyniają się do tego ustalone normy ekologiczne jak i rozwiązania planistyczno-strukturalne zmierzające do minimalizacji skutków działalności gospodarczej człowieka w celu zachowania równowagi przyrodniczej.

Konieczna jest również wymiana technologii przeciwdziałającej zanieczyszczeniom środowiska oraz wdrażanie w przemyśle takich technologii, które nie naruszają w sposób zasadniczy zasad funkcjonowania przyrody. Szczególną rolę mają tu także do spełnienia zabiegi polegające na zalesianiu, zadrzewianiu lub uprawie specjalnych roślin, jak również sposoby wytwarzania i składowania odpadów. Znaczącą rolę w kształtowaniu środowiska stanowi zbiórka surowców wtórnych jak również recykling towarów przemysłowych. Natomiast w przypadku terenów zniszczonych należy stosować procesy rekultywacyjne gleby. Podstawową jednak metodą jest szerzenie świadomości ekologicznej wśród społeczeństwa, monitorowanie środowiska człowieka a także wypracowywanie najkorzystniejszych sposobów jego zagospodarowania.

Przez monitoring rozumie się system obserwacji, oceny i prognoz stanów środowiska. System ten powinien spełniać następujące zadania:

- identyfikowanie istotnych źródeł i skutków naruszeń środowiska,
- prowadzenie obserwacji i oceny stanów środowiska poprzez ciągłe lub okresowe dokładne pomiary ilości naruszeń i ich rozmieszczenia,
- dostarczanie wniosków o istotnych zmianach zachodzących i mogących nastąpić w środowisku /np. klęsk żywiołowych/ dla podejmowania środków zaradczych,
- przygotowanie i podawanie wyników obserwacji stanów środowiska w formie umożliwiającej różnorodne decyzje w działalności kształtowania środowiska w skali kraju, mniejszych jednostek administracyjnych i poszczególnych obiektów.

Pytania kontrolne:

1. Jak ma znaczenie środowisko w rozwoju społeczeństwa?
2. Dokonaj charakterystyki poglądów na gospodarowanie zasobami naturalnymi w aspekcie wzrostu gospodarczego.
3. Podaj współczesne formy ochrony środowiska naturalnego.

Literatura zalecana:

1. J.Barbag, Geografia gospodarki świata, WSiP, Warszawa 1984, rozdz. 2.
2. Podstawy geografii ekonomicznej, praca zbiorowa pod red. J.Wrony i J.Rek, PWE, Warszawa 1997, rozdz. 2.
3. A.Woś, Ekonomia odnawialnych zasobów naturalnych, PWN, Warszawa 1995, rozdz. 4.
4. Repetytorium z geografii gospodarczej, praca zbiorowa pod red. I.Fierli, PWE, Warszawa 1995, rozdz. 1.

4. Układ ludnościowy

Przestrzenne rozmieszczenie i wzrost ludności mają decydujące znaczenie dla zrozumienia problemów, którymi zajmuje się geografia gospodarcza. Istotne są tu również cechy demograficzne, kulturowe i ekonomiczne ludności. Stąd też zagadnienia te są przedmiotem rozważań tego rozdziału.

4.1. Rozmieszczenie przestrzenne ludności

Zasiedlenie różnych obszarów kuli ziemskiej jest bardzo różnorodne. Wynika to z **wielu czynników**. Zasadniczym czynnikiem jest przyroda, która wspiera - bądź nie - możliwość stałego przebywania człowieka. Przede wszystkim chodzi tu o słodką wodę, możliwość uprawy roślin jadalnych, czy też zapewnienie wyżywienia. Do tych czynników należy także zaliczyć ukształtowanie powierzchni, gdyż ok. 80 % ludności na kuli ziemskiej osiedliło się na terenach do 500 m n.p.m. Jeśli spojrzeć na mapę rozmieszczenia ludności to można stwierdzić, że najwięcej ludności zamieszkuje w strefie klimatu umiarkowanego i podzwrotnikowego, raczej na terenach nizinnych charakteryzujących się dobrymi glebami oraz o dogodnych warunkach wodnych. Stąd też twierdzi się, że środowisko geograficzne może przyczyniać się do rozwoju zaludnienia na danym terenie, lub też go utrudniać, nigdy jednak nie decyduje o intensywności zaludnienia. Istotnym czynnikiem są uwarunkowania historyczne, które przez wieki kształtowały rozmieszczenie, strukturę oraz dynamikę ludności. Na przykład wschodnie wybrzeże USA wykształciło się w pierwszej kolejności na tym kontynencie, a to na skutek dotarcia osadników z Europy.

Innymi czynnikami są uwarunkowania polityczne, społeczno-kulturowe i ekonomiczne, które w sposób znaczący różnicują rozmieszczenie ludności w świecie. Poszczególne państwa prowadząc odmienną politykę społeczną oddziałują na ruch naturalny, migracje i rozmieszczenie terenów osiedleńczych. W różnych regionach świata problem ten przebiega odmiennie i zależny jest od takich czynników społecznych, jak tradycje rodzinne, wierzenia religijne czy higiena życia. Zasadniczy wpływ ma także poziom kultury społeczeństwa, ich wykształcenie oraz aspiracje. Możliwości ekonomiczne, jakie oferują obszary szybko rozwijające się, przyciągają ludność i przeciwnie, obszary oferujące mniejsze szanse słabiej oddziałują a tym samym stwarzają możliwość odpływu ludności. Tym samym, im wyższy jest poziom rozwoju gospodarczego danego obszaru, tym większą rolę w kształtowaniu struktury przestrzennej układu ludnościowego na tym terenie, odgrywają czynniki ekonomiczne, zaś rola czynników związanych ze środowiskiem geograficznym maleje. Współcześnie najbardziej atrakcyjne tereny dla ludności to te, które dobrze prosperują pod względem ekonomicznym i jednocześnie zachowały wysoką jakość środowiska naturalnego.

W przypadku gdy człowiek ma uzasadnione powody do przebywania na obszarach nie sprzyjających osadnictwu, wówczas stwarza sobie sztuczne środowisko. Dzisiejsza technika dostarcza różnorodnych, choć bardzo kosztownych sposobów takich działań. Przykładem może być: ogrzewanie, klimatyzacja, odsalanie wody, drenowanie, uprawy roślin pod szklarnią czy sztuczne nawadnianie ziemi.

Czynniki wpływające na ukształtowanie się określonych form przestrzennych rozmieszczenia ludności mogą mieć bardzo **różny charakter**. Wynikają one mogą z ukształtowania terenu /np. doliny śródgórskie/, sieci hydrograficznej /np. doliny rzecznej/, linii komunikacyjnej /np. ważny szlak drogowy/, więzi ekonomicznej, politycznej, kulturowej czy sposobu produkcji.

Literatura przedmiotu wyróżnia przynajmniej **trzy typowe układy zaludnienia**. Pierwszy dotyczy rozmieszczenia ludności utrzymującej się z pracy w rolnictwie. Lokalizacja i zasięg skupisk ludności zdeterminowany jest przede wszystkim warunkami glebowymi i hydrograficznymi. Decydujące znaczenie dla tego typu zaludnienia mają systemy nawadniania terenu, szlaki komunikacyjne, czy ukształtowanie powierzchni terenu. Stąd kształt tego typu układów zaludnienia to linia, węzeł, czy też luźno rozproszone jednostki. Należy dodać, że coraz częściej tego typu układ zaludnienia dotyczy także sfery turystycznej. Stopniowo sfera rolnictwa wypierana jest przez usługi turystyczno-wypoczynkowe.

Drugi typ układu zaludnienia oparty jest na rozmieszczeniu przemysłu. Dla rozwoju tego typu układu zaludnienia początkowo potrzebne było w zależności od charakteru produkcji np.: drewno, woda, wełna, ruda, węgiel. Można stwierdzić, że przemysł tworzył miasta. Współcześnie faza rozwoju przemysłu przesunęła akcent lokalizacji na zakłady przetwórcze wymagające zatrudnienia wysoko kwalifikowanej siły roboczej. Sprzyja to powstawaniu nowego typu układów zaludnienia tj. wielkich aglomeracji miejskich. Powstają one także na skutek rosnącego znaczenia handlu i usług, które mają tendencję do skupiania się w istniejących już dużych skupiskach ludności. Kształt tych zwartych jednostek przybiera formę mackowatych plam.

Trzecim typem układu zaludnienia są skupiska ludzi wykształcone nad brzegami mórz czy też większych akwenów wodnych. W tym przypadku kształt tych skupisk ma formę linearną. Powstanie tego typu skupisk ludności wiąże się z transportem morskim, czy też rzeczny, a wraz z tym załadunkiem i wyładunkiem towarów. Szacuje się, że obszary oddalone od morza nie więcej niż 200 km stanowią ok. 26 % lądów a zamieszkuje je ok. 52 % ludności. Współcześnie dużą rolę zaczyna odgrywać w rozwoju tego typu osadnictwa funkcja rekreacyjna terenów nadmorskich i ujść rzecznych.

Miarą zasiedlenia poszczególnych obszarów jest gęstość zaludnienia. Coraz częściej obok podawania ilości osób na km², określa się liczbę ludności w stosunku do np. powierzchni użytków rolnych, gruntów ornych, bezleśnych, ładu stałego czy powierzchni zamieszkałej. Wskaźniki te lepiej odzwierciedlają różne aspekty zachodzące między człowiekiem a przestrzenią. Również wykorzystuje się, przy badaniu procesów rozmieszczenia ludności w obrębie zwartych układów, takie wskaźniki jak: odległość liniową od centrum, czas niezbędny na pokonanie tej przestrzeni, koszt pokonania tej odległości. Badając procesy rozmieszczenia ludności należy zwracać uwagę na dynamikę procesów migracji i przyrostu naturalnego.

4.2. Ruch naturalny ludności

Przez **ruch naturalny ludności** rozumie się zmiany, jakie zachodzą w jej stanie i strukturze pod wpływem urodzeń i zgonów. Natężenie tych zjawisk mierzy się współczynnikami, które stanowią iloraz stwierdzonych faktów i ogólnej liczby ludności żyjącej na danym obszarze albo też liczebności określonej grupy ludności.

Nie jest znany dokładny czas pojawienia się człowieka na kuli ziemskiej. Prawdopodobnie nastąpiło to już przed 2 milionami lat. Dopiero jednak około 100 tysięcy lat temu na granicy środkowego i późnego paleolitu narodził się współczesny człowiek *Homo sapiens*. Powstała wówczas pierwsza formacja społeczno-ekonomiczna tj. wspólnota pierwotna. Liczba ludności była w czasach przedhistorycznych niezmiernie mała. W ciągu wielu tysięcy lat przyrost liczby

ludności odbywał się powoli i w dodatku przerywany był okresami spadku. Nie wynikało to z niskiej rozrodczości, lecz z dużej śmiertelności. Zgony te wynikały z prymitywnych warunków życia, klęsk głodu, złego stanu zdrowia, epidemii, czy wojen. Z hipotetycznych ocen archeologów, geologów i demografów wynika, że w neolicie około 7000 lat p.n.e. Ziemię zamieszkiwało tylko 10 mln ludzi. Na podwojenie tej ilości trzeba było czekać 2500 lat. Natomiast na początku naszej ery było ich prawdopodobnie 250-280 mln osób. Ludność ta głównie skupiała się w Indiach 160 mln, Chinach 60 mln oraz w imperium rzymskim 50 mln. Podwojenie tej liczby nastąpiło około 1650 r. Na kolejne podwojenie trzeba było czekać już tylko 200 lat. Nastąpiło to bowiem ok. 1850 r., kiedy to na Ziemi żyło przeszło 1 mld osób. Skracanie czasu, jaki jest potrzebny na podwojenie liczby ludności świata ulega ciąglemu przyspieszeniu /1930 r. - 2 mld, 1975 r. - 4 mld, 1997 r. - 6,0 mld/.

Charakterystyczną cechą pierwotnego społeczeństwa był wysoki wskaźnik śmiertelności i bardzo niski przeciętny okres trwania życia. Jeszcze na początku drugiego tysiąclecia naszej ery wskaźniki przyrostu naturalnego ludności wynosiły zaledwie ułamek procenta. Przyspieszenie tempa przyrostu ludności nastąpiło po przejściu człowieka od zbieractwa i myślistwa do hodowli zwierząt i upraw roślin. Wynalazek rolnictwa, który był prawdziwą rewolucją w dziejach człowieka, pozwolił na jednoczesne powierzchni ziemi żyć stokrotnie większej liczbie mieszkańców niż w społeczeństwie utrzymującym się z myślistwa i zbieractwa. Radykalna zmiana, tempa przyrostu naturalnego nastąpiła jednak dopiero w XVIII wieku, najpierw w Europie, potem na innych kontynentach.

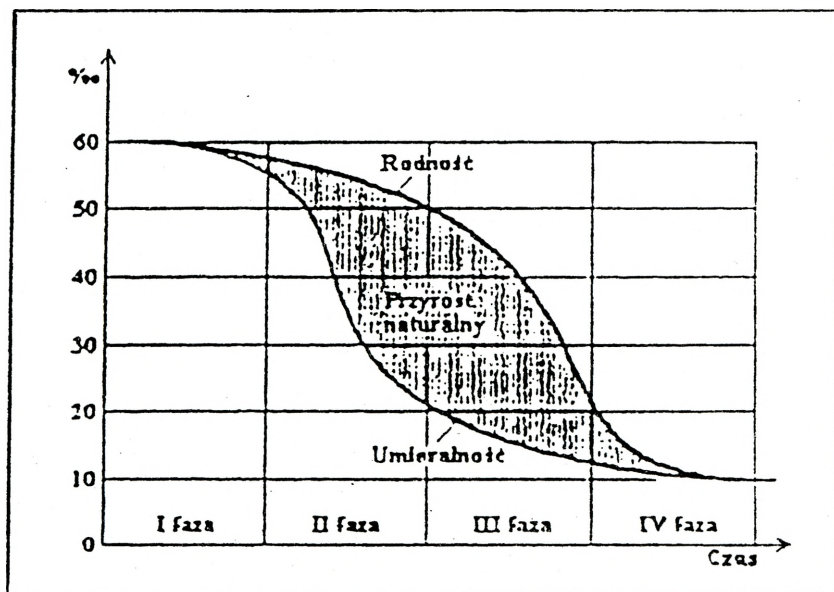
W latach 1750-1850 średnia stopa przyrostu ludności Ziemi kształtowała się na poziomie 0,5 ‰, w okresie bezpośrednio po drugiej wojnie światowej przekroczyła 1,5 ‰, w latach 1960-1968 wynosiła już 2,2 ‰, a w latach 1965-1977 spadła do 1,8 ‰. W dekadzie lat dziewięćdziesiątych wskaźnik ten utrzymuje się na poziomie 1,7 ‰ i wykazuje lekką tendencję spadkową. Współcześnie najwyższą wartość wskaźnika przyrostu naturalnego wykazuje: Syria, Zambia, Kenia /ok.37 ‰/, natomiast wartości ujemne odnoszą się już od kilku lat np. dla: Węgier, Rosji, Ukrainy, Rumunii, Czech.

Występująca współcześnie „**eksplozja demograficzna**” jest przede wszystkim konsekwencją spadku umieralności przy utrzymującej się wysokiej stopie urodzeń. Spadek ten nastąpił dzięki skumulowaniu postępu w dziedzinie higieny, medycyny, opieki zdrowotnej i ogólnego poziomu wykształcenia ludności. Obniżył się także w sposób znaczący wskaźnik śmiertelności niemowląt, a wzrósł wskaźnik przeciętnego dalszego trwania życia. Podjęto energiczną walkę z epidemiami m.in. z: ospą, żółtą febrą, malarią, osiągając w tym zakresie pomyślne wyniki. Głód stał się o wiele rzadszym zjawiskiem niż był w przeszłości.

Podsumowując można stwierdzić, że **dotychczasowy rozwój ludności na kuli ziemskiej nie był jednorodny, lecz posiadał trzy fale wznoszące się.** Każda z tych fal odpowiada kolejnym przełomom technologicznym ludzkości, które zwiększały przed wszystkim możliwości wyżywienia wzrastającej liczby ludności. Tymi przełomami były: wynalezienie narzędzi pracy, rewolucja rolnicza i rewolucja przemysłowa. Stąd też twierdzi się, że dotychczasowy wzrost liczby ludności nie może trwać przez dłuższy czas. Czynniki, które ograniczają ten wzrost będą zapewne niedostateczne zasoby żywności, niedobory słodkiej wody, jak również zatłoczenie powierzchni ziemi. Można więc przewidywać, że najprawdopodobniej krzywa wykładnicza zmieni kierunek i przejdzie w krzywą logistyczną /agodniejszy wzrost/.

Wielu demografów jest przekonanych, że **rytm rozwoju ludności odbywa się w pewnych cyklach lub fazach** odpowiadających poziomowi ewolucji społeczno-gospodarczej. Cykl ten, którego obrazem graficznym jest parabola, podobny jest do stadiów, jakie notuje się w rozwoju organizmu. W pierwszym stadium przyrost naturalny jest stosunkowo niski, ponieważ wysokie wskaźniki urodzeń i zgonów wzajemnie się kompensują. Śmiertelność wynika przede wszystkim z chorób i epidemii jakie trapią ludzkość, jak również głodu i wojen. Faza ta występowała w Europie jeszcze do pierwszej połowy XVIII w. W drugim stadium następuje silny wzrost przyrostu naturalnego z powodu spadku śmiertelności /poprawa warunków bytowych ludności/ i utrzymania się wysokiego poziomu rodności. W sposób wydatny przyczyniło się do tego opanowanie epidemii, jak również większa stabilność polityczna /mniej wojen/. Faza ta w Europie Zachodniej występowała do ok. 1880 r. Na trzecim etapie spada również wskaźnik urodzeń, który wywołany jest wzrostem świadomości społecznej oraz postaw konsumpcyjnych młodych małżeństw. Etap ten został zakończony w Europie Zachodniej w latach trzydziestych XX wieku. W czwartej fazie przyrost naturalny odbywa się bardzo powoli. Jest to etap demograficznego przejścia od tradycyjnego społeczeństwa z wysoką płodnością i śmiertelnością do społeczeństwa nowoczesnego, w którym płodność i umieralność są niskie. Faza ta aktualnie trwa w Europie Zachodniej /patrz rysunek 3/.

Rysunek 3. Fazy rozwoju demograficznego



Istnieje związek między stopą przyrostu naturalnego a wzrostem produktu krajowego. Wzrost dochodów ludności łączy się z reguły z ograniczeniem nadmiernego przyrostu naturalnego, przy wyraźnym spadku wskaźnika śmiertelności niemowląt. Stąd też po między zjawiskami demograficznymi a zjawiskami ekonomicznymi i społecznymi zachodzącymi w przestrzeni istnieją liczne sprzężenia zwrotne i to właśnie poziom rozwoju sił wytwórczych i związane z nim stosunki społeczne, a nie uwarunkowania biologiczne, są podstawowym czynnikiem wpływającym na rozwój układu ludnościowego. Niezmiennie trudno określić siłę, kierunek i charakter tych uwarunkowań, dlatego też mimo wielu prac empirycznych opierających się na tym założeniu teorii tego typu są jeszcze słabo wykształcone.

Natężenie urodzeń wśród ludności wiejskiej jest z reguły wyższe niż wśród ludności miejskiej. Prawidłowość ta dotyczy wielu krajów świata zarówno wysoko rozwiniętych jak i dość ubogich. Wynika to z faktu uprzemysłowienia, urbanizacji i poziomu kulturowego który w efekcie powoduje zmniejszanie się rozrodczości i przyrostu naturalnego.

Wiele krajów świata prowadzi **politykę mającą na celu obniżenie stopy przyrostu naturalnego.** Skutki tego rodzaju polityki są trudne do oceny. W wyniku polityki antynatalistycznej przykładowo w Chinach podwyższono granicę wieku zawierania małżeństw /23 lata dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn/, czy też zastosowano środki zachęty dla rodzin o jednym dziecku, a perswazji dla liczniejszych rodzin. Niemniej polityka taka polega na uświadamianiu społeczeństwa i stwarzaniu warunków umożliwiających planowanie rodziny przez samą rodzinę, która ma pełne prawo decydować o liczbie swego potomstwa. Skuteczność tych środków w dłuższym przedziale czasu jest jednak trudna do oszacowania.

