

Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG)
Seksja Polska Regional Studies Association



Studia Regionalne i Lokalne

2 (96) 2024



Wydawnictwo Naukowe
SCHOLAR

REDAKCJA

dr hab. Agnieszka Olechnicka, prof. UW – redaktorka naczelna
dr hab. Mikołaj Herbst, prof. UW – zastępca redaktorki naczelnej
prof. dr hab. Paweł Churski – członek redakcji
prof. dr hab. Tomasz Komornicki – członek redakcji
prof. dr hab. Iwona Sagan – członek redakcji
dr Dorota Celińska-Janowicz – sekretarz redakcji

RADA NAUKOWA

prof. John Bachtler, prof. Roberta Capello, prof. dr hab. Bolesław Domański,
prof. dr hab. Grzegorz Gorzelak (przewodniczący), dr Olga Mrinska, prof. Andrés
Rodríguez-Pose, prof. James W. Scott, dr hab. Katarzyna Zawalińska, dr Sabine Zillmer

ADRES REDAKCJI

Kwartalnik „Studia Regionalne i Lokalne”
Uniwersytet Warszawski, Centrum Europejskich
Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG)
ul. Krakowskie Przedmieście 30, 00-927 Warszawa
e-mail: sril.euroreg@uw.edu.pl
www.studreg.uw.edu.pl

© Copyright by Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW
(EUROREG), Warszawa 2024

Wersją pierwotną czasopisma jest wydanie elektroniczne.

Zgodnie z wykazem czasopism opublikowanym w komunikacie Ministra Nauki i Edukacji
z dnia 5 stycznia 2024 r. za publikację w kwartalniku „Studia Regionalne i Lokalne” w 2023 roku
autor/ka uzyskuje 40 punktów.

Czasopismo uzyskuje wsparcie w ramach Programu Rozwój Czasopism (projekt finansowany ze
środków Ministerstwa Edukacji i Nauki na podstawie umowy nr RCN/SP/0272/2021/1) oraz Inicjatywy
Doskonałości – Uczelnia Badawcza: Działanie I.2.2. „Podniesienie wpływu regionalnego na naukę
poprzez wysokiej jakości rozpowszechnianie wyników – czasopisma” i Działanie I.2.1. „Poprawa
zdolności publikacyjnych – zwiększenie międzynarodowego zasięgu periodyków UW”.

e-ISSN 2719-8049

ISSN: 1509-4995

Bieżący numer kwartalnika, jak i numery archiwalne można pobrać bezpłatnie
w wersji elektronicznej ze strony <http://studreg.uw.edu.pl>

Zamówienia na egzemplarze drukowane prosimy kierować na adres:

Wydawnictwo Naukowe Scholar Spółka z o.o.
ul. Oboźna 1, 00-340 Warszawa
tel./faks 22 828 95 63, 22 692 41 18, 22 828 93 91
dział handlowy: jw. w. 108
e-mail: info@scholar.com.pl; www.scholar.com.pl

Skład i łamanie: WN Scholar (*Stanisław Beczek*)

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

Patrícia Horváth, Anikó Tompos, Petra Kecskés

Exploring the Spatial Distribution and Location Choice of Companies in a Hungarian Agglomeration	7
--	---

Michał Gzik, Marcin Frenkel

City Diplomacy Practices Towards China and the United States in the Western Balkans. Examples from Croatian and Slovenian Cities	21
--	----

Stanislav Konečný

Hierarchia interesów jako kryterium podejmowania decyzji w sytuacji NIMBY	38
The Hierarchy of Interests as a Decision-Making Criterion in the NIMBY Situation	

Aleksandra Nowakowska

Koncepcja kapitału terytorialnego – rewolucja czy ewolucja spojrzenia na rozwój lokalny i regionalny	49
The Concept of Territorial Capital: A Revolution or an Evolution in the Perspective of Local and Regional Development?	

Andrzej Cieślik, Tomasz Misiak

Wpływ powiązań międzysektorowych na dynamikę wzrostu kapitału ludzkiego na poziomie regionów NUTS II w Polsce	61
The Effect of Inter-Sectoral Links on the Dynamics of Human Capital in Polish NUTS II Level Regions	

Dominik Staśkiewicz, Oliwia Haręża, Urszula Protyńska, Michał Małysz

Karkonoska Kolej Miejska w obliczu wyzwań mobilności aglomeracji Jeleniej Góry	78
The Karkonosze Light-Rail in the Face of the Mobility Challenges of the Jelenia Góra Agglomeration	

RECENZJE

Maciej J. Nowak

Vincent Nadin, Giancarlo Cotella, Peter Schmitt (red.) (2024). <i>Spatial Planning Systems in Europe: Comparison and Trajectories</i> . Elgar Studies in Planning Theory, Policy and Practice. Cheltenham, UK, Northampton, USA: Edward Elgar Publishing	99
Informacje dla Autorów i Autorów	101
Information for Authors	102

Artykuły

Exploring the Spatial Distribution and Location Choice of Companies in a Hungarian Agglomeration

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(96)/2024
© Authors 2024



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499529601

Patricia Horváth

Széchenyi István University, Faculty of Business and Economics and Doctoral School of Regional and Economic Sciences; Egyetem Square 1, Győr 9026, Hungary; e-mail: horvath.patricia@sze.hu; ORCID: 0000-0002-3967-0891

Anikó Tompos

Széchenyi István University, Faculty of Humanities, Education and Social Sciences; Liszt Ferenc Street 42, Győr 9022, Hungary; e-mail: tomposa@sze.hu; ORCID: 0000-0002-9975-2944

Petra Kecskés

Széchenyi István University, Faculty of Humanities, Education and Social Sciences; Liszt Ferenc Street 42, Győr 9022, Hungary; e-mail: kecskes.petra@sze.hu; ORCID: 0000-0003-1671-8378

Abstract

Globalisation has led to the dominance and geographical expansion of urban areas. Companies consider a complex set of criteria when deciding on their locations, including the agglomeration area and the presence of similar companies or related businesses. This study examines the spatial distribution and industrial clustering of companies within the agglomeration of Győr, Hungary's sixth-largest city. The sample comprises 256 companies across 68 settlements, with data processed through map, quadrat and industry analysis. The analyses identified six settlements within the agglomeration where nearly half of the companies are located, five factors that seem to facilitate company location, and five main industrial sectors, four of which are closely related. The article concludes that the agglomeration area of Győr is characterised by a high degree of spatial concentration of companies, industrial clustering and the emergence of industry sub-centres.

Keywords

agglomeration, spatial distribution, industrial clustering, location factors, Győr, Hungary

Introduction

As globalisation processes reorganise the spatial division of labour, the importance of studying localisation has become indisputable. This is because the resources needed for sustained competitive advantage in the global economy are inherently local (Porter, 1998). Over a century ago, Weber (1929 [1909]) theorised that companies do not choose locations randomly, but consider a complex set of factors when making location decisions. The exploration of these factors constitutes a significant research area in both economics and regional economics. Two fundamental issues in regional microeconomics are the theories of location and the spatial distribution of economic activities (McCann, 2001). Most theories approach location selection from a microeconomic perspective, examining the spatial distribution of companies as a result of their pursuit of optimal outcomes, such as cost minimisation and profit maximisation (Legros et al., 2016). This paper examines the spatial distribution of companies and activities in accordance with the findings of location theories.

Location theories aim to address four key questions related to the production process, namely, what, how, where, and for whom to produce (Stutz & De Souza, 1998). Traditional theories primarily focused on manufacturing and agriculture. However, with the dominance of the urban economy and the growing share of the service sector today, non-economic aspects have also gained prominence. Consequently, when making location decisions, companies now consider spatial expectations and the fundamental characteristics of the location and its environment (Lengyel & Rechnitzer, 2004).

Globalisation has increased the dominance of urban areas, with 56% of the world's population now living in cities, a figure expected to grow (The World Bank, 2023). The central business district

(CBD) has become a symbol of urbanisation, characterised by a high concentration of social and economic activity (Hartshorn, 1992). As a result of social suburbanisation processes in recent decades, urban areas have expanded, and economic activities have begun to decentralise. During suburbanisation, the city extends beyond its administrative boundaries and starts agglomerating with neighbouring municipalities (Archer & Smith, 2003; Veres, 2017; Kiakou, 2021).

The concept of agglomeration can be interpreted in various ways, such as a group of settlements comprising large cities and their surroundings, or as a spatial concentration of economic units. This study, following the interpretation of the Hungarian Central Statistical Office (KSH, 2014), defines agglomeration as a settlement structure characterised by population growth and significant housing construction activity, resulting in a coherent, spatially integrated settlement body. Urban regions attract market actors who can benefit from the city's advantages while facing a reduced burden when settling in the surrounding catchment area (Lengyel & Rechnitzer, 2004). After the turn of the millennium, the deconcentration of economic activities accelerated, garnering increased attention in academic literature (e.g. Archer & Smith, 2003; Crane & Chatman, 2003; Moritz, 2018; Nilsen et al., 2020; Kiakou, 2021). The importance and relevance of this research topic lie in the transformative impact of the spatial reallocation of activities, which has changed commuting patterns, the scope of municipalities, vocational training, transport infrastructure and operating conditions (Koós, 2010).

This study aims to investigate the spatial distribution and industrial clustering of companies in Győr's agglomeration. Győr, the county seat of Győr-Moson-Sopron county, is located in the northern part of the Western Transdanubian region, within the triangle formed by three capital cities: Budapest, Bratislava, and Vienna (Annex 1). Its favourable location contributes to its continuous development, making the region one of the most dynamically growing areas in the country. Győr is an attractive destination for companies and foreign venture capital investments due to its high supply in almost all sectors, proximity to the border, large population and role as a transport hub (Rechnitzer & Kecskés, 2015). It is the second largest agglomeration in Hungary, comprising 68 municipalities and a population of 245,197 inhabitants, with 132,111 residing in the centre, making it the sixth-largest city in the country (KSH, 2014; 2022a; 2022b).

The study first reviews the most important theories of location, the factors influencing location decisions, and the suburbanisation of economic activities. It then describes the research methodology and analyses the spatial location and distribution of companies operating in the agglomeration of Győr to reveal their spatial concentration, trends in industry clustering and other potential factors that may influence company location.

Literature review

Location theories aim to explore the factors that influence the location choices of companies, public services, and households, as well as to formulate findings that can be used to develop general location models (Fujita, 2010; Legros et al., 2016). However, this study focuses exclusively on the location choice of companies and is based on five theories: Marshall's (1920 [1890]) and Weber's (1929 [1909]) agglomeration theories, Alonso's (1964) monocentric city model, Porter's (2000) clustering theory, and McCann's (2001) polycentric city model.

Since Thünen's (1826) first general theory of location, theories examining companies' location choices have undergone considerable development. Weber (1929 [1909]) focused on economic agglomerations, analysing their impact on location decisions. Similarly, Marshall (1920 [1890]) studied industrial agglomerations and sought to uncover the reasons behind the spatial concentration of specialised industries. Both Weber (1929 [1909]) and Marshall (1920 [1890]) theorised that the concentration of numerous firms in similar or identical industries creates positive externalities in location choices, thereby acting as a motivating factor in the decision-making process.

The next stage of location theory is characterised by the connection between spatiality and the theory of market areas. This development is primarily attributed to Lösch (1954 [1944]), who expanded on Christaller's (1933) theory of central locations to illustrate the spatial distribution of locations, and Isard (1956), who sought to optimise all significant factors. Subsequently, globalisation dynamics necessitated the examination of complex, interrelated and interdependent location factors. For example, Porter (2000) explored the advantages of clustering and agglomeration,

which are closely associated with settlement decisions. The examination of spatial distribution has become the primary field of research in regional microeconomics.

Building upon Thünen's (1826) theory of agricultural land use, Alonso (1964) replaced Thünen's concept of an 'isolated city' with a central business district and examined the surrounding urban land use. According to Alonso's theory, the city centre serves as the sole market, housing both business establishments and households. These economic actors select their optimal locations by considering transport and land use costs. Utilising Alonso's (1964) monocentric city model, McCann (2001) attempted to map the spatial location and ordering of economic sectors. Based on his findings, the order of sectors starting from the city centre is as follows: business services, residential services, manufacturing, logistics services and agriculture. It is important to note that these zones are not rigidly defined, and his findings are more applicable to theoretical research. The monocentric urban model needs to be adjusted to better reflect reality, as other economic centres often emerge alongside the city centre, creating a polycentric model. In the polycentric model, the most profitable business services and government offices are located in the urban business district, followed by manufacturing centres mainly near transportation hubs, and finally by commercial/logistics centres on the outskirts of the city (Stutz & De Souza, 1998; McCann, 2001).

The suburbanisation process occurs in two stages, with population deconcentration preceding the relative deconcentration of economic activities (Chiang, 2012). After the turn of the millennium, the increase in suburban residents was accompanied by an accelerated deconcentration of economic activities (Nilsen et al., 2020; Wu et al., 2020; Săgeată et al., 2023). Although urban environments offer many non-transferable advantages, there is an outflow of economic activities from cities (Dej & Jarczewski, 2018), as some traditional location factors seem to lose their importance.

Several driving forces contribute to industrial decentralisation, including lower population density and a broader labour supply. When a company relocates outside the city centre, it can hire onsite employees from more distant regions. The development of transport infrastructure, which can be both a cause and an effect of suburbanisation, also acts as a driving force. This is particularly evident with the development of highways and expressways, along which the concentration of companies can be observed (Brueckner, 2000; Săgeată et al., 2023). Furthermore, companies often find more affordable and higher-quality land in suburban areas, making it an important location factor for industrial firms (Konopielko et al., 2021). Another motivating factor for decentralisation is excessive corporate concentration in the centre, which can lead to additional costs over time (Combes & Duranton, 2006). However, it should be noted that industrial suburbanisation is not accompanied by a decline in the number of companies in the city centre; both are increasing in parallel (Wu et al., 2020). When making location decisions, companies evaluate both material and non-material factors, including transport options, raw materials, markets, labour, externalities (such as urbanisation and localisation benefits), energy, infrastructure, capital, land, buildings, environmental conditions and government policies (Hayter, 1997). Prioritising these factors is challenging, as the considerations for choosing a location can vary significantly across different economic sectors. Companies that utilise natural resources are location-dependent, making the presence of specific natural resources a decisive factor in their choice of location. A study commissioned by the EU (Netherlands Economic Institute and Ernst & Young, 1994) found that for traditional industries, the proximity and quality of the national market, roads, and railways are crucial. For manufacturing, the presence of an appropriately skilled workforce is important. These factors are equally significant for high-tech industries; however, the quality and skills of the workforce, the proximity of similar activities, government attitude and regional attractiveness are also decisive. For transport and warehousing companies, proximity to transport infrastructure is key. In the services sector, the proximity and quality of transport infrastructure are crucial factors, alongside labour, while for research and development, proximity to the European market, the presence of similar activities and the quality of the labour force are important. In addition, Archer and Smith (2003) found that an urban environment is essential for effective office functions.

The European Union research (Netherlands Economic Institute and Ernst & Young, 1994) is supported by Choi's (2020) study of urban areas in South Korea. Choi found that jobs requiring cognitive knowledge (e.g. science professionals, education professionals, and legal and administrative occupations) are more spatially clustered, as an urban framework is crucial for organisations

needing cognitive skills. Similarly, organisations requiring employees with technical skills (e.g., information and communication professionals, technical occupations, transport- and machine-related trade occupations, electric- and electronic-related trade occupations) also tend to spatially concentrate and cooperate across companies to reduce industry uncertainties and exploit agglomeration advantages. Consequently, clustering and the emergence of localisation economies, with firms in the same industry located close to each other, are triggered (Baldwin et al., 2008).

Research methodology and data collection

As suggested by the above overview, inequalities exist in the spatial distribution of firms and industries. Additionally, Hungary is characterised by growth poles and significant spatial disparities in the location and concentration of economic activities. This research has three main objectives: (1) to examine the spatial distribution and concentration of companies, (2) to explore factors that influence company location and (3) to investigate the presence of industry clustering (also as a potential location factor) in the agglomeration of Győr. To achieve these objectives, the sample was first determined. There are 879 companies (with more than 10 employees) in Győr and its agglomeration; of these, 261 were included in the sample, as only companies located in agglomeration municipalities were considered. However, five companies were excluded from the analyses due to incomplete data, resulting in a final sample of 256 companies. The analyses are based on data from the year 2022, provided by Opten Ltd.¹ In Figure 1, the agglomeration areas comprising 68 settlements included in the study are shown in light grey, while the locations of the companies included in the study are indicated by blue dots.

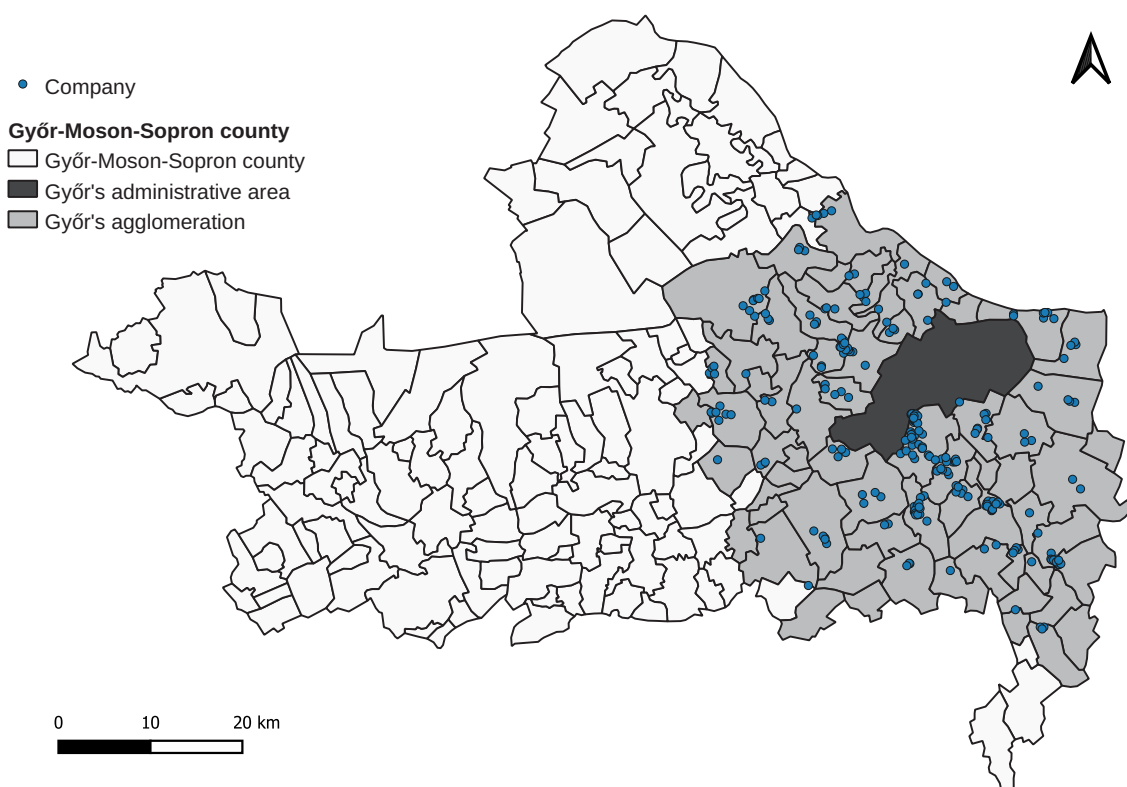


Figure 1. The study area and the analysed companies

Source: Authors' compilation.

Following the area delimitation, the coordinates of the companies included in the analysis were collected and made available for plotting. Subsequently, a point pattern analysis was conducted to

¹ The authors wish to thank Opten Ltd. (<https://www.opten.hu>) for providing free access to their database.

examine the location and spatial distribution of the companies, revealing their spatial concentration. To achieve the first research objective, the companies were mapped using their coordinates. A quadrat analysis was then conducted, dividing the area into equal parts to examine the companies' locations. Factors such as the road network, physical and industrial proximity, population and local tax exemption were considered to identify elements facilitating company location. For the third research objective, the companies were grouped by industry classification, according to the Hungarian Standard Industrial Classification of Economic Activities (TEÁOR'08), based on the NACE system of the European Union. The 256-point distribution was analysed by industry to detect trends in industry clustering. To achieve this, the companies were represented on a map based on their industry, and settlements with the highest concentration were highlighted and studied.

Findings and discussion

This chapter presents the findings and analyses the results of the research in relation to the three main research aims.

Spatial concentration and location factors

As shown in Figure 2, the spatial distribution of companies reveals a notable concentration at several points within the study area.

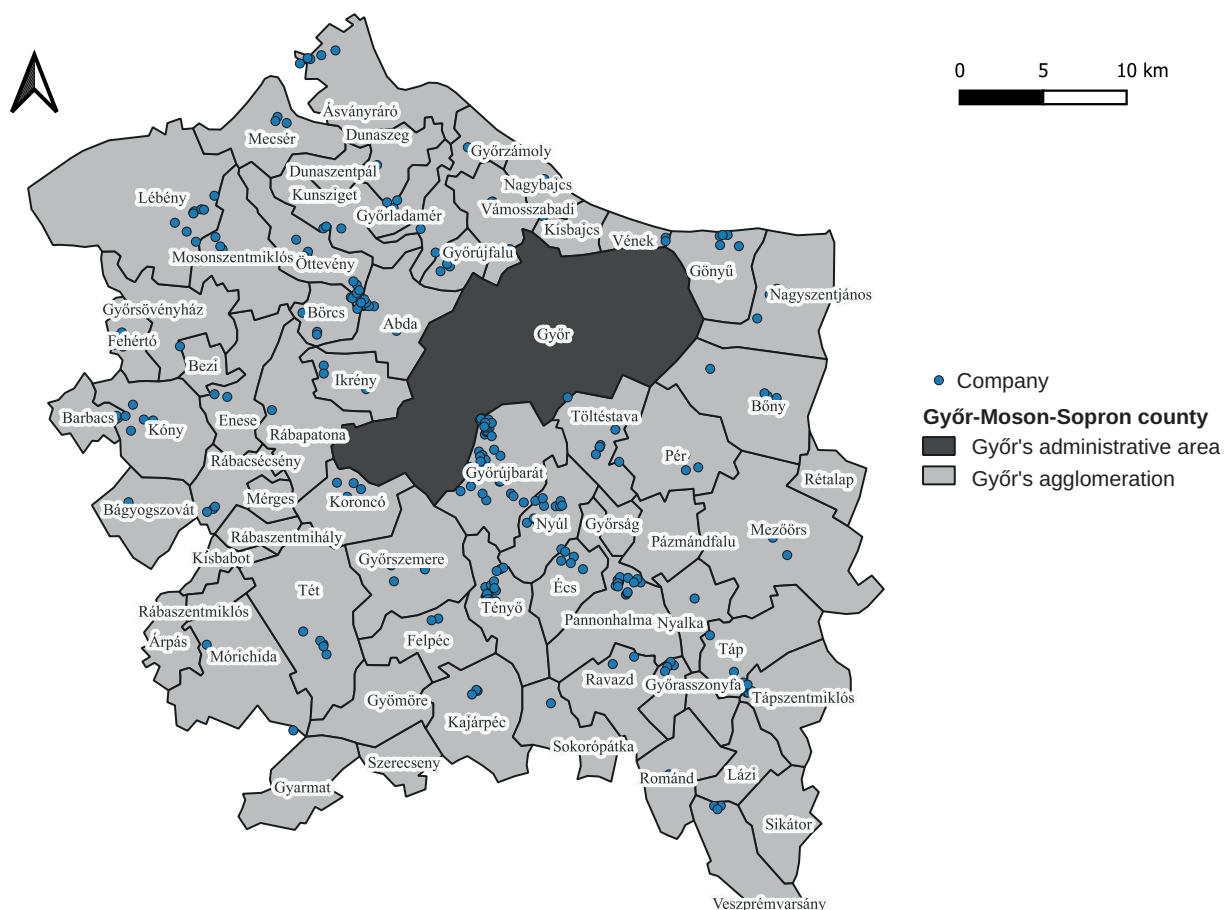


Figure 2. Spatial distribution of the examined territorial units and companies

Source: Authors' compilation.

Although the clustering of companies is clearly visible in Figure 2, a more precise analysis using a statistical method is warranted. Given the spatial point data, the 256-point distribution was

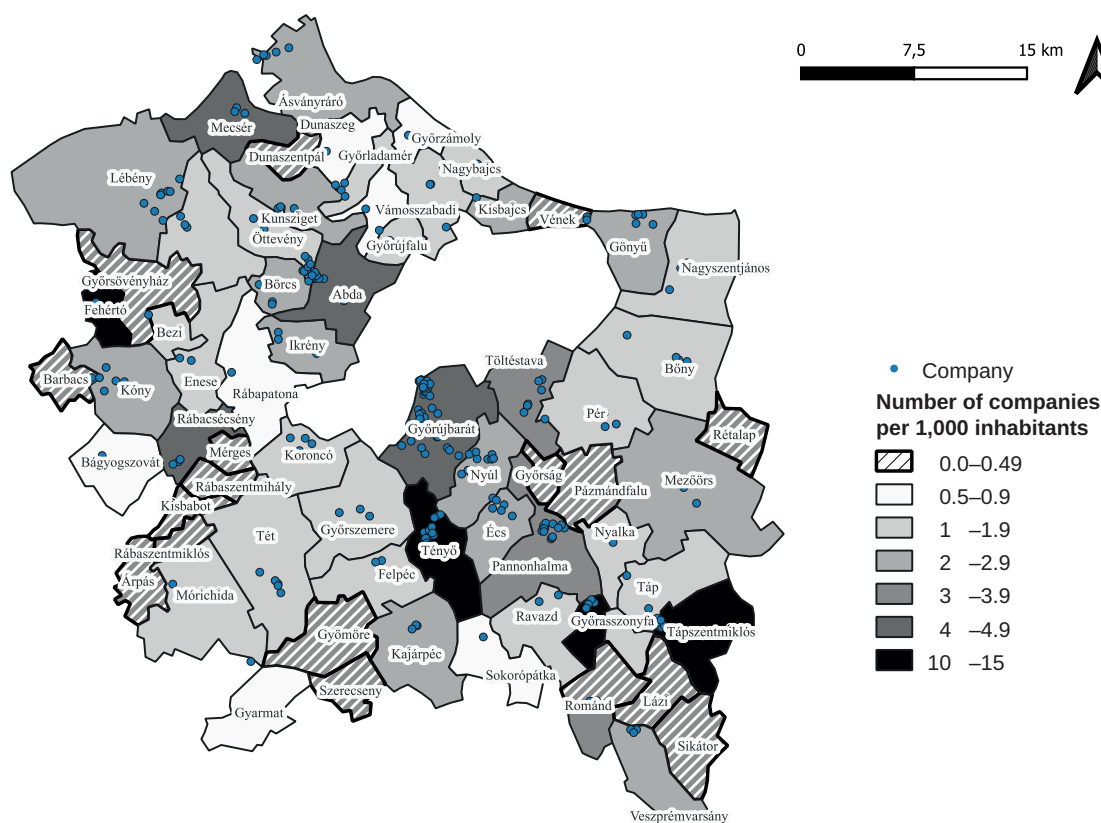


Figure 4. The number of companies per 1,000 inhabitants in the agglomeration settlements

Source: Authors' compilation.

The selection of Tényő as a business location is likely due to its proximity to Győrújbarát, Nyúl and Pannonhalma, which are connected to Győr by a main road and have high investment potential. Another reason for the concentration of businesses in these settlements could be the local business tax exemption, which, however, ended in Tényő in 2022. Currently, two agglomeration settlements, Tarjánpuszta and Fehértó offer local business tax exemptions (Magyar Államkincstár, 2023). This can explain the high number of companies in these municipalities with fewer than 500 inhabitants.

Figure 5 shows the motorway and the main roads in Győr and its agglomeration area. The figure demonstrates that most of these larger concentrations (Abda, Győrújbarát, Nyúl and Pannonhalma) are located along the highway and main roads, and companies predominantly choose locations along these routes.

As shown in Annex 2 and Figures 2 and 3, Győrújbarát, Tényő, Abda, Nyúl, Pannonhalma and Tápszentmiklós stand out, with 43.75% of the enterprises located in these municipalities, forming sub-centres next to Győr. A larger sub-centre is also evident, as Győrújbarát, Nyúl, Pannonhalma and Tényő are neighbouring settlements. The proximity of these densely populated and concentrated municipalities can be another influencing factor for companies when selecting a location.

Industrial clustering

To explore the reasons behind these concentration points, a sectoral analysis was conducted, as different business activities may have varying motivations.

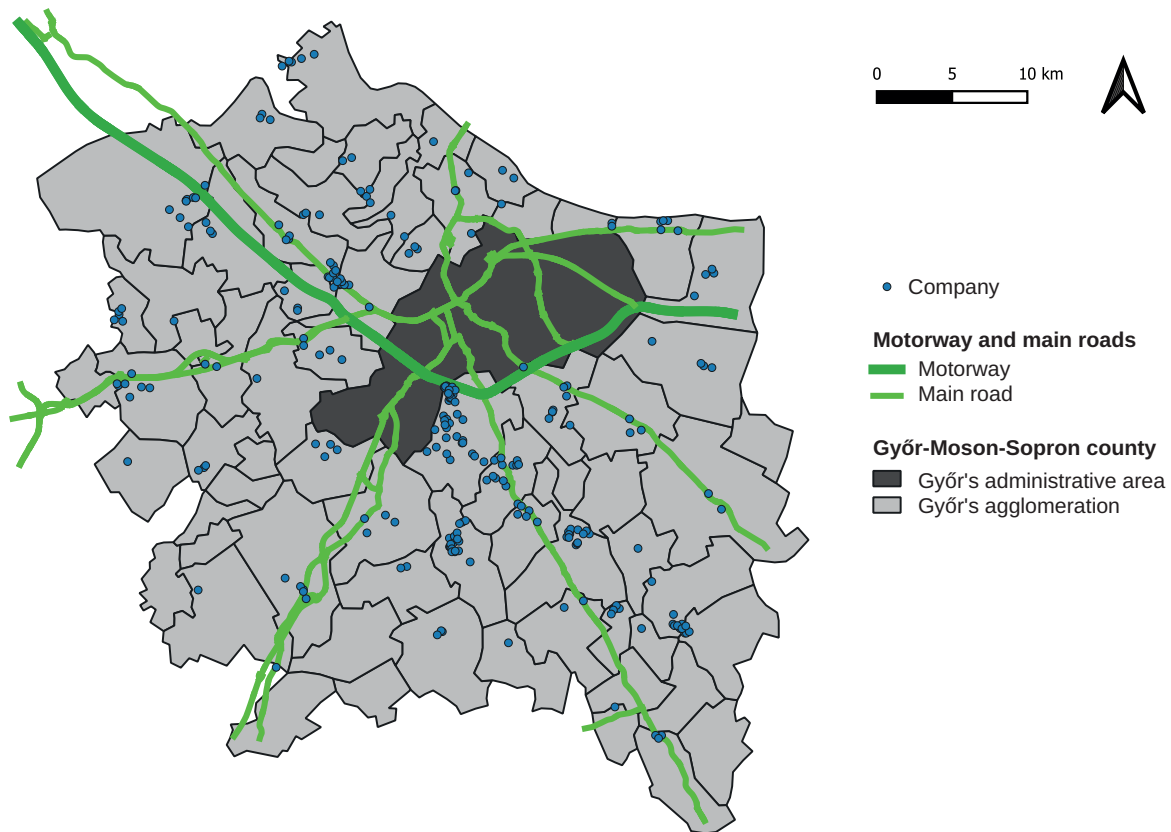


Figure 5. The motorway and the main roads in Győr and its agglomeration area

Source: Authors' compilation.