4.3. Cechy demograficzne, kulturowe i ekonomiczne ludności

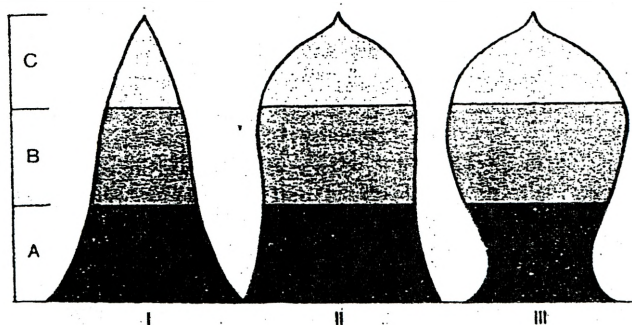
W świecie występuje przestrzenna zmienność cech demograficznych, kulturowych i ekonomicznych. Zmienność ta wywiera wpływ na gospodarcze zachowania ludności, a w konsekwencji na gospodarczy poziom i rozwój tej ludności. Różnice są odczuwalne gdy analizuje się regiony świata czy też poszczególne kraje. Można także doszukiwać się tych prawidłowości badając te zależności w pojedynczym kraju, mając za podstawę obszary wiejskie, małe czy też duże miasta. Również pewne zjawiska można przewidywać mając za podstawę występowanie określonych cech, bowiem występują one w sposób współzależny.

Do zasadniczych cech demograficznych zalicza się **strukturę ludności według płci i wieku.** Generalnie ujmując problem struktury płci można stwierdzić, że jest ona wyrównana. Niemniej jednak występuje w skali globalnej niewielka dodatnia różnica na rzecz liczebności mężczyzn. W tym przypadku odnosi się to do państw islamskich, Indii i Chin. Spowodowane jest to przede wszystkim znacznym odsetkiem zgonów kobiet w czasie porodu i połogu. W Europie w tym przypadku występuje tendencja odwrotna. Istotnym faktem jest także nadwyżka mężczyzn w młodszych grupach wiekowych /uwarunkowania biologiczne/, przy nadwyżce kobiet w starszych grupach wiekowych. Na podstawie długoletnich obserwacji stwierdzono, że nowo zasiedlane obszary wykazują liczebną przewagę mężczyzn nad kobietami. Wynika to z faktu, częstszego przemieszczania się mężczyzn jak również łatwiejszego znoszenia trudów pionierskiego osadnictwa. W rezultacie obszary emigracji mają stosunkowo wyższy odsetek kobiet /np. Wielka Brytania a Australia/. Na strukturę ludności według wieku

składa się stopień zaawansowania danej populacji w rozwojowym cyklu demograficznym, skala przyrostu naturalnego, poziom wyżywienia mieszkańców, higiena życia oraz opieka zdrowotna. W tym zakresie występuje prawidłowość, że kraje wysoko rozwinięte mają znaczący udział ludności w wieku poprodukcyjnym, podczas gdy kraje rozwijające się w wieku przedprodukcyjnym. Obserwuje się zjawisko migracji ludzi młodych z wiejskich obszarów, przez co występuje tam wysoki udział ludności starszej, natomiast w miastach niski przyrost naturalny a wysoki udział ludności młodej i w średnim wieku.

W teorii struktury wiekowej populacji rozróżnia się trzy grupy: osobniki młode; osobniki dorosłe; osobniki starcze, które utraciły już zdolność rozrodu. Trzy wymienione przypadki wzajemnego stosunku liczbowego wymienionych grup wiekowych przedstawiono na rysunku 4. Populacja I odznacza się dominacją osobników młodych. Jest to więc młoda, prężna i rozwijająca się populacja. Odwrotnie jest z populacją III. W tym przypadku nastąpił spadek rozrodczości i zaznaczyła się dominacja osobników dorosłych, a nawet starych. O ile nie nastąpi silniejszy rozród populacja ta skazana jest na wymarcie. Populacja II przedstawia sytuację pośrednią i zarazem najbardziej ustabilizowaną. Zgodnie z tymi modelami struktury wieku można stwierdzić, że kształt stożkowaty /I/ występuje w krajach słabo rozwiniętych, natomiast o kształcie urny /III/ w państwach wysoko rozwiniętych. Na odpowiedni model dynamiki urodzeń w tych państwach mają duży wpływ m.in. antykoncepcja oraz przerywanie ciąży.

Rysunek 4. Typowe struktury wiekowe populacji



Legenda: I — stożkowaty, charakteryzujący populację rozwijającą się; II — dzwonowaty, typowy dla populacji ustabilizowanej; III — o kształcie urny, charakteryzujący populację wymierającą.

Poszczególne poziomy A, B, C oznaczają kolejno grupy osobników młodych, dorosłych i starych.

Struktura ludności według płci i wieku ma istotne **znaczenie ekonomiczne**. Rejony z przewagą mężczyzn znajdują pracę w zakładach przemysłu ciężkiego, metalowego czy w górnictwie, natomiast z przewagą kobiet w zakładach przemysłu lekkiego czy spożywczego. Nie ulega wątpliwości, że wyższy udział ludności w wieku produkcyjnym wymaga tworzenia nowych miejsc pracy i umożliwia szybszy przyrost gospodarczy. W przypadku dużego udziału ludzi starszych niezbędne jest tworzenie szpitali domów opieki społecznej co w konsekwencji powoduje hamowanie wzrostu gospodarczego.

Z cech kulturowych szczególnie ważny jest **poziom wykształcenia**. W tym zakresie w państwach rozwiniętych obserwuje się zjawisko, że nieustannie rośnie poziom wykształcenia przy z trudem rosnącej podaży pracy. Natomiast maleje podaż na wykonywanie prac prostych. Czynności te powierza się zazwyczaj robotnikom - imigrantom. Do innych istotnych cech kulturowych zalicza się różnice narodowościowe, językowe, rasowe i religijne.

Różnice językowe dzielą ludzi od najdawniejszych czasów. Różnicowanie się dialektów i języków postępowało w miarę formowania się plemion, które następnie zrastały się w narody. Związek między odrębnościami językowymi a tworzeniem się państw bywał różny. Z jednej strony tożsamość językowa sprzyjała tworzeniu się jednego państwa na obszarze zamieszkałym przez ludność mówiącą tym samym językiem. Z drugiej strony większe i silniejsze państwa rozprzestrzeniające się nie troszczyły się o to, jaka pod względem etnicznym ludność żyje na podbitych przez nie terytoriach. Państwa o wyższym poziomie kultury, podbijając społeczności mniej rozwinięte niejednokrotnie wraz z kulturą narzucały im swój język. Tak w obrębie dawnego imperium rzymskiego wytworzyły się istniejące do dziś języki romańskie, uformowane na bazie łaciny. Z kolei hiszpańskie imperium kolonialne zasymilowało językowo liczne ludy Ameryki Środkowej i Południowej. W innym przypadku grupa rządząca nie była w stanie narzucić ludowi swego języka - tak powstawały państwa konglomeraty językowe jak np. monarchia austro-węgierska, czy Iran. Konglomeraty tworzyły się również w warunkach kolonialnych, gdzie kolonizatorzy kreślili granice swych posiadłości dowolnie, nie interesując się przynależnością etniczną miejscowej ludności. W przypadku gdy kolonia uzyskiwała niepodległość, a było to przeważnie w dawnych granicach, tworzyło się państwo wielojęzyczne. Przykładem tego mogą być np. Indie, Indonezja, a także niemal wszystkie państwa tzw. Czarnej Afryki. Współcześnie szacuje się, że w użyciu występuje 2-3 tysiące języków, przyczym drugie tyle uważa się za wymarłe. Do najczęściej używanych języków świata zalicza się: chiński, hindi, hiszpański i angielski. Łącznie tymi językami posługuje się ponad 40 % ogółu ludności, a wraz z: arabskim, bengalskim, portugalskim, rosyjskim, japońskim i niemieckim ponad 55 % ludności. W tzw. genealogicznej klasyfikacji języków /według wspólnego pochodzenia od prajęzyka/, rozróżnia się przeszło dwadzieścia rodzin. Najliczniejsza jest rodzina indoeuropejska, obejmująca ponad 100 języków i 1,5 mld ludzi oraz rodzina chińsko-tybetańska - około 1 mld. W ciągu dziejów ludzkości zasięg geograficzny języków ulegał zmianom, niekiedy bardzo zasadniczym /migracje/.

Z punktu widzenia antropologii istnieją trzy podstawowe **rasy ludzkie**: biała, żółta i czarna. Różnice występujące w tym zakresie odnoszą się do wyglądu zewnętrznego człowieka /kolor skóry, oprawa oczu, rodzaj włosów, stopień owłosienia ciała, kształt nosa i czaszki/. W wyniku migracji i łączenia się ludzi różnych ras

połowę ludności świata stanowią obecnie mieszkańcy. Rasy te zmieniały się na rozległych obszarach świata, przede wszystkim w Ameryce Łacińskiej, która stanowi największy konglomerat rasowy. Oprócz pierwotnej ludności indiańskiej osiedliło się tam wiele milionów białych oraz niewolników murzyńskich, którzy stworzyli szereg odmian mieszkańców, jak Metysi /mieszkańcy Indian i białych/, Mulaci /biali i Murzyni/, Zambosi /Indianie i Murzyni/. Przykładem wpływu odrębności rasowych na stosunki etniczne może być sytuacja tzw. Afro amerykańców w Stanach Zjednoczonych, mówiących tym językiem angielskim co otoczenie, ale traktowanych i czujących się jako swego rodzaju odrębna społeczność.

Różnice kulturowe wiążą się ściśle z religijnymi. Wielkie religie świata przyczyniły się do uformowania odrębnych kręgów kulturowych: chrześcijańskiego, muzułmańskiego, buddyzmu-konfucjańskiego oraz hinduistycznego. Szczególnie ostro występują różnice religijne w znacznej części Azji, gdzie do dziś dzielą one ludzi bardziej, niż przynależność państwowa czy językowa. Na styku obszarów występowania różnych religii miewają miejsce ostre konflikty.

Generalnie rzecz ujmując różnice te są źródłem niepokoju społecznego, waśni, zakłóceń gospodarczych a nawet wojen. Przykładów w tym zakresie dostarcza historia wojen jak również współczesna historia gospodarcza świata.

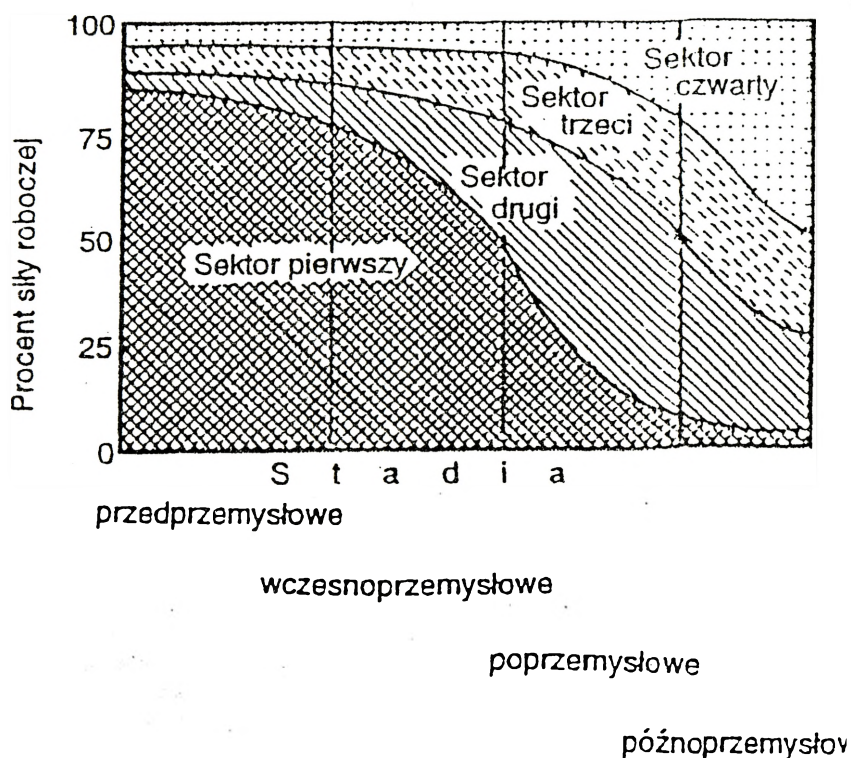
Wraz ze wzrostem rozwoju społeczno-gospodarczego zmienia się **struktura zatrudnienia**. Zagadnienie to jest jednym z podstawowych obszarów badań geografii ludności. Ogół ludności dzieli się na ludność zawodowo czynną i zawodowo bierną. Pierwszą z tych grup tworzą wszyscy wykonujący pracę zawodową, do drugiej zalicza się tych, którzy są na utrzymaniu pierwszej grupy /przede wszystkim dotyczy to dzieci/ oraz posiadających niezarobkowe źródła utrzymania /renty, emerytury, stypendia/. Liczebność pierwszej grupy określa wskaźnik aktywności zawodowej, czyli odsetek ludności zawodowo czynnej w ogólnej liczbie ludności. Poziom tego wskaźnika zależy między innymi od struktury demograficznej, dynamiki gospodarki, aktywności zawodowej kobiet oraz granicy wieku emerytalnego. W krajach charakteryzujących się dużą dynamiką rozwoju gospodarczego wskaźnik ten jest na ogół wysoki i wynosi ponad 50 %. Natomiast w krajach rozwijających się waha się w granicach 30-35 %.

Ogół ludności zawodowo czynnej dzieli się według rodzaju wykonywanej pracy. Najprostszy podział polega na wydzieleniu dwu grup ludności: rolniczej i pozarolniczej. Współcześnie coraz częściej zaczyna być lansowany podział na cztery sektory /patrz rysunek 5/.

Początkowo w fazie przedprzemysłowej ludność zatrudniona była w sferze rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa /sektor pierwszy/. W kolejnej fazie przemysłowej na plan pierwszy wysunęła się sfera przemysłu i budownictwa /sektor drugi/. Kolejne stadium zatrudnienia ludności to stopniowe ograniczanie sektora pierwszego, dalsze poszerzanie drugiego przy tworzeniu i szybkiej ekspansji sektora trzeciego dotyczącego sfery usług. Wraz ze wzrostem zamożności społeczeństwa przy konieczności coraz większego przetwarzania informacji, badań i rozwoju myśli technicznej, organizacji przedsiębiorstw, zarządzaniu - następuje wyodrębnienie się nowego, czwartego sektora zatrudnienia. Faza ta określana jest mianem postprzemysłowym. W okresie tym zatrudnienie w rolnictwie osiąga skalę minimum, sektor drugi nadal się kurczy, a trzeci osiąga stadium dojrzałości. Tendencję poszerzania się nowych potrzeb społecznych i gospodarczych zaspokaja sektor

czwarty. Wśród celów polityki społeczno-gospodarczej na czoło wysuwa się ochrona środowiska przyrodniczego i szeroko pojmowana jakość życia ludzi.

Rysunek 5. Wpływ rozwoju gospodarczego na strukturę zatrudnienia



Pytania kontrolne:

1. Jakie czynniki i dlaczego mają wpływ na rozmieszczenie ludności na kuli ziemskiej?
2. Omów fazy rozwoju ludności?
3. Scharakteryzuj wpływ rozwoju gospodarczego na strukturę zatrudnienia?

Literatura zalecana:

1. A. Maryański, Narodowości świata, PWN, Warszawa 1988, rozdz. I i 2.
2. A. Maryański, Migracje w świecie, PWN, Warszawa 1984, rozdz. I.

5. Kształtowanie systemu osadniczego

Rozdział stanowi próbę nakreślenia podstawowych zagadnień związanych z systemem osadniczym. W tym celu skupiono uwagę na czynnikach warunkujących rozmieszczenie osadnictwa, ich rodzajach oraz procesach urbanizacji. Analizę dokonano w ujęciu historyczno-problemowym, starając się uwypuklić współczesne procesy urbanizacyjne wraz z występującymi ograniczeniami ich rozwoju.

5.1. Rozwój osadnictwa

Cechą charakterystyczną rozmieszczenia ludności na powierzchni Ziemi jest to, że ludzie nie mieszkają samotnie, lecz jako istoty społeczne, wykazują skłonność do skupienia się w pewnych miejscach. Skupienia takie, składają się z budynków mieszkalnych i niemieszkalnych, nazywamy osadami, punktami osadniczymi /osiedleńczymi/ lub **jednostkami osadniczymi**. Zbiór jednostek osadniczych na określonym obszarze tworzą **sieć osadniczą**. Proces jej formowania się i aktualny kształt są uzależnione od warunków przyrodniczych /geograficzno-fizycznych/ i społeczno-ekonomicznych.

Najważniejszym **czynnikiem przyrodniczym** są uwarunkowania klimatyczne. Największe skupiska ludności powstały w klimacie ciepłym i łagodnym. Ważny wpływ na ten stan miały i mają nadal warunki wodne. Przede wszystkim dotyczy to sąsiedztwa zbiorników wody słodkiej i wybrzeży morskich. Czynnikiem ten wyznaczał takie funkcje miejscowości jak: handlowe, transportowe czy obronne. Z innych czynników przyrodniczych należy zwrócić uwagę na stopień i charakter ukształtowania terenu. Przeważnie osadnictwo koncentruje się na obszarach nizinnych, choć nie brak przykładów rozwoju sieci osadniczej na terenach pagórkowatych a nawet górskich. Z tą cechą wiąże się charakter zabudowy /rozproszony lub zcalony/ jak również jej forma architektoniczna /niskie lub wysokie budynki/. Znaczący wpływ na proces osadnictwa ma jakość gleb. W odległych czasach osiedla ludzkie powstawały na i w pobliżu gleb najżyźniejszych /delta Nilu czy Gangesu/. Współcześnie można stwierdzić, że pod zabudowę przeznaczają się tereny o najsłabszych glebach. Innym czynnikiem przyrodniczym wpływającym na lokalizację jednostek osadniczych jest budowa geologiczna Ziemi. Tam gdzie występują złoża cennych surowców mineralnych i są one wydobywane, stopniowo rozrastają się osady górnicze do wielkich aglomeracji miejsko-przemysłowych /Zagłębie Donieckie, Górnośląskie, Ruhry/.

Do drugiej grupy czynników **/społeczno-ekonomicznych/** należy zaliczyć poczucie bezpieczeństwa, które już od najdawniejszych czasów było powodem zcalania się ludności w osiedla, wsie, czy miasta. Współcześnie czynnik ten nie odgrywa już takiej roli, a decydującymi są łatwiejszy dostęp do możliwości kształcenia się, opieki medycznej, dóbr kultury, czy zdobyczy techniki. Niezwykle istotne są tu również czynniki natury politycznej. Przede wszystkim właśnie z tych powodów powstały w starożytności miasta-państwa /Ateny, Rzym/ czy dzisiejsze stolicy wielu państw. Czynniki religijne miały tu też swoją rolę /Mekka, Medyna, Lourdes, Zagorsk, Częstochowa/. Miasta także przyciągały i nadal to czynią miejscami pracy i rynkiem zbytu towarów i usług.

Przez **system osadniczy** rozumiemy tworzący wyodrębniającą się z otoczenia całość, zbiór powiązanych ze sobą funkcjonalnie jednostek osadniczych. Powiązania te mogą mieć charakter społeczny, ekonomiczny lub infrastrukturalny /techniczny/.

W zależności od **charakteru pracy /rodzaju działalności/**, który stanowi o powiązaniu i istnieniu danej jednostki osadniczej, możemy wyodrębnić jednostki osadnicze /kryterium funkcjonalne/:

a/ pierwotne - wykształcone w oparciu o procesy pracy polegające na bezpośrednim pozyskiwaniu bogactw środowiska geograficznego, np. rolnictwo, rybołówstwo, myślistwo;

b/ wtórne - związane z różnorodnymi procesami przetwórczymi, a więc z wszelkiego rodzaju przemysłem;

c/ tercjalne - w których praca związana jest z szeroko pojętymi usługami.

Wziąwszy pod uwagę **stopień złożoności jednostki osadniczej** można wyodrębnić cztery grupy, a mianowicie jednostki:

a/ elementarne - wykształcone w oparciu o jedno tylko miejsce pracy,

b/ proste - powiązane z wieloma różnymi miejscami pracy,

c/ złożone - o wielu miejscach pracy zlokalizowanych w różnych punktach, przy czym jedno z tych miejsc ma znaczenie dominujące,

d/ wielokrotnie złożone - również o wielu miejscach pracy, ale żadne z nich nie ma znaczenia dominującego.

5.2. Rodzaje osadnictwa

Osadnictwo wiejskie jest niższą i pierwotną formą konsolidacji ludności. Pojawiło się z chwilą przejścia człowieka z koczowniczego trybu życia na formę osiadłą. Charakterystyczną cechą dla tej formy osadnictwa była budowa prymitywnych domostw. Stopniowo jak człowiek zaczął uprawiać ziemię pojawiły się także pomieszczenia gospodarskie na przechowywanie swoich zbiorów jak również prostych narzędzi pracy /żarna, sita/. Stąd forma ta powoli rozrastała się tworząc zagrody, większe osady a z czasem i wsie.

W literaturze przedmiotu odróżnia się osadnictwo pierwotne od osadnictwa wiejskiego. To drugie występuje wówczas gdy mamy do czynienia ze zorganizowanym tworem państwowym, w którym rolnictwo funkcjonuje jako wydzielony dział gospodarki. W innym przypadku mówi się o osadnictwie pierwotnym.

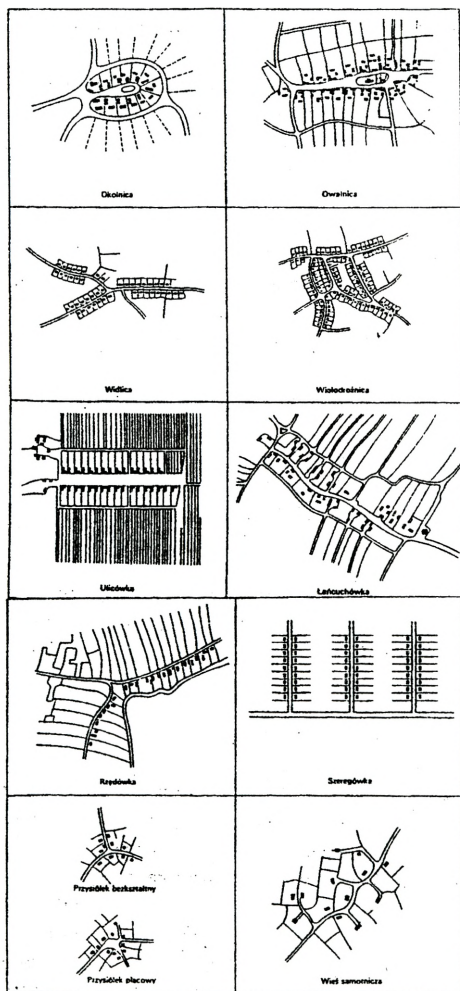
Wsią nazywamy niewielkich stosunkowo rozmiarów jednostkę osadniczą /kryterium demograficzne/ o zabudowie przeważnie jednokondygnacyjnej /kryterium morfologiczne/, skupiającą przede wszystkim ludność rolniczą /kryterium funkcjonalne/, prowadzącą wiejski styl życia /kryterium socjologiczno-kulturowe/, przy czym jest to jednostka osadnicza nie mająca praw miejskich /kryterium prawno-administracyjne/.

We współczesnym świecie jednostki typu wiejskiego są bardzo różnorodne pod względem wyglądu, wielkości, czy uzbrojenia terenu na którym są zlokalizowane. Zależy to przede wszystkim od rozwoju cywilizacyjnego społeczeństwa na danym terytorium. W Europie Zachodniej wieś jest zupełnie inna od tejże jednostki osadniczej występującej w wielu państwach afrykańskich, Azji czy strefy Pacyfiku. W państwach tego regionu zdecydowana większość ludności mieszka głównie na wsi. Stąd bardzo często mamy do czynienia z osadnictwem pierwotnym o charakterze prymitywnym. Natomiast rolnictwo w wysokorozwiniętych państwach oparte jest na systemie farmerskim /USA, Kanada, Australia/. Dlatego też system zabudowy między gospodarstwami jest tam przeważnie rozproszony. Ten typ osadnictwa stanowi

nieodłączną cechę krajobrazu rolniczego tych państw i związany jest z wyspecjalizowaną produkcją rolną.

W teorii układu przestrzennego wsi wyróżnia się kilka podstawowych typów kształtu wsi. Jest to uzależnione od sposobu rozmieszczenia budynków, ich położenia względem pól, dróg czy punktu /obiektu/ wiodącego na tym obszarze /kościół, przystanek komunikacji, sklep, bar, itp./. Stąd wyróżnia się takie typy układu przestrzennego wsi jak np.: okolnica, ulicówka, łańcuchówka, rzędówka /patrz rysunek 6/.

Rysunek 6. Charakterystyczne typy układu przestrzennego wsi



Wieś o typie okolnicy to taka w której zagrody ustawiono zwarcie w okrąg lub podkowę wokół środkowego placu. Podobna w układzie domostw i pól jest owalnica z budynkami ustawionymi zwarcie po obu stronach ulicy, wrzecionowato rozszerzającej się i tworzącej wydłużony plac w środku wsi. Natomiast ulicówka to wieś z niwowym układem pól i zagrodami ustawionymi zwarcie po obu stronach ulicy. Dalszy rozwój tego rodzaju wsi prowadzi do powstania widlicy, jeśli zabudowa obejmie drogi polne rozbiegające się z obu końców ulicy. Charakterystyczną cechą wsi o układzie łańcuchowatym jest to, że została założona na terenie leśnym wzdłuż osi, która biegnie najczęściej dnem doliny. Każda zagroda znajdowała się pierwotnie przy głównej drodze. Od drogi aż do granicy wsi, najczęściej na dziale wód, biegł łąn pola wykarczowanego i płat lasu, przy czym każda zagroda stała na własnym łąnie. Wskutek późniejszych podziałów łąny przybrały postać wąskich parceli między miedzami, biegnącymi prostopadłe do głównej drogi.

Wsie spełniają w zależności od miejsca rozlokowania różnorodne funkcje pozarolnicze. Najczęściej są to funkcje: usługowe, turystyczne, uzdrowiskowe czy rzemieślnicze. Do takich zmian funkcjonowania wsi przyczyniła się lokalizacja m.in. obiektów: kultu religijnego, ośrodków sanatoryjnych, warsztatów pracy rzemiosła. Współcześnie można stwierdzić, że funkcje te w coraz większym stopniu kształtują rozwój wsi w kierunku zurbanizowanym.

Miasta istniały już w starożytności i znane są od ponad 5500 lat. Pierwsze miasta powstały na wszystkich zamieszkałych kontynentach, z wyjątkiem Australii i Oceanii. Były one jednak małe i otoczone licznymi osiedlami wiejskimi. Powstanie miast było konsekwencją procesów wzrostu wydajności pracy w rolnictwie. Nie bez znaczenia były tu też przesłanki rynkowe. Chodzi tu o konieczność obsługi wymiany dóbr lokalnych, regionalnych i ponadregionalnych co do pochodzenia i obszaru zamieszkania potencjalnych klientów. Ważne były tu też przesłanki obronne, administracyjne i religijne. Powstawały one tam, gdzie istniały szczególnie dogodne warunki do realizacji wspomnianych zadań. Jako sprzyjające powstawaniu miast, należy podkreślić zwłaszcza takie cechy miejsc, jak: położenie nad rzeką, w miejscu przeprawy, skrzyżowanie się szlaków handlowych, korzystna konfiguracja terenu, linia brzegowa tworząca naturalne porty, występowanie bogactw naturalnych itp.

Współcześnie w różnych państwach istnieją różnorodne kryteria wyznaczania miast. Przykładowo w Polsce występuje kryterium prawno-administracyjne, we Francji decyduje o tym liczba mieszkańców /2000 osób/. Natomiast w Indiach dodatkowo do ilości mieszkańców /5000 osób/ musi być spełniony warunek w postaci zatrudnienia poza rolnictwem 75 % dorosłych mężczyzn. W przypadku Szwecji o wyznaczeniu miasta decyduje ilość mieszkańców /200 osób/ i rozproszenie zabudowy /odległość między budynkami do 200 m/. Dlatego też niektóre wsie, które posiadają charakter miejski zaliczyć można do miast i na odwrót występują miasta które posiadają typowy charakter wiejski ale legitymują się tym przywilejem w formie prawno-administracyjnej.

Pod **pojęciem miasta** rozumiemy taki punkt osadniczy, który charakteryzuje się dużą gęstością zaludnienia, dużą liczbą mieszkańców, zwartą, wielokondygnacyjną zabudową, w którym dominuje ludność utrzymująca się ze źródeł pozarolniczych, charakteryzująca się miejskim stylem życia, przy czym jednostka ta posiada tzw. prawa miejskie.

Na przestrzeni tylko obecnego stulecia można się przekonać, że coraz więcej ludzi mieszka w miastach. Według szacunków z 1990 r. było to 10 % ludności Ziemi, w 1940 r. 25 %, a w 1990 r. już 50 %. Występuje bowiem zjawisko szybkiego przyrostu ludzi w miastach niż przyrostu populacji ogółem. Wynika to z migracji ludności ze wsi do miast, przyrostu naturalnego, jak również administracyjnych przekształceń wsi w miasta. Stąd można wydzielić kilka państw w których poziom urbanizacji przekroczył już 90 % /Belgia, Wielka Brytania, Izrael/, jak również takie w których ten stopień jest najniższy - ok. 30 % /Etiopia, Kenia, Nigeria/. Stopniowo rośnie również liczba miast dużych w świecie. W 1990 r. było ok. 360 miast powyżej 100 tys. mieszkańców, gdy w 1900 r. jest ich ponad 2000. Natomiast tych najliczniejszych powyżej 1 mln w tym czasie było odpowiednio tylko 10 miast i ponad 220.

Miasta są terenem podziału pracy, węzłami skupiającymi potoki towarów, przerób surowców, rynkami zbytu, ośrodkami kultury, oświaty a także życia politycznego. Duże miasta prezentują prawie całkowicie sztuczny, zagospodarowany krajobraz. Charakterystyczną cechą wielu dużych miast jest zamieranie dzielnic centralnych i ucieczka z niej bogatych mieszkańców do bardziej atrakcyjnych pod względem zdrowotnym przedmieść lub osiedli w niedalekiej odległości.

Szczególnym miastem jest stolica państwa, która przeważnie jest najludniejszym miastem kraju. Miejscem jej powstania jest zwykle „obszar załączkowy kraju” fragment terytorium, w którym dzięki sprzyjającym warunkom związana jest geneza powstania państwa. Motywem przemieszczania stolic bywają przede wszystkim względy polityczne, ekonomiczne, strategiczne a nawet z badań wynika że i prestiżowe.

Literatura przedmiotu wyróżnia przykładowe typy miast:

- a/ miasta przemysłowe,
- b/ ośrodki handlu,
- c/ miasta o funkcjach zróżnicowanych,
- d/ ośrodki transportowe,
- e/ miasta górnicze,
- f/ miasteczka uniwersyteckie,
- g/ miasteczka uzdrowiskowe.

Współczesna literatura przedmiotu zwraca uwagę na coraz silniejsze rozrastanie się miast przemysłowych poza ścisłą strefę administracyjną. W rezultacie tworzy się strefa podmiejska na bazie terenów wiejskich. Występujące między tymi obszarami więzi coraz bardziej się zacieśniają, co powoduje w rezultacie powstawanie zespołów osadniczych zwanych **aglomeracjami**. Stąd aglomeracja składa się z jednego dużego ośrodka i skupionych wokół niego kilku, czasem kilkunastu mniejszych miast. Odmianą aglomeracji jest **konurbacja** /Zagłębie Ruhry, GOP/. Jest to zespół miast równorzędnych zróżnietych ze sobą. W wysokorozwiniętych państwach świata dochodzi do dalszego rozwoju osadnictwa, skąd powstają całe systemy osadnicze nazywane **megapolis** /np. pas aglomeracji miejskiej między: Bostonem a Waszyngtonem, Chicago - Pittsburgh, San Diego - Los Angeles - San Francisco, Tokio - Jokohama, Osaka - Kobe - Kioto/. Dlatego też klasyczny podział osadnictwa na wiejskie i miejskie jest nie wystarczający, bowiem występują coraz powszechniej pośrednie formy.

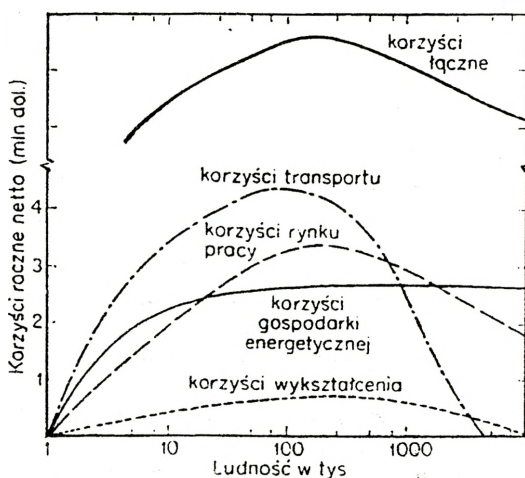
5.3. Ograniczenia rozwoju jednostek osadniczych

Jednostki osadnicze napotykać w swym rozwoju na pewne **ograniczenia**, a ich rozmiary i kształt są jedynie wynikiem zależności między określoną kombinacją działalności społecznych i ekonomicznych a ich przestrzennymi implikacjami. Mogą to być następujące ograniczenia:

- fizyczne, wynikające ze zróżnicowania cech fizjograficznych terenu, np.: rzeźba terenu, niska wytrzymałość terenu /gruntu/, przeszkoda wodna;
- środowiskowe, związane np. z dużą wilgotnością, nadmiernym zanieczyszczeniem powietrza i /lub/ wody, hałasem;
- funkcjonalne, będące następstwem istniejącego układu użytkowania terenów /zabudowa, ogrody, tereny rolne, rekreacyjne, przemysłowe/;
- infrastrukturalne, związane z wyczerpywaniem się możliwości istniejącej infrastruktury miejskiej /wydolność wodociągów, możliwość dostarczania gazu i ciepła, przepustowość sieci ulicznej/.

Miasta /układy osadnicze/ **nie rozwijają się w sposób ciągly lecz skokowo** w miarę pokonywania kolejnych progów rozwojowych. Nakłady związane z rozwojem miasta mogą być: jednorazowe, progowe, rosnące. Im większe miasto, tym kosztowniejsze jest pokonywanie jego progów rozwojowych. Przy czym przełamywanie tego progu wiąże się z „zamrażaniem” środków, dających całościowy efekt dopiero po ich pełnym wykorzystaniu. Dla każdego miasta istnieje pewien próg rozwoju, którego przekroczenie może okazać się zbyt kosztowne i nieuzasadnione na danym etapie rozwoju danego przestrzennego systemu. Ujemne skutki nadmiernej koncentracji mogą przejawiać się w postaci np.: deficytu wolnych terenów, wody, niewydolności systemu komunikacyjnego, urządzeń komunalnych, niedostatku mieszkań i innych elementów infrastruktury społecznej. Stąd korzyści aglomeracji mogą się stać niekorzyściami /patrz rysunek 7/.

Rysunek 7. Hipotetyczne korzyści według wielkości miasta



Należy więc rozpatrywać nie tylko ekonomiczne, ale również ekologiczne i społeczne ograniczenia rozwojowe poszczególnych miast oraz całego systemu osadniczego. Może się zdarzyć, że rozwój danego miasta przyczyni się do pojawienia się ograniczeń rozwojowych i wzrostu kosztów funkcjonowania innych miast, systemu osadniczego, gospodarki regionu, a nawet całego przestrzennego systemu społeczno-ekonomicznego.

5.4. Proces urbanizacji

Mianem urbanizacji określa się proces powstawania wielkich miast od przełomu XVIII i XIX w., związany z rozwojem przemysłu wielkofabrycznego, a także transportu mechanicznego, głównie kolei, który umożliwił dostarczanie wielkich partii surowców, wywóz wyrobów gotowych i stałe dostawy żywności dla wielkich skupisk ludzi. Przez proces urbanizacji rozumie się zjawisko zwiększenia znaczenia miast, wyrażające się wzrostem liczby miast, ich powiększeniem terytorialnym, wzrostem odsetka ludności zamieszkującej miasta oraz przejmowaniem cech życia ludności miast przez ludność wsi. Najczęściej stosowanym miernikiem urbanizacji jest odsetek ludności miejskiej w ogólnej liczbie ludności.

Wspólczesne procesy urbanizacji charakteryzują się i obejmują:

1/ Dalszy rozwój miast wyrażający się we wzroście absolutnej liczby ludności miejskiej i jej udziału w ogólnej liczbie ludności regionu czy kraju, w powstawaniu nowych miast oraz rozwoju miast istniejących. Rozwój tych ostatnich nie odbywa się równomiernie. Obserwuje się przyspieszony wzrost miast średnich i dużych, zarówno pod względem ich liczby, jak i udziału ludności w nich zamieszkującej.

2/ Przekształcenia miast skupionych przestrzennie w rozluźnione zespoły jednostek osadniczych, wśród których specjalną rolę odgrywają aglomeracje miejskie.

3/ Integrację przestrzenno-funkcjonalną doprowadzającą zarówno do łączenia się sąsiadujących ze sobą aglomeracji miejskich, jak i do przekształcenia sieci osadniczej w systemy osadnicze.

4/ Urbanizację obszarów typowo wiejskich, prowadzącą do zanikania dychotomii miasto - wieś.

5/ Istnieje zdecydowana różnica w trendach urbanizacji w świecie. Wynika to z rozwoju gospodarczego poszczególnych państw. W krajach rozwiniętych występuje powolny wzrost ludności miast, przy rozwijaniu się strefy podmiejskiej wraz z przenoszeniem się ludności z centrum na obrzeża miast. Natomiast w krajach rozwijających się trend urbanizacji przybiera inne cechy charakterystyczne. Występuje gwałtowny wzrost liczby ludności miast, powstają dzielnice nędzy, kwitnie handel uliczny i bazarowy.

Współcześnie uważa się, że rozwój miast to tylko jeden aspekt procesów urbanizacyjnych. Urbanizacja przejawia się bowiem nie tylko w koncentracji ludności w miastach, ale także w promieniowaniu miejskich wzorców, a w konsekwencji w **upodabnianiu się wsi do miasta**. Stąd też urbanizację można rozpatrywać w różnych aspektach:

a/ demograficzno-statystycznym - którego wyrazem jest wzrost odsetka ludności miejskiej oraz wzrost liczby i wielkości miast;

b/ zawodowym - który wyraża się we wzroście odsetka ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych, lub też we wzroście liczby ludności pracującej poza rolnictwem;

c/ krajobrazowym - który polega na zmianie układu przestrzennego tradycyjnej wsi i upowszechnieniu się pewnych nowych elementów charakterystycznych dla miast, a więc będą to zmiany w zakresie budownictwa mieszkaniowego, dróg, komunikacji, energetyki, handlu, służby zdrowia, oświaty itd.;

- społeczno-kulturowym - którego istota polega na rozpowszechnianiu się na wsi miejskiego stylu życia i elementów miejskiego modelu kulturowego.

We współczesnej literaturze przedmiotu zwraca się uwagę na **negatywne skutki** urbanizacji w świecie, które wynikły z nadmiernego napływu ludności do miast. Podstawowym efektem takiej sytuacji są:

- wzrastająca przestępczość i narkomania,
- choroby cywilizacyjne,
- ludzie bezdomni,
- problemy ze znalezieniem pracy,
- powstawanie dzielnic nędzy,
- wzrost wskaźnika analfabetyzmu i ludności niewykwalifikowanej.

Można zauważyć, że zjawiska te nasilają się i mają charakter coraz bardziej dokuczliwy.

Pytania kontrolne:

1. Jakie występują główne czynniki przyrodnicze i społeczno-ekonomiczne warunkujące współczesne kształtowanie się sieci osadniczej?
2. Co powoduje, że współcześnie zacierają się granice między miastem i wsią?
3. Jakie występują ograniczenia w rozwoju współczesnych jednostek osadniczych?

Literatura zalecana:

1. Podstawy geografii ekonomicznej, praca zbiorowa pod red. J.Wrony i J.Rek, PWE Warszawa 1997, rozdz. 5.
2. K.Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH Warszawa 1994, rozdz. 5.
3. R.Domański, Zasady geografii społeczno-ekonomicznej, PWN Warszawa 1995, rozdz. 2.6 i 3.3.

6. Struktura przestrzenna przemysłu

Rozdział ujmuje najważniejsze zagadnienia związane z kształtowaniem przestrzennej struktury przemysłu. W tym celu na początku przedstawiono trzy fazy rozwoju uprzemysłowienia w świecie pod kątem widzenia zmian przestrzennych. Analiza ta pozwoliła następnie na zaprezentowanie ogólnych uwarunkowań i decyzji lokalizacyjnych przemysłu. W dalszej części skupiono się na korzyściach wynikających z lokalizacji zakładów przemysłowych w aglomeracjach.

6.1. Procesy uprzemysłowienia a zmiany przestrzenne

Przestrzenna struktura gospodarki zmienia się pod wpływem wdrażania postępu technicznego w szczególności w branżach przemysłu. Techniczna strona naszej cywilizacji uległa w okresie ostatnich trzystu lat dwukrotnej całkowitej przemianie. W literaturze przedmiotu mówi się o trzech fazach rewolucji przemysłowej. W pierwszej fazie to woda dominowała jako środek transportu i źródło energii. Druga faza była okresem węgla i stali, maszyny parowej zarówno w zakresie produkcji, jak i w zakresie komunikacji /kolej żelazna/. Trzecia charakteryzuje się użyciem energii elektrycznej i motoru spalinowego oraz wykorzystaniem metali lekkich.