Table 1. Distribution of the examined companies by main activity in the sector

Industrial sector according to main activity	Number of companies
Manufacturing industry	56
Trade, automobile manufacturing	47
Construction industry	41
Delivery, storage	35
Agriculture, forestry, fishing	26
Accommodation service, hospitality	17
Administrative and service support activities	13
Professional, scientific, technical activity	8
Human health and social care	4
Art, entertainment, leisure	3
Water supply, wastewater collection, treatment, waste management, decontamination	3
Information, communication	1
Real estate	1
Education	1
Total	256

Source: Authors' compilation.

As shown in Table 1, the sectoral categorisation of the surveyed enterprises by primary activity reveals five main sectors (each represented by more than 20 companies) located in the suburbs.

Specifically, 21.875% (56 companies) belong to the manufacturing industry, 18.36% (47 companies) to the trade and motor vehicle manufacturing industry, 16.02% (41 companies) to the construction industry, 13.67% (35 companies) to the transport and storage industry and 10.16% (26 companies) to the agriculture, forestry and fishing industry. The dominant industries, therefore, are construction, manufacturing, trade and motor vehicles, and transport and storage, exhibiting the highest concentration.

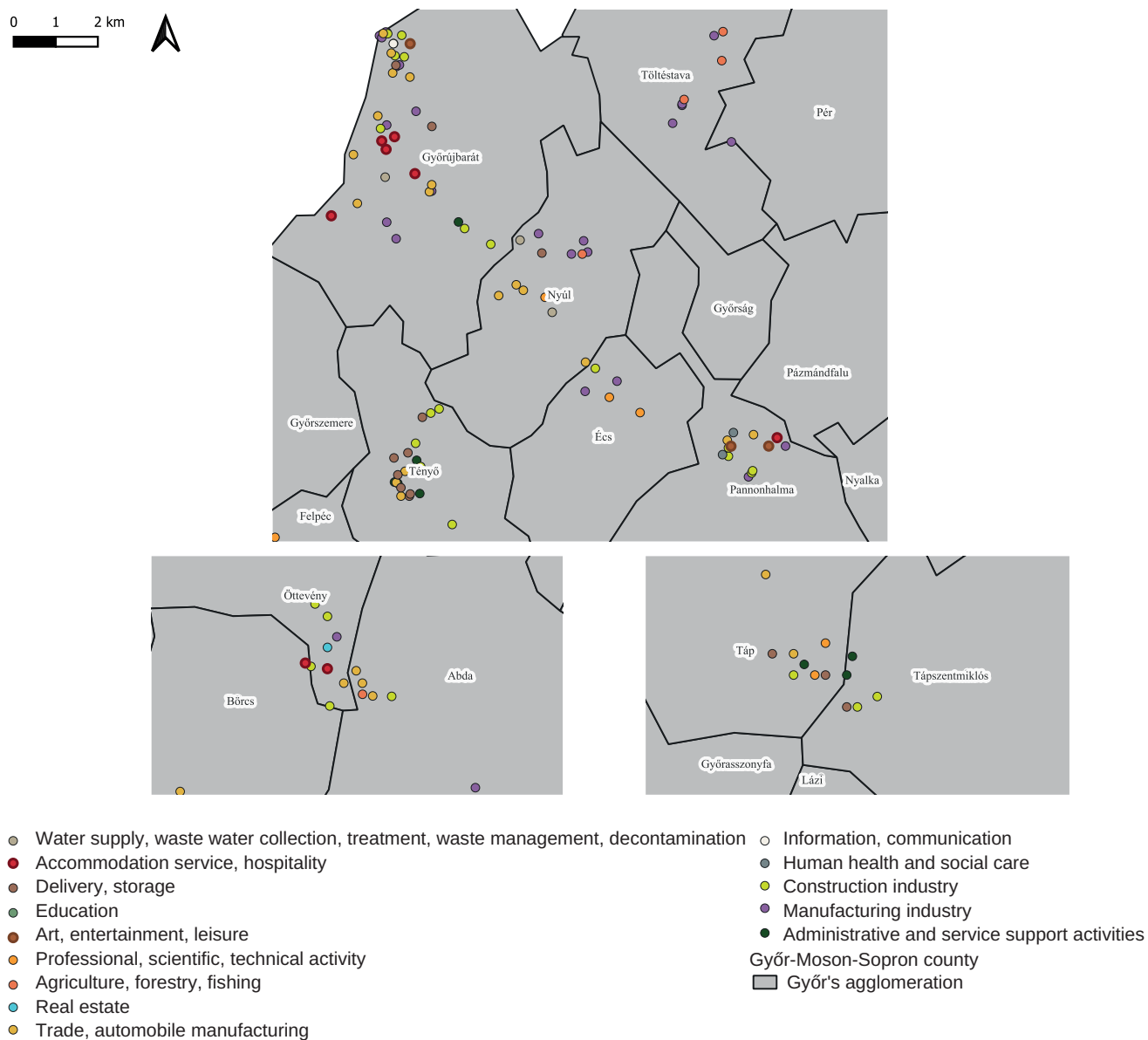


Figure 6. Spatial distribution of companies by main activity sector in the sub-centres

Source: Authors' compilation.

Examining the sub-centres (settlements with more than 10 companies) identified by the number of companies, we observe that in the case of Győrújbarát, the manufacturing industry (12 companies, including three packaging materials manufacturers and four metalworking companies), the construction industry (seven companies) and the distributive trades industry (six wholesale and two retail companies) are concentrated. In Tényő, the main activities are transport and storage (seven companies) and construction (five companies), but there are also a high number of administrative and support activities (four companies). In Abda, construction (five companies) and trade (four companies) are predominantly concentrated. For the other sub-centres, the industrial

concentration is less pronounced, with six industrial enterprises in Pannonhalma and Nyúl, and five in Tápszentmiklós (Figure 6). These data suggest a tendency towards localisation economies, where companies in the same industry or producing complementary products are located close to each other.

Conclusion

One result of globalisation has been the increasing dominance of urban areas, leading to a high concentration of social and economic activities in cities. However, contemporary suburbanisation processes have not only decentralised the population but also prompted the relocation of companies to suburban areas. Building on these phenomena, this study examined the spatial distribution of companies in a Hungarian agglomeration, focusing exclusively on a suburban area. The study aimed to investigate the location and spatial distribution of economic activities in the agglomeration of Győr, revealing the spatial concentration of firms, the clustering of industries, and the emergence of sub-centres alongside the central settlement (Győr). Additionally, the study explored factors that facilitate company location in the study area. The findings suggest that Győr's agglomeration is characterised by a high degree of spatial concentration of companies, industrial clustering and the emergence of industry sub-centres.

These results offer valuable insights into the economic structure of the agglomeration and enhance our understanding of companies' location decisions. The study examined a total of 256 economic actors, revealing a high degree of concentration around the county seat, Győr, particularly on its south eastern side. Furthermore, nearly half of the enterprises (43.75%) are concentrated in six municipalities with the highest concentration: Győrújbarát (15.23% of the agglomeration's companies), Tényő (7.42%), Abda (5.86%), Nyúl (5.08%), Pannonhalma (5.08%) and Tápszentmiklós (5.08%). This finding aligns with the polycentric model (Stutz & De Souza, 1998; McCann, 2001), as Győr, with 618 companies, exhibits significant overconcentration, while smaller sub-centres are formed by a high concentration of firms. Similarly, examining the Warsaw Urban Agglomeration, Chmielewski et al. (2014) found that smaller sub-centres with relatively high populations and predominantly industrial and service activities had developed along the main road network lines.

To analyse these phenomena in greater depth, we also examined companies by industry. Five main sectors were found to concentrate in the suburbs: manufacturing, trade and motor vehicles, construction, transport and storage, and agriculture, forestry and fishing. The results show that these dominant industries exhibit a greater propensity to cluster. Similar results were observed in the sub-centres, where these sectors are concentrated in large numbers. These findings align with Choi's (2020) research, which indicates that these industries primarily require employees with technical skills, who tend to spatially concentrate. Moreover, they support studies on the valorisation of localisation economies (e.g. Marshall, 1920; Beckmann, 1999; Andersson & Lööf, 2011), which suggest that in the wake of globalisation, firms prefer the presence and geographical proximity of enterprises in the same or similar industries or producing complementary products.

We examined factors that companies might have considered when selecting a location in the agglomeration. Based on the statistical results of the research, five potential location factors were identified: (1) spatial proximity to the central business district; (2) spatial proximity to sub-centres formed by a high concentration of companies; (3) spatial proximity to companies performing the same or similar activities or manufacturing complementary products; (4) spatial proximity to transport hubs, particularly main roads and motorways; and (5) local business tax exemption. Identifying of additional location factors requires further investigation.

The authors acknowledge the limitations of their study. For example, the issue of spatial dynamics has not been addressed, and only one aspect of freedom of location – local business tax exemption – has been considered. Examining temporal trends would allow for a description of the suburbanisation process of economic activities, while research into the regulatory framework of economic activities would reveal factors that, alongside local business tax exemption, can hinder or promote location freedom. These are considered further lines of research, the results of which could further enrich and refine the present findings. The results also provide a relevant basis for future research. In this study, a general survey was conducted, and further micro-level studies are

needed to fully investigate the range of factors that motivate location choices in the agglomeration of Győr. By broadening the scope of the variables included in the research, further investigations can be conducted. In the future, to avoid measurement errors, we aim to investigate regularities in the location of companies using point spatial data and additional statistical methods. Additionally, Győrújbarát, Nyúl, Pannonhalma and Tényő are neighbouring settlements that collectively form a larger sub-centre. Future studies will explore the reasons behind this significant spatial clustering.

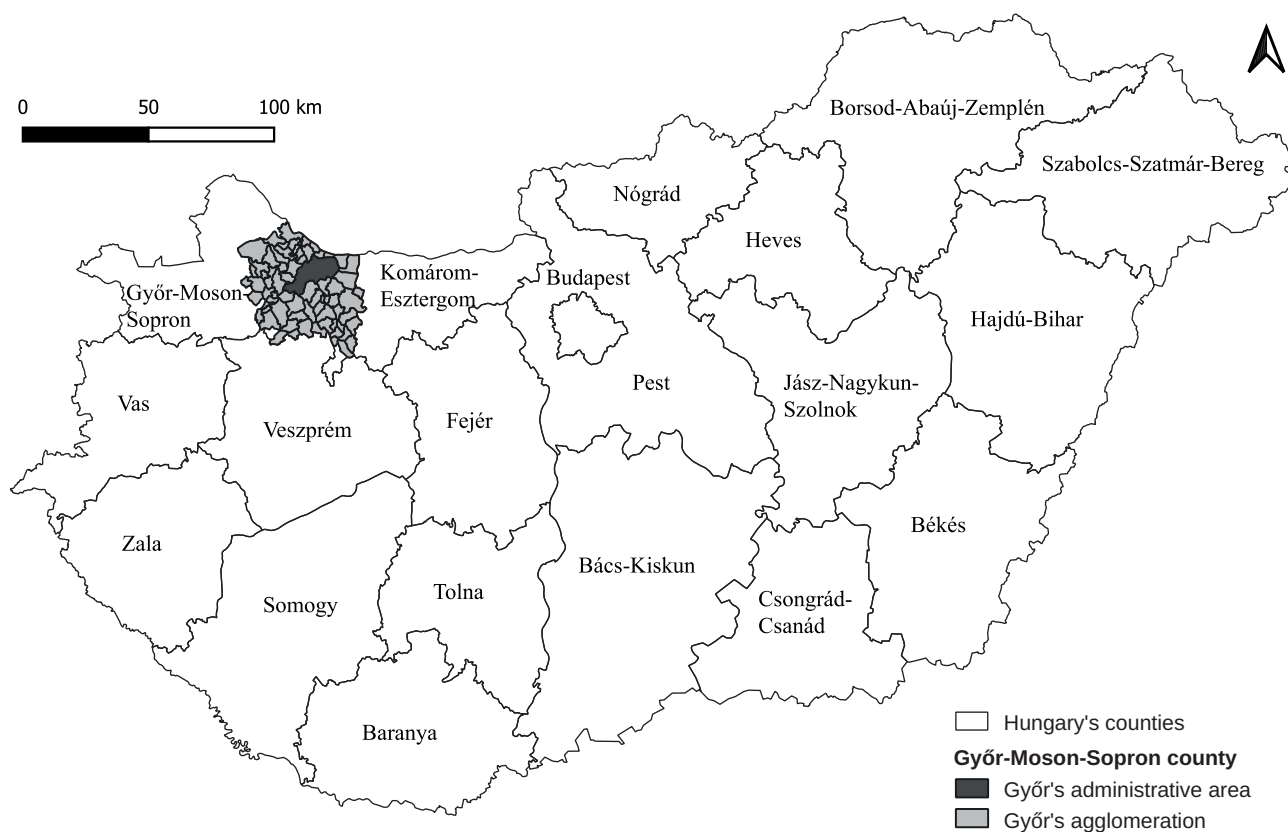
References

- Andersson, M., & Lööf, H. (2011). Agglomeration and productivity: Evidence from firm-level data. *The Annals of Regional Science*, 46, 601–620.
- Alonso, W. (1964). *Location and Land Use*. Harvard University Press.
- Archer, W. R., & Smith, M. T. (2003). Explaining location patterns of suburban office. *Real Estate Economics*, 31(2), 139–164.
- Baldwin, J. R., Beckstead, D., Brown, W. M., & Rigby, D. L. (2008). Agglomeration and the geography of localization economies in Canada. *Regional Studies*, 42(1), 117–132.
- Beckmann, M. J. (1999). Agglomeration. In M. F. Bach (ed.), *Lectures on Location Theory* (pp. 107–112). Springer.
- Belügyminisztérium Nyilvántartások Vezetéséért Felelős Helyettes Államtitkárság. (2023). Magyarország állandó lakosságának száma az év első napján megyei és települési bontásban, 2023. [Number of the permanent population of Hungary on the first day of the year, broken down by county and settlement, 2023]. Available at: <https://nyilvantarto.hu/hu/statistikak?stat=kozerdeku> (accessed: 04.08.2023).
- Brueckner, J. K. (2000). Urban sprawl: Diagnosis and remedies. *International Regional Science Review*, 23(2), 160–171.
- Chiang, S. (2012). The source of metropolitan growth: The role of commuting, growth and change. *A Journal of Urban and Regional Policy*, 43(1), 143–166.
- Choi, T. (2020). Agglomeration effect of skill-based local labor pooling: Evidence of South Korea. *Sustainability*, 12(8), 3198, doi.org/10.3390/su12083198
- Chmielewski, J. M., Turek, A., & Kardaś, A. (2014). Development trends of the northern part of the Warsaw Metropolitan Area. *Studia Regionalne i Lokalne*, (2), 68–94.
- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Fischer. English translation by C. W. Baskin: (1966). *Central Places in Southern Germany*. Prentice-Hall.
- Combes, P-P., & Duranton, G. (2006). Labour pooling, labour poaching, and spatial clustering. *Regional Science and Urban Economics*, 36(1), 1–28.
- Crane, R., & Chatman, D. G. (2003). As jobs sprawl, whither the commute?. *Access Magazine*, 1(23), 4–19.
- Dej, M., Jarczewski, W., & Chlebicki, M. (2018). Skala i charakterystyka procesów relokacji przedsiębiorstw w polskich obszarach metropolitalnych – wstępne wyniki badań. *Studia Regionalne i Lokalne*, (2), 78–98.
- Fujita, M. (2010). The evolution of spatial economics: From Thünen to the New Economic Geography. *The Japanese Economic Review*, 61(1), 1–32.
- Hartshorn, T. A. (1992). *Interpreting the City: An Urban Geography*, 2nd edition. John Wiley & Sons Inc.
- Hayter, R. (1997). *Urban Land Economics*, 4th edition. Macmillan.
- IMS Relocation. (2019). City or suburb? Pros and cons for businesses considering a move. <https://www.imsrelocation.com/city-or-suburb-pros-and-cons-for-businesses-considering-a-move/> (accessed: 03.01.2022)
- Isard, W. (1956). *Location and Space Economy*. Cambridge.
- Kiakou, A. (2021). 'Suburban patterns under the influence of diffused urbanity', *Current Urban Studies*, 9(3), 609–635.
- Konopielko, Ł., Sykała, Ł., Woźniak, K., & Verbovy, D. (2021). Suburbanization in the context of R&D projects fund allocation. *European Research Studies Journal*, 24(1), 790–805.
- Koós, B. (2010). A gazdasági tevékenységek agglomerálódása egy vállalatdemográfiai modell tükrében [Agglomeration of economic activities in the light of a company demographic model]. *Tér és Társadalom*, 24(1), 51–64.
- Központi Statisztikai Hivatal (KSH). (2014). *Magyarország településhálózata I: Agglomerációk, településegységek* [Hungary's settlement network I: Agglomerations, settlement groups]. Központi

- Statisztikai Hivatal. Available at: https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/mo_telepuleshalozata/agglomeracio.pdf (accessed: 17.10.2021)
- Központi Statisztikai Hivatal (KSH). (2022a). *Agglomerációkban, agglomerálódó térségekben, településegységekben élők száma* [Number of people living in agglomerations, agglomeration areas, settlement groups]. Available at: https://www.ksh.hu/stadat_files/fol/hu/fol0016.html (accessed: 18.07.2023)
- Központi Statisztikai Hivatal (KSH). (2022b). *Magyarország 50 legnépesebb települése, 2022. január 1* [The 50 most populous settlements in Hungary, January 1, 2022.]. Available at: https://www.ksh.hu/stadat_files/fol/hu/fol0014.html (accessed: 02.08.2023)
- Legros, D., Brunelle, C., & Dubé, J. (2016). Location theories and business location decision: A micro-spatial investigation of a nonmetropolitan area in Canada. *The Review of Regional Studies*, 46(2), 143–170.
- Lengyel, I., & Rechnitzer, J. (2004). *Regionális gazdaságtan* [Regional Economics]. Dialóg Campus Kiadó.
- Lösch, A. (1954 [1944]). *The Economics of Location*. Trans. by W. H. Woglom. Yale University Press.
- Magyar Államkincstár. (2023). *Tájékoztatás a bevezetett helyi adók szabályairól* [Information on the rules of introduced local taxes]. Available at: <https://hakka.allamkincstar.gov.hu/Letoltes.aspx> (accessed: 28.08.2023)
- Marshall, A. (1920 [1890]). *Principles of Economics*, 8th edition. Macmillan.
- McCann, P. (2001). *Urban and Regional Economics*. Oxford University Press.
- Moritz, D. (2018). *CBD vs. suburbs? The Millennial Effect*. Available at: <https://www.cushmanwakefield.com/en/united-states/insights/strategic-consulting-cbd-v-suburbs> (accessed: 17.07.2023).
- Netherlands Economic Institute, and Ernst & Young. (1994). New location factors for mobile investment in Europe: Final report. *European Planning Studies*, 2(2), 233–239.
- Nilsen, Ø. L., Tørset, T., Díez-Gutiérrez, M., Cherchi, E., & Andersen, S. N. (2020). Where and why do firms choose to move? Empirical evidence from Norway. *Journal of Transport and Land Use*, 13(1), 207–225.
- Porter, M. E. (1998). Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, (Nov-Dec), 77–90.
- Porter, M. E. (2000). Locations, clusters, and company strategy. In G. L. Clark, M. P. Freeman & M. S. Gertler (eds.), *The Oxford Handbook of Economic Geography* (pp. 253–274). Oxford University Press.
- Rechnitzer, J., & Kecskés, P. (2015). The 'Model of Győr': Triple helix interactions and their impact on economic development. In R. P. Dameri & L. Beltrametti (eds.), *Proceedings of the 10th European Conference on Innovation and Entrepreneurship* (pp. 787–795). Academic Conferences and Publishing International Limited.
- Săgeată, R., Mitrică, B., Cercleux, A.-L., Grigorescu, I., & Hardi, T. (2023). Deindustrialization, tertiarization and suburbanization in Central and Eastern Europe. Lessons learned from Bucharest City, Romania. *Land*, 12(9), 1731.
- Stutz, F. P., & De Souza, A. R. (1998). *The World Economy. Resources, Location, Trade, and Development*. Prentice Hall.
- The World Bank. (2023). Urban Development. Available at: <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview> (accessed: 18.07.2023)
- Thünen, J. H. von (1826). *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. Perthes. English translation by C. M. Wartenberg: (1966). *Von Thünen's Isolated State*. Pergamon Press.
- Veres, L. (2017). A telephelyválasztás aktuális kérdései [Actualities of the Location]. *Közép-Európai Közlemények*, 10(2), 33–43.
- Weber, A. (1929 [1909]). *Alfred Weber's Theory of the Location of Industries*. Trans. by C. J. Friedrich. The University of Chicago Press.
- Wu, Y., Wei, Y. D., & Li, H. (2020). Firm suburbanization in the context of urban sprawl: Neighbourhood effect and sectoral difference. *The Professional Geographer*, 72(4), 598–617.

Annex 1.

Hungary's counties and the location of the examined area, the agglomeration of Győr



Annex 2.

Number of companies per municipality

Settlement	Permanent population on January 1, 2023		Number of companies (October 1, 2022)	Number of companies per 1 000 people	
Győrújbarát	8 141	1.	39	4.791	6.
Tényő	1 828	27.	19	10.394	3.
Abda	3 368	9.	15	4.454	8.
Nyúl	4 709	2.	13	2.761	13.
Pannonhalma	3 602	7.	13	3.609	9.
Tápszentmiklós	928	40.	13	14.009	1.
Töltéstava	2 630	17.	9	3.422	10
Lébény	3 346	10.	8	2.391	16.
Gönyű	3 406	8.	7	2.055	23.
Kóny	2 780	13.	7	2.518	15.
Écs	2 260	21.	6	2.655	14.
Ásványráró	2 225	22.	5	2.247	18.
Fehértó	499	48.	5	10.020	4.
Tarjánpuszta	427	49.	5	11.710	2.
Tét	4 181	3.	5	1.196	39.
Bőny	2 318	20.	4	1.726	30.
Győrszemere	3 679	6.	4	1.087	43.

Annex 2. – cont.

Győrújfalú	2 526	18.	4	1.584	32.
Ikrény	1 974	24.	4	2.026	24.
Koroncó	2 758	14.	4	1.450	36.
Mosonszentmiklós	2 714	16.	4	1.474	35.
Nagyszentjános	2 017	23.	4	1.983	26.
Öttevény	3 105	11.	4	1.288	38.
Vámosszabadi	3 927	5.	4	1.019	44.
Börcs	1 428	29.	3	2.101	19.
Győrladamér	1 903	25.	3	1.576	33.
Kajárpéc	1 329	32.	3	2.257	17.
Kunsziget	1 430	28.	3	2.098	20.
Mecsér	660	43.	3	4.545	7.
Pér	2 749	15.	3	1.091	41.
Rábacsécsény	618	44.	3	4.854	5.
Veszprémvarsány	1 062	36.	3	2.825	12.
Dunaszeg	2 444	19.	2	0.818	46.
Enese	1 838	26.	2	1.088	42.
Felpéc	1 008	37.	2	1.984	25.
Győrzámoly	3 949	4.	2	0.506	50.
Kisbajcs	957	39.	2	2.090	21.
Mezőörs	968	38.	2	2.066	22.
Nagybajcs	1 224	34.	2	1.634	31.
Rábapatoná	2 809	12.	2	0.712	48.
Ravasz	1 280	33.	2	1.563	34.
Bágyogszovát	1 346	31.	1	0.743	47.
Bezi	531	46.	1	1.883	27.
Gyarmat	1 423	30.	1	0.703	49.
Győrasszonyfa	531	47.	1	1.883	28.
Mórichida	848	41.	1	1.179	40.
Nyalka	539	45.	1	1.855	29.
Románd	331	50.	1	3.021	11.
Sokorópátka	1 144	35.	1	0.874	45.
Táp	743	42.	1	1.346	37.
Total	104 440		256	2.451	

Source: Authors' compilation

City Diplomacy Practices Towards China and the United States in the Western Balkans. Examples from Croatian and Slovenian Cities¹

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(96)/2024
© Autorzy 2024



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499529602

Michał Gzik

University of Lodz, Faculty of International Relations and Political Studies, ul. Narutowicza 59a, 90-131 Łódź, Poland; e-mail: michal.gzik2@edu.uni.lodz.pl; ORCID 0000-0002-7253-4090

Marcin Frenkel

University of Lodz, Faculty of International Relations and Political Studies, ul. Narutowicza 59a, 90-131 Łódź, Poland; e-mail: marcin.frenkel@uni.lodz.pl; ORCID 0000-0003-1151-1968

Abstract

Cities are becoming more important actors in the international arena because they have competencies that enable them to conduct foreign activities. This phenomenon is the result of far-reaching processes of globalisation and the pluralisation of actors in international relations. This study presents a map of partnerships between six Croatian and two Slovenian cities and their Chinese and American partners, as well as a description of the thematic areas of such cooperation. Moreover, based on the results of our survey, we indicate similarities and differences in the patterns of cooperation between the cities of the Western Balkans and their foreign partners, referring to the multi-level governance theory.

Keywords

paradiplomacy, city diplomacy, China, United States, Croatia, Slovenia

Introduction

In the current public perception, the relations between European countries and the People's Republic of China (PRC, hereafter referred to as China) and the United States of America (US) primarily focus on high-profile political meetings involving presidents, prime ministers, or ministers. While this state-centric perspective captures the attention of journalists and scholars who wish to analyse these interactions at the national level, it only represents one layer of international relations. We contend that another significant layer exists – the realm of subnational international cooperation, particularly transborder partnerships among cities and regions. We aim to address the paucity of research concerning these subnational connections by examining the case of partnerships between cities in Croatia and Slovenia and their counterparts in China and the US, highlighting their thematic areas and distinctive features. The primary research question guiding this inquiry is how cities in Croatia and Slovenia collaborate with Chinese and American partners.

We argue that international relations should be perceived in a multi-level (Hooghe, Marks & Schakel, 2020, p. 197), networked (Hocking, 1993, p. 2), or even heterarchical (Cerny, 2023, p. 20) manner. According to the multi-level governance approach (MLG), foreign policy is not limited to relations with other partners conducted only at the national level; instead, the MLG approach emphasises the increasingly frequent and complex interactions between different governmental or non-governmental entities on different levels of government: central, regional, and local (Piattoni, 2010; Daniell & Kay, 2017; Allain-Dupré, 2020). According to our perspective, international relations could be perceived not only through a state-centred prism, as cities are also active actors on the global political scene (Barber, 2013; Tavares, 2016; Schiavon, 2019; Grandi, 2020; Marchetti,

¹ The research was carried out as part of the 'Model of cooperation between cities and regions of CEE and China' project funded by the Polish National Science Center under the Preludium 20 programme (2021/41/N/HS5/01963).

2021; Tubilewicz & Omond, 2021). Moreover, when political decisions are made simultaneously on national and subnational levels, conflicts may arise, which is described by the heterarchy of world politics theory (Cerny, 2023, p. 3).

Following this perspective, three different phenomena characterise the modern international system. First, there is the deepening process of globalisation (Baylis & Smith, 2001; Lachapelle & Paquin, 2005, p. 7). Then, there is increasing pluralism among international relations actors (Cornago, 2010). Finally, there is growing fragmentation and disintegration at the state level (Michelmann & Soldatos, 1990, p. 28; Tatham, 2018). These co-occurring trends significantly affect the creation of links between international participants and the development of new patterns of international cooperation. Therefore, the contemporary international system extends beyond interactions between states and international organisations, encompassing non-state actors, including sub-state entities like cities and regional authorities (Duchacek, 1986; Aldecoa and Keating, 1999; Acuto, 2013; Raś, 2016; Amiri and Sevin, 2020).

Thanks to globalisation, understood as integration and cooperation among actors across the globe, the discourse limiting international relations to geographical barriers can be used only in theory but not necessarily in practice. Currently, the competencies of entities involved in IR are often blurred and interpenetrated (Koehn & Rosenau, 2002, p. 107). States are no longer solely responsible for determining the world order on the 'global chessboard', which is connected with the second phenomenon – pluralisation.

The concept of pluralisation emerged within the liberal international relations theory (Keohane & Nye, 1973) to refer to the multi-level and multi-sectoral relations of entities participating in global political relations (e.g., GOs, NGOs, TNCs, cities, regions). These entities operate internationally, gradually assuming the vast area of the sovereign competencies of states and exerting an increasing influence on global political, social, legal, and economic relations (Kuznetsov, 2015, p. 69).

Due to fragmentation and state disintegration, regionalisation and localism gained importance, and the traditional role of nation-states, though still dominant, lost its value (Duchacek, 1986; Duchacek, Latouche & Stevenson, 1988). Even in the 20th century, Schumpeter (1960) paid attention to the vital importance of cities in generating capital and attracting investments to nation-states. Since then, the role of sub-state entities has evolved, and their significance is growing (Acuto, 2013; Kamiński, 2021; Ciesielska-Klikowska & Kamiński, 2022; Leffel, 2022).