Starając się analizować bliżej te **trzy typy rewolucji przemysłowej pod kątem widzenia zmian przestrzennych** można stwierdzić:

W fazie pierwszej dominuje transport wodny, co powoduje wzrost państw i mocarstw morskich, połączony z rozbudową wewnętrznej sieci wodnych dróg śródlądowych. W dziedzinie orientacji surowcowej dominują rudy żelaza, a w energii wykorzystanie prądu wodnego /młyn wodny/ lub powietrza /wiatraki/. W dziedzinie pracy - rzemieślnik zachowuje swe dotychczasowe znaczenia tak jak to było w średniowieczu. W dziedzinie konsumpcji: głównymi rynkami zbytu i ośrodkami życia gospodarczego stają się kolonie, porty oraz miasta rezydencyjne. Typowym przykładem dla tego okresu jest XVIII w. Anglia oraz Holandia.

W fazie kolejnej cała technika skupia się dookoła wykorzystania maszyny parowej. W tym czasie to kolej dominuje wśród środków transportu i jest czynnikiem rozwoju gospodarczego wielu obszarów. Węgiel i ruda żelaza zaczynają dominować wśród surowców. Powoli zaczyna wkraczać nafta jako surowiec oświetleniowy a później energetyczny. Większość zakładów przemysłowych skupia się w wielkich zagłębiach węglowych, czego przykładami są okręgi przemysłowe w: Anglii, Zagłębie Ruhry, Górny Śląsk. Wśród rynków zbytu poza koloniami główne miejsce zajmują wielkie miasta przemysłowe oraz późniejsze metropolie. Ruchy skupiające przemysł występują na skali i o sile bardzo gwałtownej, nieznanej w dotychczasowej historii. Wieś wyludnia się i upada. Następuje bardzo szybki wzrost ilości miast jak również rozrost już istniejących. Dla korzyści wspólnej lokalizacji wydają się dominować, połączenie miasta z przemysłem, które staje się nierozzerwalne. Typowym przykładem dla tego okresu jest Anglia XIX w. oraz Stany Zjednoczone na przełomie XX w.

Faza współczesna cechuje się przezwyciężeniem trudności geograficznych za pomocą wielkich budowli inżynierskich. W komunikacji zastosowanie motoru spalinowego wyzwala przemysł i miasta od zależności sztywnego toru kolei żelaznej. Coraz popularniejszym środkiem transportu staje się lotnictwo. Energia jądrowa powoli, lecz systematycznie rozwija się. Powszechne użycie energii elektrycznej powoduje jedynie przyhamowanie ruchów skupiających występujących w poprzedniej fazie. Lokalizacyjny wpływ czynnika komunikacyjnego sprawia skupianie się wzdłuż

linii transportowych. Rośnie nadal znaczenie korzyści wielkiej skali. Typowym przykładem tej fazy rozwoju są okręgi i miasta w Szwecji, Danii i Szwajcarii.

Podsumowując można stwierdzić, że postęp techniczny ludzkości wpływa w sposób znaczący na zagospodarowanie przestrzeni, starając się jak najwięcej jej pozyskać dla potrzeb gospodarczych.

6.2. Uwarunkowania lokalizacji przemysłu

Lokalizacja oznacza położenie obiektu w przestrzeni względem innych elementów tej przestrzeni, np. sieci osadniczej, komunikacyjnej, surowców, zakładów przemysłowych, usługowych i innych. Pojęcie lokalizacji obejmuje cztery elementy: obiekt, miejsce, cel oraz uwarunkowania lokalizacji.

Na lokalizację przemysłu i zmiany zachodzące w tym zakresie oddziałującej cały szereg uwarunkowań. Do najważniejszych z nich zaliczyć można:

- zróżnicowanie walorów przestrzeni i ich zmiany,
- postęp naukowo-techniczny,
- organizację przemysłu,
- politykę państwa,
- ochronę środowiska.

Nie ulega wątpliwości, że na lokalizację przemysłu wywiera wpływ historycznie ukształtowany poziom zagospodarowania poszczególnych regionów oraz zróżnicowanie środowiska naturalnego. Przede wszystkim chodzi tu o odmienności struktury i poziomu rozwoju gospodarki danych regionów. W jednych bowiem dominującą rolę odgrywa np. rolnictwo, w innych zaś przemysł, w jeszcze w innych sfera usług. Poziom i struktura gospodarki wywierają także wpływ na wielkość lokalnych i regionalnych rynków zbytu. Istotny jest także stopień wyposażenia poszczególnych terenów w **infrastrukturę**. Stąd też kompleksowy rachunek efektywności lokalizacji powinien uwzględniać nakłady inwestycyjne poniesione na budowę linii transportowych, systemu łączności i gospodarkę wodną. Decydującym czynnikiem w tym zakresie jest także wielkość **zasobów pracy** z ich strukturą kwalifikacji i wykształcenia. Wieloraki i złożony jest także wpływ **czynnika energetycznego** na lokalizację przemysłu. Chodzi tu o rodzaj zużywanej energii i jej ilość. Wszystkie te elementy oddziałują silnie na większą lub mniejszą opłacalność rozwoju przemysłu w poszczególnych regionach i ośrodkach. Ponadto określony ich spłot wpływa na to, że pewne dziedziny przemysłu znajdują lepsze warunki rozwoju w określonych ośrodkach niż w pozostałych.

Dla przemysłu zasadniczym znaczeniem spośród różnorodnych elementów przyrodniczych ma **rozmieszczenie zasobów naturalnych**. Ważne jest nie tyle samo występowanie tych zasobów, ale koszty ich pozyskiwania oraz opłacalność ich wykorzystywania. Duże jednostkowe zużycie surowców ogranicza znacznie swobodę wyboru lokalizacji zakładów wielu branż i gałęzi przemysłu. Należy pamiętać, że efektywność eksploatacji poszczególnych złóż jest zmienna w czasie. Stąd nierzadko występują takie sytuacje, w których uprzednio uzasadnione ekonomicznie lokalizacje stają się z czasem mało efektywne.

Znaczący wpływ na zmianę przestrzennych uwarunkowań rozwoju przemysłu ma **postęp naukowo-techniczny**. Przede wszystkim dotyczy to postępu wdrażanego w samym przemyśle, ale także i w innych dziedzinach gospodarki. Powoduje to przewartościowanie roli poszczególnych czynników przemysłu. Postęp ten jest

głównym sprawcą zmian wartości lokalizacyjnych różnych punktów i części przestrzeni.

Istotną przesłanką jest także związek występujący między lokalizacją przemysłu a sferą organizacyjną. Wynika to z rozpowszechniania się metod produkcji masowej, której towarzyszy zarówno koncentracja produkcji, jak również specjalizacja. Powoduje to m.in. relatywne zmniejszenie się udziału małych zakładów w całokształcie produkcji przemysłowej. Niemniej jednak jednostki małe odznaczają się znacznie większą swobodą lokalizacyjną niż jednostki duże. Chodzi tu o zasoby pracy, dostęp do surowców, możliwość korzystania z różnorodnych środków transportu.

Współcześnie znaczący wpływ na lokalizację przemysłu ma także polityka państwa. Za pomocą metod ekonomicznych można oddziaływać na proces aktywizacji rozwoju przemysłu dla danego regionu kraju. Również powszechnym sposobem na pobudzenie aktywności na wybranym terenie jest decyzja rządowa o wszczęciu inwestycji np. komunikacyjnej czy też oświatowej. Ma to zachęcać podmioty do inwestowania w tym regionie. Szczególnie ważna jest tu także lansowana przez państwo polityka podatkowa i celna.

Od kilkudziesięciu lat coraz mocniej zwraca się uwagę na negatywne oddziaływanie przemysłu na środowisko naturalne. Stawia to nieustanne wyzwanie dla postępu naukowo-technicznego we wdrażaniu do produkcji i instalowaniu w zakładach przemysłowych odpowiednich urządzeń zmniejszających przemysłową emisję pyłów i gazów, jak również służących oczyszczalni ścieków. Występuje w tym zakresie ciągle poszukiwanie bardziej „czystych” technologii wytwarzania. Państwo ze swej strony ma kształtować odpowiednie prawo, jak również stymulować postęp techniczny w tej dziedzinie. Również musi przeciwdziałać w zakresie nadmiernego koncentrowania się tych dziedzin przemysłu, które charakteryzują się dużą uciążliwością dla środowiska w jednym miejscu.

Nie można bagatelizować przy określaniu lokalizacji przemysłu aspektów fizyogeograficznych. Dla określonych zakładów ważna jest konfiguracja terenu, kierunki i natężenie wiatrów, częstotliwość występowania mgieł czy opadów. Nie bez znaczenia jest szata roślinna danego terenu. Również jakość gleb ma tu swój przyczynek, jak również atrakcyjność turystyczna. Określony bowiem spłot tych czynników może potęgować lub osłabiać koncentrację zanieczyszczeń. Na obecnym etapie rozwoju przemysłu coraz większego znaczenia nabiera dostęp do wody. Wiąże się to z dużym wzrostem zapotrzebowania na nią m.in. w przemyśle. Równocześnie jej zasoby w wyniku różnych form działalności człowieka ulegają zmniejszeniu, bądź woda traci wartości użytkowe. Z punktu widzenia ochrony środowiska i racjonalnej gospodarki zasobami wodnymi istotne znaczenie w wyborze lokalizacji ma więc zapobieganie nadmiernej koncentracji przestrzennej wodochłonnych gałęzi przemysłu.

Również istotny jest podział terenów między różne grupy ich użytkowania. Nierzadko dochodzi w tym zakresie do sprzeczności interesów między nimi. Chodzi tu o zajmowanie przez rozwijający się przemysł terenów użytkowanych przez rolnictwo. Sprzeczność ta jest tym silniejsza, im większe walory mają one dla rolnictwa. Ponadto istnieje konkurencja między przemysłem a przeznaczeniem terenów pod miejską zabudowę mieszkaniową, czy do sfery usług.

6.3. Decyzje lokalizacyjne

Z zaprezentowanych uwarunkowań wynika, że na lokalizację przemysłu oddziałuje ich cały różnorodny spłot. Pod wpływem zmian tych uwarunkowań, w zależności od ich skali i kierunków, następują także pewne zmiany wpływu na lokalizacji. Podstawową przyczyną tego jest fakt, że **lokalizacja wywiera wpływ na efektywność produkcji**. Bowiern, to czy zapewnia ona większą czy mniejszą efektywność i to tylko w krótkim czy też w długim okresie, zależne jest m.in. od trafności jej wyboru. Prawdopodobny, a więc efektywny wybór lokalizacji zakładu przemysłowego jest szczególnie istotny, ponieważ zakłady te mają długą żywotność i funkcjonują w danym miejscu dziesiątki lat.

Podjęcie decyzji o lokalizacji zakładu przemysłowego dokonywane jest w sposób **indywidualny lub kolektywnie**. Zakładając, że zakłady mają taki charakter, że mogą być lokalizowane w sposób swobodny, a więc że nie ma specyficznych warunków, na decyzje te wpływają z jednej strony dostęp do informacji, z drugiej zaś możliwości ich wykorzystania. Dostęp do informacji jest zwykle większy w odniesieniu do okresu, w którym przygotowywane są i podejmowane decyzje, mniejszy natomiast w odniesieniu do przyszłych okresów. Dlatego też występują sytuacje w których po pewnym czasie wcześniej podjęte decyzje lokalizacyjne nie odpowiadają nowym warunkom. Przyczyną ważny jest także dostęp do informacji, a to jest uzależnione od tego czy są opracowywane przez duże wyspecjalizowane organizacje, czy też przez pojedynczą osobę.

Decyzje o podejmowaniu lokalizacji zakładu przemysłowego są także **wypadkową spraw personalnych**. Chodzi tu o miejsce zamieszkania bądź urodzenia właściciela. Tego typu decyzje jak wykazuje praktyka są dość częste. Współcześnie coraz częściej zwraca się uwagę na problem podejmowania decyzji lokalizacyjnych przemysłu pod kątem społecznym. Należy bowiem rozpatrywać równocześnie cztery aspekty wyboru miejsca: zamieszkania, produkcji, podaży usług oraz wypoczynku.

Generalnie ujmując występuje złożony algorytm podejmowania decyzji lokalizacyjnych. Niemniej jednak istnieje potrzeba badań w tym kierunku, ale nie po to aby lokalizacja była na wskroś optymalna ale jedynie po to by była efektywna i zadawalająca. Stąd stawiane są pytania:

- co należy produkować w danej przestrzeni?
- jaka powinna być skala produkcji zakładu?
- jaką technikę wytwarzania należy zastosować?
- gdzie zlokalizować zakład?

Istnieją dwa sposoby podejmowania decyzji w oparciu o tak postawione pytania i posiadany zasób informacji. Pierwszy polega, że na bazie znajomości czynników wywierających największy wpływ na efektywność lokalizacji poszczególnych rodzajów przemysłu dokonywany jest wstępny wybór rejonów czy też wszystkich jednostek, jakimi są regiony ekonomiczno-geograficzne, a wewnątrz nich ośrodków, które mogą spełniać warunki efektywnej lokalizacji danych rodzajów przemysłów. Dalsza kompleksowa analiza czynników lokalizacji, polegająca na określeniu ich wpływu na wielkość nakładów inwestycyjnych i bieżące koszty produkcji, stanowi podstawę wyboru. Równocześnie analiza ta pozwala na ustalenie racjonalnej górnej granicy wielkości zakładów, przy której lokalizacja ich w danym rejonie i ośrodku jest efektywna, a także czy ewentualna zmiana techniki wytwarzania umożliwiałaby wzrost efektywności. Taka ocena nie musi być zgodna z ogólnospołecznymi kosztami. Drugi

sposób polega na wysuwaniu w analizie walorów oraz ewentualnych ograniczeń lokalizacyjnych kolejnych rejonów, a dalej ośrodków. Na tej podstawie, znając jednocześnie czynniki lokalizacji wpływające w największym stopniu na lokalizację poszczególnych rodzajów przemysłu, można określić jakie warianty produkcji opłaca się w nich rozwijać i na jaką skalę oraz w których ośrodkach poszczególne elementy całości lokalizować. Podejście to wydaje się, że pozwala w znacznie szerszym zakresie kształtować racjonalną lokalizację przemysłu, aczkolwiek wymaga większego zakresu informacji wejściowych niż w pierwszym przypadku. Umożliwia ono efektywne kształtowanie wewnątrz regionalnych powiązań przemysłu, a także powiązań międzyregionalnych.

Tradycyjne teorie lokalizacji zakładały, iż głównym motywem działania decydenta są korzyści ekonomiczne. Współcześnie i w społeczeństwach, które osiągnęły już wysoki poziom rozwoju gospodarczego i dobrobytu większe znaczenie uzyskują inne wartości, a więc społeczne, kulturalne, estetyczne, osobiste czy jakości środowiska. Stąd też decyzje te są wypadkową celów ekonomicznych i pozaekonomicznych.

6.4. Korzyści wynikające z lokalizacji zakładów przemysłowych w aglomeracjach

Główną cechą rozmieszczenia przemysłu jest jego koncentracja w przestrzeni. Zakłady powstają albo w wyniku lokalizacji wielu firm w jednym ośrodku, albo w miejscowościach położonych w niewielkich od siebie odległościach. Skupienie przemysłu w jednej miejscowości nazywane jest ośrodkiem przemysłowym, natomiast obejmujące większą ich liczbę nosi nazwę okręgu przemysłowego. W przypadku gdy reprezentują one duży potencjał produkcyjny nazywane są aglomeracjami przemysłowymi.

Wśród okręgów przemysłowych można wyróżnić okręgi typu monocentrycznego, czyli o wyraźnie wybijającym się ośrodku centralnym, oraz okręgi typu policentrycznego, składające się z kilku czy też większej liczby równorzędnych ośrodków, a obok nich wielu mniejszych.

Podstawową przyczyną tworzenia koncentracji przestrzennych przemysłu są **korzyści wynikające ze wspólnej lokalizacji zakładów**. Waga tych korzyści została dostrzeżona już pięćdziesiąt lat temu. Od tej pory teoria poszerzyła zakres otrzymywanych korzyści z takiego usytuowania. W literaturze przedmiotu zwraca się uwagę na korzyści wynikające ze wzrostu skali produkcji w pojedynczych zakładach przemysłowych, korzyści wynikające ze wspólnej lokalizacji zakładów tej samej gałęzi przemysłu w jednym miejscu oraz korzyści wynikające ze skupienia przestrzennego zakładów należących do różnych gałęzi przemysłu. Interesujący dla teorii jest przypadek korzyści wypływający z trzeciego wariantu. W tym zakresie można mówić o występowaniu oszczędności związanych z koncentracją przemysłu w miastach, będących równocześnie **węzłami transportu**. Chodzi tu o dogodne położenie miasta z punktu widzenia kosztów zaopatrzenia i zbytu. Związane są one z głównymi trasami przewozów ładunków, lub jako stacje końcowe na trasach /porty, miasta graniczne/. Tym samym można lepiej wykorzystać istniejącą infrastrukturę niż w przypadku lokalizacji rozproszonej. Oszczędności z powodzeniem dopatrywać się należy na skutek koncentracji **zatrudnienia** w dużych miastach. Można bowiem zatrudniać ludność dogodną dla danej branży jako wykorzystywanie istniejących nadwyżek o określonej specjalności. Odpada tym samym problem budownictwa mieszkaniowego i

licznych elementów infrastruktury społecznej /żłobki, szkoły, opieka zdrowotna/. Inną sferą korzyści jest możliwość korzystania z szerokiej gamy usług, które występują w aglomeracjach a jakie są ograniczone /pod względem ilości i jakości/ w małych miejscowościach. Przede wszystkim chodzi tu o: jednostki handlu hurtowego, banki, przedsiębiorstwa budowlane, zakłady remontowe, pralnie itp. Istotne jest tu również osiąganie korzyści na mniejszych kosztach administracyjnych /usługi telekomunikacyjne, sprawy uzgodnień prawnych w szeregu biurach/. Zakłady przemysłowe mogą również korzystać z mniejszej ilości zapasów surowców i materiałów, gdyż mogą liczyć na szybką i zwiększoną dostawę od firm zlokalizowanych w tym samym mieście. Przedsiębiorstwa mogą także liczyć na **zwiększony popyt** i stosunkowo małe koszty zbytu. W literaturze przedmiotu zwraca się także uwagę na dodatni wpływ wspólnej lokalizacji w postaci skuteczniejszego wdrażania **postępu technicznego**. Istnieją bowiem warunki dla tworzenia placówek badawczo-rozwojowych. Wspólna lokalizacja odpowiednio dobranych zakładów stwarza również warunki dla efektywnego **zużycia odpadów i surowców ubocznych**.

Uogólniając można stwierdzić, że występują liczne korzyści z lokowania zakładów przemysłowych w aglomeracjach. Koncentracja przestrzenna zakładów przemysłowych pozwala przede wszystkim obniżyć społeczne koszty produkcji, pod tym jednak warunkiem, iż nie przekracza się racjonalnych granic tej produkcji. Jak wykazuje praktyka w przypadku nadmiernego przestrzennego skupienia zakładów przemysłowych można oczekiwać:

- zbyt szybkiego wyczerpywania się bazy surowcowej lub paliwowo-energetycznej co wiąże się z koniecznością dowozu tych towarów, a tym samym narastania kosztów,
- wzrostu kosztów zaopatrzenia w wodę,
- przeciążenia arterii komunikacyjnych,
- niedoboru terenów pod budownictwo przemysłowe, komunalne i mieszkaniowe,
- niedoboru siły roboczej i wzrostu migracji przesiedleńczej oraz codziennych dojazdów do pracy,
- wzrostu kosztów zaopatrzenia ludności w żywność,
- narastania kosztów przewozów wyrobów gotowych do miejsca ich zbytu.

Tym samym należy dążyć, aby nie przekroczyć punktu nasycenia w rozwoju aglomeracji ilością i uciążliwością zakładów przemysłowych dla środowiska w którym funkcjonują.

Pytania kontrolne:

1. Jakie czynniki należy analizować przy lokalizacji działalności zakładów przemysłowych i dlaczego?
2. Jakie korzyści występują przy lokalizacji zakładów przemysłowych w aglomeracjach i jakich niekorzystnych zjawisk można oczekiwać przy nadmiernym nasyceniu zakładów?

Literatura zalecana:

1. I.Fierla, Lokalizacja przemysłu, PWE, Warszawa 1987, rozdz.2 i 3.
2. B.Kortus, Wstęp do geografii przemysłu, PWN, Warszawa 1986, rozdz.2.
3. J.Leśniak, Planowanie przestrzenne, PWN, Warszawa 1985, rozdz.3.

7. Infrastruktura techniczna i jej układ przestrzenny

Zasadniczą treścią rozdziału jest przedstawienie teoretycznych zagadnień związanych z przestrzennym kształtowaniem infrastruktury technicznej. Stąd główny wysiłek zostanie skupiony na teoretycznych rozważaniach dotyczących charakterystyki infrastruktury oraz jej roli w rozwoju gospodarczym kraju i integracyjnym w świecie. Dalej zostaną omówione zasadnicze czynniki kształtujące rozmieszczenie infrastruktury i teorie przestrzennego jej rozmieszczenia.

7.1. Charakterystyka infrastruktury

Warunkiem prawidłowego funkcjonowania, efektywnego wykorzystania, rozwoju i integracji przestrzennej poszczególnych podsystemów przestrzennego systemu społeczno-ekonomicznego i ich części składowych jest istnienie układu urządzeń, obiektów i instytucji obsługujących te systemy i łączące je w jedną całość. Układ taki nosi nazwę infrastruktury. **Infrastruktura techniczna** gospodarki narodowej to zbiór urządzeń i instytucji użytku publicznego, wynikający z działalności człowieka, trwale zlokalizowany i zorganizowany w systemy, których świadczenia mają istotne znaczenie dla funkcjonowania gospodarki i organizacji życia ludności w mieście i na wsi oraz które służą za pomocą różnych urządzeń technicznych funkcjom wytwarzania, przesyłania, przetwarzania, rozdzielania i rozprowadzania, a więc przemieszczania z jednego na drugie miejsce: **wody, ścieków, energii, wiadomości, obrazu, osób i ładunków**. Na infrastrukturę składają się cztery podstawowe układy: komunikacyjny /transport i łączność/, energetyczny, wodno-sanitarny i społeczny /baza szpitalnictwa, oświaty, kultury i wypoczynku/. Trzy pierwsze elementy nazywane są infrastrukturą techniczną. Stąd też infrastruktura gospodarki narodowej stanowi zbiór systemów urządzeń technicznych, których elementy składowe odznaczają się kilkoma wspólnymi, a zarazem charakterystycznymi cechami, wyodrębniającymi je z kompleksu urządzeń i instytucji tkwiących w gospodarce narodowej. Ma ona określone granice działania, stale dostosowuje się do funkcji gospodarczych kraju i ściśle powiązana jest z postępem technicznym i organizacyjnym. Twierdzi się, że infrastruktura gospodarki narodowej jest więc zbiorem systemów urządzeń technicznych na podstawie z góry przyjętych **kryteriów zaliczania**. Kryteriami tymi są:

- urządzenia /obiekty/ infrastruktury gospodarki narodowej muszą wynikać z działalności człowieka, a nie być tylko elementami przyrody;
- urządzenia /obiekty/ infrastruktury gospodarki narodowej muszą mieć charakter użytku publicznego;
- świadczenia urządzeń infrastruktury gospodarki narodowej stanowią istotne znaczenie dla funkcjonowania gospodarki i organizacji życia w mieście i na wsi;
- urządzenia /obiekty/ infrastruktury gospodarki narodowej są urządzeniami punktowymi i liniowymi;
- do urządzeń /obiektów/ infrastruktury gospodarki narodowej zalicza się tylko te obiekty, które charakteryzują się tym samym sposobem wykonywania świadczeń infrastrukturalnych tj. pełnią funkcję przesyłki i rozprowadzania, a więc pokonywania przestrzeni.

Rola infrastruktury, jako czynnika warunkującego rozwój i funkcjonowanie przestrzennego systemu społeczno-ekonomicznego, wrasta ze wzrostem poziomu rozwoju gospodarczego. Stąd twierdzi się, że infrastruktura i procesy rozwoju

gospodarczego mają charakter sprzężenia zwrotnego. Bowiem wszelkie procesy rozwoju społeczno-ekonomicznego zachodzące w strukturach przestrzennych są uzależnione od poziomu zagospodarowania infrastrukturalnego danego terenu, oraz w następstwie tych procesów zmienia się popyt na usługi infrastruktury, co wymaga z kolei jej rozwoju lub przekształcenia. Ze względu na fakt, że poziom zagospodarowania infrastrukturalnego jest warunkiem stabilności, efektywności i dynamiki rozwoju gospodarczego, rozwój infrastruktury powinien wyprzedzać rozwój gospodarczy. Układ tej infrastruktury musi charakteryzować się racjonalnym układem przestrzennym.

Infrastruktura charakteryzuje się pewnymi specyficznymi cechami. Są to:

1. Służebny charakter - infrastruktura nie może funkcjonować sama dla siebie, musi świadczyć usługi z zakresu obsługi sfery produkcyjnej i konsumpcyjnej;
2. Niepodzielność urządzeń - oznacza to, że należy tworzyć od razu pewne minimalne wielkości obiektów niezależnie od istniejącego popytu na daną infrastrukturę zapewniające pewien zasięg działania;
3. Wysoka kapitałochłonność - konieczność ponoszenia znacznych nakładów o długim okresie zamrożenia;
4. Skokowy sposób powstawania kosztów - koszty infrastruktury rosną co pewien czas skokowo;
5. Długowieczność - okres użytkowania urządzeń infrastruktury jest długi i raz stworzone obiekty determinują rozwój struktur przestrzennych.
6. Immobilność - urządzenia infrastruktury są bezwładne i trwale związane z określonym obszarem, a usługi infrastruktury muszą i mogą być w zasadzie konsumowane jedynie na miejscu.
7. Urządzenia i układy infrastruktury nie są substytucyjne, są natomiast komplementarne.
8. Występuje stały rozwój jej urządzeń, które zaspokajają potrzeby ludności i jednostek gospodarki. Potrzeby te w wyniku postępu kultury i cywilizacji, zamożności i dobrobytu społeczeństwa stale rosną.
9. Nierównomierność w zaspokajaniu świadczeń w zależności od pory dnia czy też roku jak również w przestrzeni.
10. Wysoki stopień niezawodności poszczególnych systemów i urządzeń oraz ich nieprzerwany cykl pracy.
11. Duża zawodność bezpośrednio po rozruchu urządzeń, stopniowe zmniejszanie zawodności po pewnym czasie pracy i wreszcie wzrost zawodności w miarę starzenia się urządzeń.

7.2. Ekonomiczna rola transportu

Transport jest działem gospodarki ściśle związanym z przestrzenią. Istotą jego działania jest pokonywanie przestrzeni, dlatego też geograficzne ujęcie problematyki transportowej jest szczególnie celowe. Ma ono także znaczenie praktyczne - zagospodarowanie transportowe jest bowiem jednym z głównych składników infrastruktury technicznej i wyznacza często funkcje gospodarcze danego regionu. Zagospodarowanie transportowe jest wyjątkowo kapitałochłonne, dlatego wszelkie badania naukowe, które pozwalają zmniejszyć nakłady na transport, mają duże znaczenie praktyczne.

Już od starożytności można mówić, że transport wywierał zasadniczy wpływ na rozwój gospodarczy jak również przepływ myśli i technologii. W tym to czasie docierały liczne towary do Europy z krajów Azji Wschodniej. Odkrycia geograficzne końca XV wieku umożliwiły wymianę handlową Europy z Ameryką. Niemniej ilość przewożonych towarów na dalsze odległości była jednak niewielka aż do XIX wieku, kiedy to zastosowano maszyny parowe do poruszania statków a budowa kolei bardzo zmniejszyła koszty transportu. Dalszymi wielkimi etapami rozwoju transportu były: rozpoczęcie seryjnej produkcji samochodów i samolotów na początku XX wieku. Pociągnęło to za sobą szybką modernizację wszystkich środków transportu. Po drugiej wojnie światowej nastąpiło zwiększenie szybkości środków transportu, zwiększenie ich wielkości jednostkowej oraz zmiana metod przewozu. Chodzi tu o specjalizację przewozową i konteneryzację ładunków. Występujący wzrost skali produkcji poszczególnych zakładów przyczynił się do znacznego zwiększenia roli transportu w życiu gospodarczym.

Występujący układ sieci transportowej oraz możliwości rozwoju transportu i komunikacji wywierają duży wpływ na stan gospodarki poszczególnych krajów. W skali regionalnej rozwój transportu zawsze oznacza zmianę struktury wykorzystania ziemi na dużych obszarach. Sieć transportu zajmuje stale rosnącą powierzchnię, co ma zwłaszcza na terenach zurbanizowanych wielkie znaczenie. Dotyczy to całego systemu transportu.

Koszty transportu są ważnym czynnikiem kształtowania cen towarów. Dlatego też usilnie dąży się do skracania czasu załadunków, jazdy jak również wyładunku towarów. Ważna jest tu także waga ładunku w przeliczeniu na odległość. Z badań wynika, że na krótkich odcinkach najtańszym środkiem transportu jest samochód, przy dalszych odległościach kolej, a następnie - transport wodny i rurociągowy. Transport lotniczy jako specyficzny rodzaj wykorzystywany jest wówczas jeśli chodzi o czas lub mamy doczynienia z małogabarytowymi wyrobami. W tym przypadku koszty są na drugim planie. Dokładne granice występujące między tymi zasięgami regulują odpowiednie taryfy przewozowe, różne w poszczególnych krajach, a ustalane przez właściciela danego środka transportu, a więc państwo bądź prywatnych przewoźników. Zwraca się także uwagę na możliwość zapewnienia ładunków powrotnych.

Nie ulega wątpliwości, że **transport stał się czynnikiem integracji gospodarki w świecie.** W wydatny sposób przyczynił się do tego spadek kosztów transportu surowców na wielkich odległościach. Za taką tezę świadczą choćby mogą produkty górnictwa pochodzące z Afryki, Kanady czy Australii na rynku europejskim. Koszty te zostały obniżone na skutek wielokrotnego zwiększenia tonażu statków, jak również dostosowania ich przewozu do określonych surowców, co ułatwia i skraca czas załadunku i wyładunku w portach. Powodem tego jest także, stopniowy wzrost szybkości eksploatacyjnej statków morskich. Stąd ogólny spadek udziału kosztów transportu w cenie importowanego produktu, a zarazem powiększanie się powiązań gospodarczych w skali ogólnosiwiatowej.

7.3. Czynniki kształtujące rozmieszczenie urządzeń infrastruktury

Najistotniejszym czynnikiem bezpośrednim wpływającym na rozmieszczenie urządzeń infrastruktury w gospodarce narodowej jest zapotrzebowanie ludności i gospodarki na świadczenia tej infrastruktury. Elementami korygującymi to

zapotrzebowanie są względy techniczne i organizacyjne. Do czynników dodatkowych można zaliczyć przesłanki społeczne i aspekty ekonomiczne. Poza tym na planowanie przestrzenne tych urządzeń ma wpływ istniejący stan inwestycji w tej dziedzinie. Dla tego też w przestrzennym rozmieszczeniu nakładów na rozwój infrastruktury preferuje się miasta i regiony słabiej zagospodarowane, a więc obciążone zaległościami w wyposażeniu terenu w urządzenia infrastrukturalne.

Rozmieszczenie infrastruktury w terenie poprzedza odpowiednia lokalizacja urządzeń centralnych oraz sieci i urządzeń pomocniczych. Wynika ona zarówno z przesłanek społecznych jak i ekonomicznych. W aspekcie społecznym rozmieszczenie infrastruktury wymaga uwzględniania czynników demograficznych i popytowych dla poszczególnego obszaru kraju. Popyt na wybrane rodzaje świadczeń kształtują przesłanki zarówno ilościowe jak i jakościowe, wywołane szczególnie warunkami pracy lub warunkami środowiska geograficznego. Natomiast czynniki ekonomiczne wynikają z procesu produkcji, z potrzeby zapewnienia jak największej wydajności pracy oraz z efektywnego wykorzystania nakładów inwestycyjnych i eksploatacyjnych.

Wszystkie potrzeby społeczne infrastruktury gospodarki narodowej nie mogą być jednak uwzględniane w świadczeniach infrastrukturalnych, ponieważ wielkość nakładów inwestycyjnych na organizowanie świadczenia jest ograniczona. Stąd oblicza się więc, ile świadczeń infrastruktury przypada na zainwestowaną jednostkę pieniężną. Wszelkie zbliżanie urządzeń infrastruktury gospodarki narodowej do obszarów słabiej zaludnionych powoduje obniżkę wskaźnika wykorzystania urządzeń i wzrost kosztów eksploatacji. Kryteria ekonomiczne stwarzają preferencje dla organizacji urządzeń o znacznej koncentracji wytwarzania i rozprowadzania świadczeń infrastruktury. Przesłanki techniczne skłaniają do tego, aby regiony bardziej zaludniane wyposażać w urządzenia infrastruktury najbardziej sprawne technicznie, dające świadczenia o wysokich parametrach jakościowych i ilościowych.

Uogólniając przesłanki rozmieszczenia urządzeń infrastruktury technicznej kraju w układzie przestrzennym należy stwierdzić, że nie mogą być one jednakowe. Do tej analizy pomocne są teoretyczne zasady.

W literaturze przedmiotu sformułowano wiele zasad wspomagających rozmieszczenie urządzeń infrastruktury na terenie kraju. Główną jest respektowanie ogólnej polityki przestrzennej kraju. Przede wszystkim chodzi tu o wyrównywanie stopy życiowej /warunków mieszkaniowych, komunikacyjnych, socjalno-kulturalnych/ w poszczególnych regionach, niezależnie od zamieszkiwania większej czy mniejszej jednostki osadniczej. Inna zasada zwraca uwagę na uwzględnianie potrzeb zarówno ludności jak i całej gospodarki. Istnieje także potrzeba koncentracji nakładów inwestycyjnych przeznaczonych na rozwój infrastruktury. Nie można bowiem rozpraszać się na wielu frontach i w wielu regionach. Wydłuża to tylko czas jak również podnosi koszty inwestowania.

7.4. Teorie przestrzennego kształtowania sieci transportu

Ze względu na rolę jaką spełnia system transportu w rozwoju gospodarczym kraju, należy ukazać tendencje występujące w zakresie kształtowania przestrzennego tego systemu. W geografii gospodarczej chodzi przede wszystkim o dwa aspekty przestrzennego lokalizowania sfery transportu tj. o przestrzenny kształt sieci transportowej oraz o przepływy transportowe.

Przez pojęcie **sieci transportowej** rozumie się zbiór powiązanych ze sobą dróg i linii transportowych oraz punktów i węzłów transportowych. Występujące współcześnie układy sieci transportowej powstały w historycznym procesie rozwoju pod wpływem działania zespołów różnorodnych czynników /geograficznych, politycznych, ekonomicznych, społecznych/. Oprócz tego twierdzi się, że w formowaniu się przestrzennych układów sieci transportowej jednego rodzaju, należy doszukiwać się pewnych ogólnych tendencji. Prawidłowości te to:

- każdy punkt w sieci transportowej musi być połączony z najbliższym punktem tej sieci,
- punkty mają być łączone najkrótszą linią,
- występuje tendencja do podziału linii transportowych na linie ważne i mniej ważne, randze tej odpowiadają jednostki osadnicze przy których one występują,
- należy łączyć wiele punktów i węzłów w jeden system transportu,
- drogi ważne i mniej ważne powinny się łączyć prostopadle do siebie,
- nowe drogi ważne lokować równolegle do istniejących co 80-120 km.

Stąd sieci transportowe tworzą różnego rodzaju układy geometryczne. Można się w nich dopatrywać układów trójkątnych, prostokątnych, heksagonalnych i innych. Układy te w rzeczywistości są mniej lub bardziej zniekształcone przez środowisko geograficzne, granice polityczne, administracyjne i własnościowe, rozmieszczenie ludności, a zwłaszcza układ występowania większych osiedli i ośrodków gospodarczych, które są głównymi ogniwami sieci transportowych. Nieregularność ta wynika także z faktu, że żadna sieć transportowa nie powstała od razu, w wyniku jednego długofalowego planu. Poszczególne linie budowano osobno, dostosowując je do istniejącego zagospodarowanego terenu.

Wspólną cechą większości sieci transportowych, zwłaszcza sieci służących do przewozu osób, jest **promieniste zbieganie się ważniejszych linii w węzłach**. Węzłami są z reguły osiedla. Im osiedle jest większe i ważniejsze, tym ważniejsze zbiegają się w nim linie transportowe, co wynika z dośrodkowego na ogół układu przewozów.

Węzły mogą być punktami, w których zbiegają się linie tylko jednego środka transportu. Mówi się wówczas o węzłach kolejowych, drogowych, autobusowych itp. Często jednak w tym samym węźle spotykają się linie różnych środków transportu, jest to już węzeł wyższego rzędu, integrujący różne sieci transportowe. Na ogół węzły mają tym większe znaczenie, im więcej się w nich spotyka rodzajów transportu. Przy czym chodzi tu o wymianę pasażerów i ładunków między różnymi środkami transportu lub liniami tego samego środka transportu.

W miarę prowadzonych badań twierdzono, że system przestrzenny transportu powinien być zbliżony do: koła, prostokąta, sześciokąta foremnego bądź trójkąta równobocznego. We wszystkich tych modelach chodziło o koszty transportu i powierzchnię obsługiwane terenu wraz ze skupiskami ludności. Modele te jednak były stopniowo modyfikowane i ostatnio twierdzi się, że najlepszym jest układ przyjmujący formę sześciokąta wydłużonego wzdłuż drogi głównej. Ten teoretyczny model spełnia warunki dla obszarów gospodarczo rozwiniętych i mających już wykształconą sieć podstawowych połączeń transportowych. Natomiast model sześciokąta jest jedynie dobry dla planowania sieci dróg na terenach niezagospodarowanych. Jeszcze inną współczesną formą kształtowania przestrzennego systemu transportu jest boudowa modelu oparta na nakładających się na siebie i

uzupełniających się układów cząstkowych, a jednocześnie funkcjonalnych tzn. obejmujących cały kraj. Stąd mamy układy: obsługujące tranzyt międzynarodowy, drogi główne krajowe, drogi o znaczeniu międzymiastowym /układ trójkątny/, dośrodkowe - obsługujące duże ośrodki miejskie, sześciokątne - dla obsługi małych ośrodków, prostokątne - dla elementarnej sieci obsługi oraz funkcjonalny dla scalenia wszystkich układów w jedną całość.

Można się spodziewać dalszych teoretycznych badań nad konstrukcją modeli sieci transportowej uwzględniających cały szereg występujących w rzeczywistości złożonych zróżnicowań przestrzennych i społeczno-gospodarczych.

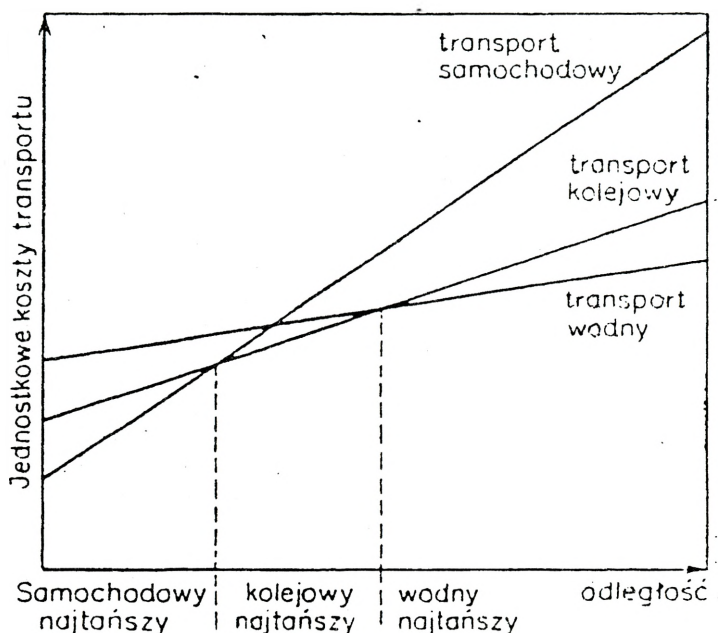
W zakresie **ruchu ładunków** należy stwierdzić, że zależność kosztów od odległości zwykle nie ma charakteru liniowego. Oprócz skrócenia odległości, zmniejszenie kosztów przewozów możliwe jest przez ulepszenie podziału przewozów między różne rodzaje transportu. Racjonalny udział różnych rodzajów transportu w całości przewozów należy wypracować z analizy ich właściwości techniczno-ekonomicznych. Analiza kosztów winna obejmować stosunki między: kosztami dróg i kosztami przemieszczenia mas przewozowych, kosztami stałymi i kosztami zmiennymi oraz kosztami przewozu i kosztami przeładunku.