Local and regional governments are becoming increasingly more involved in international relations by opening foreign trade and cultural missions, joining global networks of cities (Acuto & Leffel, 2021), and signing treaties and agreements with partners from other states (Tavares, 2016). Maintaining this position, it is worth noting that cities are progressively becoming more willing to participate and engage in international relations, transferring the management of issues typical of the global agenda to the local level while simultaneously emulating states in their policies (Alejo, 2022, p. 139). In the evolving landscape of global affairs, the dynamics of multilayered diplomacy have undergone a slow but radical transformation, marked by the co-existing realms of traditional national diplomacy and the flourishing sphere of paradiplomacy, which refers to the international activities maintained by subnational actors (Aldecoa & Keating, 1999, pp. 1–3). For example, a 2013 Internet post by former New York City mayor Mike Bloomberg during the G40 summit had a significant global impact with the statement "while nations talk, cities act" (Bloomberg, 2013). In simple terms, this means that nation states usually deliberate on important issues, such as environmental protection, but cities are responsible for implementing these provisions in practice (Acuto et al. 2024). An example to support this is the regular summits of the international city network C40 Cities Climate Leadership Group, focused on the implementation of advanced solutions in the fight against climate change (C40 2022).

City authorities are generally responsible for 'low politics'. The areas of low politics are not as crucial from the perspective of vital state interests or, to some extent, public opinion and the media (Michelmann & Soldatos, 1990, p. 2). Within the scope of low politics lies promoting the economy and national and cultural interests, attracting investments, promoting exports of national, regional, or local products, attracting tourists, establishing trade missions, or providing incentives for investors. Most of these issues — if not all of them — fall within the strict interest of sub-state entities, making them highly motivated to carry out the related tasks effectively (van der Pluijm & Melissen,

2007). For instance, these could include enhancing prestige, gaining national recognition, improving investment balances, or increasing local awareness of the importance of international affairs, as well as exchanging experiences with other subnational partners or collectively addressing issues (Fantoni & Avellaneda, 2022, p. 6). Cities are unique as international actors because interdependencies exist among entities grouped within them, such as businesses, universities, communities, diasporas, unions, and religious groups (Balbim, 2021, p. 30), all of whose interests should be reconciled. Of course, such interdependent lobby groups exist in the states as well. However, in the case of cities, the „transmission belt” between them and the executive power is much shorter, making their interactions more vivid.

As sub-state entities, cities engage in various international activities within the concept of city diplomacy. According to Curtis and Acuto (2018), this phenomenon can be defined as the formal strategy of a city in dealing with other governmental and non-governmental actors on the international stage. City diplomacy is also characterised by having instruments, features, means, and attributes distinct from those used by national governments (Balbim, 2021, p. 28). However, in some ways, cities are imitating states in their international activities. City authorities also participate in foreign delegations, open offices in foreign cities, or organise business missions. However, as van der Pluijm and Melissen (2007, p. 6) argue, city diplomacy is a process, not a concretised activity. Within this framework, city authorities engage in short or long-term relationships with other international entities to represent themselves and their interests. In our understanding, city diplomacy is a flexible strategy aligned with the needs of the local community or state administration and aimed at articulating needs and achieving intended goals on the international stage. Throughout the rest of this article, when using the term ‘city diplomacy’, this is the definition that is being employed.

Research framework and methodology

European cities commonly collaborate with partners from the People’s PRC and the US.² Through their international activities, Western Balkan cities from Croatia and Slovenia,³ as the EU’s part of Europe, are part of this process. Cooperation of sub-state units within the EU itself is a common phenomenon, as evidenced by the cooperation of the regions of Poland and Croatia (Modzelewski, 2020). However, we are currently observing increased sub-state activities in Eastern Europe due to the multi-sectoral rivalry between China and the US. States, regions, and cities in Central and Eastern Europe (CEE), including the Western Balkans, have cooperated with China under the 14+1 (originally 16+1) initiative. In 2012, the Chinese created a forum addressed to the 16 CEE states to counter the EU’s integration and economic influences. (Castrillón-Kerrigan, 2022). While Greece joined this initiative in 2019, Lithuania withdrew from it in 2021, along with Estonia and Latvia in 2022 (Andrijauskas, 2021). Currently, CEE-Chinese relations are declining under the 14+1 initiative as a result of China’s strategic partnership with Russia and both countries undermining the key role of the US and NATO in maintaining European security (Przychodniak, 2023). Thus, the unprovoked Russian aggression on Ukraine in 2022 forced CEE states to cooperate more closely with their transatlantic partner. In this case, cities, as actors in the multi-levelled structure of international relations, are also part of such changes that occur at the national and supranational levels (Hocking, 1993).

Theoretical considerations and data obtained from empirical research indicate that cities from Croatia and Slovenia commonly cooperate with partners from China and the US. Thus, relations between these states at the central level do not translate into the existence of city-to-city cooperation, which continues despite political tensions. Following the multi-level governance approach, international relations should be analysed not only at the supranational and national levels. In recent decades, MLG has become a primary theoretical focus on sub-state activities in, among

² Between May 2020 and May 2021, we conducted a survey among 750 EU cities, encompassing over 50,000 residents, regarding their cooperation with China. Those efforts encouraged 395 cities from 25 states to complete the study. Of those 395 cities, 213 (53.92%) maintained some form of relations with China, resulting in 383 established partnerships. Currently, we are conducting similar research, but on collaborations with the US. Preliminary results show similar degrees of involvement of European cities in such forms of cooperation.

³ In the context of this study, we use ‘Western Balkan’ as a synonym for ‘Croatian and Slovenian’.

others, the EU (Hooghe & Marks, 2001). We see that the concept of multi-level governance could be successfully used to understand the phenomenon of contemporary sub-state actors on the international landscape. Therefore, the aim of this article is to analyse city-to-city relations in Croatia and Slovenia with China and the US. From this point of view, this article intends to:

1. Present a map of the partnerships between Croatian and Slovenian cities as a part of the Western Balkan states belonging to the EU with Chinese and American partners.
2. Examine the thematic areas on which these city-to-city cooperations focus, identifying the similarities and differences in the cooperation patterns between Croatian and Slovenian cities with China and the US.

By presenting maps of these partnerships and their characteristics, it will be possible to compare the cooperation patterns between them. Thus, the primary question motivating this research is how cities in Croatia and Slovenia cooperate with Chinese and American partners. We contribute to the discourse by determining city diplomacy practices towards China and the US in the Western Balkans, especially considering the fact that the level of subnational relations between these countries has never before been the subject of research. This study complements the relationships already examined at the supranational and national levels, thus working to complete the picture of multi-level politics.

The analysis presented in this article is based on an in-depth literature review and a survey of all Croatian and Slovenian cities with a population exceeding 50,000. We identified two such cities in Slovenia and six in Croatia. The survey was conducted between September 2020 and May 2022,⁴ with electronic versions of the questionnaire being distributed to representatives of city authorities (the units responsible for international cooperation). We identified those specific officials by searching cities' websites and following up with direct phone or e-mail contact with municipal authorities, if necessary. The list of cities was created based on data from the Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) report 'Cities in Europe' (Dijkstra & Poelman, 2012). Later, the number of inhabitants was updated using the Eurostat data 'Population on 1 January by age groups and sex - cities and greater cities' (2020).

The questionnaire was administered in English and comprised 22 questions for cities that cooperate with China and the US and seven questions for those that do not. After sending the questionnaires, officials were contacted through e-mail, telephone calls, and formal letters. In the case of cooperation with China, we received answers from all Slovenian cities (100% response rate) and four from Croatian cities (66.67% response rate). In the case of cooperation with the US, two received answers from Slovenia (100% response rate) and two from Croatian cities (33.33% response rate).

The article is structured as follows. The first part presents the characteristics of cooperation between the cities of Croatia, Slovenia, and China, followed by those with the US. Finally, we describe the similarities and differences in the patterns of city-to-city cooperation among Croatian and Slovenian cities toward their partners from China and the US. The article concludes by arguing that IR analysis should not be limited to studying the activities carried out by states and international organisations in the era of intense international engagement at the urban level.

Mapping the links between Croatian and Slovenian cities and their Chinese and US partners

Cooperation with Chinese partners at the sub-state level is common among Croatian cities. We collected answers from Rijeka, Zadar, Zagreb, and Slavonski Brod.⁵ Of these cities, only Slavonski Brod does not cooperate with China. All Slovenian cities with over 50,000 citizens cooperate with China, meaning Ljubljana and Maribor.

⁴ The study on cooperation with China and the United States was conducted in different time frames because it initially concerned two different research projects. In this article, we combined them to show and compare the involvement of these powers in the Western Balkans at the city level.

⁵ Osijek and Split did not answer the survey despite attempts to contact these cities by e-mail, phone, and a formal letter.

The Croatian city of Zadar is the smallest city cooperating with China, with a population of around 75,000. The Slovenian city of Maribor has approximately 111,000 citizens, and the Croatian city of Rijeka has about 118,000 citizens. The capital of Slovenia, Ljubljana, has around 288,000 citizens, while the Croatian capital of Zagreb has around 804,000 citizens, making it the largest city cooperating with China. As evidenced by the range of populations, the size of the city is not an essential factor determining cooperation between Croatian, Slovenian, and Chinese partners. This is particularly noteworthy because previous research on the cooperation between Polish cities and China (Kamiński & Gzik, 2021) found that the size of the city in terms of the number of inhabitants significantly impacts the existence of partnerships, as well as other literature on city diplomacy factors (Hocking, 1993; van der Pluijm & Melissen, 2007). This is potentially due to the number of resources at the city's disposal, which is often closely related to its size. However, as can be seen in the case of Croatia and Slovenia, the number of residents did not determine the quantity of relations with China. Moreover, the relatively more minor (in terms of population) Slovenian city of Maribor had only one less Chinese partner than the biggest city, Zagreb (Table 1).

Table 1. Cooperation with Chinese partners among Croatian and Slovenian cities

City name	Chinese partner	Start of cooperation	Partnership agreement	Active partnership
Rijeka	Qingdao	1998	YES	YES
Rijeka	Dalian	2006	YES	YES
Rijeka	Ningbo	2010	YES	YES
Zadar	Shaoxing	2015	NO	NO
Zadar	Chongqing	2015	NO	NO
Zadar	Zhoushan	2015	NO	NO
Zagreb	Shanghai	1980	YES	YES
Zagreb	Beijing	1995	YES	YES
Zagreb	Nanjing	2010	NO	NO
Zagreb	Xiamen	2013	NO	NO
Zagreb	Chongqing	2014	YES	YES
Zagreb	Shenzhen	2014	NO	NO
Zagreb	Hangzhou	2015	NO	NO
Zagreb	Hubei	2016	NO	NO
Zagreb	Hunan	2016	NO	NO
Zagreb	Xiangyang	2017	YES	YES
Ljubljana	Chengdu	1981	YES	YES
Maribor	Hangzhou	2014	YES	YES
Maribor	Chongqing	2017	YES	YES
Maribor	Huai'an	2014	YES	YES
Maribor	Ningbo	2014	YES	YES
Maribor	Wuxi	2015	YES	YES
Maribor	Nanchang	2015	YES	YES
Maribor	Wuhan	2016	YES	YES
Maribor	Shanghai	2017	YES	YES
Maribor	Jinan	2019	YES	YES

Source: Own elaboration based on the survey (September–October 2020).

The study identified 26 partnerships with China between four Croatian and two Slovenian cities. The vast scale of cooperation in these two states is therefore evident. However, it is affected by as many as ten partnerships with China established by Zagreb and nine by Maribor. The oldest

partnership dates back to 1980 and was set between Zagreb and Shanghai. Ljubljana's partnership with Chengdu, established in 1981, is not much younger. These two partnerships are the oldest in EU member states of Central and Eastern Europe. A relationship breakthrough was in 2012 when the Chinese 16+1 initiative was created, linking states from the CEE. A year later, Xi Jinping announced the creation of the Belt and Road Initiative, which was a signal to Chinese cities and provinces, encouraging them to intensify international cooperation. In Croatia and Slovenia, 19 out of 26 partnerships were established between 2012 and 2019 at the municipal level. Thus, intense diplomatic relations at the central level influence intensifying local contacts.

Moving on to the cooperation between Croatian and Slovenian cities and the US, as a part of the introduction to this section of the study, we presented some information based on data triangulation, including internet research, which partially complements the picture based on the questionnaires. Of the six Croatian cities addressed in the survey, half included information on their official websites concerning international cooperation. Rijeka had 18 partner cities, though none of them were from the US, Zadar had nine partner cities, including one from the US (Milwaukee), and Zagreb had 50 partner cities but no American cities. Among the two Slovenian cities surveyed, Maribor informed on its website about partnerships with 14 foreign cities, including one US city, Pueblo, New Mexico. On their websites, three Croatian cities (Osijek, Slavonski Brod, and Split) had no information about international cooperation with other cities. However, on the archived version of Split's website from 2013, there was information about Split being a partner city with Los Angeles (Grad Split, 2013). Ljubljana also did not share data about its international partners on its official webpage, but the archival version of the city website from 2016 mentioned Cleveland, Ohio, as a partner city for the Slovenian capital (Ljubljana City, 2016), which was confirmed by the questionnaire returned. It is also worth noting that after the research, Kranj became a sister city of Colorado Springs (Colorado Springs, 2022). Still following the adopted methodology, we based our analysis only on the survey results.

Table 2. Cooperation with American partners among Croatian and Slovenian cities

City name	American partner (city, state)	Start of cooperation	Partnership agreement	Active partnership
Zadar	Milwaukee, Wisconsin	2014*	YES	NO
Ljubljana	Cleveland, Ohio	1975	YES	NO
Maribor	Pueblo, Colorado	2011**	YES	YES

* This is the date provided by the city official in the questionnaire. The date shown on the official website of Zadar was 2015: <https://www.grad-zadar.hr/povelje-o-prijateljstvu-436/>.

** This is the date provided by the city official in the questionnaire. The date shown on the official website of Maribor is 2006: <https://maribor.si/mestna-obcina/zupan/kabinet-zupana/mednarodno-in-medmestno-sodelovanje/prijateljska-in-partnerska-mesta/>.

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022).

Thus, according to data from the returned questionnaires, the only Croatian city (with a population above 50,000 citizens) with an official partnership with an American city was Zadar, the smallest (i.e., least populated) city included in this study. On the other hand, despite its long list of international partnerships, Zagreb, the largest city included in this study, had no American partners. For Slovenia, both cities we researched had a partner city in the US. The capital of Slovenia signed the partnership agreement with Cleveland back in the days of Josip Broz Tito's Yugoslavia. Maribor's cooperation with Pueblo was established more recently after the independent republic of Slovenia was established (Table 2). Unlike Ljubljana's, Maribor's partnership is still active.

Characteristics of cooperation between cities of Croatia and Slovenia with China

Out of the 26 partnerships with China, as many as 17 were based on a signed partnership agreement⁶, indicating that cities strive to formalise their partnerships and translate these into closer and more intensified cooperation. The small number of inactive partnerships is also worth noting. In this case, for as many as 17 partnerships in the two years preceding the research, some joint initiatives were undertaken with the Chinese (e.g., official visits, mutual projects, etc.). One can also see that the lack of a partnership agreement determined the lack of activity in cooperation with China (Table 1).

In all the cases of relations with China, cooperation was initiated by local or provincial Chinese authorities (Table 3). City authorities in Zagreb, Ljubljana, and Maribor also played a significant role in establishing cooperation with China. Moreover, in the case of Zagreb, cultural and business institutions were involved in such a process. In the case of the Slovenian city of Maribor, local sport-related institutions helped establish cooperation with China.

Table 3. Entities initiating cooperation with China among Croatian and Slovenian cities

Cooperation initiator:	Number of responses (n=5):
Chinese local/regional authorities	5
My city authorities	3
Local business	2
Cultural institutions	2
Sport institutions	1
Higher education institutions	0
Schools	0
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (September–October 2020).

All Croatian and Slovenian cities cooperating with China conducted their activities through mutual official visits (Table 4). Participation in economic fairs and forums and business missions were slightly less frequently chosen forms of cooperation. Thus, it appears that cooperation with China is focused on promoting local businesses, which may translate into bilateral investments that are beneficial for cities in the Western Balkans. Only the cities of Rijeka and Maribor operated as part of government delegations. At the same time, Ljubljana cooperated with a partner from China by participating in the international network of cities. None of the Western Balkan cities examined had a permanent representative office in the city of their Chinese partner. Similarly, Chinese partners did not have established representations in the cities of the Western Balkans. This fact may result from the high costs of maintaining such institutions, particularly paying for the premises and salaries of officials. Moreover, if city-to-city cooperation is only occasional and does not occur daily, having a permanent office would not seem entirely necessary.

In many cities, relations with Chinese partners were based on cultural and economic collaboration (Table 5). The economy was indicated right after sport and tourism as a vital area of cooperation with China from the city's point of view. This is particularly noteworthy because Maribor was the only city in which sports institutions helped start a partnership with China. Nevertheless, cooperation in sports was also common in the rest of the cities in Croatia and Slovenia. However, it is worth paying attention to the importance of tourism because Western Balkan states are trying to attract tourists from China, thus bringing profits to their cities. The benefits of tourism promotion were the most cited reason by city officials for establishing relations with their Chinese partners (Table 6). Only Slovenian cities cooperated with their Chinese partners in environmental protection.

⁶ Signed partnership agreement means formal document signed by the subnational authorities on both sides.

Additionally, despite being widely practised in other European states, cooperation with partners from China was not based on academic cooperation at all, including student exchange.⁷

Table 4. Forms of cooperation with Chinese partners among Croatian and Slovenian cities

Forms of cooperation:	Number of responses (n=5):
Official visits	5
Participation in fairs and economic forums	4
Business missions	4
Working within official central government delegations	2
International networks of cities	1
Permanent Chinese office in the Western Balkan city	0
Permanent office in China	0
Other	0

Source: own elaboration based on a survey (September 2020–October 2020)

Table 5. Areas of urban cooperation with China among Croatian and Slovenian cities

Areas of cooperation:	Number of responses (n=5):
Sport and tourism	5
Economy	4
Culture	4
Environment	2
Education	2
Health and social policy	2
Urban planning/management	1
Academic cooperation	0
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (September–October 2020).

Apart from the general statement regarding the ‘exchange of experiences’, officials frequently indicated that tourism promotion was the primary reason for their relations with Chinese partners. Cultural promotion was also cited as being particularly significant. Therefore, cooperation with China in terms of tourism and culture is seen as a profitable venture among Croatian and Slovenian cities (Table 6). In Table 6, tourism and cultural promotion were identified as the 2nd and 3rd most cited benefits. This is significant because attracting Chinese interest can directly translate into economic gains, such as increased tourism and cultural events. According to some researchers (Manfredi-Sánchez, 2022, p. 242), issues related to the promotion of culture are crucial when it comes to promoting a city’s image. However, it is challenging for Croatian and Slovenian entrepreneurs to break into the Chinese market, which is relatively closed to the activities of foreign companies (Leahy, 2024).

When analysing the main difficulties facing city-to-city cooperation, it should be noted that all cities indicated distance and high costs as the two biggest obstacles in building and maintaining relations with their Chinese partners (Table 7). These two phenomena are related as higher costs generally result from increased geographical distance. As seen, despite globalisation, distance is still a problem. However, it can be assumed that communication difficulties related to the COVID-19 pandemic facilitated bilateral meetings using software for online meetings. Remote contact was

⁷ In the separate research project “The role of cities in the European Union’s policy towards China”, financed by the Polish National Science Center, authors indicated that out of 213 cities in 25 EU member states, 99 of them are cooperating with Chinese partners in the form of academic cooperation.

the only way to connect with the Chinese. Other research shows that during the pandemic, many partnerships entered a 'dormant' state (Kamiński, Ciesielska-Klikowska & Gzik, 2024, p. 11).

Table 6. Benefits of urban cooperation with China among Croatian and Slovenian cities

Benefits of cooperation:	Number of responses (n=5):
Exchange of experiences	5
Tourism promotion	5
Cultural promotion	4
Educational exchange	2
Attracting Chinese investments in the region	2
Better position of local companies doing business in China	2
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (September–October 2020).

Table 7. Obstacles to cooperation with China among Croatian and Slovenian cities

Obstacles to cooperation:	Number of responses (n=5):
Distance	5
High costs	3
Differences in political systems	2
Cultural differences	1
Low commitment of Chinese partner	1
Other	1
Language barriers	0
Low commitment of local partners in the region	0
Political tensions between central governments	0

Source: Own elaboration based on the survey (September–October 2020).

On the other hand, a positive finding is that, to a large extent, people who did not have issues with linguistic or cultural barriers were responsible for contact with Chinese partners. Therefore, officials seem to be well prepared to cooperate with China.

Regarding Croatia's and Slovenia's membership in the EU, their policies towards China are implemented on three levels: EU, national, and subnational. In an ideal unitary state model, international cooperation with another country should be coordinated at all political and administrative levels to bring the most significant benefits to the state (Allain-Dupré 2020). However, in most cases in Croatia and Slovenia, urban policies are left to the cities themselves and are in no way coordinated by higher levels of government or with other cities.

In the survey, we asked officials to assess the level of urban policy coordination towards China at the regional, national, EU, and other city levels on a scale from 1 to 5. An answer of 1 meant 'no coordination at all', while an answer of 5 meant 'full coordination'. Out of the five cities cooperating with China, Zagreb, Ljubljana, and Maribor did not coordinate their activities with the central government and regional authorities. Only Rijeka coordinated it fully across all levels. The city of Zadar answered '4' (Table 8).

Perhaps this indicates that the ministries of foreign affairs do not take visible initiatives to coordinate multi-level relations with China, and support for local authorities is, therefore, incidental rather than systemic. Moreover, none of the five cities coordinated their policies towards China with other cities within a particular state (all cities answered '1' for this question). It may be concluded that cities compete with each other rather than share knowledge and experiences. Coordination of urban policies toward China also did not exist at the EU level – all five cities did not coordinate their policies toward China within this international organisation (all cities answered '1').

Table 8. Multi-level policy coordination towards China with the national government

City	Policy coordination with the national government (scale 1-5)
Maribor	1
Ljubljana	1
Rijeka	5
Zadar	4
Zagreb	1

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022).

Characteristics of cooperation between cities of Croatia and Slovenia with the United States

The characteristic feature of the Croatian and Slovenian cities' cooperation with American partners is the role of the diaspora in establishing these relationships. For instance, Zadar indicated the Croatian diaspora in Milwaukee as the sole initiators of the city-to-city partnership. Maribor pointed out two initiators: its authorities and the diaspora. In the case of Ljubljana, the relatively sizable Slovenian diaspora in Cleveland has also been cited as a vital factor (Encyclopaedia of Cleveland History, 2022), though this was not indicated in the returned questionnaire. There were no bottom-up initiatives in any of these Western Balkan cities (e.g., from business, cultural, or academic circles) for their relationships with American partners (Table 9). Additionally, none of these partnerships was established through official American initiatives.

Table 9. Entities initiating cooperation with the US among Croatian and Slovenian cities

Cooperation initiator:	Number of responses (n=2):
American diaspora	2
Local city authorities	1
Academic partners	0
American local/regional authorities	0
Cultural institutions	0
Schools	0
Sports institutions	0
Local business partners	0
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022).

The lack of activities among other entities – besides city authorities and the diaspora – in establishing relationships with US cities continued after the partnership agreements were signed. The only form of cooperation was official visits (Table 10). This finding may indicate a very shallow form of partnership. Similar research among Polish cities has shown that tangible projects resulting from international cooperation emerged only when multiple actors, beyond just the metropolitan authorities, were involved (Frenkel, 2021). It is difficult to imagine effective academic, business, or cultural exchange without the engagement of representatives in these areas. In our opinion, even international cooperation solely between city officials requires support from local partners (e.g., from businesses or academia), as demonstrated in the example of the Łódzkie region in Poland and its cooperation with the city of Chengdu (Kamiński, 2019).

Table 10. Forms of cooperation with American partners among Croatian and Slovenian cities

Forms of cooperation:	Number of responses (n=2):
Official visits	2
Business missions	0
Permanent office in the USA	0
Permanent American office in the Western Balkan city	0
International networks of cities	0
Participation in fairs and economic forums	0
Working within official central government delegations	0
Online meetings	0
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022).

In our research, Croatian and Slovenian cities were also asked about significant areas of cooperation with their American partners. Maribor pointed out the economy as the only area of cooperation. In contrast, Zadar indicated a much more comprehensive range of cooperation, including the economy, academia, culture, sports, and tourism (Table 11). The actual effectiveness of the cooperation in this latter case raises some doubts since, according to the data presented in Table 10, it is based only on official visits.

Table 11. Areas of urban cooperation with the US among Croatian and Slovenian cities

Areas of cooperation:	Number of responses (n=2):
Economy	2
Academic cooperation	1
Culture	1
Sports and tourism	1
Urban planning/management	0
Education	0
Health and social policy	0
Environment	0
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022).

The data concerning the benefits of urban cooperation with the US supports our thesis regarding the relatively shallow nature of this process. Two cities (Zadar and Maribor) indicated that the exchange of experience and tourism promotion were significant benefits of their cooperation. The Croatian city also highlighted business benefits, culture promotion, and educational exchange (Table 12). Most of these indicators (such as 'promotion' and 'exchange') are quite general and somewhat intangible in terms of measurable results. This superficiality of cooperation is even more evident in the final part of our questionnaire, where we asked for examples of successful joint projects. None of the cities were able to identify any specific project.

In terms of the number of partnerships, it is apparent that American cities were far less involved in cooperation with Croatian and Slovenian partners compared to Chinese cities. Geographical distance and related high costs of cooperation were indicated as the main obstacles (Table 13). However, this does not explain why there were more partnerships in Western Balkan cities with Chinese partners than with American ones since the distance from Croatia and Slovenia to China and the US is comparable. One potential explanation was provided by the city of Maribor, which added to the above factors one more point – 'low commitments of the American side'. The cost barriers of substantial geographical distance might be overcome when both partners are highly

engaged. As we know from the above analyses and other research carried out among European cities, China's cities tend to be much more committed to urban cooperation in Europe than American cities (Ciesielska-Klikowska, 2021; Frenkel, 2021; Kamiński & Gzik, 2021).

Table 12. Benefits of urban cooperation with the US among Croatian and Slovenian cities

Benefits of cooperation:	Number of responses (n=2):
Exchange of experiences	2
Tourism promotion	2
Attracting American investments in the region	1
Better position of local companies doing business in the USA	1
Culture promotion	1
Educational exchange	1
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022)

Table 13. The main obstacles to cooperation with the US in Croatia and Slovenia

Obstacles to cooperation:	Number of responses (n=2):
Distance	2
High costs	1
Low commitment of American partner	1
COVID-19 pandemic	1
Cultural differences	0
Low commitment of local partners in the region	0
Differences in political systems	0
Political tensions between central governments	0
Language barriers	0
Other	0

Source: Own elaboration based on the survey (February–April 2022).

Our final question in the survey referred to the coordination of the city's foreign activities. Croatian and Slovenian cities generally do not coordinate their foreign policy with other institutions (like regional authorities or the national government) and cities in their country. Zadar answered '2' for coordination with regional authorities and other cities and '4' for coordination with the national government ('1' means no coordination at all, and '5' means full coordination). Maribor indicated '1' for coordination with the national government and other cities and '2' for regional authorities. Based on these results, it appears that these cities act like lone wolves: they are not interested in sharing the advantages of establishing relations.

Similarities and differences in the patterns of city-to-city cooperation among Croatian and Slovenian cities toward the partners from China and the United States

There were some similarities in the cooperation patterns among Croatian and Slovenian cities with their partners from China and the US. In both cases, official visits were the primary form of realising the partnership, and the exchange of experiences was its basic aim. However, in the case of Western Balkan-Chinese cooperation between cities, other forms of cooperation were observed, such as participation in fairs, economic forums, and business missions. In contrast, Western Balkan-American cooperation between cities was limited only to official visits. Additionally, the list of areas

of cooperation was longer in the case of Croatian and Slovenian cities' cooperation with Chinese partners. The returned questionnaires indicated 'sport and tourism', 'economy', and 'culture' as the most popular areas of joint initiatives. In the case of cooperation with American partners, the only area indicated more than once was 'economy' (reported by two cities).

Consequently, the broader the range of forms and areas of cooperation, the longer the list of benefits gained by cities partnering with China. The lack of coordination in the case of Slovenia and the deficient level of coordination in Croatia regarding their cities' foreign activities with other authorities (regional or national) was their common denominator. Allain-Dupré (2020) wrote that politics requires effective coordination across levels of government to manage shared responsibilities, mutual dependence, and common challenges. In the case of Croatia and Slovenia, it is evident that the lack of coordination between the various administrative centres limits the full potential that could be brought by partnerships with China and the US at the local level. This potential, we argue, is comprised of increased economic ties, cultural or academic exchanges, and knowledge transfer (exchange of experiences or good practices in, for example, city management, including health and climate issues). Another similarity was the lack of official, permanent representatives from the cities in China and the US. In both directions of Balkan cities' foreign relations, geographical distance and related costs were pointed out as significant obstacles to further cooperation. However, as indicated above, the involvement of Chinese officials makes these barriers easier for Croatian and Slovenian city authorities to overcome.

The differences between these two patterns of cooperation are no less visible. The most striking divergence is the scale of Chinese and American cooperation with the Western Balkan cities included in this study. All Slovenian and most Croatian cities we examined had an active partnership with Chinese cities. Only one Slovenian and one Croatian city maintained such cooperation with the American side. What is also noteworthy is that every Croatian city and the Slovenian city of Maribor cooperated with more than one Chinese partner city. Each city cooperating with the US had only one American partner.

Furthermore, there was a significant difference regarding the initiator of the cooperation. In the partnerships with China, Chinese officials served as the initiators, whereas in partnerships with American cities, the initiative in establishing the city-to-city partnerships always came from the Balkan side (either from city officials or the diaspora). This means that city-to-city diplomacy between Croatian and Slovenian cities on one side and Chinese cities on the other is part of a planned and conscious policy of Chinese involvement in Central and Eastern Europe. The American presence at this level of non-state relations seems somewhat accidental. The justification can be found in the functioning of the 16+1 format and the Belt and Road Initiative (Song, 2019; Mierzejewski, 2021). Although the Chinese strategy for the Central and Eastern Europe region, including the Western Balkans, does not meet the expectations of countries in the region (Turcsányi, 2020; Liu, 2013; Jaklič & Sverličič, 2019), it cannot be accused of lacking Chinese initiatives in this area (Pavličević, 2014). As this study indicates, cities also benefited from the revival of European-Chinese policy at the state level. Thus, the US has still not developed a suitable alternative to Chinese initiatives in the CEE region.