Koszty dróg i koszty przemieszczania mas przewozowych zmieniają się w toku technicznego rozwoju transportu w sposób niezgodny. Drogi, w przeliczeniu na kilometr, stają się coraz kosztowniejsze, ale jednocześnie, dzięki ich udoskonaleniu, wzrasta przelotowość oraz liczba przewozów i to, w granicach optimum, więcej niż proporcjonalnie. W rezultacie koszty dróg, chociaż absolutnie rosną, relatywnie maleją, zwiększa się natomiast stale udział kosztów przemieszczania. W szczególności szybciej niż koszty dróg rosną koszty pojazdów. Zjawisko to występuje w trakcie ewolucji każdego rodzaju transportu, a w jeszcze większym stopniu przy przechodzeniu od starych do nowych rodzajów transportu.

Najistotniejszy wpływ na zasięg przestrzenny różnych rodzajów transportu wywiera stosunek między kosztami stałymi albo niezależnymi od ruchu a kosztami zmiennymi albo zależnymi od ruchu. Koszty stałe, przypadające na jednostkę pracy przewozowej, maleją wraz ze wzrostem odległości przewozów. Stąd im wyższy stosunkowo jest ich udział, tym dłuższy jest promień racjonalnego zasięgu danego rodzaju transportu. Wyraźne różnice występują w tym względzie między żeglugą śródlądową a transportem kolejowym oraz transportem samochodowym /patrz rysunek 8/. Żegluga śródlądowa w porównaniu z kolejnictwem, wykazuje raczej wyższy udział kosztów stałych na drogach sztucznych i niższy na drogach naturalnych.

Ze względu na wysokie koszty przeładunku dąży się do przewozów bezpośrednich. Tym samym rozszerza to ich potencjalny zasięg. Dostosowuje do zmiennych warunków i wymagań przewozowych różnych grup ładunków i na dokonywanie przewozów bezpośrednich w najwłaściwszym zakresie rzeczowym i przestrzennym. Mimo jednak wysokich kosztów przeładunku istnieją rozległe dziedziny przewozów łamanych, gdyż rozpiętość między kosztami przewozu tańszym a droższym środkiem transportu bywa tak duża, że korzyści zastosowania środka tańszego równoważą przynajmniej koszty przeładunku. Oprócz tego przewozy łamane są techniczną koniecznością wobec faktu, że sieci dróg tańszego transportu są rzadsze i mniej rozgałęzione niż sieci dróg droższego transportu.

Rysunek 8. Relacja między kosztami transportu, środkami transportu i odległością



Pytania kontrolne:

1. Jakie specyficzne cechy posiada infrastruktura?
2. Jakie zasady wspomagają rozmieszczenie urządzeń infrastruktury?
3. Jakie występują główne prawidłowości kształtowania przestrzennego systemu sieci transportu?

Literatura zalecana:

1. K.Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH Warszawa 1994, rozdz. 6.
2. Z.Karst, Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej, PWN Warszawa, Wrocław 1986, rozdz. 1.
3. M.Potrykowski, Z.Taylor, Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych, PWN, Warszawa 1982, rozdz. 3.
4. A.Horning, S.Dziadek, Zarys geografii transportu lądowego, PWN, Warszawa 1987, rozdz. 5 i 6.

8. Teoria lokalizacji działalności gospodarczej

Zasadniczym celem rozdziału jest przedstawienie w sposób syntetyczny teorii, które odegrały zasadniczą rolę w rozwoju myśli przestrzenno-gospodarczej. Wysiłek zostanie skupiony na teorii lokalizacji w: rolnictwie, przemyśle oraz jednostek osadniczych. Przegląd podstawowych teorii będzie miał charakter chronologiczny. Oprócz tego zostaną przedstawione metody wykorzystywane do analizy ekonomicznej lokalizacji produkcji przemysłowej.

8.1. Geneza teorii lokalizacji

Już od blisko dwustu lat daje się zauważyć naukowe poszukiwanie prawidłowości występujących między przestrzennymi wymiarami gospodarki, gdzie występują rozliczne powiązania. Zaobserwowane przy tym prawidłowości stanowią punkt wyjścia w konstruowaniu teorii lokalizacji tej działalności. Badania z tego zakresu posiadają bardzo użyteczny charakter. Lokalizacja jest bowiem podstawowym warunkiem skutecznego i efektywnego działania, tak w sensie ekonomicznym, społecznym oraz ekologicznym. Przeto przed jednostkami społecznymi czy też gospodarczymi staje niezmiennie ważny i mający dalekie konsekwencje problem wyboru miejsca swojej lokalizacji.

Ze względu na to, że istnieje wiele różnych możliwości lokalizacyjnych, a jednocześnie liczba miejsc najbardziej korzystnych jest ograniczona, stąd każda jednostka społeczna lub gospodarca przeprowadza rachunek optymalizacyjny w celu wybrania wariantu dla siebie optymalnego. Problem ten istniał zawsze od zarania dziejów ludzkości. Niemniej jednak zyskał on naukową rangę w dobie gospodarki kapitalistycznej. W okresie tym zaczęto sobie zdawać sprawę z tego, że nieodpowiednia lokalizacja może utrudnić funkcjonowanie jednostki gospodarczej a także pochłaniać dodatkowe koszty. Dlatego też zaistniała obiektywna potrzeba opracowania teoretycznych podstaw rozmieszczenia produkcji, jak również metodologii pozwalającej na efektywny wybór miejsc lokalizacji.

Badania nad teorią lokalizacji działalności gospodarczej szły w dwóch kierunkach. Chodziło o stworzenie ogólnej teorii lokalizacji oraz skonstruowanie branżowych teorii umiejscowienia działalności gospodarczej lub społecznej. W zakresie ogólnej teorii udało się, jak dotychczas jedynie opracować pewne jej elementy. Natomiast można autorytatywnie stwierdzić, że istnieją branżowe teorie lokalizacyjne dla rolnictwa i przemysłu.

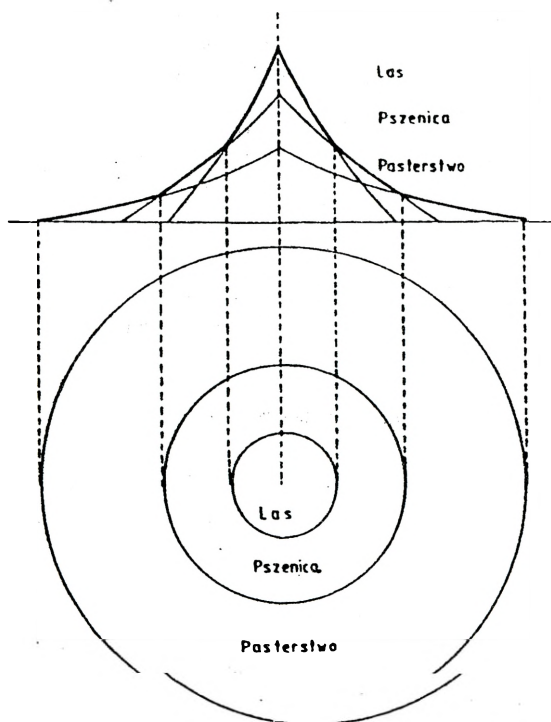
Szczytowy okres tworzenia tych idei przypada na wiek XIX i pierwszą połowę wieku XX. W historii teorii tego zagadnienia prym wiodli naukowcy niemieccy. W późniejszym okresie dołączyli do nich Szwedzi, a dalej Amerykanie. Studiując dziś te teorie należy pamiętać, że powstały one w swoim czasie jako wyidealizowane próby i trudno je zaadaptować współcześnie do rozwiniętej gospodarki rynkowej. Niemniej jednak wnoszą one istotny wkład do myśli przestrzenno-gospodarczej.

8.2. Kierunki rozwoju teorii lokalizacji produkcji rolnej, przemysłu i sieci osadniczej

Współcześnie można wymienić kilka teorii lokalizacji działalności gospodarczej, które wywarły duży wpływ na kształtowanie tej myśli. Najważniejszymi wydają się być, według chronologii powstawania, następujące teorie.

J.H.Thünen /1826 r./ poszukiwał racjonalnego, pod względem ekonomicznym, układu stref rolniczych wokół miasta będącego rynkiem zbytu dla produktów rolnych. Układ taki powstaje, gdy każdy kawałek ziemi jest użytkowany w taki sposób, iż daje największą rentę, tj. różnicę między przychodami ze sprzedaży i kosztami transportu. Tak więc produkty najcięższe i najmniej trwałe będą wytwarzane najbliżej rynku zbytu. Thünen twierdzi, że produkcja rolnicza która daje największą produkcję z hektara i odznacza się nietrwałym charakterem wyrobów, lokalizuje się najbliżej rynku zbytu. Na rysunku 9 przedstawiono formowanie się stref użytkowania ziemi. W górnej części rysunku ujęto zmiany renty dla przykładowo trzech użytkowników ziemi rozciągających się w obu kierunkach od centrum stanowiącego rynek zbytu. W dolnej części zrzutowano zmiany użytkowania ziemi w formie mapy, gdzie widać wyraźnie strefy koncentracji. Stąd każdy rodzaj użytkowania zajmuje strefę, w której może dać wyższą rentę niż jakiegokolwiek inna uprawa. Wykorzystanie tej teorii we współczesnych modelach sprowadza się do uprawy np. nowalijek i warzyw jak najbliżej rynku zbytu - miasta /chodzi o koszty transportu/. W tym przypadku drewno, pochodzące z lasu niezbędne do budowni jak również na opał, zostało wyparte przez nietrwałe środki żywności.

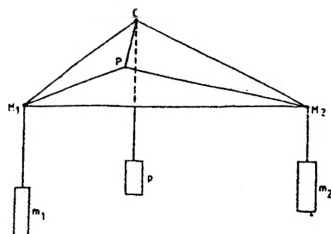
Rysunek 9. Hipotetyczne zmiany renty i układ stref użytkowania ziemi



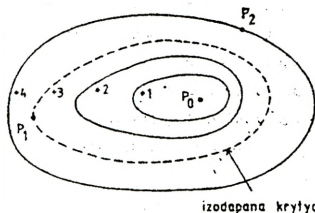
W teorii lokalizacji przemysłu A.Webera /1909 r./ decydującymi czynnikami lokalizacji były koszty transportu, koszty siły roboczej /pracy/ oraz tzw. korzyści aglomeracji. Celem jej było poszukiwanie optymalnego miejsca lokalizacji przedsiębiorstwa w punkcie zapewniającym maksymalną oszczędność kosztów czyli kosztów produkcji, składowania, transportu surowców oraz wyrobów gotowych. Stąd też czynnikami lokalizacji zakładów przemysłowych są korzyści wynikające z konkretnego układu uwarunkowań przestrzennych danego miejsca oraz jego cech. Mogą to być korzyści związane z: istnieniem bazy surowcowej, rynku zbytu, zasobów siły roboczej, zasobów energetycznych, tanich działek budowlanych, zasobów wodnych, odpowiednio wykształconej sieci transportowej, placówek usługowych, kooperantów, dogodnym położeniem obronnym, stopniem koncentracji produkcji itd.

Dla określenia minimalnych kosztów transportu Weber posługuje się trójkątem lokalizacyjnym /patrz rysunek 10/. Punkt C określa miejsce konsumpcji, a punkty M są dwoma źródłami zaopatrzenia w surowce. Połączenie tych punktów daje trójkąt. W zależności od iloczynu wagi przemieszczania ładunków i kosztów jednostkowych transportu, punkt P będzie oscylował ku optymalnemu miejscu. Natomiast w celu określenia optymalizacji kosztów transportu i pracy, A.Weber posługuje się techniką izodapan /patrz rysunek 11/. Punkt P_0 odpowiada minimalnym kosztom transportu. Od tego miejsca wykreślono linię izodapan mające większe koszty transportu o +1, +2, +3 czy +4 umowne jednostki. Wzrost kosztów transportu porównywany jest następnie z poziomem kosztów siły roboczej, które mogą być rozbieżne i w raz z odległością od P_0 rosnać. Następnie wyznaczamy linię powstałą z połączenia punktów które wartościowo równoważą wzrost kosztów transportu przez koszty pracy. Jest to izodapana krytyczna. Można więc stwierdzić, że koszty lokalizacji na izodapanie krytycznej /np. punkt P_1 / są równe kosztom w punkcie P_0 . Współcześnie do takich badań stosuje się metodę programowania liniowego, jak również metody ekonometryczne.

Rysunek 10. Trójkąt lokalizacyjny wyznaczający optymalne miejsce produkcji



Rysunek 11. Wyznaczanie lokalizacji produkcji za pomocą izodapan



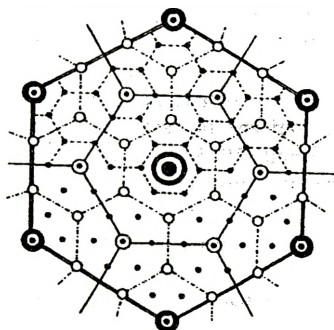
A.Predöhl /1925 r./ wprowadził do analizy **przestrzennej zasadę substytucji**. Punktem wyjścia tej koncepcji jest spostrzeżenie, że teorie ekonomiczne i lokalizacyjne nie są ze sobą należycie powiązane. Wszystkie zmiany w lokalizacji przedsiębiorstw przypisuje autor substytucji czynników produkcji występujących w różnych miejscach. Substytucja jest funkcją względnych cen tych czynników i kosztów ich transportu. **Czynniki występujące w różnych miejscach mają niejednakowe właściwości i ceny**. Wskutek tego proporcje między czynnikami zużywanymi do otrzymywania takiej samej produkcji są odmienne. Zastępując czynniki mniej wydajne czynnikami bardziej wydajnymi, można obniżyć koszty produkcji w poszczególnych miejscach /pod warunkiem, że zastępowalność jest technicznie możliwa/. Dokonując analizy łącznych kosztów uzyskania określonej produkcji w wielu miejscach, można sporządzać mapy wykorzystania terenu. Nakładając na siebie tego typu mapy, ale sporządzone dla różnych towarów, można kształtować przestrzenną równowagę w terenie. Jest to istotne dla harmonijnego rozwoju gospodarczego.

Szwed T.Palander /1935 r./ rozwinął **analizę obszarów rynkowych**. Wychodzi on z założenia, że lokalizacja przedsiębiorstw i ich obszary rynkowe są współzależne. Wielkość obszarów rynkowych jest współwyznacznikiem optymalnej lokalizacji przedsiębiorstw. Analiza obszarów rynkowych winna być powiązana z teorią lokalizacji. **Celem analizy obszarów rynkowych jest znalezienie handlowego zasięgu poszczególnych przedsiębiorstw**. Chcąc cel ten zrealizować, cały obszar rynkowy traktowany jako zbiór, trzeba podzielić na podzbiory, z których każdy stanowi obszar rynkowy poszczególnych przedsiębiorstw. W warunkach duopolu, ceny i ich stabilność zależą od polityki stosowanej przez jej uczestników. Występuje wzajemna zależność cen, wielkości sprzedaży i obszarów rynkowych. Zadanie teorii przestrzennej polega na określeniu tych wielkości tak, by osiągnąć stan równowagi.

W.Christaller /1933 r./ poszukiwał praw wyjaśniających **formowanie się systemu osadniczego, a bliżej zależności między liczbą, wielkością i rozmieszczeniem miast**. Ośrodki centralne miejskie są różne pod względem wielkości, przy czym ich wielkość jest odwrotnie proporcjonalna do ich liczebności. Ośrodki wyższego rzędu obejmują swym oddziaływaniem większe obszary i spełniają więcej funkcji centralnych. Ośrodki niższego rzędu oferują dobra i usługi niższego rzędu, natomiast ośrodki wyższego rzędu oferują dobra i usługi zarówno niższego, jak i wyższego rzędu. Ranga dóbr i usług jest wyznaczana przez przestrzenny zasięg ich sprzedaży. Istnieją charakterystyczne, typowe zasięgi dla poszczególnych dóbr i usług. Zasięg z kolei jest wyznaczany przez maksymalną odległość /czas, koszt/, którą rozproszona ludność gotowa jest pokonywać, aby nabyć dobra i usługi oferowane przez ośrodki centralne. **Ranga ośrodka jest funkcją trzech zmiennych: rozległości obsługiwanego obszaru, liczby jego ludności i wysokości jej dochodów netto**.

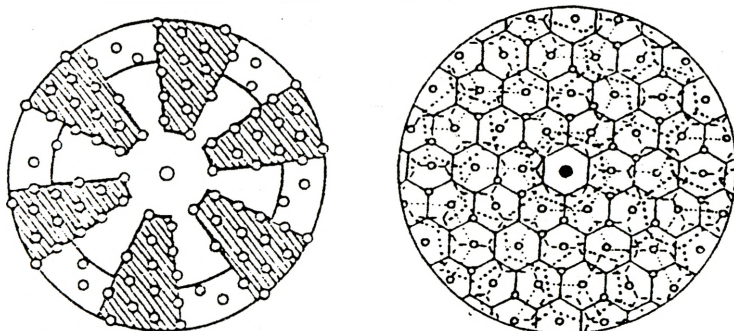
Autor tej koncepcji wychodzi z założenia, że obszary rynkowe poszczególnych dóbr i usług mają kształt zbliżony do sześcioboka /patrz rysunek 12/. Obszary wyższego rzędu są wielokrotnością obszarów niższego rzędu, stąd obowiązuje układ hierarchiczny. Wielkość osiedli wyznacza liczba spełnianych przez nie funkcji centralnych. Występuje ilościowa relacja między liczebnością ośrodków należących do poszczególnych szczebli. Główny ośrodek centralny jest jeden, natomiast występuje stały stosunek liczebności szczebli hierarchicznych, który wynosi trzy. Należy zaznaczyć, że układ ośrodka centralnego ulega jednak zmianie, gdy oprócz zasady rynkowej uwzględni się dodatkowo zasadę komunikacyjności i administracyjną.

Rysunek 12. Hierarchiczny układ ośrodków miejskich



W teorii gospodarki przestrzennej A.Lösch /1940 r./ zwraca się uwagę na maksymalizację zysków przy lokalizacji przedsiębiorstwa. Sednem sprawy jest teoria regionu ekonomicznego. Idealnym ekonomicznie kształtem obszaru rynkowego jest sześciobok foremny /minimalizuje koszty transportu w zaspokajaniu popytu/. Wielkość sześcioboków tworzących sieć obszarów rynkowych jest odmienna dla dóbr różnego rodzaju. Porządkując ten stan autor proponuje, aby wszystkie sieci ułożyć tak, by miały przynajmniej jeden wspólny punkt środkowy. W punkcie tym powstaną warunki do rozwoju wielkiego miasta dzięki korzyściom aglomeracji. Należy także sieci obracać wokół tego ośrodka tak długo, aż uzyska się sześć sektorów z licznymi i sześć sektorów z nielicznymi miejscami produkcji /patrz rysunek 13/.

Rysunek 13. Teoretyczny układ krajobrazu gospodarczego



Taki układ pozwala na lokowanie produkcji w ograniczonych ale najwłaściwszych miejscach, zakupy dokonywane są na miejscu i występuje minimalne ramie transportu co dla kosztów ma pierwszoplanowe znaczenie. Koncepcje zawarte przez tego autora mają charakter kompleksowy, bowiem łączą problem lokalizacji jednostek gospodarczych z problemem lokalizacji sieci osadniczej.

Współcześnie coraz szerzej rozwijane są badania nad **regionalistyką**. Teoria ta, jak również założenia metodologiczne powstały w połowie lat pięćdziesiątych - jej twórcą był Amerykanin **W. Isard** /1975 r./. Autor tej koncepcji bazuje na próbie budowy modeli miast i regionów za pomocą równań matematycznych. Rozwinął tym samym przesłanki do tworzenia i funkcjonowania kompleksów przemysłowych. Natomiast Polak **Kazimierz Secomski** /1956 r./ lansuje teorię racjonalnego rozmieszczenia sił wytwórczych na terenie całego kraju.

Aktualne koncepcje kształtujące nową teorię lokalizacji wychodzą poza tradycyjne ujmowanie problemu lokalizacji przemysłu, wskazując na konieczność uwzględniania:

- przestrzennych powiązań i funkcjonowania organizacji przemysłowych w różnych systemach społeczno-gospodarczych,
- procesu podejmowania decyzji, jego cech i skutków przestrzennych,
- przestrzennej adaptacji organizacji przemysłowej w czasie do zmian w środowisku wewnętrznym i zewnętrznym rozumianym jako zespół warunków geograficznych, ekonomicznych, społecznych, organizacyjnych i technologicznych.

W myśli przestrzenno-gospodarczej ostatnich lat zwraca się uwagę na potrzebę **nie poszukiwania optymalnego miejsca** - na lokalizację działalności produkcyjnej lub usługowej - **lecz na rozwiązanie zadowalające** /A.Pred/. Wynika to z faktu, że trudno jest określić wszystkie czynniki wywierające wpływ na proces lokalizacji jak również ich alternatyw. Stąd też nauka opowiada się za wprowadzaniem do tego procesu modeli stochastycznych. Zwraca się także uwagę na fakt, że coraz rzadziej podejmuje się decyzje o lokalizacji nowego zakładu, a coraz częściej występuje zjawisko adaptacji już istniejącego zakładu do nowego profilu produkcji. Nowym spojrzeniem jest także idea przestrzennej samoorganizacji regionu. Chodzi tu o ewolucyjne przejście od jednej struktury do drugiej w wyniku splotu pojedynczych impulsów lub wyraźnego oddziaływania organizacyjnego władzy terenowej, państwowej lub społeczeństwa. Aby zmiany w krajobrazie były dostrzegalne, impulsy te muszą być dostatecznie silne. Po tym okresie można twierdzić, że region wchodzi w nową fazę ustabilizowanego rozwoju, ale jego krajobraz jest już inny, przekształcony. Wyniki tej koncepcji są bardzo obiecujące.

Zaprezentowane koncepcje są tylko skrótowym zapisem myśli przestrzenno-gospodarczej. Istnieje stałe zapotrzebowanie na tego typu badania. Trzeba więc poszukiwać dalej i rozwijać istniejące koncepcje, za pomocą których będzie można opisywać i wyjaśniać wielorakie układy przestrzenne i kształtujące je relacje przyczynowo-skutkowe.

8.3. Metody analizy ekonomicznej lokalizacji produkcji przemysłowej

Zakłady przemysłu wydobywczego mogą być lokalizowane jedynie w miejscach, gdzie występują surowce. Nie ma wtedy alternatywy wyboru lokalizacji, jest tylko możliwość uruchomienia produkcji wydobywczej lub jej zaniechania w

przypadku, gdy wielkość zasobów, ich jakość lub warunki zalegania złóż nie uzasadniają uruchomienie produkcji.

Alternatywa występuje natomiast przy lokalizacji zakładów przemysłu przetwórczego, które mogą być umieszczone różnie, a o wyborze miejsca decyduje analiza czynnika lokalizacji. Do najważniejszych czynników lokalizacji należą: baza surowcowa, rynek zbytu, transport, siła robocza, baza energetyczna, zasoby wody, korzyści aglomeracji i ochrona środowiska naturalnego.

Czynniki lokalizacji wpływają na różnice w wielkościach nakładów inwestycyjnych i kosztach produkcji /eksploatacji/ zakładów przemysłowych w zależności od wyboru miejsca ich lokalizacji. Czynniki lokalizacji oddziałują z różną siłą na wybór lokalizacji zakładów przemysłowych poszczególnych gałęzi, branż i rodzajów przemysłu. Większość zakładów przemysłowych jest lokalizowanych pod wpływem nie jednego, lecz **wielu czynników**. Znaczenie czynników lokalizacji ulega zmianie w czasie **pod wpływem postępu technicznego**. Postęp techniczny nie jest jednak czynnikiem lokalizacji, zmienia on jedynie sposób i siłę oddziaływania poszczególnych czynników lokalizacji.

W celu dokonania wyboru najkorzystniejszej lokalizacji zakładu przemysłowego lub właściwej oceny lokalizacji zakładu już istniejącego, niezbędna jest kompleksowa analiza wszystkich czynników. Jest to konieczne, ponieważ działają one łącznie i równocześnie. Prawdółowo podjęte decyzje lokalizacyjne powinny zapewnić osiągnięcie przez zakład przemysłowy o określonym poziomie technicznym i prawidłowej organizacji pracy określonych efektów produkcyjnych przy najmniejszych społecznych kosztach wytwarzania.

Spółród **metod** wykorzystywanych w analizie ekonomicznej lokalizacji produkcji przemysłowej na szczególną uwagę zasługują:

- ustalenie orientacji lokalizacyjnej,
- komparatywna analiza kosztów lokalizacji,
- rachunek ekonomicznej efektywności lokalizacyjnej.

Podstawą wyznaczania orientacji lokalizacyjnej są **koszty transportu oraz koszty aglomeracji i infrastruktury**. Komparatywna analiza kosztów jest metodą wyboru lokalizacji stosowaną w przypadku niezmienności programów produkcyjnych w poszczególnych wariantach lokalizacyjnych. Natomiast rachunek ekonomicznej efektywności lokalizacji polega na obliczeniu i porównaniu syntetycznych wskaźników efektywności dla poszczególnych wariantów lokalizacji.

Za pomocą przedstawionych kryteriów można stwierdzić prawidłowe lub nieprawidłowe funkcjonowanie zakładów przemysłowych w przestrzeni w skali lokalnej i regionalnej, a tym samym dokonać oceny ich lokalizacji.

Pytania kontrolne:

1. Opisz ideę strefy rolniczej lansowanej przez J.H.Thünera?
2. Na czym polegała lokalizacja przedsiębiorstwa przemysłowego A.Webera?
3. Jakie kryteria należy przyjąć do analizy lokalizacyjnej zakładów przemysłowych?

Literatura zalecana:

1. R.Domański, Gospodarka przestrzenna, PWN, Warszawa 1993, rozdz. 3.
2. K.Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH, Warszawa 1994, rozdz. 4.
3. W.Skrzypczak, Geografia ekonomiczna, Efekt, Warszawa 1995.

9. Przestrzenne usytuowanie sieci obrotu towarowego

Lokalizacja sieci obrotu towarowego obejmuje dwa podstawowe zagadnienia. Z jednej strony, ocenia się czy i w jakim stopniu sieć istniejąca na danym terenie odpowiada zapotrzebowaniu na jej usługi. Z drugiej strony, trzeba określić zasady wyboru miejsca dla konkretnego obiektu handlowego. Celem rozdziału jest skupienie się na najważniejszych prawidłowościach, które kształtują rozmieszczenie sieci obrotu towarowego.

9.1. Funkcje sieci obrotu towarowego

Punkty produkcji, w których towary rozpoczynają swoją wędrówkę oraz punkty sieci obrotu charakteryzują się określonymi właściwościami. W każdej jednostce sieci towar pozostaje przez pewien czas fizycznie nie naruszony albo poddawany określonym zabiegom, po czym przemieszczany jest do odbiorcy, nie od razu jednak do odbiorcy ostatecznego. Czas pozostawania towaru w danym punkcie sieci, sposób obchodzenia się z towarem w tym czasie oraz kierunek jego wysyłki zależą od rodzaju funkcji spełnianej przez ten punkt w procesie obrotu towarowego. Tak więc w punktach produkcji rolnej czy przemysłowej wytwory swoje, zbywają punktom handlowym, tak szybko, jak to bywa możliwe /przeważnie po utworzeniu partii wysyłki/. Te z kolei dzielą się na punkty zbytu lub skupu, punkty hurtowe i punkty detaliczne.

Placówki skupu, w zasadzie „bezzapasowe”, przekazują otrzymane produkty rolne do przetwórstwa lub do dalszych ogniw placówkom handlu niezwłocznie po ich zgromadzeniu w odpowiednie partie. Punkty hurtowe, typowo „zapasowe”, spełniają w zależności od swej specjalizacji różne funkcje i w stosunku do masy towarowej stosują określone zabiegi /koncentrację, uszlachetnianie, kondycjonowanie, przechowywanie, porządkowanie, koncesjonowanie/, po czym odступują towar najczęściej punktom detalicznym. Te ostatnie, starają się utrzymywać zapasy możliwie nieduże i nie przeprowadzając w stosunku do nich żadnych poważniejszych zabiegów, dokładają jedynie wysiłków w kierunku jak najszybszego upłynięcia towarów na rzecz ostatecznych odbiorców.

Poszczególne rodzaje punktów sieci różnią się zatem swoimi funkcjami. Odmienność powiązań odległościowych każdego z nich jest nie tylko następstwem wykonywanej funkcji, lecz także podziału branżowego i asortymentowego. Funkcja i branża rozstrzygają przede wszystkim o pozycji zajmowanej przez dany punkt sieci w przestrzennym układzie jednostek gospodarczych, wysyłających lub przyjmujących towary. Związanie punktu sieci z określonym miejscem determinuje z góry rozmiary jego działalności handlowej z organizacyjno-technicznego punktu widzenia. Każdy obiekt gospodarczy korzysta w części z potencjalnej zdolności przewozowej miejsca, w którym ma on swoją siedzibę. Na tą zdolność, dającą się wymierzyć w ilościach ton towarów, składa się całokształt organizacyjnych i technicznych elementów wyposażenia komunikacyjnego tegoż miejsca. Ważny jest także rozmiar działalności czyli przepustowość /tj. zdolność wykonywania obrotu w określonym czasie/. Chodzi tu również o stopień obsługi terenu przez sieć danej branży w relacji do jego potrzeb, działalności, czy też szczebla obrotu. Elementy te mają pierwszorzędne znaczenie dla szczegółowych zasad lokalizacyjnych placówek handlowych.

9.2. Zasady rozmieszczenia sieci obrotu towarowego

Istnieją określone warunki lokalizacji sieci obrotu towarowego /kolejno punkty zbytu, skupu, handlu hurtowego i punktu detalicznego/, które mają decydujące znaczenie. Dla poszczególnych rodzajów sieci handlu zasady te są inne. Specyficzne cechy tego rozmieszczenia są następujące dla wyszczególnionych punktów handlu.

Sprzedaż w pierwszym ogniwie dokonywana jest ze składu, skąd po krótkotrwałym na ogół przechowywaniu, wyroby rozchodzą się w różnych kierunkach. Istotne jest, że rozchodzą się one w proporcjach niejednakowych i zmiennych w czasie. Współzależności przestrzenne danego punktu zbytu wyrażają się więc w określonym układzie odległości przewozowych, które dzielą go od określonych odbiorców. Stąd ważny jest kierunek ciężenia samoistnych składnic zbytu. Im większa jest liczebność oraz stopień rozproszenia zakładów przemysłowych, przekazujących swoje wyroby składnicy, w stosunku do ilości i dyspersji jej bezpośrednich odbiorców, tym bardziej zaznacza się w lokalizacji składnicy „orientacja produkcyjna”, w przeciwnym przypadku będzie ona ciężać ku odbiorcom.

Niełatwo dać się określić w sposób ogólny przypadki, w których punkty zbytu powinny być położone gdzie indziej niż zakłady produkcyjne. Formy organizacyjne zbywania wyrobów gotowych zależą od tego, czy produkcja jest zindywidualizowana, seryjna, masowa, wyspecjalizowana, jaka bywa jej wielkość, jaki jest stopień współdziałania różnych gałęzi przemysłu, jak również jaka jest skala dostaw i kierunki dopływu towarów z importu. Decydująca rola punktów zbytu wypływa z potrzeby wyrównywania międzyregionalnych dysproporcji występujących między produkcją a zapotrzebowaniem odbiorców. Stąd istnieje potrzeba przeprowadzenia rachunku stopnia nasycenia usług na określonym terenie. Rachunek optymalizacyjny lokalizacji punktu zbytu zależy przede wszystkim od wielkości produkcji w zakładach dostarczających /z importu/ i od tempa zużycia materiałów w zakładach je odbierających. Od punktu zbytu oczekuje się istotnego odciążenia odbiorców od utrzymywania poważniejszych zapasów o wielostronnym asortymencie. Dlatego też jednym z czynników szczegółowej lokalizacji składnicy jest zapewnienie przez teren odpowiednich możliwości przechowywania.

Działalność właściwego **punktu skupu** pojawia się jako nieuchronne i bezpośrednie następstwo istnienia towarowych nadwyżek produktów rolnych. Dlatego sieć tych punktów, jest wyspecjalizowana branżowo /np.: magazyny skupu zbóż, zlewnie mleka, punkty spędu żywca, punkty skupu buraków cukrowych/, jak również musi być zorganizowana w określonych rejonach i strukturach. Aparat skupu, chcąc ułatwić zbyt producentom, stara się jak najbardziej przybliżyć do skupisk gospodarstw rolnych. Granicę tej tendencji dla poszczególnego punktu skupu zakreśla pewien minimalny obrót całkowity, dokonywany z wieloma najbliższymi drobnymi dostawcami. Jeśli bowiem miejscowa podaż, choć zapewniająca opłacalny obrót, pochodzi np. z jednego dużego gospodarstwa, punkt skupu może znajdować się w dalszej od niego odległości. Obszar rolniczy nasycy się więc tym bardziej siecią skupu, im większej dostarcza on całkowitej masy nadwyżek danego produktu, zbywanych w drobnych ilościach przez możliwie licznych producentów. Stąd każde większe skupisko gospodarstw rolnych lub osiedli wiejskich, jest obsługiwane przez oddzielny, centralnie położony punkt skupu.

Każdy punkt skupu musi mieć oparcie w odpowiednim zapleczu produkcji towarowej. Istnieje także bliski związek między wielkością punktu skupu a ilością

podąży objętej jego terytorialnym zasięgiem działania. Zależy to także od warunków komunikacyjnych na danym terenie. Rzutuje to bowiem na koszty. Również warunki przyrodniczo-techniczne, jak rzeźba terenu, jego nośność, możliwości pobierania energii, a także stosunki prawne określają niekiedy właściwe miejsce dla punktów skupu.

Powiązania przestrzenne **magazynów hurtowych** układają się w sposób różnorodny. O ile punkty zbytu, skupu i detalu zależą w przeważającej mierze od jednego tylko czynnika lokalizacji, o tyle handel hurtowy umiejscawia się między produkcją a spożyciem. Stąd wzajemne usytuowanie tych wielkości stanowi podstawę wyboru siedziby magazynu na szczeblu hurtu.

Niektóre urzędy handlowe cechuje rozmieszczenie wybitnie pośrednie, dogodne ze względów komunikacyjnych oraz z uwagi na dużą żywotność gospodarczą danego miejsca. Wchodzą tu w grę urzędy spełniające funkcję pośredniczenia i ułatwienia obrotu rynkowego /targi branżowe aukcje lub giełdy/.

Towary wchodzą zazwyczaj do obrotu rynkowego za pośrednictwem hurtu, którego rola polega na rozdzieleniu towarów między placówki detaliczne lub ostatecznych odbiorców. Lokalizacja hurtu zależy więc od istnienia na danym terenie ośrodków intensywnego popytu. Tym samym jego rozmieszczenie wiąże się ze skupiskami ludności, względnie sieci detalicznej, którą on obsługuje. Dlatego też twierdzi się, że powinien on mieścić się w samym centrum skupisk handlu detalicznego. Czyli występuje tu lokalizacja o „orientacji konsumpcyjnej”.

Istotną rolę przy lokalizacji sieci magazynów hurtowych odgrywa branża i asortyment towarów. W branży o bogatym zróżnicowaniu grup towarowych i asortymentowych nasuwa się konieczność ścisłego przystosowania rodzaju, gatunku i jakości artykułu do urozmaiconych potrzeb rynku.

Wybór szczegółowego miejsca dla magazynu zależy m.in. od jego opłacalności, co wymaga wyszukiwania takiego miejsca w przestrzeni, które zapewni najniższe koszty przewozu. Stąd najczęściej jest to punkt najtańszej kalkulacji przewozowej /dostaw i wysyłek/. Chodzi tu o węzeł dróg komunikacyjnych, w których ogniskują się przebiegi towarowe. Coraz częściej wielkie magazyny handlowe umieszcza się na terenach peryferyjnych dużych miast, co ułatwia klientom dojazd i parkowanie znacznie większej liczby samochodów niż w centrum.

Podstawowym zadaniem **handlu detalicznego** jest zaopatrzenie w przedmioty codziennego użytku licznych rzesz ludności stosownie do jej potrzeb i w najdogodniejszych dla niej sposób. Dlatego też sieć punktów sprzedaży musi skupiać się przede wszystkim tam, gdzie pojawia się popyt efektywny w odpowiednim łącznym rozmiarze asortymentowym. Warto zwrócić uwagę, że poszczególny punkt sprzedaży obsługujący określony teren zaopatruje się na ogół u większej liczby dostawców, nierzadko zmieniających się i rozmieszczonych różnorodnie w przestrzeni. Istotna jest branża i asortyment w przestrzennym ujęciu sieci detalicznej. Punktami sprzedaży jednobranżowej w systemie wielosklepowym pokrywa się zabudowany obszar miasta w sposób dość równomierny. Kilka sklepów o sprzężonych ze sobą branżach może stanowić istotne ogniwa handlu w wyodrębnionych osiedlach mieszkaniowych na terenie większych miast.

Z przestrzenno-rynkowego punktu widzenia do charakterystycznych cech detalu należy to, że im większa bywa specjalizacja danego sklepu, tym bardziej oddala się go od nabywcy, zwiększając jego odległość od miejsca zamieszkania ogółu kupujących w

nim. Niemniej jednak w branży spożywczej w której występuje popyt codzienny, stały i zbiorowy występuje zjawisko przybliżenia sieci do nabywców. Na ogół artykuły o popycie częstotliwym sprzedaje się w sklepach jednobranżowych które rozsiane są równomiernie i dość gęsto na zamieszkałym obszarze miejskim, podczas gdy punkty sprzedaży wielobranżowej których jest o wiele mniej, umieszcza się w centrach miast, dzielnic czy osiedli.

Chcąc zobrazować stopień nasycenia danego terenu siecią detaliczną o określonej wydajności, trzeba przede wszystkim uchwycić jej stan w ujęciu absolutnym. Chodzi tu o ilość ludności obsługiwanych przez jeden sklep wybranej branży, o powierzchnię sklepową przypadającą na określony sklep. Ważny jest także charakter gospodarczy miasta, jak również przeciętne dochody ludności w nim zamieszkującej.

O atrakcyjności lokalizacji sklepu detalicznego decyduje ilość obsługiwanych klientów. Stąd też sklepy rozmieszczane są przeważnie w trzech miejscach tj. w pobliżu: miejsc zamieszkania konsumentów, miejsc pracy ludności i węzłach cyrkulacji przechodniów /skrzyżowania ulic, place, przystanki komunikacji miejskiej/. Nie można jednak zapominać o grupie osób które okresowo /np. pielgrzymi/ lub też jednorazowo jako turyści, wczasowicze, czy też kibice odwiedzający miasto i są potencjalnymi nabywcami towarów.

Najogólniej zasadnicze tendencje lokalizacyjne sieci, wynikające z asortymentowego zróżnicowania popytu i zakupów, można ująć w sposób następujący:

- punkty sprzedaży o asortymencie komplementarnym i zastępczym umieszcza się blisko siebie,
- punkty sprzedaży z szerokim i płytkim asortymentem artykułów codziennego użytku nabywanych często rozmieszcza się w terenie w wielkiej liczbie, wszędzie tam, gdzie znajdują nabywców;
- punkty sprzedaży z asortymentem wybieralnym nabywanych okresowo lub rzadko, umieszcza się jak najbliżej najruchliwszych ośrodków życia w danym mieście.

Dlatego też twierdzi się, że liczebność a w pewnym stopniu także rozmieszczenie sklepów w obrębie danego miasta, wynika z jego usytuowania w stosunku do najbliższego zaplecza gospodarczego oraz intensywności łączących je związków.

Uogólniając problemy przestrzennego usytuowania sieci obrotu towarowego, można stwierdzić że rozmieszczenie każdego z rodzajów punktów zależy od wielu, dających się wyraźnie oddzielić czynników. W studiach nad rozmieszczeniem poszczególnych, rodzajów określanych punktów obrotu towarowego wyodrębnia się dwa rachunki: bilans rozmiaru sieci z zapotrzebowaniem na nią na danym terenie oraz lokalizację poszczególnego punktu sieci.

Pytania kontrolne:

1. Dokonaj charakterystyki lokalizacji rozmieszczenia dowolnego punktu sieci obrotu towarowego?

Literatura zalecana:

1. Elementy teorii planowania przestrzennego, praca zbiorowa pod red. K.Secomskiego, KPZK PAN, PWN, Warszawa 1972, rozdz. 7.

10. Regiony ekonomiczne

Istotą rozdziału jest zwarte przedstawienie teorii badań nad podziałem przestrzeni na regiony ekonomiczne, oraz poszukiwanie działań mających na celu określenie klasyfikacji tej przestrzeni. W poszczególnych zagadnieniach zostanie zwrócona uwaga na poszukiwanie granicy obszarów metropolitalnych, regionalizacji w rolnictwie jak również wydzielania obszarów turystycznych. Zagadnienia te są istotne dla prowadzenia analiz dla potrzeb planowania przestrzennego, urbanistyki, jak również praktyki rozwoju społeczno-gospodarczego.