Based on the findings of this study, it can be argued that Croatian and Slovenian cooperation with the US at the city level lags behind the intensity of these relations at the state level. According to official statements from the US Department of State, both Slovenia and Croatia play significant roles in American policy towards Southeast Europe. Croatia, for instance, is treated as a stabilising factor in the region and a successful model of democratic and economic transformation for its neighbours (US Department of State, 2021). Similarly, Slovenia is perceived as an essential partner 'promoting peace and security in the neighbouring Western Balkans region' (US Department of State, 2021).

US-Croatian cooperation at the state level includes spheres such as the economy (e.g., trade agreements, double tax avoidance agreements, and direct aid), military (e.g., supplies of equipment), security (e.g., cybercrime cooperation), and education (e.g., scholarships and grants) (US Embassy in Croatia, 2023), as well as energy and climate issues (e.g., energy diversification,

decarbonisation, and tackling climate change)⁸ (US Department of State, 2022). Slovenia, on the other hand, is a partner in strategic dialogue (a structured, ongoing communication process that includes official meetings regularly) with the US (US Embassy in Slovenia, 2023). Another example of a relationship at the state level is a partnership between Slovenia and the Colorado National Guard. This partnership was established in 1993 and is part of a program coordinated by the US Department of Defence, which aims to pair 'National Guard units from states and territories with partner countries worldwide' (Colorado National, 2022). Taking into account the examples mentioned above of cooperation and political declarations, one should also be aware that the dynamics of the political situation in the Balkans have conditioned the importance of Slovenia and Croatia in American policy. As Tina Čok (2021) points out, during the turbulent 1990s, Slovenia, as a regional leader in the political transformation, attracted much more attention from American politicians than it has since 2004, when Ljubljana began to be treated as one of the entities in relations with the EU. A similar pattern can be observed in the case of Croatia, which joined the EU in 2013.

A few more factors should be noted in the case of relations between the US, Croatia, and Slovenia. At the turn of the 1980s and 1990s, the US government favoured keeping Yugoslavia united, contrary to Ljubljana's and Zagreb's aspirations for independence. Moreover, as the former US ambassador to Croatia, Thomas P. Melady, indicated, many American politicians and diplomats represented a pro-Serbian bias. As a result, Washington recognised the independence of Croatia four months later than the European Community (Melady 2008). Finally, in the first decade of Croatian independence, one of the primary issues in relations with the US was Belgrade's insufficient cooperation with the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (ICTY) in the case of Croatian army officers accused of war crimes (Melady, 2008). However, all these above elements were consistent with American interests in stabilising the Balkan region. Due to internal reforms, Slovenia and Croatia became closer to Euro-Atlantic structures. So, their relations with the US gradually improved, finally leading to membership of both countries in the EU and NATO. These earlier tensions (particularly in the case of Zagreb) might be one of the factors responsible for the low level of US-Croatia and US-Slovenia city partnerships.

Summary

This study challenges the traditional state-centric approach to international relations by offering a contemporary perspective drawing on concepts like multi-level governance (MLG), pluralism, and state fragmentation. Within this perspective, the global landscape is portrayed as a complex network of actors beyond nation-states, where sub-state entities, particularly cities and regions, play increasingly influential roles. A prime example of this phenomenon is the engagement of cities and regions (including those in the West Balkans) in the Chinese Belt and Road Initiative after 2012 (Mierzejewski and Chatys, 2018, pp. 14–18). Pluralism among international actors, including sub-state governments, has led to blurred competencies and a redefinition of power dynamics, in which cities and regions actively participate in international affairs, contributing to global networks, signing treaties, and shaping diplomatic practices. This process does not always indicate rising autonomy of local authorities from the central governments; rather, it is a state of ever-changing 'multi-level and multi-nodal policymaking' where initiatives and decisions are sometimes made by substate actors and sometimes by state actors – similar to how Cerny defines the heterarchical order of international relations (Cerny, 2022, p. 4). Although on the Chinese side, we can still see the strong position of the central government in initiating international cooperation, it appears to be much less coordinated on the West Balkans side. Identifying patterns of cooperation between Croatian and Slovenian cities with China and the US allowed us to identify both similarities and differences. Official visits served as the primary mode of partnership realisation, with a focus on exchanging experiences. In the collaborations between Western Balkan and Chinese cities, diverse forms of

⁸ Croatia takes part in the Partnership for Transatlantic Energy and Climate Cooperation (P-TECC), a multi-lateral initiative of public and private industry leaders, led by the US Department of Energy. The main aim is the decarbonisation of 'Central and Eastern European economies, strengthening energy security in the region, creating business connections with US companies, and fostering cooperation' (Atlantic Council, 2023).

partnership, such as participation in fairs and economic forums, were noted, unlike the limited scope of Western Balkan-American cooperation. The areas of cooperation were more extensive in the case of Croatian and Slovenian cities with Chinese partners, covering sport and tourism, the economy, and culture.

Despite these commonalities, the lack of multi-level policy coordination in Slovenia and Croatia towards foreign partners at the city level hinders the full potential of partnerships with China and the US. Nonetheless, notable differences emerged, primarily in the scale of cooperation. Most Slovenian and Croatian cities actively partnered with Chinese cities, while only half of the Slovenian and one of the six Croatian cities we examined engaged with the American side. Chinese officials typically initiate partnerships, whereas American partnerships are initiated by Balkan cities, suggesting a conscious Chinese policy in Central and Eastern Europe compared to the more accidental American presence.

References

- Acuto, M. (2013). *Global Cities, Governance and Diplomacy: The Urban Link*. Routledge.
- Acuto, M., & Leffel, B. (2021). Understanding the global ecosystem of city networks. *Urban Studies*, 58(9), 1758–1774.
- Acuto, M. et al. (2024). What three decades of city networks tell us about city diplomacy's potential for climate action, *Nature Cities*, 1, 451–456.
- Allain-Dupré, D. (2020). The multilevel governance imperative. *The British Journal of Politics and International Relations*, 22(4), 800–808.
- Aldecoa, F., & Keating, M. (1999). *Paradiplomacy in Action. Foreign Relations of Subnational Governments*. Routledge.
- Alejo, A. (2022). Diasporas as Actors in Urban Diplomacy. *The Hague Journal of Diplomacy*, 17(1), 138–150.
- Amiri, S., & Sevin, E. (2020). *City Diplomacy Current Trends and Future Prospects*. Palgrave Macmillan.
- Andrijauskas, K. (2021). *Lithuania's Decoupling from China Against the Backdrop of Strengthening Transatlantic Ties*. EESC Eastern Europe Studies Centre.
- Atlantic Council (2023). Atlantic Council, US Department of Energy, Croatian Ministry of Economy and Sustainable Development, and American-Central European Business Association to hold fourth meeting of the Partnership for Transatlantic Energy and Climate Cooperation (P-TECC), February 27 [access: 22.11.2023].
- Balbim, R. (2021). *International City's Networks and Diplomacy*. Institute for Applied Economic Research – Federal Government of Brazil, Discussion Paper.
- Barber, B. (2013). *If Mayors Ruled the World: Dysfunctional Nations, Rising Cities*. Yale University Press.
- Baylis, J., & Smith, S. (2001). *The Globalization of World Politics: An Introduction to International Relations*. Oxford University Press.
- Bloomberg, M. (2013). While nations talk, cities act. The @C40Cities Mayors Summit will advance urban solutions to combat climate change. *Twitter/X* (webpage), <https://twitter.com/mikebloomberg/status/311547333500358656?lang=gl> [access: 20.08.2024].
- C40 (2022). C40 World Mayors Summit 2022. *C40 Cities Climate Leadership Group* (webpage), <https://www.c40.org/events/summit-2022/> [access: 20.08.2024].
- Cerny, P. G. (2023). *Heterarchy in World Politics*. Routledge.
- Castrillón-Kerrigan, D. (2022). China-CEE Relations in a New Era: The Drivers behind the Development of the Platform for Regional Cooperation 16+1. *Revista CS*, 37, 63–84.
- Ciesielska-Klikowska, J. (2021). Cooperation of German cities with Chinese partners and its importance for Germany's foreign policy. *Sprawy Międzynarodowe*, 74(1), 119–151.
- Ciesielska-Klikowska, J., & Kamiński, T. (2022). Paradiplomacy and its Impact on EU Foreign Policy. *Journal of Contemporary European Research*, 18(1).
- Colorado National Guard (2022). Colorado Hosts Slovenia to celebrate 30th anniversary of partnership, <https://co.ng.mil/News/Archives/Article/3463888/colorado-hosts-slovenia-to-celebrate-30th-anniversary-of-partnership/> [access: 11.10.2023].
- Colorado Springs (2022). Kranj, Slovenia becomes Colorado Springs' sister city, <https://coloradosprings.gov/mayors-office/article/news/kranj-slovenia-becomes-colorado-springs-sister> [access: 11.10.2023]

- Čok, T. (2021). Slovenia external relations briefing: History and Current State of Relations between Slovenia and the United States. *China-CEE Institute Weekly Briefing*, 37(4/SI), February, https://china-cee.eu/wp-content/uploads/2023/03/2021er02_Slovenia.pdf [access: 03.11.2023].
- Cornago, N. (2010). On the Normalisation of Sub-State Diplomacy. *The Hague Journal of Diplomacy*, 5(1–2), 11–36.
- Curtis, S., & Acuto, M. (2018). The Foreign Policy of Cities. *The RUSI Journal*, 163(1), 8–17.
- Daniell, K.A., & Kay, A. (2017). Multilevel Governance: An Introduction. In K. A. Daniell & A. Kay (Eds.), *Multilevel Governance: Conceptual Challenges and Case Studies from Australia*. ANU Press.
- Dijkstra, L., & Poelman, H. (2012). *Cities in Europe: The new OECD-EC definition*. Regional Focus, 1. OECD.
- Duchacek, I. (1986). *The Territorial Dimension of Politics Within, Among and Across Nations*. Westview Press.
- Duchacek, I., Latouche, D., & Stevenson, G. (1988) *Perforated Sovereignities and International Relations: Trans-Sovereign Contacts of Subnational Governments*. Praeger.
- Encyclopaedia of Cleveland History (2022). <https://case.edu/ech/> [access: 10.05.2022]
- Eurostat (2020). Population on 1 January by age groups and sex – cities and greater cities. Eurostat data.
- Fantoni, M., & Avellaneda, C. (2022). Explaining Paradiplomacy: Do Local pro-International Structures and Political Support Matter?. *Global Public Policy and Governance*, 23(3), 353–375.
- Frenkel, M. (2021). Polsko-amerykańska współpraca miast. *Sprawy Międzynarodowe*, 74(1), 93–117.
- Grad Split (2013). Gradovi prijatelji Splita [Split Official City Website], <https://web.archive.org/web/20120324035937/http://www.split.hr/Default.aspx?sec=526> [access: 10.05.2022].
- Grandi, L. K. (2020). *City Diplomacy*. Palgrave Macmillan.
- Hocking, B. (1993). *Localising Foreign Policy: Non-Central Governments and Multilayered Diplomacy*. Palgrave Macmillan.
- Hooghe, L., & Marks, G. (2001). *Multilevel Governance and European Integration*. Rowman & Littlefield Publishers.
- Hooghe, L., Marks, G., & Schakel, A. (2020). Multilevel governance. In D. Carmani (Ed.), *Comparative Politics* (pp. 193–210). Oxford University Press.
- Jaklič, A., & Sverličič, M. (2019). China and Central and Eastern European Countries within '16+1': Group or Bilateral Relations?. *Entrepreneurial Business and Economics Review*, 7(2), 83–100.
- Kamiński, T. (2021). *The Role of Regions in EU-China Relations*. Lodz University Press.
- Kamiński, T. (2019). What are the factors behind the successful EU-China cooperation on the subnational level? Case study of the Lodzkie region in Poland. *Asia Europe Journal*, 17(2), 227–242.
- Kamiński, T., Ciesielska-Klikowska, J., & Gzik, M. (2024). Cities as Actors in the EU Policy Towards China. *Journal of Common Market Studies*, 2024, 1–20.
- Kamiński, T., & Gzik, M. (2021). Współpraca polskich miast z partnerami chińskimi i jej miejsce w polskiej polityce zagranicznej. *Sprawy Międzynarodowe*, 74(1), p. 65-92.
- Keohane, R., & Nye, J. (1973). *Transnational Relations and World Politics*. Harvard University Press.
- Koehn, P. H., & Rosenau, J. N. (2002). Transnational Competence in an Emergent Epoch. *International Studies Perspectives*, 3(2), 105–127.
- Kuznetsov, A.S. (2015). *Theory and Practice of Paradiplomacy. Subnational governments in international Affairs*. Routledge.
- Lachapelle, G., & Paquin, S. (2005). Why do sub-states and regions practice international relations?. In G. Lachapelle & S. Paquin (Eds.), *Mastering Globalization. New Sub-States' Governance and Strategies*. Routledge.
- Leahy, J. (2024). Chinese competition a 'defining challenge' for EU companies. *Financial Times* (webpage), <https://www.ft.com/content/4a1d04a2-4279-4d39-ac6a-bd34570346c7> [accessed: 20.08.2024].
- Leffel, B. (2022). Principles of Modern City Diplomacy and the Expanding Role of Cities in Foreign Policy. *Journal of International Affairs*, 74(1).
- Liu, Z. (2013). The Pragmatic Cooperation between China and CEE: Characteristics, Problems and Policy Suggestions. *Working Paper Series on European Studies*, Institute of European Studies, Chinese Academy of Social Sciences, 7(6).
- Ljubljana City (2016). Ljubljana's twin cities, https://web.archive.org/web/20160611224540/http://www.ljubljana.si/en/about-ljubljana/twin_cities_association_memberships/ [access: 10.05.2022].
- Manfredi-Sánchez, J. C. (2022). The political economy of city diplomacy. *Economic and Political Studies*, 10(2), 228–249.

- Marchetti, R. (2021). *City Diplomacy. From City-States to Global Cities*. University of Michigan Press.
- Melady, T. P. (2008). The United States and Croatia: The Bilateral Relationship Since 1991. *American Ambassadors Review*, Spring, 39–43.
- Michelmann, H.J., & Soldatos, P. (1990). *Federalism and International Relations: The Role of Subnational Units*. Clarendon Press, Oxford University Press.
- Mierzejewski, D. (2021). *China's Provinces and the Belt and Road Initiative*. Routledge.
- Mierzejewski, D., & Chatys, M. (2018). *Interakcje władz lokalnych w formacie 16+1. Wnioski dla Polski. Raport Ośrodka Spraw Azjatyckich*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Modzelewski, W. (2020). Dyplomacja bez dyplomatów. Polsko-chorwackie partnerstwa regionalne. *Studia Regionalne i Lokalne*, (4), 96–108.
- Pavličević, D. (2014). China's Railway Diplomacy in the Balkans. *China Brief*, 14(20).
- Piattoni, S. (2010). *The Theory of Multi-Level Governance: Conceptual, Empirical, and Normative Challenges*. Oxford University Press.
- Pluijm, R. van der, & Melissen, J. (2007) *City Diplomacy: The Expanding Role of Cities in International Politics*. Clingendael Diplomacy Papers, 10. Netherlands Institute of International Relations.
- Przychodniak, M. (2023). Koniec złudzeń w relacjach ChRL i państw Europy Środkowej. *Biuletyn PISM*, 100.
- Raś, M. (2016). Aktywność międzynarodowa regionów (paradyplomacja) w ujęciu teoretycznym. *Stosunki Międzynarodowe – International Relations*, (3), 191–213.
- Schiavon, J. A. (2020). *Comparative Paradiplomacy* (1st ed.). Routledge.
- Schumpeter, J. (1960). *Teorie Rozwoju Gospodarczego*. PWN.
- Soldatos, P. (1990). An Explanatory Framework for the Study of Federated States as Foreign- policy Actors. In H. J. Michelmann (Ed.), *Federalism and International Relations: The Role of Subnational Units*. Oxford University Press.
- Song, W. (2019). *China's Relations with Central and Eastern Europe. From 'Old Comrades' to New Partners*. Routledge.
- Tatham, M. (2018). The Rise of Regional Influence in the EU – From Soft Policy Lobbying to Hard Vetoing. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 56(3), 672–686.
- Tavares, R. (2016). *Paradiplomacy: Cities and States as Global Players* (1st ed.). Oxford University Press.
- Tubilewicz, C., & Omond, N. (2021). *The United States' Subnational Relations with Divided China. A Constructivist Approach to Paradiplomacy*. Routledge.
- Turcsányi, R. Q. (2020). China and the Frustrated Region: Central and Eastern Europe's Repeating Troubles with Great Powers. *China Report*, 56(1), 60–77.
- US Department of State (2021). US Relations With Croatia, <https://www.state.gov/u-s-relations-with-croatia> [accessed: 11.10.2023].
- US Department of State (2022). U.S.-Croatia Joint Statement, <https://www.state.gov/u-s-croatia-joint-statement/> [accessed: 21.11.2023].
- US Embassy in Croatia (2023). News, <https://hr.usembassy.gov/category/news/> [accessed: 11.10.2023].
- US Embassy in Slovenia (2023). News & Events, <https://si.usembassy.gov/news-events/> [accessed: 11.10.2023].

Hierarchia interesów jako kryterium podejmowania decyzji w sytuacji NIMBY¹

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(96)/2024
© Autorzy 2024



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499529603

Stanislav Konečný

Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Fakulta verejnej správy,
Popradská 66, 040 11 Košice, Slovensko, e-mail: stanislav.konecny@upjs.sk; ORCID 0000-0001-7757-6639

Abstrakt

Podejmowanie decyzji w sytuacji konfliktowej w praktyce polityki publicznej najczęściej kojarzy się z konfliktem interesów. Jedną z częstych form tego konfliktu jest tzw. zjawisko NIMBY, które stało się przedmiotem zainteresowania głównie ze względu na charakterystyczne cechy przestrzenne konfliktów. Bardzo bogatą bazę badań empirycznych dostarczyły polskie nauki geograficzne, co w niniejszym artykule pozwoliło na podjęcie próby analizy konfliktów typu NIMBY również pod kątem różnych interesów zbiorowych. Hipotetycznie, na tej podstawie możliwe byłoby znalezienie nowego podejścia do rozwiązywania tychże konfliktów nie tylko na etapie uczestnictwa interesariuszy, lecz także za sprawą kryteriów merytorycznych. Przy podejmowaniu tych decyzji należy przede wszystkim sprawdzić, czy w grę wchodzi uzasadnione interesy ponadindywidualne (grupowe), gdyż niekiedy uzasadnienie to jest wątpliwe i w rzeczywistości może być tylko interesem jednostki. Różne rodzaje interesów indywidualnych są w sposób uzasadniony kolektywizowane według różnych kryteriów. Jeśli chodzi o interesy uzasadnione, może dojść do konfliktu między pionowo zróżnicowanymi podmiotami tychże. Jednak, nawet w tym przypadku, wyższa pozycja hierarchiczna jednego z podmiotów nie może sama w sobie oznaczać pierwszeństwa dla jego interesu. Podobnie jak w przypadku konfliktu usytuowanego horyzontalnie, decydująca jest treść: interesy o większym stopniu substancjonalności powinny być uprzywilejowane: te z poziomu wartości indywidualnych, takich jak ludzkie życie, zdrowie itp., muszą pozostawać nadrzędne wobec interesów o charakterze ekonomicznym itp., te zaś – wobec zwykłych interesów krótkoterminowych. Jak się okazuje, to właśnie stopień uzasadnionych kolektywizowanych interesów ponadindywidualnych, a nie zwykłe preferowanie tychże tylko na podstawie pozycji ich podmiotów w hierarchii pionowej, jest podstawowym kryterium oceny preferencji w podejmowaniu decyzji w konfliktach interesów publicznych.

Słowa kluczowe

konflikt interesów, interesy indywidualne, interesy ponadindywidualne, interesy hierarchiczne, substancjonalność interesów

The Hierarchy of Interests as a Decision-Making Criterion in the NIMBY Situation

Abstract

Decision-making in a conflict situation in public policy practice is most often associated with conflicts of interest. One of the frequent forms of this conflict is the so-called NIMBY phenomenon, which has become a subject of interest mainly because of the distinctive spatial characteristics of the conflicts. A very rich base of empirical research has been provided by the Polish geographical sciences, which allowed us to attempt in this study to propose an analysis of NIMBY-type conflicts in terms of different types of collectivised interests. Hypothetically, on this basis, it would be possible to find a new approach to the resolution of these conflicts no longer only in the processes of participation of stakeholders but based on merit-based criteria. When making these decisions, it is necessary, first, to check whether there are legitimate supra-individual (group) interests at stake, since sometimes this legitimacy is questionable, and it may be only an individual interest. Different types of individual interests are justified and collectivised according to different criteria. When it comes to legitimate interests, there may be a conflict between the vertically differentiated bearers of these interests. However, even in this case, the higher hierarchical position of one of the bearers cannot imply a preference for his/her legitimate interest. As in the case of a horizontally-situated conflict, the decisive factor is the content, where interests with a higher degree of substance should be privileged over others: interests that are already concerned at the individual level with values such as human life, health, etc.,

¹ Artykuł powstał w ramach realizacji projektu wspieranego przez agencję grantów naukowych Ministerstwa Edukacji, Nauki, Badań i Sportu Republiki Słowackiej oraz Słowackiej Akademii Nauk, Grant nr: VEGA 1/0734/22 Współdzielone usługi publiczne w obliczu zintegrowanego samorządu.

must be privileged over others. They must be privileged over the interests of an economic nature, etc., and these over ordinary short-term interests. It turns out to be obvious that it is the degree of legitimate collectivised supra-individual interests that is the primary criterion for assessing preferences in decision-making in conflicts of public interests, rather than the simple preference of legitimate supra-individual interests only according to the position of their bearers in the vertical hierarchy.

Keywords

conflict of interest, individual interests, supra-individual interests, hierarchical interests, substance of interests

Wprowadzenie

Podejmowanie decyzji jest naturalną częścią ludzkiego życia, dlatego czasem nie zdajemy sobie sprawy ze znaczenia i złożoności tego procesu. Silnie zaznacza on swoją obecność albo w sytuacjach krytycznych życia codziennego, albo gdy staje się częścią naszego życia zawodowego. Znaczenie podejmowania decyzji rośnie wraz z wyższymi szczeblami zarządzania i z dłuższymi horyzontami czasowymi decyzji. Te błędnie strategicznie podejmowane na najwyższych szczeblach zarządzania mogą w praktyce mieć katastrofalne skutki. Trudność podejmowania decyzji polega również na tym, że o jej słuszności przekonujemy się dopiero z biegiem czasu. Z reguły to przyszłość pokaże, czy lub w jakim stopniu była ona właściwa.

Teoria decyzji wyróżnia dwa podstawowe rodzaje sytuacji decyzyjnych:

- bezkonfliktową (gdy mamy do czynienia z decyzją dotyczącą jednego uczestnika),
- konfliktową (ze skończoną liczbą uczestników) (Bednár 2015, s. 5).

Z powyższej definicji wynika, że teoria decyzji rozumie konflikt jako sytuację ponadindywidualną, choć w literaturze przedmiotu spotykamy się czasem z kwestią rozwiązywania konfliktów pomiędzy jednostkami (Woźniak 2015, s. 97–98).

Celem artykułu jest próba rozszerzenia interpretacji wyników polskich badań nad zjawiskiem NIMBY (*Not In My Back Yard*) w kontekście teorii polityki publicznej, a zwłaszcza – klasyfikacji interesów indywidualnych i ponadindywidualnych lub interesów publicznych. Chodzi o znalezienie takiego podejścia do podejmowania decyzji w sytuacji konfliktu interesów w ramach zjawiska NIMBY, które pozwoliłoby nie tylko na sensowne partycypacyjne działania na rzecz kompromisu rozwiązującego konflikt, lecz także na poszukiwanie rozwiązań merytorycznych (np. w przypadku sporów sądowych).

Konflikty interesów i wartości w teorii oraz praktyce społecznej

Kwestia konfliktu była przedmiotem uwagi w teorii i praktyce naukowej od czasów Karola Marksa, Georga Simmela, Maxa Webera, Kennetha E. Bouldinga, Lewisa Cosera, Charlesa W. Millsa aż do Shmuela Eisenstadta, Johna Rexa, Ralfa Dahrendorfa, Davida Lockwooda czy Immanuela Wallersteina – częściowe podsumowanie opublikowała m.in. Karolina Dmochowska-Dudek (2011, s. 32–37). Jak słusznie zauważa Michał Behnke, „w literaturze poświęconej problematyce konfliktów (...) napotkać można podział na konflikty: interesów, przekonań i wartości” (Behnke 2015, s. 13). Wielu autorów podjęło również próbę zdefiniowania pojęcia konfliktu przestrzennego: „Zarówno w polskiej, jak i w zagranicznej literaturze przedmiotu znajdują się różne definicje” (Mazur 2022, s. 114). Nawet tam, gdzie istnieją przepisy prawne, które zapobiegają takim konfliktom lub normatywnie je rozwiązują, mogą one nadal powstawać w całej hierarchii, na co zwraca uwagę Karolina Kaczmarek, gdy pisze o Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „przepis ten wskazuje na kierunek konfliktu, który może pojawić się w odniesieniu do zagospodarowania terenu. Może to być konflikt interesu publicznego z interesem indywidualnym lub konflikt interesów indywidualnych, jak również konflikt interesów publicznych” (Kaczmarek 2016, s. 31).

W praktyce społecznej często spotyka się konflikty interesów typu NIMBY (*Not In My Back Yard*) – co zwykle tłumaczy się jako „nie na moim podwórku” – pomiędzy poszczególnymi szczeblami struktury organizacyjnej społeczeństwa. Istnieje wiele akademickich definicji tego zjawiska, jak np.

„teoretyczna akceptacja zasady, ale nie na miejscu działania” (Allievi 2012, s. 384). „Większość ludzi zgadza się co do potrzeby budowy lotnisk, spalarni śmieci, zakwaterowania dla azylantów czy składowania odpadów radioaktywnych. Nie chcą jednak, aby tego typu obiekt znajdował się w pobliżu ich miejsca zamieszkania. Obiekt, którego w zasadzie wszyscy chcą, ale którego nikt nie będzie tolerował w pobliżu” (Verhulst, Nijeboer 2007, s. 32). W tym przypadku jest oczywiste, że wymiar przestrzenny dominuje.

Definicje tego zjawiska można obecnie znaleźć we wszystkich najważniejszych światowych encyklopediach, słownikach referencyjnych i technicznych z zakresu ekologii czy zagospodarowania przestrzennego, ale coraz częściej także w publikacjach z innych dziedzin. Swoją definicję w oficjalnych dokumentach stosuje również Komisja Europejska, która wyjaśnia NIMBY jako reakcję w sytuacji „gdy interesy europejskie nie są promowane na poziomie lokalnym (Komisja Wspólnot Europejskich 2008, s. 6). Często zdarza się, że lokalne konflikty powstają na tle nowych linii przesyłowych, elektrowni słonecznych, wiatraków, biogazowni lub przeciwko istniejącym i planowanym kopalniom węgla brunatnego (Ceglarski 2020, s. 5). Częstotliwość występowania tego typu konfliktów jest tak duża, że bywa utożsamiana ze zjawiskiem NIMBY (Gielnik, Rosicki 2013), co tylko podkreśla konieczność znalezienia sposobów ich rozwiązywania, ale także – rozstrzygania konfliktów ogólnych, powstałych w wyniku różnicy interesów.

Wymiar wartości i interesów jest kolejnym aspektem problemu NIMBY, który został dotychczas zbadany w mniejszym stopniu. Jak pisze Dmochowska-Dudek (2011, s. 29), „cechą wyróżniającą syndrom NIMBY spośród różnego rodzaju konfliktów społecznych jest fakt, iż jego przedmiotem są obiekty (inwestycje), które co prawda budzą negatywne konotacje, ale są równocześnie akceptowalne społecznie, natomiast problem stanowi jedynie ich lokalizacja”, choć może to dotyczyć nie tylko lokalizacji w przestrzeni, lecz także lokalizacji w czasie, o czym świadczą warianty tego zjawiska w postaci NIMEY (*Not In My Election Year*), NIMTOO (*Not In My Term Of Office*), NITL (*Not In This Lifetime*) i inne (Konečný 2018).

Na konflikty zwrócono zatem uwagę na długo przed pojawieniem się idei NIMBY. Same działania z nią związane są oceniane w różny sposób:

- Pozytywnie, najczęściej jako przejaw aktywizującego się społeczeństwa obywatelskiego, jako cena za odkrycie prawa do wyrażania sprzeciwu wobec dowolnych działań z naszego otoczenia (Michałowska 2008), jako reakcja na nieczyste i autokratyczne decyzje administracji publicznej, które często motywowane są interesami korporacyjnymi (np. niektórych deweloperów), choć opowiadają się za „interese publicznym” jako głównym motywem partycypacji obywatelskiej.
- Neutralnie, gdy zjawisko nie jest spowodowane manipulowaniem obywatelami, ale ich nieufnością.
- Negatywnie, gdy postawy są oparte na niskim poziomie informacji, uprzedzeniach i mitach, odrzuceniu zamiaru bez względu na zgodność z obowiązującymi przepisami i normami, co może doprowadzić nawet do hysterii grupowej lub do delegitymizacji administracji publicznej, ponieważ podejmowanie decyzji przez urzędników i polityków działających w terytorialnej administracji publicznej jest uznawane za nieprzejrzyste.

W zależności od oceny, można podejść do tego typu działań, a zwłaszcza do NIMBY, z różnych perspektyw, sugerujących, że działania te powinny mieć charakter:

- wsparcia, gdyż chodzi o zwiększenie zaangażowania obywateli;
- akceptacji jako próby włączenia mieszkańców w proces planowania;
- rekompensaty w postaci innych korzyści, np. finansowych (Verhulst, Nijeboer 2007, s. 32).