10.1. Region i regionalizacja

Termin **region** używany jest powszechnie dla określenia części obszaru, który wyróżnia się zespołem cech krajobrazowych, naturalnych lub wynikających z działalności ludzkiej. Oznacza to, że poszukuje się zwanego, określonego porządku przestrzennego odznaczającego się dużym podobieństwem i będącym w równowadze w zakresie określonych kryteriów. Chodzi więc o wyróżnienie regionów charakteryzujących się dominacją, współdominacją lub współwystępowaniem określonych typów działania związanych z działalnością człowieka. W tym ujęciu **regionalizacja** rozumiana jest jako proces wyodrębniania klas i odbywa się poprzez czynności klasyfikacji lub podziału logicznego. Regionalizacja wyodrębniania klas jest procedurą grupowania, mającą na celu wyodrębnienie ciągłych zbiorów jednolitych podstawowych jednostek przestrzennych. Szczególnie ważną cechą jest przestrzenna zwartość regionu i występowanie układu wewnętrznych powiązań społeczno-ekonomicznych między jednostkami elementarnymi. Procedura ta znalazła zastosowanie i uzasadnienie przede wszystkim do badań względnie małych obszarów. Natomiast w **typologii** chodzi jedynie o identyfikację jednostek podobnych. Podział przestrzeni dla celów analizy jest najczęściej powiązany - w większym lub mniejszym stopniu - z podziałem administracyjnym, dla którego posiada się dane statystyczne. W celu wykrycia tendencji regionów i stworzenia przesłanek dla planowania i prognozowania, statystyka regionalna powinna gromadzić i opracowywać szeregi czasowe, wieloletnie ciągi informacji. Tworzenie takich ciągów jest możliwe, gdy jednostki terytorialne, według których gromadzi się dane w różnych okresach, są porównywalne.

Region ekonomiczny charakteryzuje się **określonymi cechami**:

- jest częścią większego terytorium,
- ma określoną specjalizację produkcyjno-usługową w ramach całego kraju. Specjalizacja ta może być jednokierunkowa lub wielokierunkowa,
- ma swój własny ośrodek miejski o określonych funkcjach społeczno-gospodarczych,
- skupia zespół instytucji politycznych, administracyjnych i społecznych, które reprezentują społeczeństwo i gospodarkę danego regionu i są stymulatorem postępu społecznego i ekonomicznego,
- istnieje więź gospodarcza między ośrodkiem regionu a jego częściami,
- region musi stanowić obszar przestrzennie zwarty.

Proces delimitacji regionów polegający na wyodrębnieniu, rozgraniczeniu regionów sprowadza się do typizacji obszarów gospodarczych z punktu widzenia pewnych cech. Dobrane cechy powinny w sposób syntetyczny obrazować treść regionu ekonomicznego. Istotnym zagadnieniem jest **wyбір kryteriów** delimitacji regionów. Kryteria delimitacji regionów są następujące:

- podobne warunki naturalne, położenie geograficzne, bogactwa naturalne,
- określony profil produkcyjny, podobna produkcja przemysłowa, rolna itp.,
- podobne czynniki stymulujące rozwój,
- podobne zamierzenia perspektywicznego rozwoju.

W literaturze przedmiotu ustalili się podział regionów na trzy klasy: regiony powierzchniowe, regiony węzłowe i regiony kompleksowe. **Regiony powierzchniowe** mają ten sam charakter na całym obszarze. Nie mniej jednak jedność ta nie jest całkowita, gdyż zawsze występuje zróżnicowanie cech, dopuszczone w ramach przyjętych kryteriów, zaś różnice nieistotne zostają pominięte. Jednak w granicach wyznaczonych przez kryteria regiony tego rodzaju są jednolite. W przypadku regionów złożonych jednolitość określana jest w kategoriach zgrupowania cech. Natomiast **regiony węzłowe** są jednorodne ze względu na swą wewnętrzną strukturę lub organizację. Istotnymi elementami tej struktury są: ognisko lub ogniska i otaczający je obszar powiązany z ogniskiem liniami krążenia. W pierwszym przypadku wyznaczone granice dzielą pewien większy obszar na mniejsze części albo też wyodrębniają większe jednostki terytorialne przez scalanie mniejszych jednostek, w drugim przypadku określają zasięg oddziaływania ognisk. Przykładowymi regionami typu węzłowego mogą być takie obszary jak: obszar zaopatrzenia i zbytu przedsiębiorstwa; obszar usługowy miasta w zakresie administracji, handlu, szkolnictwa, kultury, ochrony zdrowia; obszar zaopatrzenia miasta w płody rolne. Trzeci rodzaj to **regiony kompleksowe**, czyli terytorialnie wykształcony kompleks produkcyjny /układ ekonomiczny/ o określonej /jedno lub wielokierunkowej/ specjalizacji produkcyjno-usługowej. Stąd też mówi się, że taki region ma charakter zbioru nie domkniętego, tzn. takiego, w którym istnieją wprawdzie wyraźne granice, ale granice te nie stanowią bariery dla powiązań międzyregionalnych związanych z przepływem dóbr, ludzi, środków pieniężnych i informacji oraz powiązaniami usługowymi wyższego rzędu. Regiony te charakteryzują się dwiema podstawowymi cechami tj. specjalizacją i kompleksowością. W ostatnim czasie pojawia się w literaturze przedmiotu kategoria **miasto-region**. Związane jest to z badaniami nad obszarami aglomeracji miejskich uformowanych w wielomilionowe metropolie wraz z jego strefami bezpośrednich wpływów.

Typologii regionów można dokonywać według kryterium poziomu rozwoju tych regionów i specyficznych warunków ich rozwoju. Przede wszystkim wyróżnia się: regiony wysoko, średnio i słabo rozwinięte, jak również według innej klasyfikacji: regiony o szybkim, średnim i niskim tempie wzrostu. **Siła danego regionu, stopień jego rozwoju i rola** jaką odgrywa w ogólnonarodowym systemie ekonomicznym, jest tym większa, im większa jest siła i zasięg oddziaływania jego funkcji zewnętrznych.

Występuje dwojaki charakter przestrzennych różnic dających się zaobserwować na powierzchni Ziemi: różnice stopnia i różnice rodzaju. O **różnicach stopnia** mówi się wówczas, gdy dane zjawisko występuje w sposób ciągły, a tylko jego nasilenie zmienia się w różnych miejscach. Stąd takiemu zjawisku przypisuje się cechę ciągłości. Przykładem takim jest temperatura powietrza lub nachylenie stoków. Dość często informacje te nanosi się na mapę w formie izolinii. Natomiast **różnice rodzaju** zachodzą wówczas, gdy zjawiska rozmieszczone są w sposób nieciągły, a każde z nich zajmuje obszar jakościowo różny od obszarów sąsiednich. Na przykład rozgraniczenie linii obszarów zajętych przez: las, wodę, tereny fabryczne, osiedle mieszkaniowe, pola uprawne.

Praktyczne wyznaczenie regionów nie jest łatwe, wymaga bowiem stosowania różnorodnych i niekiedy skomplikowanych metod oraz posiadania rozwiniętej statystyki regionalnej.

10.2. Rozgraniczenie obszarów aglomeracji miejskich

Występujący stały wzrost zespołów osadniczych złożonych z wielkich miast i przyległych mniejszych miast i osiedli, prowadzi do koncentracji przeważającej części ludności, dóbr kapitałowych i produkcji kraju na stosunkowo niewielkim obszarze. Wyróżnienie tego typu skupień ludności staje się poważnym problemem badawczym jak i praktycznym. Występuje tu cały szereg trudności technicznych i metodologicznych wynikających ze złożoności tego problemu. Zagadnienie wyznaczania aglomeracji wielkomiejskich zawiera kilka kwestii. Pierwsza odnosi się do klasyfikacji typologicznej osiedli, tj. **jakie osiedle należy określić jako miejskie?** Druga to - **jaki zespół osiedli należy zaszeregować jako jeden organizm miejski** z uwagi na splot istniejących między nimi ścisłych powiązań funkcjonalnych? W badaniach należy zwrócić uwagę na: typ zabudowy osiedli, odległości między budynkami, liczbę mieszkańców, dojazdy do pracy i szkoły, gamę świadczonych usług, itp.

W zakresie analizy problemu na płaszczyźnie metodycznej, szczególnie ważną sprawą jest określenie celu tego rozgraniczenia. Cel ten może być: poznawczy, planistyczny bądź statystyczny. Jako zagadnienie poznawcze, wyznaczenie granic obszarów metropolitarnych stanowi problem praktyczny. Chodzi bowiem o przedstawienie procesu wchłaniania nowych obszarów przez organizm wielkomiejski. W tym celu wykorzystywane są metody kartograficzne do porównywania zasięgu przestrzennego różnych zjawisk, jak również metody ilościowe. Z punktu widzenia planistycznego istotne jest w jakim kierunku aglomeracja miejska zaczyna promieniować swoim działaniem, jak również które miasta przylegające do aglomeracji uaktywniają swoją rolę w regionie tworząc układy nieciągłe z aglomeracją. Natomiast w zakresie analiz statystycznych ważne jest kształtowanie się pewnych wielkości w ustalonych granicach przestrzennych. Jest to niezbędne do wielu studiów jako agregacja określonych danych. Każdy zespół kryteriów wyznaczenia granicy takich obszarów metropolitarnych stanowi zawsze pewną konwencję. Żaden zespół kryteriów nie może bowiem uwzględniać wszystkich aspektów wpływu wielkiego miasta na kształtowanie się specyficznych cech obszarów przylegających.

10.3. Typologia rolnictwa

W zakresie typologii rolnictwa istotny jest wybór i właściwe wyrażenie cech diagnostycznych oraz metoda ich kojarzenia czyli porównywania ze sobą badanych jednostek. Spośród różnych sposobów dokonywania wyboru zmiennych najważniejszy jest celowy wybór ograniczonej liczby zmiennych o charakterze syntetycznym, reprezentatywnym i możliwie uniwersalnym, obejmującym łącznie wszystkie istotne cechy rolnictwa. Syntetyczność w tym przypadku oznacza, że każda zmienna zawiera w sobie szereg cech elementarnych, a reprezentatywność odnosi się do faktu, że wybrane zmienne przedstawiają istotne, a nie drugorzędne cechy rolnictwa. Natomiast uniwersalność, że wybrane cechy charakteryzują poważną większość form rolnictwa.

Terytorialne jednostki badań w rolnictwie są to z reguły gospodarstwa rolne lub jednostki administracyjne na których w przeważającej części prowadzona jest

działalność rolnicza. Jednostki te powinny być pogrupowane według podobieństwa charakteryzujących je układów cech rolnictwa. W literaturze przedmiotu można znaleźć aż dwadzieścia wyodrębnionych **cech typologicznych rolnictwa** opisujących całe grupy cech: społeczno-własnościowych, organizacyjno-technicznych i cech produkcji. W pierwszej grupie znalazły się dwie cechy - system władania ziemią i średnia wielkość gospodarstwa rolnego. W grupie drugiej jest ich kilkanaście: nakłady pracy ludzkiej, nakłady pracy zwierzęcej, nakłady pracy zmechanizowanej, nawożenie organiczne, nawożenie mineralne, zakres nawodnienia, system nawodnienia, system użytkowania ziemi, system zmianowania upraw, intensywność użytkowania ziemi, system uprawy roli i system chowu zwierząt. Natomiast do cech charakteryzujących działalność produkcyjną w rolnictwie zalicza się: produktywność ziemi, wydajność pracy, poziom towarowości, stopień towarowości, udział produkcji zwierzęcej w produkcji globalnej oraz udział produkcji zwierzęcej w produkcji towarowej. Na podstawie tak wyselekcjonowanych cech próbuje się dokonywać ich grupowania. Do tego celu wykorzystuje się kilka metod /metody graficzne, metody analizy wymiarowej/ które dobrane są do odpowiednich cech. Każda z metod powinna być możliwie ścisła i pozwalać na ilościową charakterystykę wyróżnionych typów. W praktyce występuje jednak pewna trudność, że nie wszystkie cechy rolnictwa dają się wyrazić w formie wskaźników, niektóre wyrażane mogą być tylko w formie struktur, a inne w ogóle nie mogą zostać w formie ilościowej scharakteryzowane. Stąd występuje problem doboru odpowiedniej metody czy też jej kombinacji. Badając problem typów rolnictwa nie można zapominać o możliwości wyodrębniania podtypów, stosując przy tym większą ilość klas i wprowadzając dodatkowe zmienne. Należy także pamiętać o tym, że różne typy rolnictwa występują obok siebie w przemieszaniu.

10.4. Obszary turystyczne

Uprawianie turystyki staje się współcześnie potrzebą ogólnospołeczną. Postępująca urbanizacja i industrializacja oraz związane z nią intensyfikacja życia, coraz większe podporządkowanie jednostki zasadom współżycia społecznego wywołują potrzebę odprężenia i wypoczynku w warunkach jak najbardziej odbiegających od codzienności. Warunkami tymi dysponują przede wszystkim tereny o dominującym udziale elementów i cech środowiska przyrodniczego, a więc tereny położone poza obszarami zurbanizowanymi. Równolegle coraz bardziej powszechna staje się świadomość związków, jakie istnieją między warunkami bytu i rozwoju jednostki a sytuacją gospodarczą, społeczną i polityczną całego kraju, czy nawet świata. Fakt ten wywołuje wzrastającą chęć odbywania podróży poznawczych, potrzebę pogłębiania i rozszerzenia znajomości własnej ojczyzny i innych krajów.

Wyodrębnia się trzy czynniki, które przesądzają o tym, czy dany region, miejscowość czy szlak są odwiedzane przez turystów: jego walory turystyczne, jego dostępność komunikacyjna oraz jego zagospodarowanie turystyczne. Rola tych trzech czynników jako warunków aktywizacji turystycznej określonego regionu czy miejscowości nie jest jednakowa. W drodze działalności inwestycyjnej jesteśmy w stanie w zasadniczy sposób wpłynąć na poziom zagospodarowania turystycznego i poprawę dostępności komunikacyjnej. Nie jesteśmy jednak w stanie stworzyć nowych oraz powiększać istniejące walory turystyczne. Charakter zagospodarowania turystycznego określonego terenu musi zawsze być dostosowany do rodzaju, wielkości i struktury ruchu turystycznego. Ruch ten jest w decydującym stopniu kształtowany

przez typ walorów turystycznych danego terenu. W ten sposób powstają w turystyce pewnego rodzaju sprzężenia, obejmujące: typ walorów turystycznych - rodzaj ruchu turystycznego - charakter zagospodarowania turystycznego. W sprzężeniach tych wiodącym elementem są walory turystyczne terenu. Właśnie one wyznaczają optymalną pojemność terenów turystycznych. Obszary turystyczne bądź części ich mogą spełniać różne funkcje. Do podstawowych rodzajów terenów turystycznych według podziału funkcjonalnego zalicza się: tereny turystyki krajoznawczej, tereny turystyki wypoczynkowej, tereny uzdrowiskowe oraz tereny ochrony przyrody /parki narodowe i rezerваты przyrody/.

Wynika z tego jednoznacznie rola walorów turystycznych, jako czynnika wpływającego w sposób decydujący na faktyczne i potencjalne funkcje turystyczne określonego terenu. Walory turystyczne są tym elementem, który w ujęciu perspektywnym określa możliwości rozwoju turystyki na określonym obszarze. Tak więc problem zachowania i powiększania istniejących oraz tworzenie nowych walorów jest podstawowym zagadnieniem **długookresowego planowania rozwoju turystyki**.

Planowanie to polega, z jednej strony na określeniu wielkości i standardu obiektów bazy noclegowo-żywniowej, obiektów rekreacyjno-rozrywkowych i urządzeń sportowych, z drugiej zaś na wyznaczeniu właściwej ich lokalizacji w obrębie obszaru uznanego za rekreacyjny. Tym samym chodzi o intensywne wykorzystanie turystycznej zdolności usługowej obszaru. Stąd proponuje się dobór takich grup turystów, których frekwencja w obszarze potwierdzi właściwe, najbliższe optymalnym normom, wykorzystanie walorów turystycznych oraz obiektów i urządzeń bazy turystycznej. Podstawowym zadaniem tego planowania winno być także zahamowanie procesu przekształcania się atrakcyjnych miejscowości turystycznych w wielofunkcyjne osiedla. Niebezpieczeństwo takie grozi miejscowościom turystycznym nie tylko od strony różnych niezwiązanych z turystyką dziedzin życia gospodarczego. Chodzi tu o nie lokowanie w większych miejscowościach turystycznych obiektów i urządzeń i instytucji o ponadlokalnym zasięgu działania /baza obróbki żywności, zaplecze komunikacyjne/. Obiekty te mogą być zlokalizowane poza miejscowościami wypoczynkowymi, a nawet poza rejonem wypoczynkowym. Najlepszym miejscem ich rozmieszczenia są miejscowości, będące węzłami rozrządowymi ruchu turystycznego.

Pytania kontrolne:

1. Co jest przedmiotem zainteresowania regionalistyki?
2. Wymień i scharakteryzuj cechy obszaru turystycznego?

Literatura zalecana:

1. K.Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH, Warszawa 1994, rozdz. 7.
2. R.Domański, Geografia ekonomiczna, PWN, Warszawa 1977, rozdz. 3.
3. J.Kostrowicki, Zarys geografii rolnictwa, PWN, Warszawa 1973.
4. K.Secomski, Ekonomia regionalna, PWE, Warszawa 1982.
5. B.Malisz, Metody planowania regionalnego, PWN, Warszawa 1972.

Bibliografia

1. J.Barbag, Geografia gospodarki świata, WSiP, Warszawa 1984.
2. S.Berezowski, Metody badań w geografii ekonomicznej, WSiP, Warszawa 1986.
3. Z.Dobosiewicz, T.Olszewski, Geografia ekonomiczna świata, PWE, Warszawa 1994.
4. R.Domański, Geografia ekonomiczna, PWN, Warszawa 1977.
5. R.Domański, Gospodarka przestrzenna, PWN, Warszawa 1993.
6. R.Domański, Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej, PWE, Warszawa 198
7. R.Domański, Zasady geografii społeczno-ekonomicznej, PWN, Warszawa 1995.
8. Elementy teorii planowania przestrzennego, praca zbiorowa pod redakc K.Secomskiego, KPZK PAN, PWN, Warszawa 1972.
9. I.Fierla, Lokalizacja przemysłu, PWE, Warszawa 1987.
10. A.Horning, S.Dziadek, Zarys geografii transportu lądowego, PWN, Warszawa 1987.
11. Z.Karst, Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej, PW Warszawa, Wrocław 1986.
12. B.Kortus, Wstęp do geografii przemysłu, PWN, Warszawa 1986.
13. J.Kostrowicki, Zarys geografii rolnictwa, PWN, Warszawa 1973.
14. K.Kuciński, Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny, SGH, Warszawa 1994.
15. J.Leśniak, Planowanie przestrzenne, PWN, Warszawa 1985, rozdz.3.
16. B.Malisz, Metody planowania regionalnego, PWN, Warszawa 1972.
17. A.Maryański, Migracje w świecie, PWN, Warszawa 1984.
18. A.Maryański, Narodowości świata, PWN, Warszawa 1988.
19. Podstawy geografii ekonomicznej, praca zbiorowa pod red. J.Wrony i J.Rek, PW Warszawa 1997.
20. M.Potrykowski, Z.Taylor, Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i meto badawczych, PWN, Warszawa 1982.
21. Repetytorium z geografii gospodarczej, praca zbiorowa pod red. I.Fierli, PW Warszawa 1995.
22. K.Secomski, Ekonomika regionalna, PWE, Warszawa 1982.
23. W.Skrzypczak, Geografia ekonomiczna, Efekt, Warszawa 1995.
24. A.Woś, Ekonomika odnawialnych zasobów naturalnych, PWN, Warszawa 1995.

Spis rysunków

1. Schemat podziału nauk geograficznych i ich stosunek do innych nauk.....	8
2. Trzy strefy środowiska człowieka	17
3. Fazy rozwoju demograficznego	30
4. Typowe struktury wiekowe populacji	32
5. Wpływ rozwoju gospodarczego na strukturę zatrudnienia	35
6. Charakterystyczne typy układu przestrzennego wsi	38
7. Hipotetyczne korzyści według wielkości miasta	41
8. Relacja między kosztami transportu, środkami transportu i odległością	56
9. Hipotetyczne zmiany renty i układ stref użytkowania ziemi	58
10. Trójkąt lokalizacyjny wyznaczający optymalne miejsce produkcji	59
11. Wyznaczanie lokalizacji produkcji za pomocą izodapan	59
12. Hierarchiczny układ ośrodków miejskich	61
13. Teoretyczny układ krajobrazu gospodarczego	61

Druk AON nr 217/WW