Chociaż termin NIMBY jest używany w literaturze światowej od prawie pół wieku, w Europie Środkowej i Wschodniej pojawił się dopiero w ostatnich dwóch dekadach w warunkach otwartego demokratycznego społeczeństwa i jednocześnie rozwijającej się gospodarki rynkowej (Dmochowska-Dudek 2013, s. 17–19). Jednak również tutaj zaistniał najpierw w prasie, a dopiero nieco później w literaturze fachowej i naukowej. Badania empiryczne nad NIMBY są jednak rzadkością – z wyjątkiem Polski, gdzie zjawisko to jest intensywnie analizowane od dwóch dekad, początkowo w środowisku nauk socjologicznych, a następnie w środowisku nauk geograficznych, w szczególności przez Karolinę Dmochowską-Dudek, Marię Bednarek-Szczepańską czy Elżbietę Michałowską, ale także przez Dominikę Mazur i inne badaczki oraz badaczy, którzy w swoich

pracach nawiązywali do bogatego dorobku badań nad konfliktami lokalnymi z lat 80. ubiegłego wieku, obejmującego setki przeanalizowanych przypadków NIMBY.

Polscy autorzy empirycznie zmapowali wiele obiektów NIMBY (elektrownie wiatrowe, przemysłowa hodowla zwierząt, zmiany w użytkowaniu działek, sposób zagospodarowania gruntów itp.), jak również wiele środowisk (wiejskie, miejskie, uzdrowiskowe itp.). To właśnie bogate wyniki polskich badań empirycznych pozwalają nam poszerzyć wiedzę na temat zjawiska NIMBY w innych kontekstach, np. także w odniesieniu do typologii interesów, którą postaramy się przedstawić w niniejszym opracowaniu.

Jednocześnie polscy autorzy podjęli kilka interesujących prób typologicznego uporządkowania czy też klasyfikacji obiektów protestów, tj. obiektów NIMBY, które dzielą na:

- Obiekty infrastruktury technicznej odpowiedzialne za: produkcję i zaopatrzenie w energię (elektrownie, biogazownie i sieci energetyczne), dostawę wody oraz gospodarkę ścieków i odpadów (zakłady wodociągowe, oczyszczalnie ścieków, składowiska, sortownie i spalarnie odpadów), transport i gospodarkę magazynową (drogi, linie kolejowe i lotniska, telekomunikacja), a ponadto maszty telefonii komórkowej oraz obiekty odpowiedzialne za obronę narodową (budowa tarczy antyrakietowej).
- Obiekty infrastruktury ekonomicznej, związanej z: rolnictwem i rybactwem (fermy hodowlane trzody chlewnej, drobiu i zwierząt futerkowych oraz bazy rybackie), górnictwem i wydobywaniem (kopalnie węgla, wydobywanie ropy naftowej, gazu ziemnego i rud metali), przetwórstwem przemysłowym i budownictwem (zakłady przemysłowe według typów produkcji) oraz handlem i usługami (obiekty handlowe, obiekty świadczące usługi w zakresie gastronomii, zakwaterowania i działalności kulturalnej, sportowej rozrywkowej i rekreacyjnej).
- Obiekty infrastruktury społecznej (szpitale psychiatryczne, ośrodki rehabilitacyjne, cmentarze i krematoria, więzienia oraz schroniska dla zwierząt), technicznej i społecznej (Bednarek-Szczepańska, Dmochowska-Dudek 2015, s. 688–689).

Istnieje również klasyfikacja obiektów NIMBY według preferowanej odległości od miejsca zamieszkania do wybranych obiektów użyteczności publicznej (Dmochowska-Dudek 2011, s. 45) i inne.

Należy jednak zauważyć, że przeważnie stosunek ten jest zdominowany przez perspektywę geograficzną, przestrzenną lub przestrzenno-planistyczną, choć autorzy podkreślają konieczność stosowania kryteriów wartości. Jak podkreśla Dmochowska-Dudek (2013, s. 26): „Natura konfliktu społecznego polega na tym, że jest to proces skupiający się na różnicy poglądów, wartości oraz interesów jednostek i grup społecznych”. Podczas gdy unikanie konfliktów interesów poprzez procesy partycypacyjne może być skuteczne w określonych przypadkach, praktyka pokazuje, że uwzględnienie wszystkich, często sprzecznych, interesów napotykanym w sytuacjach NIMBY nie jest możliwe; każdy niezaspokojony interes reliktowy może stać się źródłem nowego konfliktu, a pozycja mieszkańców jest oceniana jako słaba (Bednarek-Szczepańska 2022, s. 68). Dlatego stosowanie kryteriów wartości i oceny jest bardzo ważne z uwagi na merytoryczny i bezwzględny obowiązek podjęcia decyzji (np. w działaniu samorządowych kolegiów odwoławczych czy sądów administracyjnych).

Konflikty interesów

W polityce publicznej mamy do czynienia z konfliktowymi sytuacjami decyzyjnymi w przypadku bardzo zróżnicowanych konfliktów interesu. Podejmowanie decyzji okazuje się szczególnie trudne, gdy występuje konflikt interesów deklarowanych jako publiczne, co jest powszechnie spotykane np. w różnych petycjach. W rzeczywistości, bardzo często chodzi tylko o interesy grupowe, a problemem jest już samo zbadanie, czy są to uzasadnione interesy grupowe, a nie tylko indywidualne interesy potwierdzone podpisami pod petycją przypadkowych osób. Nawet domniemanie legitymizacji, gdy za tak przedstawionym interesem grupowym stoi uprawnione stowarzyszenie obywatelskie, może nie być wystarczająco jednoznaczne.

Weryfikacja zasadności takiego wstępnego interesu grupowego jest podstawą prawidłowego podejmowania decyzji, do czego organy decyzyjne mogą zastosować różne techniki (jak ankieta, śledztwo parlamentarne itp.).

Bardziej złożona sytuacja powstaje wówczas, gdy dochodzi do konfliktu uzasadnionych interesów grupowych.

Może to być relacja wertykalna – np. w przypadku konfliktu między europejskim interesem publicznym a publicznym interesem państwa europejskiego, między interesem publicznym państwa a interesem publicznym regionu lub miasta itp. W tradycji podejść politologicznych w latach 70. XX w. dominowało podejście odgórne, którego wadą jest właśnie to, że cele polityki są ustalane bez konsultacji z niższymi szczeblami realizacji, a w konsekwencji brak konsensu co do osiągnięcia celu. „Presja interesów indywidualnych i grupowych często ogranicza zakładaną racjonalność w zachowaniu aktorów” (Malíková 2003, s. 55).

Od połowy lat 70. XX w., a także w kontekście rozwoju badań empirycznych, ukierunkowanych na politykę publiczną, stopniowo zaczęło się pojawiać równoległe podejście oddolne, w którym lokalni aktorzy często unieważniają centralnie zaplanowane cele i realizują własne interesy. Od końca lat 80. XX w. proponuje się wysiłki zmierzające do połączenia obu podejść, gdzie realizacja obejmuje zarówno stan celu, jak i proces jego osiągnięcia (Paterová i in. 2007, s. 316–317).

Nie zawsze jednak po obu stronach pojawia się wystarczająca otwartość na takie konsensualne rozwiązanie, a decyzje trzeba podejmować zarówno na drodze merytorycznej, jak i siłowej – pozostaje tylko pytanie, według jakich kryteriów. Znane są przykłady, gdy europejskie plany dotyczące polityki energetycznej i środowiskowej, odzwierciedlone również w instrumentach koncepcyjnych i legislacyjnych państwa, dotyczące np. rozwoju alternatywnych źródeł energii (małe elektrownie wodne, elektrownie wiatrowe, biogaz itp.), są blokowane przez lokalne referenda, petycje stowarzyszeń obywatelskich itp. Argumenty przeciwników opierają się na uzasadnionych interesach różnych szczebli hierarchii – od kajakarzy, którym mała zaporą „zepsuje” możliwość uprawiania sportu, przez rybaków, którzy zwracają uwagę na problemy z tarłem ryb, do właścicieli nieruchomości, których wartość może ulec dewaluacji w wyniku podniesienia się poziomu wód gruntowych (a których prawo własności jest chronione przez konstytucję). Gdyby taki spór miał rozstrzygać organ sądowy, ma on możliwość przeprowadzenia tzw. testu proporcjonalności, obejmującego dodatkowy test racjonalności, za którego pomocą bada się, czy analizowany interes jest odpowiednio zrównoważony w stosunku do innych (uzasadnionych) interesów i wyważony w odniesieniu do ewentualnych innych (uzasadnionych) interesów (Krošlák 2016, s. 286–288).

Sytuacja wygląda odmiennie, gdy decyzja należy do innych władz publicznych. W praktyce „standardowym” sposobem radzenia sobie jest wówczas uporządkowanie interesów publicznych według ich miejsca w hierarchii, czyli swoiste „automatyczne” podporządkowanie interesów znajdujących się w hierarchii niżej, tym, które są w niej wyżej. To oczywiste podejście, gdyż te hierarchicznie wyższe mają z reguły szerszy zakres i są bardziej uniwersalne pod kątem treści. Z drugiej strony, należy jednak uwzględnić fakt, że interesy publiczne niższych szczebli są również uprawnione i często wyrażają odpowiednio skolektywizowane, podstawowe życiowe interesy znaczących (choć może nie zawsze licznych) zbiorowości. Znany przykładem jest oferta Polski dotycząca organizacji Zimowych Igrzysk Olimpijskich w 2022 r., która miała poparcie rządu i krajowych organizacji sportowych. Ostatecznie została jednak wycofana z powodu negatywnego wyniku referendum, w którym 70% mieszkańców Krakowa, jako proponowanego miasta olimpijskiego, zagłosowało w maju 2014 r. przeciwko tym planom (Bogacki 2021).

Już na tym przykładzie widać, że uzasadniony interes mniejszej zbiorowości w ochronie jej warunków życia zdołały przytłumić uzasadnione interesy polityczne i, ewentualnie, ekonomiczne większej (szerszej) zbiorowości. Okazuje się, że pewna hierarchia interesów jest ważniejszym kryterium niż zwykła wielkość zbiorowości czy jej wyższe miejsce w strukturze hierarchicznej.

To także znany problem katalońskiego referendum z 2017 r., które było jedynie legitymizacją „na wejściu” zainteresowania mieszkańców tej wspólnoty autonomicznej suwerennością państwową. Problemem byłoby ustanowienie mechanizmu legitymizacji „na wyjściu”, poprzez np. referendum krajowe w Hiszpanii, oraz kworum potrzebnego w tym referendum do tego, aby wykazać wystarczający output legitymizacji żądania katalońskiego.

Hierarchia interesów

Również w literaturze polskiej spotykamy się z próbami hierarchizacji interesów publicznych. Helena Kisilowska wyróżnia np.:

- Wartości niekontestowane, odnośnie do których zakłada się istniejący w społeczeństwie konsensus, będący zjawiskiem empirycznym. Dotyczy to takich wartości, jak: dążenie do zachowania niepodległości, powszechny dostęp do edukacji, nienaruszalność ambasad itd. Jeśli ten empirycznie dostrzegalny społeczny konsensus jest zjawiskiem stałym, wartości te z definicji nie będą stwarzać problemu z identyfikacją interesu publicznego.
- Prawa człowieka, które często wiąże się z naturalną i niezbywalną godnością każdej osoby ludzkiej. Oczywiście wiele z tych praw należy także do pierwszej grupy, jako że znaczna ich część nie jest przedmiotem społecznego sprzeciwu (choć doświadczenia ostatniego dwudziestolecia wskazują, iż nawet z pozoru oczywiste prawa, jak prawo do życia czy wolność zgromadzeń, wywołują jednak społeczne kontrowersje). Niemniej jednak, wyróżnienie praw człowieka jako odrębnej grupy jest konieczne, gdyż – w przeciwieństwie do wartości z grupy pierwszej – są one w swojej istocie niezbywalne, nienaruszalne i niezależne od władzy politycznej, a nawet od woli większości. Państwo jest zobowiązane do ochrony tych praw. Zostały one również skodyfikowane w prawie międzynarodowym oraz konstytucjach jako podstawowe prawa i wolności.
- Obszerną, trzecią grupę problemów, obejmującą jednostki i wspólnoty, które mają różne interesy i różne propozycje rozwiązań. Wśród nich szczególnie liczne są sprawy na szczeblu samorządów terytorialnych. Poruszają kwestie niezwykle istotne dla społeczności lokalnych, takie jak: przebieg dróg, szlaków wodnych, ochrona środowiska, transport, lokalizacja placówek edukacyjnych, wydatki na służbę zdrowia, policję, bezpieczeństwo itd. Grupę tych kwestii można określić mianem negocjacyjnych, gdyż interes publiczny staje się „produktem” uzgodnienia i hierarchizacji wielu sprzecznych nieraz interesów i wartości (Kisilowska 2014, s. 20).

Ta bardzo inspirująca klasyfikacja ma jednak kilka wad. Pod kątem metodologicznym można jej zarzucić brak jasnego kryterium klasyfikacji. Wydaje się, że dominuje kryterium pionowe (szczeble władzy), ale w rzeczywistości występuje w niej również zróżnicowanie poziome: hierarchia pomiędzy poszczególnymi prawami człowieka.

Hierarchia interesów, które opisano poniżej, ma swoje źródło już na poziomie interesów indywidualnych (Konečný 2021b, s. 23–26). W literaturze z dziedziny politologii określa się je czasem jako „interesy początkowe” (Lissowski 2014, s. 275), które moglibyśmy też nazwać interesami substancjonalnymi. W tym miejscu należy dokonać podziału ze względu na różne stopnie substancjonalności:

- Zainteresowania osobiste, które dotyczą takich podstawowych parametrów, jak: życie, zdrowie, pochodzenie etniczne itp.; w socjologii taką pozycję określa się mianem statusu przypisanego, w psychologii zaś – interesów trwałych, które w zasadzie nie są świadomie uwarunkowane, mają charakter naturalno-prawny, a wyrzeczenie się ich może mieć nawet skutki patologiczne (jak np. samobójstwo). Pod względem etycznym podlegają ochronie godności jednostki i stanowią podstawę wielu praw człowieka tzw. pierwszej generacji (prawo do życia, prawo do ochrony godności itp.).
- Interesy prywatne, które dotyczą cech rozumianych z perspektywy nauk socjologicznych jako status nabyty (osiągnięty), a psychologii – jako interesy trwałe; ich nabycie wiąże się zwykle ze znacznymi i długotrwałymi wysiłkami, natomiast rezygnacja z nich jest możliwa, lecz raczej rzadka, ponieważ stanowią one gwarancję podstawowych warunków egzystencjalnych jednostki, jak majątek, wykształcenie itp. Z etycznego punktu widzenia mają pozytywną podstawę prawną, współtworzą warunki godności jednostki (godne warunki życia itp.) i należą do pierwszej (prawo do własności, prawo do edukacji itp.) lub drugiej generacji praw człowieka (ogólne prawa ekonomiczne).
- Inne zainteresowania indywidualne, które z perspektywy psychologicznej mają charakter przejściowy, a z perspektywy socjologicznej są podstawą statusu osobistego, z reguły nie wpływają zasadniczo na życie człowieka, lecz w zróżnicowanym zestawie je wypełniają. Filozoficznie i prawnie związane są z tzw. bezpośrednimi, ale i pośrednimi identyfikowalnymi aktami woli, czyli wynikają z wolnej decyzji jednostki, a także odnoszą się do różnych upodobań, pasji i innych

aktywności. Z perspektywy etycznej uznawane są za przejaw godności społecznej (Sebesta 2008, s. 72).

W przypadku każdego z tych rodzajów interesów indywidualnych, w określonych warunkach, dochodzi do ich zrzeszania, łączenia, kolektywizacji. Również w teorii wymiany według Roberta Salisbury'ego (1969) skolektywizowane, „zorganizowane interesy można uznać za znacznie silniejsze (w sensie ich artykulacji i prezentacji) niż niezorganizowane” (Uhlarová 2013, s. 13). Efektem tej kolektywizacji jest pojawienie się interesów ponadindywidualnych, które mają także inny charakter substancjonalny. Wówczas możemy mówić o wymiarze:

- Równych interesów, które są wynikiem kolektywizacji interesów osobistych (ich głównych cech), prowadzącej do równych, podstawowych, ponadindywidualnych interesów rodzinnych, dotyczących wieku (np. dzieci, seniorzy, młodzież), etnicznych itp. Kryterium pozwalające ocenić zasadność równości tych interesów to wspomniany ich jednakowy związek ze wszystkimi członkami danej zbiorowości (wszyscy mamy takie samo prawo do życia itp.). W tabelach 1 i 2 oznaczamy je literą A.
- Interesów wspólnych, które są wynikiem kolektywizacji interesów prywatnych. Kryterium oceny zasadności tego typu interesów ponadindywidualnych odnosi się do tzw. optimum Pareto: nie wszystkie interesy prywatne poszczególnych członków danej zbiorowości muszą być zaspokojone w równym stopniu, ale interes wspólny nie może być realizowany kosztem żadnego indywidualnego interesu prywatnego. W tabelach 1 i 2 oznaczamy je literą B.
- Innych interesów ponadindywidualnych (grupowych), powstających w wyniku kolektywizacji innych interesów indywidualnych (Konečný 2021b, s. 27–32). W tabelach 1 i 2 oznaczamy je literą C.

Uzasadnione interesy ponadindywidualne reprezentują zatem interesy osób bezpośrednio zaangażowanych w daną działalność i wyłącznie jako takie powinny być postrzegane. Są one jednak legitymizowane tylko wtedy, gdy zostają zaakceptowane przez tych, którzy nie są bezpośrednio zaangażowani w daną działalność.

John Dewey twierdzi, że „czasami konsekwencje ograniczają się do bezpośrednio zaangażowanych w transakcje, które je powodują. W innych przypadkach mają one znacznie szerszy zasięg. W ten sposób wyłaniają się dwa rodzaje interesów i instrumentów regulowania aktywności z uwagi na ich konsekwencje. W pierwszym przypadku zainteresowanie i kontrola ograniczają się do osób bezpośrednio zaangażowanych w daną działalność; w drugim – rozciągają się na osoby niezaangażowane bezpośrednio. Jeśli więc interes powstający w wyniku konsekwencji jakiegoś działania ma mieć jakikolwiek praktyczny skutek, kontrola nad tym działaniem musi być sprawowana w jakiś pośredni sposób (...). Ci, którzy są pośrednio i poważnie dotknięci – na dobre lub na złe – tworzą grupę, która wystarczy do tego, by zyskać szacunek i nazwisko. Nosi to nazwę publiczności (...). Publiczność składa się z tych wszystkich, których dotyczą pośrednie konsekwencje kontaktów w takim stopniu, że uważa się za konieczne, aby te konsekwencje były systematycznie wspierane” (Dewey 2001, s. 57, 65, 70–71).

W kontekście tematu niniejszego artykułu należy podkreślić, że nie każdy interes ponadindywidualny jest taki sam – istnieje wśród nich hierarchia, która dostarcza nam krytycznych podstaw do podejmowania decyzji w sytuacjach konfliktowych. Prawo do życia zawsze musi mieć pierwszeństwo przed jakimkolwiek interesem ekonomicznym, prawo do samostanowienia – przed jakimkolwiek interesem ekonomicznym itd.

Hierarchia ta jest również uznawana przez Unię Europejską w dziedzinie, w której interes publiczny ma największy zasięg w wyniku przyjęcia konwencji z Aarhus – tj. w obszarze środowiska naturalnego. Artykuł 6 ust. 4 dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1994 r. mówi, że nawet w przypadku podejmowania decyzji dotyczących ochrony środowiska naturalnego należy przestrzegać znaczenia „nadrzędnego interesu publicznego, w tym interesów mających charakter społeczny lub gospodarczy” (Unia Europejska 1994, s. 106). Następnie w *Poradniku metodycznym dotyczącym siedlisk przyrodniczych* z 2021 r. podano metodologię do tej dyrektywy, która obejmuje wstępną kontrolę, odpowiednią ocenę i odstępstwo od art. 6 ust. 3 w pewnych warunkach, co jest „możliwe tylko wtedy, gdy nie ma rozwiązań alternatywnych, powody o charakterze zasadniczym wynikające z nadrzędnego interesu publicznego są należycie uzasadnione oraz przyjęto odpowiednie środki kompensujące w celu zapewnienia ochrony ogólnej spójności sieci Natura 2000” (Unia

Europejska 2021, s. 4). Jednocześnie szczegółowo określono procedurę podejmowania tej decyzji (Unia Europejska 2021, s. 18–19), zwaną testem IROPIRI. W związku z powyższym prawdziwe jest stwierdzenie, że „w konkretnych okolicznościach te inne interesy z określonych powodów przeważają nad celami ochrony, ustanowionymi na podstawie przepisów o ochronie przyrody” (Behnke 2015, s. 16).

Stąd też powszechnie deklarowana możliwość wyróżnienia interesów społecznych lub gospodarczych w stosunku do interesów ekologicznych nie jest jednak powszechnie akceptowana, o czym świadczy opinia, zgodnie z którą „poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin będących przedmiotem prawa własności górniczej (a więc kluczowych z punktu widzenia interesów państwa) jest wprawdzie celem publicznym, ale jest nim również ochrona wyróżniających się elementów przyrody. Nietrudno wyobrazić sobie sytuację, w której złożę takiej kopaliny występuje w granicach przestrzeni objętej którąś z form ochrony przyrody, bądź – choć znajduje się poza jej granicami – wpływy takiego wydobycia mogą jednak szkodliwie na nią oddziaływać. Sprawa ulega dalszej komplikacji za sprawą udziału organizacji społecznych w postępowaniach zmierzających do podjęcia działalności w zakresie wykorzystywania złóż kopalin. Co prawda przyjmuje się, że wspomniane organizacje reprezentują interes publiczny, tyle że w praktyce niejednokrotnie można mieć co do tego daleko idące wątpliwości” (Lipiński 2019, s. 14–15).

Hierarchia interesów jako kryterium podejmowania decyzji w sytuacji NIMBY

Zdolność rozróżnienia poszczególnych hierarchicznych poziomów interesu publicznego pozwala nam go zastosować do podejmowania decyzji w sytuacjach NIMBY. Obecnie jest to hipotetyczna możliwość, która wymagałaby dalszej weryfikacji, niemniej jednak podjęliśmy próbę zastosowania takiego modelu.

Z powodu braku analiz zjawiska NIMBY w Słowacji (kraju autora artykułu) korzystaliśmy z dwóch szczegółowych analiz polskich, przeprowadzanych przez Bednarek-Szczepańską, dotyczących obiektów hodowli i chowu zwierząt (Bednarek-Szczepańska 2022) i elektrowni wiatrowych (Bednarek-Szczepańska 2016)

Tab. 1. Analiza zjawiska NIMBY w odniesieniu do obiektów hodowli i chowu zwierząt

	A	B	C
Zanieczyszczenie powietrza	x		
Zanieczyszczenie wód powierzchniowych i gruntowych	x		
Rozprzestrzenianie się chorób zwierząt		x	
Hałas	x		
Uszkodzenie dróg		x	
Zmniejszenie zasobów wód	x	x	
Obniżenie wartości gruntów		x	
Spadek atrakcyjności miejscowości dla osiedlania się		x	x
Spadek atrakcyjności miejscowości dla turystyki		x	x
Spadek atrakcyjności miejscowości dla rozwoju gospodarczego		x	
Negatywny wpływ na zdrowie psychiczne	x		
Obniżenie wartości kulturowo-historycznych miejsc		x	x
Negatywny wpływ na pasiekę		x	x
Negatywny wpływ na hodowlę indyków		x	x

Źródło: Bednarek-Szczepańska 2022.

Z naszego punktu widzenia, chodzi tylko o modelowe przypisanie konkretnych wartości kryterialnych do określonych argumentów: kompetentna ocena wymagałaby wysoko wykwalifikowanej perspektywy eksperckiej, która w tabelach 1 i 2 ma postać symulacji. W przypadku niektórych dowodów przytoczonych przez Bednarek-Szczepańską (takich jak plagi owadów i gryzoni,

zaburzenie szlaków migracji zwierząt, wykluczenie społeczne mieszkańców, wyludnienie wsi itp.) nie odważyliśmy się na taką symulację, dlatego nie uwzględniono ich w powyższym zestawieniu.

Z tego powodu w tabelach 1 i 2 prezentujemy również, w pewnych przypadkach, nawet dwa kryteria, którym może odpowiadać ocena danego czynnika będącego źródłem konfliktu w ramach zjawiska NIMBY.

Tab. 2. Analiza zjawiska NIMBY w odniesieniu do elektrowni wiatrowych

	A	B	C
Oddziaływanie na krajobraz			x
Migotanie cienia			x
Infradźwięki	x		
Poziom hałas	x		
Możliwość lokalizacji zabudowy zagrodowej		x	
Utraty wartości gruntów w sąsiedztwie		x	

Źródło: Bednarek-Szczepeńska 2016.

Wnioski

Konflikty między różnymi interesami oznaczają konfrontację dwóch wymiarów: wymiaru hierarchii i wymiaru rodzajów interesów:

- Poziomy wymiar rodzajów interesów – w zakresie interesów indywidualnych reprezentują interesy osobiste, prywatne lub inne indywidualne (a w płaszczyźnie ponadindywidualnych – interesy równe, wspólne lub inne grupowe), przy czym w praktyce konfliktu interesów jako istotne mogą występować jedynie skolektywizowane interesy ponadindywidualne.
- Pionowy wymiar hierarchii interesów – dla uproszczenia charakteryzujemy tylko w dwóch ujęciach: jako interesy hierarchicznie wyższe i hierarchicznie niższe.

W macierzy łączącej te dwa wymiary możemy więc wskazać kilka rodzajów konfliktów, które różnią się sposobem ich rozwiązywania:

- Konflikt w wymiarze poziomym interesów (w przypadku konfliktu – w tym samym hierarchicznym wymiarze interesów), tj. między interesami osobistymi, prywatnymi i innymi indywidualnymi, powinien być rozwiązywany z uwzględnieniem kryteriów w tej właśnie kolejności (tzn. interesy osobiste mają pierwszeństwo przed prywatnymi, a prywatne – przed innymi).
- Konflikt w wymiarze pionowym interesów (w przypadku konfliktu – w obrębie tego samego rodzaju interesów w tym samym czasie), czyli pomiędzy interesami hierarchicznie wyższymi i niższymi, również powinien być rozwiązywalny w tej właśnie kolejności (tzn. interesy znajdujące się w hierarchii wyżej mają pierwszeństwo przed tymi, które w hierarchii są niżej).
- Konflikty, w których występuje połączenie obu wymiarów – najczęstsze i najbardziej złożone. Za taki konflikt można uznać np. spór między Hiszpanią a Katalonią, gdzie ta druga nadaje moc prawną swoim interesom na podstawie prawa narodu do samostanowienia, a Hiszpania – na mocy konstytucji, która nie uznaje narodu katalońskiego (Taracha, Fuente de Pablo 2019). Twierdzimy, że priorytetem powinna być płaszczyzna pozioma rodzajów interesów. Nasza argumentacja opiera się na tym, że bardziej substancjonalne rodzaje interesów cieszą się większym stopniem ochrony, gdyż często dotyczą podstawowych praw człowieka i obywatela, natomiast hierarchiczne poziomy interesów (głównie replikujące przestrzenną rozciągłość i uniwersalność różnych interesów) nie mogą liczyć na taki stopień ochrony. W praktyce oznacza to, że skolektywizowane interesy osobiste niższych szczebli hierarchii powinny mieć pierwszeństwo przed skolektywizowanymi interesami prywatnymi wyższych szczebli itd. (Konečný 2021a, 2020).

Zawsze jednak ważne jest przestrzeganie całej procedury, a zwłaszcza kryteriów legitymizacji „na wejściu” łączenia interesów indywidualnych w interesy ponadindywidualne, jak również kryteriów ich legitymizacji „na wyjściu” przez właściwych odbiorców, do których należą jednostki pośrednio i poważnie zainteresowane.

W naszym badaniu skupiliśmy się na konflikcie ponadindywidualnym, w uproszczeniu nazywanym grupowym, podkreślamy jednak, że uzasadnione interesy ponadindywidualne są różnego rodzaju i mają różne poziomy. W tym tekście określamy je jako „interesy ponadindywidualne legitymizowane na wejściu”. Inny poziom reprezentują interesy legitymizowane na wyjściu przez społeczność. Rozróżnienia te rozumiemy zgodnie z ujęciem Fritza W. Scharpfa (1996, 2009). *Output* legitymizowany przez społeczność (lub wybory, parlament, plebiscyt, referendum, również demonstracje, strajki, opinię publiczną itp.) to legitymizowane interesy ponadindywidualne, przekształcające się w uzasadnione interesy publiczne (Dewey 1927), między którymi również mogą powstawać konflikty o wielu charakterystycznych cechach, a także – nieco inne możliwości rozwiązania, m.in. z uwagi na fakt, że legitymizujące społeczności także są różnorodne.

Bibliografia

- Alemann, U. v. (1987). *Organisierte Interessen in der Bundesrepublik Deutschland*. Leske + Budrich.
- Allievi, S. (2012). Reactive identities and Islamophobia: Muslim minorities and the challenge of religious pluralism in Europe. *Philosophy Social Criticism*, 38(4–5), 379–387.
- Bednarek-Szczepańska, M. (2016). Energetyka wiatrowa jako przedmiot konfliktów lokalizacyjnych w Polsce. *Polityka Energetyczna – Energy Policy Journal*, 16(1), 53–72.
- Bednarek-Szczepańska, M. (2020). The local community: An entity discriminated against in spatial decision-making in Poland? *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, 50(50), 55–72.
- Bednarek-Szczepańska, M. (2022). Siła protestu w grze o przestrzeń. Wpływ społeczności lokalnej na decyzje środowiskowe dla obiektów hodowli i chowu zwierząt. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(87), 66–85.
- Bednarek-Szczepańska, M., Dmochowska-Dudek, K. (2015). Przestrzenny wymiar syndromu NIMBY na wsi i w małych miastach w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 87(4), 683–703.
- Bednarek-Szczepańska, M., Dmochowska-Dudek, K. (2016). *Syndrom NIMBY na obszarach wiejskich w Polsce. Uwarunkowania i specyfika konfliktów wokół lokalizacji niechcianych inwestycji*. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN.
- Bednarek-Szczepańska, M., Dmochowska-Dudek, K. (2017). Syndrom NIMBY jako wyzwanie dla jednostek samorządu terytorialnego. Mazowsze. *Studia Regionalne*, 21, 103–116.
- Bednár, P. (2015). *Teória rozhodovania: hry proti prírode*. Ekonomická univerzita.
- Behnke, M. (2015). Konieczne względy nadrzędnego interesu publicznego o charakterze społeczno-gospodarczym jako kryterium ingerencji w cele i przedmiot ochrony ustanowiony na podstawie przepisów o ochronie przyrody i prawa wodnego. W: B. Rakoczy, K. Karpus, M. Szalewska, M. Walas (red.), *Zasada zrównoważonego rozwoju w wymiarze gospodarczym i ekonomicznym* (s. 13–29). Wydział Prawa i Administracji UMK.
- Bogacki, A. (2021). Zimowe igrzyska olimpijskie 2022 mógł zdobyć Kraków. Czy dobrze się stało, że odbędą się w innym miejscu? Oto głosy „za” i „przeciw”. *Dziennik Polski*, 8.12.2021, <https://dziennik-polski24.pl/zimowe-igrzyska-olimpijskie-2022-mogl-zdobyc-krakow-czy-dobrze-sie-stalo-ze-odbeda-sie-w-innym-miejscu-oto-glosy-za-i-przeciw/ar/c2-15943339> (dostęp: 25.11.2022).
- Ceglarz, A. (2020). *Polska polityka energetyczna*. Fundacja im. Friedricha Eberta.
- Dewey, J. (1927). *The Public and its Problem. An Essay in Political Inquiry*. Gateway Books.
- Dewey, J. (2001). *Rekonstrukcja liberalizmu. Z politycznej filozofie klasického pragmatizmu*. Kaligram.
- Dmochowska-Dudek, K. (2011). Obiekty NIMBY jako przykład konfliktowych inwestycji na terenach mieszkaniowych – teoretyczny zarys problemu. *Space – Society – Economy*, 10, 29–59.
- Dmochowska-Dudek, K. (2013). *Syndrom NIMBY w przestrzeni wielkomiejskiej. Przykład Łodzi*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Gielnik, A., Rosicki, R. (2013). Energetyka wiatrowa w Polsce – możliwości rozwoju i zagrożenia. W: P. Kwiatkiewicz (red.), *Bezpieczeństwo energetyczne – surowce kopalne vs alternatywne źródła energii* (s. 191–205). Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bezpieczeństwa.
- Kaczmarek, K. (2016). Konsekwencje zmian art. 7 ust. 2 pkt 1 ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych dla działalności przedsiębiorstw energetycznych. *Przegląd Prawa Ochrony Środowiska*, 3, 29–50.
- Kisilowska, H. (2014). Hierarchia ważności wyzwań administracji publicznej wobec kryzysu ekonomicznego w Polsce i w Europie. W: W. Mikułowski, A. Jezierska (red.), *Administracja publiczna wobec wyzwań kryzysu ekonomicznego i jego konsekwencji społecznych* (s. 13–30). Krajowa Szkoła Administracji Publicznej.

- Komisja Wspólnot Europejskich (2008). *Zielona księga – W kierunku bezpiecznej, zrównoważonej i konkurencyjnej europejskiej sieci energetycznej* (SEC[2008]2869) KOM/2008/0782. UE, 13.11.2008, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:52008DC0782> (dostęp: 25.11.2022).
- Konečný, S. (2018). Fenomén NIMBY a riešenie problémov v hierarchii verejných záujmov. W: *Občianska spoločnosť. Kam kráčaš demokracia: Košické politologické dialógy* (s. 127–149). Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach.
- Konečný, S. (2020). Legitimacy of Public Interests in Public Policy. *Public Policy and Administration*, 19(2), 161–171.
- Konečný, S. (2021a). *Teória verejnej politiky*. Fakulta Verejnej Správy UPJŠ, <https://unibook.upjs.sk/img/cms/2021/fvs/teoria-verejnej-politiky.pdf> (dostęp: 25.11.2022).
- Konečný, S. (2021b). *Verejný záujem*. Mayor.
- Krošlák, D. i in. (2016). *Ústavné právo*. Wolters Kluwer.
- Lipiński, A. (2019). *Prawne podstawy geologii i górnictwa*. Wolters Kluwer.
- Lissowski, G. (2014). Wymiana głosów w zgromadzeniu decyzyjnym. W: Ł. Młyńczyk, Nitschke, B. (red.), *Aspekty metodologiczne oraz teoretyczne w subdyscyplinach politologii* (s. 271–283). Wydawnictwo Naukowe Grado.
- Malíková, L. (2003). *Verejná politika. Aktéri a procesy*. Univerzita Komenského.
- Mazur, D. (2022). Konflikty przestrzenne w procesach suburbanizacyjnych w świetle planowania przestrzennego. Studium przypadku podlubelskiej gminy Strzyżewice. *Annales Universitatis Marie Curie-Skłodowska*, LXXVII, Sectio B, 111–130.
- Michałowska, E. (2008). Syndrom NIMBY jako przykład samoorganizacji społecznej na poziomie lokalnym. *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(31), 61–80.
- Paterová, H., Veselý, A., Kalous, J., Nekola, M. (2007). Přijetí a implementace veřejné politiky. W: A. Veselý, M. Nekola (red.), *Analýza a tvorba veřejných politik. Přístupy, metody a praxe* (s. 311–336). Sociologické Nakladatelství.
- Salisbury, R.H. (1969). An exchange theory of interest groups. *Midwest Journal of Political Science*, 13(1), 1 – 32.
- Sebesta, A. (2008). Wolność i godność jednostki, a przynależność do organizacji politycznych i społecznych. W: W. Zuziak, J. Byrska (red.), *Wolność i władza w życiu publicznym* (s. 69–77). Wydawnictwo Naukowe Papieskiej Akademii Teologicznej.
- Scharpf, F.W. (1996). Demokratie in der transnationalen Politik. *MPIfG Working Paper*, <http://www.mpiifg.de/pu/workpap/wp96-3/wp96-3.html> (dostęp: 25.11.2022).
- Scharpf, F.W. (2009). Legitimität im europäischen Mehrebenensystem. *Leviathan*, 37, 244–280.
- Spates, J.L., Macionis, J.J. (1987). *The Sociology of Cities*. Belmont. Wadsworth Publishing.
- Taracha, C., de la Fuente de Pablo, P. (2019). „El Procés”: The Prospect of Catalanian nationalism. W: W. Gizicki, S. Konečný (red.), *Socio-Political Perspectives on Regionalism in the Modern World* (s. 201–216). Towarzystwo Naukowe KUL.
- Uhlerová, M. (2013). *Záujmové skupiny v teorii politiky*. Belianum.
- Unia Europejska (1992). Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Dz. U. L 206 z 22 lipca 1992 r., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:01992L0043-20070101&from=LV> (dostęp: 25.11.2022).
- Unia Europejska (2021). Zawiadomienie Komisji Ocena planów i przedsięwzięć w odniesieniu do obszarów Natura 2000. Wytyczne metodyczne dotyczące przepisów art. 6 ust. 3 i 4 dyrektywy siedliskowej 92/43/EWG (2021/C 437/01). Dz. U. C 437/1, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:52021XC1028\(02\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:52021XC1028(02)) (dostęp: 25.11.2022).
- Verhulst, J., Nijboer, A. (2007). *Direct Democracy. Facts and Arguments about the Introduction of Initiative and Referendum*. Democracy International.
- Woźniak, M. (2015). Czy istnieje remedium na konflikt interesów w zagospodarowaniu przestrzennym? – uwagi na tle zasady zrównoważonego rozwoju. W: B. Rakoczy, K. Karpius, M. Szalewska, M. Walas (red.), *Zasada zrównoważonego rozwoju w wymiarze gospodarczym i ekonomicznym* (s. 93–107). Wydział Prawa i Administracji UMK.
- Zarządzanie obszarami Natura 2000. Przepisy art. 6 dyrektywy siedliskowej 92/43/EWG. Urząd Publikacji Unii Europejskiej, <https://op.europa.eu/pl/publication-detail/-/publication/11e4ee91-2a8a-11e9-8d04-01aa75ed71a1> (dostęp: 25.11.2022).

Koncepcja kapitału terytorialnego – rewolucja czy ewolucja spojrzenia na rozwój lokalny i regionalny

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(96)/2024
© Autorzy 2024



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499529604

Aleksandra Nowakowska

Uniwersytet Łódzki, Instytut Gospodarki Przestrzennej, Katedra Gospodarki

Regionalnej i Środowiska, ul. P.O.W. 3/5, 90–255 Łódź, Polska; e-mail: aleksandra.nowakowska@uni.lodz.pl;

ORCID 0000-0002-02912-4934

Abstrakt

Celem artykułu jest teoretyczna analiza istoty i cech kapitału terytorialnego. Artykuł analizuje ramy konceptualne tego pojęcia, by na tak określonej podbudowie wskazać jego oryginalność i wartość dodaną. Zastosowana metoda badawcza to przegląd i analiza literatury przedmiotu. Koncepcja kapitału terytorialnego łączy w sobie wiele ustaleń endogenicznych podejść do rozwoju. Jej oryginalność wynika z holistycznego i komplementarnego spojrzenia na zasoby terytorialne, kreujące nowe trajektorie rozwoju i budujące różnorodność terytorialną. Koncepcja ta podkreśla znaczenie relacji sieciowych i niematerialność zasobów wraz z ich zakorzenieniem. Eksponuje znaczenie specyficzności miejsca oraz terytorialnych zdolności do tworzenia nowych wartości i zasobów. Jest ona podstawą zorientowanej terytorialnie polityki rozwoju (*place based policy*).

Słowa kluczowe

rozwój terytorialny, kapitał terytorialny, *place based policy*, rozwój endogeniczny, polityka spójności

The Concept of Territorial Capital: A Revolution or an Evolution in the Perspective of Local and Regional Development?

Abstract

The purpose of the article is to theoretically analyse the nature and characteristics of territorial capital. The article examines the conceptual framework of this notion to identify its originality and added value. The applied research method is literature review. The concept of territorial capital amalgamates numerous findings from endogenous approaches to development. Its originality derives from a holistic and complementary perspective on territorial resources, which give rise to new development trajectories and foster territorial specificity. This concept emphasises the significance of network relationships and the intangibility of resources, along with their embeddedness. It highlights the importance of place specificity and territorial capabilities in creating new values and resources. It forms the basis for place-based development policy.

Keywords

territorial development, territorial capital, place-based policy, endogenous development, cohesion policy

Wprowadzenie

Terytorialny paradygmat rozwoju, rozwijany na gruncie gospodarki przestrzennej od ponad dwóch dekad, przyczynił się do istotnej reinterpretacji znaczenia przestrzeni w procesach rozwoju społeczno-gospodarczego. Podejście to wyrosło na kanwie endogenicznych koncepcji rozwoju, wśród których istotne znaczenie miały nurty opisujące terytorialne formy organizacji produkcji (marshallowski dystrykt przemysłowy, koncepcja klastra, włoskie dystrykty przemysłowe) oraz koncepcja środowiska innowacji (prace grupy GREMI nad *milieux innovateurs*). Niemały udział w rozwoju tego podejścia miała także ekonomia instytucjonalna oraz ewolucyjne podejście do rozwoju (Camagni, Capello 2013; Pecqueur 2013). Również w polskim dorobku naukowym istnieją badania i koncepcje mające swój wkład w formułowanie terytorialnych podstaw rozwoju. Są to m.in. badania nad terytorialnym systemem produkcji prowadzone w łódzkim ośrodku naukowym (Jewtuchowicz

2005, 2001) czy koncepcja terytorialnego systemu społecznego powstała w poznańskim ośrodku naukowym, która podkreśla znaczenie różnorodnych czynników rozwoju i relacji zachodzących między nimi (Chojnicki 1997).

W podejściu terytorialnym przestrzeń postrzegana jest nie tylko jako miejsce lokalizacji i kumulacji zasobów (klasyczne, tradycyjne ujęcie), lecz także jako przestrzenna forma organizacji, redukująca niepewność i ryzyko towarzyszące działaniu podmiotów, będąca zarazem źródłem nowych wartości i strategicznie ważnych zasobów (Torre 2023). W ujęciu terytorialnym rozwój społeczno-gospodarczy nie jest już pojmowany jako rezultat wymiany rynkowej, lecz jako wypadkowa złożonego zbioru relacji zachodzących pomiędzy podmiotami funkcjonującymi w przestrzeni, która charakteryzuje się indywidualnymi cechami kulturowymi i instytucjonalnymi. Terytorialny paradygmat rozwoju pokazuje, w jaki sposób terytorium tworzy własną dynamikę i jak koordynuje procesy rozwoju (*territorial governance*).

Na kanwie tych rozważań do literatury przedmiotu wprowadzone zostało pojęcie kapitału terytorialnego. Obrazuje ono przesunięcie akcentu z czynników materialnych w kierunku zagadnień poświęconych społecznym i instytucjonalnym aspektom rozwoju. Ekspozuje pozaekonomiczny charakter uwarunkowań procesów gospodarczych oraz podkreśla znaczenie relacji sieciowych i czynników niematerialnych w budowaniu rozwoju. Pojęcie kapitału terytorialnego z jednej strony budzi duże zainteresowanie zarówno teoretyków, jak i praktyków, z drugiej zaś wciąż pozostaje słabo ugruntowane teoretycznie i empirycznie. Celem artykułu jest teoretyczna analiza istoty i ram konceptualnych pojęcia kapitału terytorialnego, by na tak określonej podbudowie można było wskazać oryginalność i wartość dodaną tego podejścia do rozwoju.

Zastosowana metoda badawcza to semi-systematyczny przegląd literatury przedmiotu, umożliwiający identyfikację dotychczasowego stanu wiedzy na temat kapitału terytorialnego oraz dokonanie jej syntezy. Zasadnicza część analizy dotyczy lat 2010–2023, w których obserwowano dynamiczny wzrost zainteresowania pojęciem kapitału terytorialnego. Uwagę skoncentrowano na publikacjach z otwartym dostępem (*open access*), uwzględnionych w bazie wyszukiwarki Google Scholar, obejmującej największy, ogólnodostępny zbiór prac naukowych. Głównym kryterium ich wyszukiwania był zwrot „kapitał terytorialny” lub jego anglojęzyczny odpowiednik – *territorial capital*, zawarte w tytule pracy naukowej. Zastosowanie takiego kryterium gwarantowało, że pierwszoplanowym przedmiotem analizy danego opracowania była istota pojęcia kapitału terytorialnego.

Zastosowanie zaawansowanego wyszukiwania w przeglądarce Google Scholar pozwoliło zidentyfikować 10 artykułów w języku polskim oraz 122 artykuły w języku angielskim, których treść była dostępna w bazie. W następnym kroku dokonano wstępnej selekcji prac naukowych i eliminacji tych, które: (1) powtarzały się w bazie oraz (2) były napisane w innym języku niż polski czy angielski (łącznie 43). Kolejny etap selekcji to ocena jakościowa publikacji i weryfikacja abstraktów i/lub treści pod kątem zawartych w nich pogłębionych teoretycznych odniesień do istoty kapitału terytorialnego. Ostatecznie uwzględniono 27 artykułów, które bezpośrednio koncentrują się na teoretycznej analizie pojęcia kapitału terytorialnego. Wyniki tych działań uzupełniono o prace naukowe i raporty doprecyzowujące treści i umożliwiające głębsze zrozumienie omawianych zjawisk.

Kapitał terytorialny – dwie główne interpretacje

Termin „kapitał terytorialny” pojawił się w literaturze przedmiotu pod koniec lat 90. XX w. w kontekście kształtowania polityki w ramach europejskiego programu LEADER mającego na celu wspieranie rozwoju obszarów wiejskich. W programie tym kapitał terytorialny jest definiowany jako kombinacja materialnych i niematerialnych zasobów, które stanowią zarówno potencjał, jak i ograniczenia tego rozwoju. Według autorów raportu kapitał terytorialny odnosi się do zasobów danego obszaru (jak np. krajobraz, dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze, *know-how*), które nie są częścią inwentaryzacji księgowej, ale ukazują charakterystyczne cechy obszaru (Farrell, Thiron, Soto 1999, za: Amodio i in. 2019).

Przełomowe znaczenie dla interpretacji pojęcia kapitału terytorialnego miały dwie prace. Pierwsza z nich to raport *OECD Territorial Outlook* opublikowany w 2001 r., który wzbudził duże zainteresowanie tym pojęciem i zaproponował pierwszą pogłębioną definicję. Kapitał terytorialny w tej pracy odnosi się do zasobów, które tworzą podstawę dla rozwoju endogenicznego w każdym

mieście i regionie, jak również do instytucji, sposobów podejmowania decyzji i umiejętności zawodowych wpływających na sposób wykorzystania tych aktywów (OECD 2001). Dalej raport wskazuje na fakt, że każdy obszar posiada specyficzny kapitał, który różni się od kapitału innych obszarów i jest determinowany przez wiele czynników. Wymienia się tu takie elementy, jak: położenie geograficzne, wielkość, wyposażenie w czynniki produkcji, klimat, tradycje, zasoby naturalne, jakość życia, inkubatory przedsiębiorczości i okręgi przemysłowe lub inne sieci biznesowe (m.in. niehandlowe współzależności, np. zwyczaje i nieformalne zasady umożliwiające podmiotom gospodarczym współpracę) (OECD, 2001). Według OECD uruchomienie kapitału terytorialnego poprzez dopasowanie inwestycji do specyfiki i zasobów danego miejsca skutkuje wyższą stopą zwrotu z inwestycji. Kapitał terytorialny generuje wyższe zyski dla dobrze dobranych inwestycji oraz wzmacnia efekty synergii pomiędzy różnymi podmiotami i sektorami gospodarki (OECD, 2001).

Drugą przełomową pracą była koncepcja zaproponowana w 2009 r. przez Roberta Camagniego, która rozwijana jest m.in. przez mediolański zespół badaczy. Według Camagniego (2009) kapitał terytorialny to zbiór zlokalizowanych aktywów – naturalnych, materialnych, ludzkich, organizacyjnych, relacyjnych i poznawczych – które składają się na potencjał danego terytorium. Systematykę i elementy kapitału terytorialnego Camagni (2009) przedstawił w formie macierzy zdefiniowanej przez dwa główne wymiary: rywalizację i materialność (ryc. 1). Na osi rywalizacji przechodzimy od czystych dóbr publicznych do prywatnych, natomiast na osi materialności – od dóbr materialnych do elementów niematerialnych. W ten sposób definicja ta identyfikuje wiele odrębnych elementów składających się na kapitał terytorialny i wskazuje istotne, często marginalizowane determinanty rozwoju.

Koncepcja ta dokonuje przewartościowania czynników rozwoju i jest próbą całościowego spojrzenia na kapitał terytorialny – pozwala na odkrycie całego wachlarza aktywów terytorialnych stymulujących rozwój gospodarczy: od kapitału publicznego i materialnego, przez elementy o pośrednim poziomie materialności i rywalizacji, aż po zasoby niematerialne i prywatne. Ujęcie zaproponowane przez Camagniego podkreśla różnorodność zasad akumulacji kapitału oraz silne współzależności zachodzące pomiędzy różnymi składowymi. Przy czym fundamentalne znaczenie mają zasoby umiejscowione na „krzyżu” tego ujęcia – tj. dobra mieszane (w kategorii materialności) oraz dobra klubowe (w kategorii rywalizacji). Typologia Camagniego akcentuje interaktywny charakter zasobów. Umożliwia łączne uwzględnienie czynników ekonomicznych, społecznych i środowiskowych w jednym modelu.

Na podstawie raportu OECD i podejścia zaproponowanego przez Camagniego podjęto wiele prac teoretycznych i empirycznych pogłębiających rozumienie istoty pojęcia kapitału terytorialnego. Kolejne definicje różnią się nieznacznie między sobą, ale zarazem pozostają spójne wobec wcześniejszych. Interpretacje te eksponują całościowe widzenie zasobów terytorialnych i podkreślają ich znaczenie strategiczne dla budowania konkurencyjności terytorialnej. Dla przykładu: kapitał terytorialny postrzegany jest jako zbiór zlokalizowanych aktywów – naturalnych, ludzkich, organizacyjnych, relacyjnych i poznawczych – które stanowią potencjał konkurencyjny danego terytorium (Camagni, Capello 2013). Balázs István Tóth (2017) opisuje kapitał terytorialny jako całość zasobów lokalnych (endogenicznych), różniących się pod względem zasięgu i składu, które należy aktywnie wykorzystywać w celu wzmocnienia konkurencyjności terytorialnej. Inne, ale zarazem podobne ujęcie mówi o systemie zasobów terytorialnych o charakterze gospodarczym, kulturalnym, społecznym i przyrodniczym, które determinują potencjał i rozwój miejsc (Fratesi, Perucca 2018). Flaminia Ventura i współpracownicy (2008), odnosząc się w swojej definicji do rozwoju obszarów wiejskich, uważają, że kapitał terytorialny to zbiór specyficznych zasobów danego miejsca, dostępnych dla tych, którzy mieszkają i pracują na danym terytorium. Zasoby te (materialne i niematerialne) są dobrami wspólnymi dla społeczności lokalnej. Sens kapitału terytorialnego dobrze opisuje definicja zaproponowana przez Jana D. Van der Ploega i zespół (2008) – jako nasycenie i powiązanie różnych form kapitału (lub różnych zasobów) zaangażowanych, mobilizowanych i aktywnie wykorzystywanych oraz reprodukowanych przez regionalną gospodarkę i społeczeństwo (Van der Ploeg i in. 2008).

Rywalizacja	Wysoka rywalizacja (dobra prywatne)	Zasoby prywatnego kapitału trwałego Korzyści pieniężne (twarde) Dobra opłacane (nie dla wszystkich dostępne) c	Relacyjne usługi prywatne, występujące w: – powiązaniach ze-wnętrznych dla firm – transferze wyników B+R Przedsiębiorstwa <i>spin-off</i> i	Kapitał ludzki: – przedsiębiorczość – kreatywność – prywatne <i>know-how</i> Korzyści pieniężne (miękkie) f
	(dobra klubowe) (dobra <i>quasi</i> -publiczne)	Sieci własności – dobra wspólne: – krajobraz – dziedzictwo kulturowe (prywatne zbiory) b	Sieci współpracy: – strategiczne koalicje wiedzy i B+R – publiczno-prywatne partnerstwa w dziedzinie usług i projektów Zarządzanie zasobami gruntowymi i kulturowymi h	Kapitał relacyjny: – zdolność do współ-pracy – zdolność do kolektyw-nego działania – wspólne kompetencje e
	(dobra publiczne)	Zasoby: – naturalne – kulturowe (bieżące) Społeczne – kapitał stały – infrastruktura a	Agencje transferu B+R Narzędzia zwiększania receptywności Łączność Korzyści aglomeracji i dystryktu g	Kapitał społeczny: – instytucje – modele zachowań, wartości – zaufanie, reputacja – asocjacionizm d
	Niska rywalizacja	Dobra materialne (<i>hard</i>)	Dobra mieszane (<i>hard + soft</i>)	Dobra niematerialne (<i>soft</i>)
	Materialność			

Ryc. 1. Składowe kapitału terytorialnego (litery a–i w komórkach wykresu to oznaczenia grup czynników rozwoju, które w pracy Camagniego są wykorzystane do ich opisu)

Źródło: Camagni 2008, s. 39.

Zarówno koncepcja Camagniego, jak i definicja OECD spotkały się z krytyką. Dotyczyła ona przede wszystkim niejasnej interpretacji i nieostrych kryteriów delimitacji poszczególnych elementów kapitału terytorialnego (Bodor, Grünhut 2015). Podczas gdy ujęcie OECD wydaje się zbyt ogólnikowe, to taksonomia skonstruowana przez Camagniego dostarcza dużej liczby szczegółów, a granice poszczególnych składowych są rozmyte i nieczytelne (Morretta 2021). Definicje te nie zapewniają stabilnej podstawy teoretycznej ani dla analiz naukowych, ani dla interwencji politycznych. Nie ma jednak wątpliwości, że idee opisywane w ramach koncepcji kapitału terytorialnego skłaniają do nowego sposobu postrzegania rozwoju oraz wskazują nowe horyzonty w badaniach rozwoju regionalnego.

W polskiej literaturze przewijają się dwie interpretacje opisywanego zjawiska. Węższa definiuje kapitał terytorialny jako swoiste korzyści zewnętrzne czy „złożone dobra klubowe” wytwarzane i dostępne w wyniku multifunkcjonalnej interakcji użytkowników wyodrębnionego terytorium (Markowski 2016; Nowakowska 2018). W tym podejściu eksponowane są zasoby niematerialne, będące rezultatem aktywności aktorów zakorzenionych w danym terytorium. W szerszym ujęciu, zyskującym na znaczeniu w literaturze przedmiotu, kapitał ten definiowany jest jako synergiczny i wzajemnie przenikający się układ zasobów lokalnych, które wpływają na dobrostan mieszkańców, kształtując środowisko do aktywności gospodarczej i społecznej. Obok zasobów danego obszaru, na kapitał ten składają się również elementy relacyjne i funkcjonalne, tworzące sieci powiązań (Churski i in. 2020; Zaucha i in. 2015). Co istotne, cechą charakterystyczną kapitału terytorialnego

pozostaje przywiązanie do danego terytorium, chociaż efekty jego wykorzystania w postaci towarów, usług, rozwiązań technologicznych, marek lokalnych i regionalnych mogą być przedmiotem transferu w skali ponadregionalnej i międzynarodowej (Sokołowicz 2015).

Cechy i mechanizmy tworzenia kapitału terytorialnego

Występujące w literaturze znaczne zainteresowanie koncepcją kapitału terytorialnego oraz bogactwo i różnorodność jego ujęć (Perucca 2014; De Rubertis, Ciavolino, Labianca 2020; Blečić i in. 2022; Affuso, Camagni 2010; Romão, Neuts 2017; Benassi, D'Elia, Petrei 2021) nie doprowadziły do radykalnie odmiennego rozumienia tego pojęcia. Elementem wspólnym, łączącym te wszystkie podejścia, jest interpretacja kapitału terytorialnego jako zbioru zasobów, wzajemnie powiązanych różnych form kapitału, aktywnie wykorzystywanych na rzecz kreowania rozwoju społeczno-gospodarczego. Koncepcja ta kładzie szczególny nacisk na zbiór – zestaw zasobów, ich współlistnienie i komplementarność jako cechę definiującą heterogeniczność terytorialną.

Koncepcja ta podkreśla kontekstowe widzenie zasobów: siła i zdolności rozwoju poszczególnych składników kapitału, jak i całego terytorium zależą od współlistnienia wielu innych, terytorialnych zasobów i uwarunkowań, które łącznie tworzą unikalne trajektorie rozwoju. Kapitał terytorialny zawsze powinien być postrzegany w kontekście innych zasobów i specyfiki miejsca. Powszechne jest twierdzenie, że żaden z zasobów nie może być analizowany w izolacji, ponieważ ich połączenie i ujęcie w kontekście innych uwarunkowań nadaje nowe znaczenie zasobom i terytorium oraz kształtuje nowe trajektorie rozwoju.

Interpretacja kapitału terytorialnego wykracza poza fizyczny charakter zasobów. Akcentuje społeczny i relacyjny ich wymiar, podkreślając, że są one wytworem aktywności zamieszkujących tę przestrzeń aktorów (Churski i in. 2020; Jewtuchowicz 2005; Nowakowska 2018; Herodowicz, Kaczmarek, Morawska 2023). W koncepcji kapitału terytorialnego istotne są relacje między jego elementami, które mogą skutkować synergiami i wpływać na dynamikę rozwoju lub też wzajemnie się osłabiać i go blokować.

To, co jest bezdyskusyjne i spaja różne ujęcia zaproponowane w literaturze przedmiotu, to endogeniczny charakter mechanizmów kreowania kapitału terytorialnego. U podstaw jego koncepcji leży przekonanie, że czynniki rozwoju tkwią w wewnętrznym i zakotwiczonym potencjale terytoriów. Siłą sprawczą w budowaniu kapitału terytorialnego jest aktywność aktorów zakorzenionych na danym obszarze oraz ich zdolność do wspólnego działania. W podejściu tym endogeniczne mechanizmy i zasoby lokalne nie wykluczają jednak współdziału egzogenicznych czynników i uwarunkowań, które wzmacniają i mobilizują lokalne aktywa na rzecz budowania dobrobytu danego miejsca. Stąd wraz z pojawieniem się koncepcji kapitału terytorialnego formułowane są postulaty zintegrowanego podejścia do rozwoju, koncentrującego się na ciągłej interakcji pomiędzy podejściami *top-down* i *bottom-up* poprzez wzajemne oddziaływanie czynników egzogenicznych i endogenicznych (Morretta 2021; Crescenzi, Rodríguez-Pose 2011).

Wraz z uznaniem endogenicznej natury kapitału terytorialnego niektórzy badacze dodatkowo eksponują jego ewolucyjny charakter i silną zależność od ścieżki rozwoju. Podkreślany jest fakt, że zasoby terytorialne powstają w długim okresie, akumulują się lokalnie i są zakotwiczone w danym miejscu. Kapitał ten jest budowany wielopokoleniowo, dlatego trudno go stworzyć od podstaw w innym miejscu. Jego liczne składowe, takie jak instytucje, kultura czy kapitał społeczny, są w pewnym sensie zależne do wcześniej obranej ścieżki rozwoju i od decyzji podejmowanych w przeszłości. Rozwój zasobów terytorialnych w dużej mierze determinują przeszłe procesy rozwojowe, stanowiące warunki wstępne dla obecnie podejmowanych działań i dla efektów rozwojowych (Romão, Nijkamp 2018; Morretta, Syrett, Ramirez 2020).

Wiele teoretycznych interpretacji opisuje kapitał terytorialny przez pryzmat koncepcji efektów zewnętrznych Marshalla, zarówno pieniężnych (odzwierciedlanych w cenach rynkowych), jak i technologicznych (związanych z tzw. wiedzą milczącą) (Barzotto, Corò, Volpe 2016; Amodio i in. 2019). W tym ujęciu jest on określany jako zlokalizowany zbiór wspólnych dóbr przynoszących kolektywne korzyści zewnętrzne, które nie mogą być podzielone i których nie można przywłaszczyć prywatnie (Dematteis, Governa 2006). Definiowany jest także jako swoiste korzyści zewnętrzne wytwarzane i dostępne w wyniku wielowymiarowych interakcji użytkowników wyodrębnionego

terytorium. Innymi słowy, ma on charakter dynamicznego w czasie i przestrzeni „złożonego dobra klubowego” dostępnego dla użytkowników (klubu) działających w ramach terytorium (Camagni 2009; Markowski 2013). W tych ujęciach kapitał terytorialny to efekty zewnętrzne szerokiego zakresu zasobów i cech terytorialnych, które koncepcja ta traktuje jako całość.

Paradygmat kapitału terytorialnego uwzględnia przeniesienia akcentu z zasobów materialnych na niematerialne, które w przeszłości postrzegane były jako drugorzędne wobec klasycznych czynników rozwoju, takich jak kapitał finansowy czy infrastruktura. Kapitał terytorialny obejmuje zarówno elementy materialne, jak i niematerialne, jednak znaczenie tych drugich jest uznawane za istotniejsze. Niematerialne zasoby to dziedzictwo kulturowe, kapitał społeczny i relacyjny, system norm i regulacji terytorialnych. Do niematerialnego kapitału terytorialnego zaliczane są także: zdolność do kooperacji, kreatywność, klimat biznesu czy *know-how* i zdolności innowacyjne (Camagni 2009; Capello, Caragliu, Nijkamp 2009; Mazzola i in. 2018), czyli wszystko to, co od końca ubiegłego wieku zostało opisane jako społeczny kontekst procesów rozwoju. Kapitał niematerialny ma szczególne cechy – jego twórcą i nośnikiem są lokalni aktorzy. Nie jest on ulokowany w jednostce terytorialnej, lecz w sieciach i relacjach między jednostkami. Co więcej, nie jest związany z konkretnymi podmiotami, a jego własność pozostaje niejednoznaczna.

Wśród badaczy panuje powszechna zgoda co do tego, że kapitał terytorialny buduje specyficzność miejsca. Jak pisze Tóth (2015), za sprawą różnorodności owego kapitału każde terytorium ma swoją specyfikę i unikatowe powiązania między jego składowymi (Dąbrowska, Szlachta 2017). Każdy region posiada specyficzny kapitał terytorialny, który różni się od kapitału innych obszarów i generuje wyższy zwrot dla określonych rodzajów inwestycji (European Union 2011). Oznacza to, że regiony cechują się nie tylko Ricardowskimi przewagami komparatywnymi (tj. są bardziej konkurencyjne ze względu na koszty czynników produkcji), lecz także przewagą absolutną (podobną do ujęcia Adama Smitha oraz koncepcji „przewagi konkurencyjnej” Michaela Portera), ponieważ posiadają unikatowe aktywa (Camagni 2008). W konsekwencji, niektórzy ekonomiści postulują, aby terytoria wraz ze swym różnorodnym kapitałem interpretować jako specyficzne czynniki produkcji (OECD 2001).

Zasoby specyficzne to te komponenty kapitału terytorialnego, które stanowią o odmienności i odrębności miejsca, jego niepowtarzalności w wymiarze środowiskowym, kulturowym, społecznym czy gospodarczym. Są to m.in. unikatowe walory środowiska naturalnego, instytucje, kapitał relacyjny, kultura i zdolności organizacyjne. Do tej grupy zasobów można zaliczyć wykwalifikowany kapitał ludzki, wyrażający się w specyficznych umiejętnościach, doświadczeniach i wiedzy, czy długoletnie tradycje gospodarcze i atmosferę przedsiębiorczości (Nowakowska 2017a). Specyficzny kapitał terytorialny jest unikatowy i strategicznie wartościowy – powinien być eksploatowany i aktywnie wykorzystywany z myślą o rozwoju terytorialnym i budowaniu przewagi konkurencyjnej. Jest on cenny nie tylko z uwagi na swoją niepowtarzalność i możliwości, jakie stwarza dla rozwoju gospodarczego, lecz także dlatego, że pozostaje trudny do odtworzenia w innym miejscu. To dynamiczny proces i zazwyczaj nie można go oddzielić od miejsca lokalizacji ze względu na wiele charakterystycznych cech związanych z jego swoistym procesem akumulacji w przestrzeni i w czasie. Jest zakotwiczony w terytorium, trudno transferowalny, a jego tworzenie w innej przestrzeni nie tylko wymaga poniesienia dużych nakładów, lecz nie gwarantuje również uzyskania pożądanego efektu.

Podstawowym mechanizmem budowania kapitału terytorialnego są relacje sieciowe i mechanizmy synergiczne. To gęste, wielostronne i iteracyjne interakcje pomiędzy lokalnymi aktorami są podstawą tworzenia kapitału danego miejsca. Prowadzą one do współdziałania lokalnych podmiotów i tworzenia nowych wartości dodanych dla każdego z nich (Lacquement, Chevalier 2016; Amodio i in. 2019; Morretta i in. 2020). László Faragó twierdzi, że ewoluujące wzajemne powiązania (sprzęganie i rozłączanie) złożonych składników kapitału terytorialnego podkreślają płynność terytorialnych zasobów oraz tworzą dynamikę rozwoju. Mobilizacja kapitału terytorialnego jest uwarunkowana nie tyle liczbą i jakością jego poszczególnych subkomponentów, ile ich lokalnymi, wzajemnymi powiązaniami oraz efektywnością funkcjonowania układu sieciowego (Faragó 2019, za: Egyed, Racz 2020).

W podejściu terytorialnym na znaczeniu zyskuje zarówno bogactwo, jak i – przede wszystkim – komplementarność zasobów oraz zdolności do kreowania nowych wartości i potencjałów.

Koncepcja kapitału terytorialnego uwypukla tworzenie kombinacji i kreatywnej rekonfiguracji zasobów prowadzących do formowania się nowych zasobów i rozwoju zdolności innowacyjnych terytoriów (Nowakowska 2018; Tóth 2017).

Koncepcja kapitału terytorialnego wyeksponowała w dyskursie naukowym znaczenie kapitału relacyjnego. Stanowi on efekt działania środowiska lokalnego, formę zbiorowego kapitału (kompetencje zbiorowe) wpływającą na zdolności do współpracy i działania kolektywnego (Camagni 2009). Kapitał ten traktuje się jako podstawę tworzenia nowych wartości oraz fundament koordynacji i integracji działań w ramach polityki zorientowanej terytorialnie. Rozwój kapitału relacyjnego warunkowany jest współlistnieniem innych form kapitału niematerialnego. Powstaje on na styku kapitału ludzkiego, społecznego i instytucjonalnego. Bazą dla jego rozwoju są indywidualne cechy ludzi, takie jak otwartość, skłonność do współpracy czy umiejętności definiowania wspólnych celów (kapitał ludzki). Jest on także wypadkową współdzielenia norm i kanonów zachowań (kapitał instytucjonalny) czy zaufania i relacji bliskości (kapitał społeczny). Jak piszą Roberta Capello i Alessandra Faggian, postrzega się go jako pochodną i wyższą formę niematerialnych zasobów terytorium (Capello, Faggian 2005). Kapitał ludzki, społeczny i instytucjonalny istnieją wszędzie tam, gdzie istnieje społeczeństwo. Tymczasem kapitał relacyjny odnosi się do rzadkiej zdolności wymiany różnych umiejętności, tworzenia interakcji między różnymi podmiotami, wzajemnego zaufania i współpracy – nawet na odległość – z innymi komplementarnymi organizacjami.

Konceptualizacje kapitału terytorialnego podkreślają jego wkład w budowanie różnorodności terytorialnej i zrównoważonego przestrzennie rozwoju (Faludi 2013). Zestaw endogenicznych czynników poszczególnych terytoriów jest bardzo zróżnicowany, a każdy z nich podlega różnym prawom akumulacji i wpływa na rozwój gospodarczy poprzez rozmaite mechanizmy. Różnorodność kapitału terytorialnego, będąca w dużej mierze pochodną specyficznych zasobów, stwarza zindywidualizowane możliwości rozwoju każdej jednostki terytorialnej. W konsekwencji, w terytorialnych zasobach, interakcjach i aktywnościach aktorów lokalnych upatrywany jest główny czynnik budowania terytorialnej spójności i konkurencyjności. W gospodarce przestrzennej nastąpiła reorientacja w podejściu do rozwoju – od kreowania przewagi komparatywnej do tworzenia „przewagi różnicującej” (Pecqueur 2022). Obecnie, gdy polityka fiskalna czy polityki sektorowe i strukturalne są w wielu europejskich krajach i regionach coraz bardziej do siebie podobne, polityka rozwoju terytorialnego umożliwia wyróżnienie się i budowanie zindywidualizowanej przewagi konkurencyjnej (OECD 2001).

W ślad za tym, koncepcja kapitału terytorialnego pociąga za sobą zmianę spojrzenia na logikę rozwoju. Dotychczasowe podejście zorientowane na popyt zostało zastąpione przez podejście zorientowane na podaż. Oznacza to, że atrakcyjność regionu zależy w większym stopniu niż dotychczas to eksponowano od lokalnych warunków rozwoju. W konsekwencji, teoretyczne podstawy kapitału terytorialnego przyczyniły się do zmodyfikowania najnowszej teorii wzrostu i rozwoju regionalnego, sprzyjając transformacji i przejściu od Keynesowskiego, popytowego modelu do rozwoju opartego na możliwościach oferty terytorialnego systemu gospodarczego (Orsi, Cavaco, Gil 2022).

Wprowadzenie pojęcia kapitału terytorialnego do dyskursu naukowego sprzyja istotnej reorientacji podejścia do budowania strategii i polityki rozwoju. Według Camagniego (2009) stanowi to daleko idącą zmianę w teoriach wzrostu regionalnego, ponieważ uznaje się, że odrębne cechy terytorialne wymagają odrębnych ścieżek rozwoju, a zatem – strategii ukierunkowanych na miejsce i dostosowanych do zasobów każdego terytorium. Dlatego też w ciągu ostatnich 15 lat koncepcja ta wyeksponowała potrzebę projektowania polityk rozwoju, które uciekają od przestrzennie „zaślepionych” podejść na rzecz uznania różnorodności terytoriów jako podstawy do budowania rozwoju gospodarczego (Barca, McCann, Rodríguez-Pose 2012). Szczególne warunki terytorialne oraz interakcje między aktorami (w tym niehandlowe współzależności) mogą prowadzić do zastąpienia tradycyjnych i deterministycznych podejść opartych na związkach przyczynowo-skutkowych ujęciami złożonymi, kooperacyjnymi i synergicznymi, które niosą nowe możliwości kształtowania rozwoju (Amodio i in. 2019). W ten sposób koncepcja kapitału terytorialnego istotnie poszerzyła pole możliwych strategii rozwoju dla każdej jednostki terytorialnej.

Z perspektywy kształtowania polityki rozwoju koncepcja kapitału terytorialnego jest postrzegana jako podejście pomostowe, umożliwiające połączenie spójności i konkurencyjności – tych na pozór sprzecznych, a co najmniej trudnych do połączenia celów polityki rozwoju. Koncepcja

ta nabrała szczególnego znaczenia pod wpływem Agendy Terytorialnej 2020 i polityki spójności UE. Komisja Europejska podkreśla, że polityka mająca na celu promowanie rozwoju terytorialnego i ograniczanie dysproporcji powinna przede wszystkim pomagać obszarom w rozwijaniu kapitału terytorialnego i maksymalizowaniu ich przewagi konkurencyjnej (Orsi i in. 2022; Thoidou 2011; Komisja Europejska 2020). Równocześnie wprowadzone zostało pojęcie spójności terytorialnej, ściśle powiązanej z policentrycznością rozwoju i sprawiedliwością przestrzenną (Egyed, Racz 2020). Spójność terytorialna w UE jest w dużej mierze równoznaczna ze zdolnością do uruchomienia potencjału kapitału terytorialnego na rzecz rozwoju lokalnego i regionalnego, który stwarza szanse na rozwój bardziej zrównoważony terytorialnie (Böhme i in. 2011; European Union 2011; Faludi 2013; Fratesi, Perucca 2019).

Włączenie koncepcji kapitału terytorialnego do myślenia o polityce spójności było milowym krokiem, powodującym zmiany w oddolnej polityce regionalnej. Konsekwencją tego jest wprowadzenie polityki ukierunkowanej terytorialnie (*place based policy*) promującej akumulację kapitału terytorialnego i eksponującą specyficzność miejsc oraz trajektorii rozwoju (Barca 2009; Churski 2018; Zaucha i in. 2013, 2015; Nowakowska 2017b). Polityka terytorialna nie jest jedynie połączeniem planowania przestrzennego i polityki regionalnej lub polityki rozwoju obszarów wiejskich i miejskich. Podejście terytorialne ogniskuje swoją uwagę na dynamizacji mechanizmów rozwoju w obszarach funkcjonalnych, tworzących spójne terytoria, niezależnie od układu administracyjno-politycznego. Wymaga to integracji działań podejmowanych w różnych układach instytucjonalnych oraz wzmocnienia partycypacji, partnerstwa i współpracy (*territorial governance*).

Oryginalność koncepcji kapitału terytorialnego

Koncepcja kapitału terytorialnego wnosi niewątpliwie nowe elementy i buduje nową perspektywę analizy rozwoju endogenicznego w skali lokalnej i regionalnej. Jej oryginalność wynika z faktu postrzegania danego miejsca w sposób bardziej holistyczny, uwzględniający szerszy zestaw znajdujących się w nim materialnych i niematerialnych zasobów. Podkreślone zostało współistnienie różnych form kapitału, które łącznie składają się na kapitał terytorialny danego miejsca. Podczas gdy dotychczasowe badania geografów i ekonomistów koncentrowały się na analizie wpływu poszczególnych składników zasobów terytorialnych lub ich małych grup, koncepcja kapitału terytorialnego skierowała uwagę na próbę określenia, jak współistnienie wszystkich tych aktywów przyczynia się do endogenicznego rozwoju (Morretta 2021).

Koncepcja ta idzie jeszcze dalej. Eksponuje nie tylko sumaryczne spojrzenie na zasoby, co podkreśla interakcje i synergie zachodzące między składowymi kapitału terytorialnego, uwypuklając w ten sposób silne zależności w procesach rozwoju. Walorem koncepcji kapitału terytorialnego jest podkreślenie interakcji pomiędzy aktywami o różnym charakterze, zamiast prostej sumy czynników terytorialnych (Perucca 2014). Akcentowana jest integracja zasobów oraz tworzenie nowych wartości i kombinacji, które pociągają za sobą nowe możliwości rozwoju układów terytorialnych. Komplementarność zasobów danego miejsca wraz ze zdolnościami do tworzenia innowacyjnych kombinacji prowadzi do powstania nowych trajektorii rozwoju jednostek terytorialnych. Uwaga skupiona jest nie tyle na kapitale „zastanym”, ile kapitale kreowanym – budowanym przez aktorów lokalnych i sieci zakorzenionych relacji.

W konsekwencji, pierwszoplanową rolę w koncepcji kapitału terytorialnego odgrywa kapitał relacyjny i organizacyjny, który traktowany jest jako rodzaj dobra kolektywnego współtworzonego przez zakorzenionych aktorów. Zdolność do współpracy i koordynacji działań oraz zbiorów wielostronnych powiązań, zarówno wewnątrz terytorium, jak i w układach relacji zewnętrznych, traktowane są jako warunek konieczny dla animowania rozwoju terytorialnego (Camagni 2009).

Koncepcja ta uwypukliła w regionalistyce zjawisko terytorialnego zakotwiczenia procesów rozwoju, tworzącego unikatowość terytorium – jego potencjałów i problemów rozwoju, potrzeb i wartości. W konsekwencji, to nie zasoby generyczne – powszechne i uniwersalne, ale zasoby zakotwiczone w miejscu i specyficzne (dobra rzadkie) stają się strategicznie wartościowe i budują przewagę konkurencyjną. W ten sposób kapitał terytorialny wpływa na różnorodność terytorialnych potencjałów i zróżnicowania w układzie przestrzennym. Przy czym zjawiska te postrzegane są pozytywnie – jako siła sprawcza i mozaika możliwości rozwojowych. Wyzwaniem pozostaje

umiejętność odkrycia tej inności i różnorodności oraz zdolność ich wykorzystania na rzecz procesów rozwoju.

Wprowadzenie terytorialnego spojrzenia na rozwój do dyskursu naukowego i politycznego stało się podstawą daleko idącej redefinicji polityki spójności. Za sprawą tego podejścia w UE pojawiło się przekonanie o konieczności terytorialnego ukierunkowania polityki rozwoju i negacji polityki neutralnej względem danego miejsca (OECD, 2009; Barca i in. 2012) czy też, jak pisze Patsy Healey, polityki „ślepej na miejsce” (Healey 1999). W nowym podejściu postulowane jest nie tylko szersze uwzględnienie kontekstu terytorialnego, lecz nade wszystko – optymalne wykorzystanie niepowtarzalnych kapitałów terytorialnych w kreowaniu procesów w rozwoju (Camagni, Capello 2017).

Koncepcja kapitału terytorialnego sprzyja bardziej wysublimowanemu spojrzeniu na determinanty rozwoju i przyczynia się do dekonstrukcji narracji o upadku miast i regionów stygmatyzowanych i pozostawionych samym sobie. Wskazuje nowe szanse rozwoju „zwykłych” miast i regionów znajdujących się w niekorzystnej sytuacji pod względem głównych czynników napędzających postmodernistyczne zmiany (Egyed, Racz 2020). Pozwala wyjaśniać problemy rozwojowe, zwłaszcza te wynikające z uwarunkowań historycznych i instytucjonalnych. Uwzględnienie koncepcji kapitału terytorialnego w budowaniu interwencji publicznej tworzy szansę dla obszarów słabiej rozwiniętych. Stanowi nowe otwarcie w kształtowaniu teoretycznych podstaw polityki rozwoju regionalnego i lokalnego.

Podsumowanie

Koncepcja kapitału terytorialnego oferuje nowy sposób widzenia i konceptualizacji rzeczywistości w zakresie rozwoju terytorialnego. Pozwala na lepsze zrozumienie czynników konkurencyjności i heterogenicznych trajektorii rozwoju lokalnego i regionalnego. Pomimo wielu nowych aspektów, koncepcji tej nie można uznać za rewolucyjną i traktować jako całkowicie nowy paradygmat rozwoju. Stanowi ona raczej ewolucję w spojrzeniu na rozwój oraz podsumowanie i syntetyzację wielu idei rozwijanych przez ostatnie 30 lat. Jest mocno osadzona w endogenicznych nurtach rozwoju lokalnego dynamicznie pogłębianych w końcu lat 80. i w latach 90. XX w. Stała się ważną podbudową teoretyczną reorientacji polityki spójności Unii Europejskiej (spójność terytorialna).

Ogólne założenia i idee koncepcji kapitału terytorialnego nie budzą większych wątpliwości teoretycznych, a sama koncepcja spotkała się z dużym zainteresowaniem w środowisku ekonomistów i geografów. Wyzwaniem pozostaje badanie stanu jego rozwoju (Dufeu i in. 2024; Getzner, Moroz 2022). Głównym problemem, który sprawia, że badania nad nim są dalekie od konkluzyjności, jest złożony charakter samej kategorii kapitału terytorialnego (m.in. nieliniowe związki ze zmianami PKB) oraz trudności w doborze właściwych mierników jego oceny (Zaucha i in. 2015). Dodatkowo problemy występują z operacjonalizacją niematerialnych składowych kapitału terytorialnego, słabością statystyki na poziomie subregionalnym i lokalnym oraz dominacją prób jego modelowania w skali regionalnej (zamiast na niższych poziomach rozwoju). Camagni konstatuje, że brak możliwości bezpośredniego pomiaru efektów generowanych przez kapitał terytorialny powoduje ich utożsamianie z postępem technologicznym, co świadczy jedynie o skali naszej ignorancji co do istoty tej koncepcji (Camagni 2008). Wydaje się, że przyszłością badań nad kapitałem terytorialnym jest odwołanie się do triangulacji metod badawczych i szersze, niż do tej pory, uwzględnienie jakościowych metod analizy.

Bibliografia

- Affuso, A., Camagni, R. (2010). *Territorial capital and province performance in the Latin Arch: An econometric approach*. Italian Association of Regional Sciences [preprint].
- Amodio, T., Bencardino, M., Iovino, G., Siniscalchi, S. (2019). Emerging topics in Italy: The territorial capital value. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 2(3), 75–89, doi: 10.13128/bsgi.v2i3.718.
- Barca, F. (2009). *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy. A Place-Based Approach to Meeting European Union Challenges and Expectations*, https://migrant-integration.ec.europa.eu/library-document/agenda-reformed-cohesion-policy-place-based-approach-meeting-european-union_en

- Barca, F., McCann, P., Rodríguez-Pose, A. (2012). The case for regional development intervention: Place-based versus place-neutral approaches. *Journal of Regional Science*, Wiley Blackwell, 52(1), 134–152, <https://doi.org/j.1467-9787.2011.00756.x>
- Barzotto, M., Corò, G., Volpe, M. (2016). Territorial capital as a company intangible. *Journal of Intellectual Capital*, 17(1), 148–167, <https://doi.org/10.1108/JIC-09-2015-0077>
- Benassi, F., D'Elia, M., Petrei, F. (2021). The “meso” dimension of territorial capital: Evidence from Italy. *Regional Science Policy and Practice*, 13(1), 159–175, <https://doi.org/10.1111/rsp3.12365>
- Blečić I., Cecchini, A., Saiu, V., Trunfio, G.A. (2022). Evaluating territorial capital of fragile territories: The case of Sardinia. W: O. Gervasi i in. (red.), *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2022 Workshops* (s. 531–545). Springer International Publishing, https://doi.org/10.1007/978-3-031-10545-6_36.
- Bodor, Á., Grünhut, Z. (2015). Theoretical comments on the concept of territorial capital. W: Á. Bodor, Z. Grünhut (red.), *Cohesion and Development Policy in Europe*. Centre for Economic and Regional Studies Hungarian Academy of Sciences.
- Böhme, K. (2011). *How to Strengthen the Territorial Dimension of Europe 2020 and EU Cohesion Policy*. Ministry of Regional Development. Department of Structural Policy Coordination.
- Camagni, R. (2008). Regional competitiveness: Towards a concept of territorial capital. W: R. Capello, R. Camagni, B. Chizzolini, U. Fratesi (red.), *Modelling Regional Scenarios for the Enlarged Europe. European Competitiveness and Global Strategies* (s. 33–47). Springer, https://doi.org/10.1007/978-3-540-74737-6_3
- Camagni, R. (2009). Territorial capital and regional development. W: R. Capello, P. Nijkamp (red.), *Handbook of Regional Growth and Development Theories* (s. 118–132). Edward Elgar.
- Camagni, R., Capello, R. (2013). Regional competitiveness and territorial capital: A conceptual approach and empirical evidence from the European Union. *Regional Studies*, 47(9), 1383–1402, <https://doi.org/10.1080/00343404.2012.681640>.
- Camagni, R., Capello, R. (2017). Rationale and design of EU Cohesion policies in a period of crisis. W: R. Capello (red.), *Seminal Studies in Regional and Urban Economics* (s. 345–372). Springer International Publishing, https://doi.org/10.1007/978-3-319-57807-1_17
- Capello, R., Caragliu, A., Nijkamp, P. (2009). Territorial capital and regional growth: Increasing returns in cognitive knowledge use. *Tinbergen Institute Discussion Paper*, 59(3), 1–22
- Capello, R., Faggian, A., (2005). Collective learning and relational capital in local innovation processes. *Regional Studies*, 39(1), 75–87, <https://doi.org/10.1080/0034340052000320851>
- Chojnicki, Z. (1997). Region jako terytorialny system społeczny. W: A. Kukliński (red.), *Problemy przestrzeni europejskiej*. Euroreg.
- Churski, P. (2018). Podejście zorientowane terytorialnie (*place-based policy*) – teoria i praktyka polityki regionalnej. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 41, 31–50.
- Churski, P., Herodowicz, T., Konecka-Szydłowska, B., Perdał, R. (red.) (2020). *Teoretyczny i praktyczny wymiar polityki rozwoju zorientowanej*. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN.
- Crescenzi, R., Rodríguez-Pose, A. (2011). *Innovation and Regional Growth in the European Union*. Springer, <https://doi.org/10.1007/978-3-642-17761-3>
- Dąbrowska, A., Szlachta, J. (2017). The role of territorial capital in building the competitive advantages of Podkarpackie Voivodeship. *Miscellanea Geographica*, 21(2), 79–83, <https://doi.org/10.1515/mgrsd-2017-0022>
- De Rubertis, S., Ciavolino, E., Labianca, M. (2020). Rethinking territorial capital. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 2, 91–104, <https://doi.org/10.13128/BSGI.V2I3.715>
- Dematteis, G., Governa, F. (red.) (2006). *Territorialità, sviluppo locale, sostenibilità: Il modello SLoT*. Angeli.
- Dufeu, I., Pernin, J.L., Djamen, R., Lecointre-Erickson, D. (2024). Territorial capital and place attachment: A psychological approach of rural out-migration. *Journal of Rural Studies*, 107, 103216, <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2024.103216>
- Egyed, I., Racz, S. (2020). The role of territorial capital in urban renewal in a non-core Central European city. *Deturope*, 12(3), 108–132.
- European Union (2011). *The Territorial State and Perspectives of the European Union*, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial_state_and_perspective_2011.pdf (dostęp: 22.01.2018)
- Faludi, A. (2013). Territorial cohesion, territorialism, territoriality, and soft planning: A critical review. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 45(6), 1302–1317, <https://doi.org/10.1068/a45299>

- Faragó, L. (2019). A Modern Városok Program, mint fejlesztéspolitikai rezsim helye a magyar területfejlesztési politikában. *Tér-Gazdaság-Ember*, 7(2–3), 181–203.
- Farrell, G., Thiron, S., Soto, P. (1999). Territorial competitiveness. Creating a territorial development strategy in light of the LEADER experience. *Rural Innovation Dossier*, 6(1).
- Fratesi, U., Perucca, G. (2018). Territorial capital and the resilience of European regions. *The Annals of Regional Science*, 60(2), 241–264, <https://doi.org/10.1007/s00168-017-0828-3>
- Fratesi, U., Perucca, G. (2019). EU regional development policy and territorial capital: A systemic approach. *Papers in Regional Science*, 98(1), 265–281, <https://doi.org/10.1111/pirs.12360>.
- Getzner, M., Moroz, S. (2022). The economic development of regions in Ukraine: With tests on the territorial capital approach. *Empirica*, 49(1), 225–251, <https://doi.org/10.1007/s10663-021-09521>
- Healey, P. (1999). Institutional analysis, communicative planning and shaping places. *Journal of Planning Education and Research*, 19(2), 111–121.
- Herodowicz, T., Kaczmarek, P., Morawska, J. (2023). Identyfikacja relacji budujących lokalny kapitał terytorialny w kontekście adaptacji do zmian klimatu w Metropolii Poznań – doświadczenia projektu TeRRIFICA. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 65, 131–150, <https://doi.org/10.14746/rrpr.2023.65.09>
- Jewtuchowicz, A. (2001). Terytorium i lokalne systemy produkcyjne a globalizacja gospodarki. W: W. Kosiedowski (red.), *Gospodarka i polityka regionalna okresu transformacji*. Wydawnictwo Uniwersytetu Mikołaja Kopernika.
- Jewtuchowicz, A. (2005). *Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Komisja Europejska (2020). *Agenda Terytorialna 2030. Przyszłość dla wszystkich obszarów*, <https://territorialagenda.eu/pl/>
- Lacquement, G., Chevalier, P. (2016). Capital territorial et développement des territoires locaux, enjeux théoriques et méthodologiques de la transposition d'un concept de l'économie territoriale à l'analyse géographique. *Annales de Géographie*, 5(711), 490–518, <https://doi.org/10.3917/ag.711.0490>
- Markowski, T. (2013). Flexible and integrative planning in functional urban areas – towards a new approach to spatial planning. W: W. M. Gaczek (red.), *Dynamika, cele i polityka zintegrowanego rozwoju regionów. Aspekty teoretyczne i zarządzanie w przestrzeni*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Markowski, T. (2016). Kapitał terytorialny jako cel zintegrowanego planowania rozwoju. *Mazowsze. Studia Regionalne*, 18 [preprint].
- Mazzola, F., Lo Cascio, I., Epifanio, R., Di Giacomo, G. (2018). Territorial capital and growth over the Great Recession: A local analysis for Italy. *Annals of Regional Science*, 60, 411–441, <https://doi.org/10.1007/s00168-017-0853-2>
- Morretta, V. (2021). Territorial capital in local economic endogenous development. *Regional Science Policy and Practice*, 13(1), 103–119, <https://doi.org/10.1111/rsp3.12317>
- Morretta, V., Syrett, S., Ramirez, L.S. (2020). Territorial capital as a source of firm competitive advantage: Evidence from the North and South of Italy. *European Planning Studies*, 28(12), 2390–2408, <https://doi.org/10.1080/09654313.2020.1722067>
- Nowakowska, A. (2017a). Terytorializacja procesów gospodarczych – od specjalizacji do specyficzności w rozwoju. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 320, 5–17.
- Nowakowska, A. (2017b). Terytorializacja rozwoju i polityki regionalnej. *Biuletyn KPZK PAN*, 268, 26–38.
- Nowakowska, A. (2018). Od regionu do terytorium – reinterpretacja znaczenia przestrzeni w procesach rozwoju gospodarczego. *Gospodarka Narodowa*, 295(3), 5–22.
- OECD (2001). *OECD Territorial Outlook*. OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/9789264189911-en>
- OECD (2009). *Regions Matter: Economic Recovery, Innovation and Sustainable Growth*. OECD Regional Development Studies. OECD Publishing.
- Orsi, F., Cavaco, C., Gil, J. (2022). From territorial capital to regional design: A multidimensional model for territorial analysis and scenario evaluation. *Planning Practice & Research*, 39(1), 116–135, <https://doi.org/10.1080/02697459.2022.2120490>
- Pecqueur, B. (2013). Territorial development. A new approach to development processes for the economies of the developing countries. *Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis*, 10(2), 8–32, <https://doi.org/10.5007/1807-1384.2013v10n2p8>
- Pecqueur, B. (2022). La 'ressource territoriale', une opportunité pour le développement local dans les Suds. *The Journal of Rural and Community Development*, 17(2), 41–53.
- Perucca, G. (2014). The role of territorial capital in local economic growth: Evidence from Italy. *European Planning Studies*, 22(3), 537–562, <https://doi.org/10.1080/09654313.2013.771626>

- Romão, J., Neuts, B. (2017). Territorial capital, smart tourism specialization and sustainable regional development: Experiences from Europe. *Habitat International*, 68, 64–74, <https://doi.org/10.1016/j.habitatint.2017.04.006>
- Romão, J., Nijkamp, P. (2018). Spatial impacts assessment of tourism and territorial capital: A modelling study on regional development in Europe. *International Journal of Tourism Research*, 20(6), 819–829, <https://doi.org/10.1002/jtr.2234>
- Sokołowicz, M. (2015). *Rozwój terytorialny w świetle dorobku ekonomii instytucjonalnej. Przestrzeń – bliskość – instytucje*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Thoidou, E. (2011). The territorial approach to EU cohesion policy: Current issues and evidence from Greece. *Spatium*, 25, 7–13, <https://doi.org/10.2298/SPAT1125007T>
- Torre, A. (2018). Les moteurs du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 4, 711–736, <https://doi.org/10.3917/reru.184.0711>.
- Torre, A. (2023). Contribution to the theory of territorial development: A territorial innovations approach. *Regional Studies*, 1–16, doi: 10.1080/00343404.2023.2193218.
- Tóth, B.I. (2015). Territorial capital: Theory, empirics and critical remarks. *European Planning Studies*, 23(7), 1327–1344, <https://doi.org/10.1080/09654313.2014.928675>
- Tóth, B.I. (2017). Territorial capital – a fuzzy policy-driven concept: Context, issues, and perspectives. *Europa XXI*, 33, 5–19, <https://doi.org/10.7163/Eu21.2017.33.1>
- Van der Ploeg, J.D., Van Broekhuizen, R.E., Brunori, G., Sonnino, R., Knickel, K., Tisenkopfs, T., Oostindie, H.A. (2008). Towards a framework for understanding regional rural development. W: J.D. Van der Ploeg, T. Marsden (red.), *Unfolding Webs: The Dynamics of Regional Rural Development* (s. 1–28). Van Gorcum.
- Ventura, F. Brunori, G., Milone, P., Berti, G. (2008). The rural web: A synthesis. W: J.D. Van der Ploeg, T. Marsden (red.), *Unfolding Webs: The Dynamics of Regional Rural Development* (s. 149–174). Van Gorcum.
- Zaucha, J., Brodzicki, T., Ciołek, D., Komornicki, T., Szlachta, J., Zaleski, J., Mogiła, Z. (2015). *Terytorialny wymiar wzrostu i rozwoju*. Difin.
- Zaucha, J., Świątek, D., Stańczuk-Olejnik, K. (red.) (2013). *Zintegrowane podejście ukierunkowane terytorialnie 2013*. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju.

Wpływ powiązań międzysektorowych na dynamikę wzrostu kapitału ludzkiego na poziomie regionów NUTS II w Polsce

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(96)/2024
© Autorzy 2024



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499529605

Andrzej Cieślik

Uniwersytet Warszawski, Wydział Nauk Ekonomicznych, ul. Długa 44/50, 00-241 Warszawa, Polska;
e-mail: cieslik@wne.uw.edu.pl; ORCID 0000-0002-7834-7384

Tomasz Misiak

Politechnika Rzeszowska, Wydział Zarządzania, al. Powstańców Warszawy 8, 35-959 Rzeszów, Polska;
e-mail: tmisiak@prz.edu.pl; ORCID 0000-0002-4296-0291

Abstrakt

Głównym celem niniejszego artykułu jest ustalenie, w jaki sposób struktura powiązań międzysektorowych wpływa na dynamikę zmian kapitału ludzkiego. Strukturę tę na poziomie regionów NUTS II w Polsce podzielono na powiązaną (RV) i niepowiązaną (UV) różnorodność. Z przeprowadzonych badań wynika, że RV wpływa pozytywnie, natomiast UV – negatywnie na stopę wzrostu kapitału ludzkiego w regionie zarówno w grupie wszystkich regionów Polski, jak i bardziej rozwiniętych zachodnich regionów kraju. Ponadto, spośród analizowanych zmiennych kontrolnych, jedynie RV warunkuje wystąpienie efektu β -konwergencji kapitału ludzkiego.

Słowa kluczowe

β -konwergencja, kapitał ludzki, powiązana i niepowiązana różnorodność

The Effect of Inter-Sectoral Links on the Dynamics of Human Capital in Polish NUTS II Level Regions

Abstract

The main goal of this article is to investigate how the structure of inter-sectoral links affects the dynamics of human capital. This structure has been split into related variety (RV) and unrelated variety (UV). The assembled empirical evidence shows that RV positively affects the rate of human capital growth in a region, while UV has negative effects both in the group of all Polish regions and in the most developed regions located in western Poland. Moreover, among all the analysed control variables, only RV determines the existence of the effect of human capital convergence.

Keywords

β -convergence, human capital, related and unrelated variety

Wprowadzenie

O sukcesie współczesnych firm decyduje zdolność do posiadania oraz rozwijania własnego kapitału intelektualnego (*intellectual capital*). W literaturze przedmiotu identyfikuje się trzy główne składniki tego kapitału: (1) kapitał ludzki (*human capital* – HC); (2) kapitał strukturalny oraz (3) kapitał relacyjny (Wall 2007; Ruta 2009; Maditinos i in. 2011; Cegarra-Navarro, Cepeda Carrión, Wensley 2015). Kapitał ludzki związany jest z wiedzą, umiejętnościami, zdolnościami, a także doświadczeniami danej jednostki. Z kolei kapitał strukturalny zazwyczaj łączy się z pozaludzkimi zasobami wiedzy w firmie, do których można zaliczyć, m.in. bazy danych, procesy oraz procedury administracyjne, strategie, a także podstawową wiedzę o sukcesie finansowym. Natomiast kapitał relacyjny odnosi się do wiedzy o tworzeniu i utrzymaniu relacji z klientami, firmami i instytucjami (Chen, Zhu, Xie 2004; Capello, Faggian 2005).

W literaturze przedmiotu zazwyczaj przyjmuje się, że najcenniejszym składnikiem kapitału intelektualnego jest kapitał ludzki (Weatherly i in. 2003; Cheng i in. 2010; Cegarra-Navarro i in. 2015). Wynika to z faktu, że zarówno kapitał strukturalny, jak i relacyjny powstają przy znacznym udziale kapitału ludzkiego. Innymi słowy, ani kapitał rzeczowy nie byłby efektywnie wykorzystany, ani kapitał strukturalny odpowiednio tworzony, ani kapitał relacyjny pomyślnie rozwijany bez znaczącego udziału kapitału ludzkiego. Te mikroekonomiczne podstawy jego znaczenia w przedsiębiorstwach mają z kolei zasadniczy wpływ na procesy zachodzące w poszczególnych regionach czy też na poziomie całej gospodarki.

Kapitał ludzki jest ponadto uważany za główny czynnik wzrostu gospodarczego, mimo że również w tym zakresie nie ma wśród ekonomistów zgody co do konkretnych kanałów transmisji. Część z nich uważa, że powinno się go uwzględniać w funkcji produkcji jako dodatkowy czynnik, który – obok pracy i kapitału – w sposób bezpośredni wpływa na produkcję zarówno w neoklasycznych modelach egzogenicznych (Mankiw, Romer, Weil 1992), jak i w modelach wzrostu endogenicznego (Lucas 1988; Romer 1990; Aghion, Howitt 1992, 1998; Acemoglu 1996; Acemoglu, Aghion, Zilibotti 2002).

Z kolei inni autorzy sugerują, że kapitał ludzki sprzyja wyższemu postępowi technicznemu, gdyż przyczynia się do tworzenia innowacji oraz stanowi podstawę dyfuzji i absorpcji nowych technologii, przez co pośrednio wpływa na wzrost produktywności (Benhabib, Spiegel 2005; Kneller, Stevens 2006; Vandenbussche, Aghion, Meghir 2006; Madsen, Islam, Ang 2010; Ang, Madsen, Islam 2011). Bez względu na charakter udziału kapitału ludzkiego (bezpośredni bądź pośredni, poprzez wpływ na całkowitą produktywność czynników; *total factor productivity* – TFP), badania empiryczne jednoznacznie wskazują, że czynnik ten ma zasadniczy wpływ na proces wzrostu¹.

Do bardzo podobnych wniosków można dojść, analizując teorie rozwoju regionalnego, szczególnie zaś te, które bazują na kwestiach zależności wzrostu i innowacji od procesu tworzenia nowej wiedzy (nowych technologii). W tym kontekście coraz szersze grono naukowców skłania się ku postrzeganiu procesu tworzenia nowej wiedzy w kategoriach ponownego łączenia istniejących pomysłów (Weitzman 1998). Zasadniczo koncepcja, że nowa technologia powstaje w procesie przetworzenia już istniejących zasobów wiedzy (istniejących pomysłów), ożywił debatę na temat znaczenia różnorodności regionalnej (Balland, Rigby, Boschma 2015; Essletzbichler 2015).

Koen Frenken, Frank van Oort i Thijs Verburg (2007) argumentują, że kwestią ważniejszą od ogólnego zróżnicowania sektorowego regionów jest stopień, w jakim różnorodne sektory są powiązane pod względem poznawczym oraz technologicznym. Pogląd ten opiera się na założeniu, że architektura wiedzy bazuje na podobieństwach i różnicach w sposobie wykorzystania różnych jej podzbiorów. Kiedy te podzbiory są zbliżone poznawczo bądź technologicznie, potrzebują podobnych zasobów zdolności poznawczych i umiejętności służących przetworzeniu oraz wykorzystaniu wiedzy, co wymaga odpowiedniego poziomu kapitału ludzkiego.

W większości dotychczasowych badań wyodrębniających różnorodność powiązaną (*related variety* – RV) oraz niepowiązaną (*unrelated variety* – UV) przyjmuje się hipotezę, że RV pozytywnie oddziałuje na produktywność. Dzieje się tak poprzez przepływ wiedzy zewnętrznej, a zwłaszcza wiedzy ukrytej (*tacit knowledge*), między sektorami powiązanymi technologicznie bądź poznawczo, co umożliwia jej wykorzystanie w innowacjach produktowych oraz procesowych. Pojawienie się nowych technologii i nowych sektorów w regionie nie jest zatem przypadkowe. Powinno raczej odzwierciedlać istniejącą w nim bazę wiedzy i zdolności podmiotów, które powstają w regionach o charakterystycznym profilu technologicznym i przemysłowym (Balland i in. 2019).

W literaturze przedmiotu przyjmuje się zatem, że w regionach istnieje odpowiedni poziom kapitału ludzkiego cechujący się zdolnością do absorpcji oraz przetworzenia wiedzy w nowe pomysły. Pomijany jest natomiast sam mechanizm dokładnie tłumaczący, w jaki sposób przepływ wiedzy ukrytej może oddziaływać na rozwój kapitału ludzkiego w regionie. Wiedza ta, ze względu na swoją komplementarność opartą na powiązanych technologicznie, ale zróżnicowanych sektorach, jest w stanie istotnie wpływać na zwiększenie bazy wiedzy oraz powiększać zdolności i umiejętności wykorzystania jej w praktyce. Może to powodować wzrost poziomu kapitału ludzkiego, co z kolei

¹ Badania empiryczne determinant wzrostu gospodarczego pokazują, że kapitał ludzki odpowiada za 10–30%, a TFP za 50–70% różnic osiągniętych w dochodach na jednego mieszkańca (Hsieh, Klenow 2010).

może się przekładać na zwiększenie potencjału przyszłych procesów absorpcji, przetworzenia oraz komercjalizacji międzysektorowych przepływów wiedzy przejawiających się w innowacjach.

Niniejszy artykuł ma na celu wniesienie – na trzy sposoby – wkładu do toczącej się w literaturze przedmiotu debaty. Pierwszy to przedstawienie – na podstawie przeglądu literatury – teoretycznej argumentacji dotyczącej mechanizmu wpływu RV i UV na rozwój kapitału ludzkiego, co w literaturze przedmiotu stanowi istotną lukę oraz interesujący i ważny obszar badawczy. Drugi polega na dokonaniu empirycznej weryfikacji wpływu RV i UV na stopę wzrostu kapitału ludzkiego. Trzeci zaś to zbadanie, czy struktura powiązań w regionie bazująca na bliskości poznawczej bądź technologicznej między sektorami może być istotnym czynnikiem warunkującym procesy konwergencji/dywergencji kapitału ludzkiego.

Przegląd literatury i hipotezy badawcze

Kapitał ludzki w literaturze przedmiotu definiowany jest na wiele sposobów. Przykładowo, Gary S. Becker (1964) w swojej przełomowej pracy opisuje go jako umiejętności i wiedzę, które osoby fizyczne nabywają dzięki inwestycjom w kształcenie, szkolenie w miejscu pracy oraz inne rodzaje doświadczeń. Kapitał ludzki można również określić jako zasoby kompetencji, wiedzy, umiejętności, a także cechy osobowości, takie jak kreatywność, przejawiające się w zdolności do wykorzystania ich w pracy w celu wytworzenia wartości ekonomicznej (Bogdanowicz, Bailey 2002). Sama koncepcja kapitału ludzkiego i sposoby jego pomiaru spotkały się z dużym zainteresowaniem również polskich badaczy, szczególnie w kontekście jego zróżnicowania przestrzennego oraz wpływu akumulacji kapitału na rozwój regionalny (Herbst 2004; Janc 2009; Churski 2014; Nazarczuk, Cicha-Nazarczuk 2014; Malinowski 2016).

Jednak niezależnie od przyjętej definicji kapitału ludzkiego i koncepcji badawczej, już od ponad dwóch dekad można zaobserwować wzrost zainteresowania powiązaniem między nim i produktywnością. Jens M. Unger, Andreas Rauch i Michael Frese (2011) podkreślają, że zwiększa on możliwości pracowników w zakresie wykorzystania sytuacji biznesowych. Ponadto, autorzy ci uważają, że atrybuty intelektualne kapitału ludzkiego pomagają firmom identyfikować oraz zdobywać inne przydatne zasoby, np. powiązaną wiedzę. W rezultacie transfer wiedzy, jej absorpcja, zdolności przetworzenia oraz komercjalizacja poprzez innowacje prowadzą do wzrostu produktywności. Z powyższych powodów badanie relacji między kapitałem ludzkim a produktywnością spotkało się z dużym zainteresowaniem zarówno ekonomistów czy geografów ekonomicznych, jak również przedstawicieli nauk o zarządzaniu i biznesu (Chojnicki, Czyż 2007; Howells, Bessant 2012; Kutzner 2020).

Podnoszenie poziomu kapitału ludzkiego jest procesem związanym z uczeniem się przez całe życie. Początkowo odbywa się ono w ramach systemu kształcenia formalnego (edukacja szkolna, akademicka), natomiast później pozyskiwanie wiedzy następuje w sposób nieformalny lub pozaformalny. Wiedza jawna (*explicit knowledge*) jest związana z edukacją formalną, a wiedza ukryta (*tacit knowledge*) pozostaje bardziej zindywidualizowana, specyficzna dla danego kontekstu, niewerbalizowana, intuicyjna, abstrakcyjna oraz niekodyfikowana i wynika z doświadczenia (Shem, Phiri 2019).

Z jednej strony, ze względu na swój specyficzny charakter, wiedza ukryta jest znacznie trudniejsza do rozpowszechniania (Zhao 2013), natomiast z drugiej – w zdecydowanie większym stopniu niż wiedza jawna wpływa na innowacje (Pérez-Luño, Alegre, Valle-Cabrera 2019). Wiedza, zdolności i umiejętności nabyte podczas kształcenia formalnego stanowią podstawę oraz warunek konieczny dalszego uczenia się i pomagają w zdobywaniu nowej wiedzy, jak również umiejętności jej absorpcji i przetworzenia. To wówczas pozyskujemy zdolności absorpcyjne, które stanowią jeden z ważniejszych atrybutów kapitału ludzkiego.

Zdolność do absorpcji wiedzy to według wielu badaczy główny atrybut kapitału ludzkiego sprzyjający przetwarzaniu wiedzy zewnętrznej w innowacje (Gray 2006; Noblet, Simon, Parent 2011; Cegarra-Navarro i in. 2015). Można ją opisać jako zbiór umiejętności organizacyjnych w zakresie pozyskania, zarządzania i przyswajania wiedzy oraz jej komercyjnego wykorzystania (Cohen, Levinthal 1990). Zdolność do absorpcji wiedzy dotyczy uczenia się i rozwiązywania problemów, które umożliwiają firmie asymilację wiedzy zewnętrznej w celu jej przetworzenia w nową wiedzę.

Umiejętność ta odgrywa ważną rolę w pozyskiwaniu, asymilacji, transformacji i wykorzystaniu wiedzy zewnętrznej w organizacji poprzez tworzenie przyjaznego środowiska, w którym zbiorowa wiedza może się łączyć i rozwijać (Zhou, Fink 2003).

Dzięki zdolnościom absorpcyjnym kapitału ludzkiego wewnętrzną wiedzę, doświadczenie i wewnętrzne procesy zachodzące w organizacji wykorzystuje się w celu interpretacji oraz określenia znaczenia i możliwości wykorzystania wspomnianej wiedzy do polepszenia procesów organizacyjnych, produkowanych towarów bądź usług. Wiedza zewnętrzna i wewnętrzna mogą wspólnie prowadzić również do takiego połączenia oraz przetworzenia, w wyniku którego powstają nowe produkty, usługi bądź procesy produkcyjne. Dlatego też tak duże znaczenie przypisuje się zdolnościom absorpcyjnym – jest to niezwykle istotny atrybut kapitału ludzkiego, który wpływa na stopień wykorzystania sieci wiedzy. Zdolności te mogą się rozwijać dzięki łączeniu wiedzy zewnętrznej z wewnętrzną.

Ponadto, można je traktować jako główny czynnik w procesie uzyskiwania nowych informacji, spajania wcześniej niepowiązanych pomysłów i wiedzy lub ponownego łączenia, na nowe sposoby, wiedzy połączonej już wcześniej (Jansen, Van Den Bosch, Volberda 2005). Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, należy zauważyć, że rozwijanie zdolności absorpcyjnych prowadzi do wzrostu kapitału ludzkiego w wyniku nabywania odpowiedniej wiedzy oraz podniesienia umiejętności jej wykorzystania dzięki zrozumieniu, przetworzeniu oraz komercyjnemu jej wykorzystaniu, np. w postaci innowacji.

William R. King (2006) argumentuje, że transfer wiedzy związany jest ze skoncentrowaną, jednokierunkową komunikacją między osobami, grupami lub organizacjami, tak aby odbiorca wiedzy, po pierwsze, cechował się zrozumieniem poznawczym, po drugie, miał zdolności jej zastosowania, a po trzecie, wykorzystywał ją w praktyce. Do spełnienia powyższych warunków transferu wiedzy niezbędne są zatem zarówno odpowiednie zdolności absorpcyjne, jak również skuteczne wykorzystanie sieci wiedzy (tzn. kooperacyjne relacje między aktorami). W tym celu konieczne jest zapewnienie powiązań (ułatwień) służących przekazywaniu i wykorzystaniu wiedzy zewnętrznej przy jednoczesnym minimalizowaniu barier (Chugh 2017).

Wynika stąd, że odpowiednia struktura powiązań między firmami z tego samego sektora lub między różnymi sektorami może stanowić istotne ułatwienie w procesach transferu wiedzy, co z kolei może pozytywnie wpływać na wzrost zdolności absorpcyjnych, a przez to również – na dynamikę zmian dotyczących kapitału ludzkiego. Pojawia się zatem ważne pytanie: czy taka sieć powiązań powinna być budowana w ramach tego samego sektora, czy też na bazie międzysektorowych transferów wiedzy?

Przepływy wiedzy między firmami z tego samego sektora mogą powodować doskonalenie dotychczasowych procesów produkcyjnych, co przede wszystkim pociąga za sobą wzrost wydajności pracy. Może to zatem w większym stopniu prowadzić do pogłębiania efektu imitacji, a tylko w minimalnym – wpłynąć na korzystanie z tej wiedzy z myślą o innowacjach. Wiedza rozprzestrzeniająca się w obrębie tego samego sektora nie zostanie naturalnie przekształcona, gdyż firmy mają dostęp do takiej samej sektorowej bazy wiedzy. Może to więc pozytywnie wpływać na zdolności absorpcyjne kapitału ludzkiego, ale tylko w zakresie wyrównywania sektorowej wydajności pracy, a w dłuższej perspektywie – powodować nawet blokadę poznawczą (Cortinovis, Van Ort 2015).

Jak twierdzą Frenken i zespół (2007), w przypadku transferu wiedzy między sektorami znacznie ważniejszą rolę odgrywa bliskość poznawcza i technologiczna niż samo różnicowanie sektorowe. Tezę tę badacze opierają na założeniu, że wiedza bazuje na podobieństwach i różnicach oraz możliwościach łączenia tych różnych podzbiorów. Jeżeli są one zbliżone poznawczo, to wymagają podobnych zdolności absorpcyjnych, a przez to łatwiej można je łączyć w inny sposób, co w rezultacie prowadzi do pozyskania nowej wiedzy, nowych pomysłów. Natomiast odległe poznawczo podzbiory wiedzy trudno zarówno zrozumieć, jak i poddać odpowiedniemu przekształceniu (co może okazać się nawet niemożliwe do przeprowadzenia).

Z powyższych względów Frenken i współpracownicy (2007) wyodrębniają dwa rodzaje powiązań międzysektorowych: powiązaną (RV) oraz niepowiązaną (UV) różnorodność. Tę pierwszą cechuje bliskość poznawcza i technologiczna sektorów, która sprzyja międzysektorowym transferom wiedzy. Z kolei UV wyróżnia się odległością poznawczą i technologiczną, która w międzysektorowym transferze wiedzy staje się istotną barierą. Stąd większe znaczenie mają transfery wiedzy

między różnymi sektorami, zbliżonymi poznawczo bądź technologicznie. Różnica sprowadza się do tego, że w ramach transferu wiedzy wewnątrzsektorowej procesy absorpcyjne kapitału ludzkiego polegają na bardziej efektywnym wykorzystaniu wiedzy fachowej z danego sektora. Jednak jej transfery odbywają się w ramach tej samej sektorowej bazy wiedzy. Natomiast w przypadku transferów międzysektorowych, ale zbliżonych poznawczo bądź technologicznie, baza wiedzy jest powiększana (tzw. efekt kuli śnieżnej), co ma zasadniczy wpływ na zwiększenie zdolności absorpcyjnych oraz – ogólnie – kapitału ludzkiego, a tym samym – na wyższy poziom absorpcji transferowanej wiedzy międzysektorowej w przyszłości.

Ramy konceptualne zaproponowane przez Frenkena i zespół (2007) znalazły zastosowanie w wielu badaniach empirycznych. Ich zdecydowana większość koncentruje się na określeniu zależności między RV i UV a zmianami w obszarze bezrobocia czy wzrostem zatrudnienia. Badano również wpływ RV i UV na produktywność, mierzoną najczęściej jako prostą produktywność pracy (tzn. wielkość produkcji przypadającej na jednego zatrudnionego), natomiast stosunkowo rzadko jako TFP². Jednak w żadnej z wcześniejszych prac nie analizowano wpływu struktury powiązań międzysektorowych, podzielonych na RV i UV, na rozwój kapitału ludzkiego. W badaniach, w których testowano oddziaływanie RV i UV na produktywność, podkreślano co prawda, że aby przepływającą wiedzę można było odpowiednio wykorzystać na rzecz innowacji, potrzebny jest odpowiedni poziom zdolności absorpcyjnych tejże wiedzy, (Aarstad, Kvitastein, Jakobsen 2016; Cainelli, Ganau, Iacobucci 2016; Content, Frenken, Jordaen 2019; Stavropoulos, van Oort, Burger 2020). Jednocześnie jednak pomijano całkowicie wpływ RV i UV na dynamikę zmian kapitału ludzkiego.

Tymczasem niezbędne jest zbadanie mechanizmu znaczenia RV i UV dla dynamiki zmian kapitału ludzkiego, który stanowi katalizator odpowiednich zdolności absorpcji wiedzy zewnętrznej oraz jej połączeniu z wiedzą wewnętrzną w celu wytworzenia nowej wiedzy i nowych pomysłów. Zatem niezbędne jest zrozumienie zależności między siecią powiązań międzysektorowych (RV, UV) i akumulacją kapitału ludzkiego oraz jego zdolności absorpcyjnych. Dotyczy to bieżącego wpływu na produktywność, a jednocześnie staje się podstawą wzrostu potencjału przyszłych zdolności pozyskiwania wiedzy.

Na podstawie dokonanego przeglądu literatury można wnioskować, że RV i UV oraz kapitał ludzki są traktowane jako bezpośrednie determinanty produktywności, jednak w oderwaniu od logicznych interakcji pomiędzy tymi czynnikami. Z teoretycznego punktu widzenia, zależności między RV i UV a kapitałem ludzkim mogą wskazywać na pośredni kanał wpływu powiązań międzysektorowych przez oddziaływanie na kapitał ludzki, a poprzez ten mechanizm – również na produktywność. Mogą zatem potęgować bezpośredni wpływ kapitału ludzkiego na produktywność. Warto zatem poddać szerszej analizie zależności między powiązaniami międzysektorowymi w podziale na RV i UV a dynamiką zmian kapitału ludzkiego.

Powyższe rozważania prowadzą do następujących hipotez:

H1: *related variety pozytywnie determinuje stopę wzrostu kapitału ludzkiego.*

H2: *unrelated variety negatywnie wpływa na stopę wzrostu kapitału ludzkiego.*

Ponadto, uwzględniając wpływ RV i UV na stopę wzrostu kapitału ludzkiego, można badać, czy te powiązania mogą warunkować procesy β -konwergencji/dywergencji kapitału ludzkiego w skali regionalnej lub na poziomie całych krajów. Dzieje się tak, ponieważ RV sprzyja rozprzestrzenianiu się powiązanej wiedzy, a jednocześnie może też mieć wpływ na wyrównywanie się jej poziomów, więc jest w stanie sprzyjać procesowi konwergencji kapitału ludzkiego. Natomiast UV stanowi istotną barierę poznawczą oraz absorpcyjną ze względu na dużą odległość poznawczą i technologiczną wiedzy. W rezultacie może to stanowić znaczącą przeszkodę w przepływie wiedzy między firmami i nie sprzyjać procesowi wyrównywania zasobów kapitału ludzkiego, a także – skutkować β -dywergencją warunkową kapitału ludzkiego.

Prowadzi to do następujących hipotez:

H3: *RV warunkuje wystąpienie efektu β -konwergencji kapitału ludzkiego.*

H4: *UV nie warunkuje wystąpienia efektu β -konwergencji kapitału ludzkiego.*

² Szeroki przegląd wyników wcześniejszych badań nad wpływem RV, UV na wyżej wymienione zmienne znaleźć można w pracach: Content, Frenken 2016; Misiak, Dykas 2021; Cieślak, Misiak 2022, 2024.

W analizach empirycznych, zawartych w dalszych częściach artykułu, uwzględniona została również zmienna kontrolna w postaci stopy urbanizacji. Wynika to z następujących przesłanek. Po pierwsze, to miasta lub aglomeracje miejskie gwarantują odpowiednio duże rynki pracy, a ich wielkość i struktura są czynnikiem przyciągającym kapitał ludzki (*Urbact Project Results* 2011). Po drugie, wysokie płace są istotnym elementem, który przyciąga kapitał ludzki do aglomeracji miejskich (Florida, Mellander, Stolarick 2010). Po trzecie, w większych miastach zlokalizowane jest szkolnictwo ponadpodstawowe i wyższe oraz tu najczęściej rozwijane są działalności wiedzy-intensywne, które odgrywają ważną rolę w tworzeniu oraz przyciąganiu kapitału ludzkiego (Barra, Zotti 2016). Po czwarte, miasta uniwersyteckie przyciągają studentów i jednocześnie zatrzymują absolwentów (Faggian, McCaan 2006). Wszystkie te czynniki wpływają na fakt, że wyższy niż na obszarach peryferyjnych poziom kapitału ludzkiego jest obserwowany w miastach. Stąd też stopa urbanizacji może determinować również poziom kapitału ludzkiego, co prowadzi do następującej, dodatkowej hipotezy badawczej:

H5: stopa urbanizacji wpływa na wzrost kapitału ludzkiego oraz warunkuje proces jego β -konwergencji/dywergencji.

Dane statystyczne i metoda badawcza

Kapitał ludzki

W celu oszacowania poziomu kapitału ludzkiego w regionach Polski wykorzystane zostały informacje dotyczące struktury wykształcenia ludności w wieku produkcyjnym. Dane statystyczne pozyskano z regionalnej bazy Eurostatu, gdzie znajdują się informacje o odsetkach osób w wieku produkcyjnym (25–64), które osiągnęły odpowiedni poziom edukacji – zgodnie z systemem *International Standard Classification of Education* (ISCED):

- ISCED 2011 (poziom 0–2): podstawowe lub niższe, niższe średnie.
- ISCED 2011 (poziom 3–4): wyższe średnie, ponadśrednie, ale nie trzeciego stopnia.
- ISCED 2011 (poziom 5–8): trzeciego stopnia (pierwszego oraz drugiego cyklu).

Zgodnie z ISCED 2011 przyjęto, że średnio w Polsce poziom edukacji 0–2 odpowiada dziewięciu latom nauki, poziom 3–4 to średnio do 12 lat edukacji, a poziom 5–8 – średnio 16 lat (por. Barro, Lee 2013). Na podstawie powyższych założeń obliczono średnią liczbę lat edukacji (ays_{it}) dla każdego regionu, mnożąc udziały przez przyjęte na każdym poziomie lata nauki. Następnie przeliczono średnią liczbę lat nauki na kapitał ludzki z wykorzystaniem standardowej funkcji tworzenia kapitału ludzkiego Mincera o następującej postaci:

$$hc_{it} = e^{\phi(ays_{it})} \quad (1)$$

gdzie $\phi(ays_{it})$ jest fragmentarycznie liniowa oraz parametryzowana w następujący sposób (Inklaar, Timmer 2013; Beugelsdijk i in. 2018):

$$\phi(ays_{it}) = \begin{cases} 0,134 \cdot ays_{it} & \text{jeżeli } ays_{it} \leq 4 \\ 0,134 \cdot 4 + 0,101(ays_{it} - 4) & \text{jeżeli } 4 < ays_{it} \leq 8 \\ 0,134 \cdot 4 + 0,101 \cdot 4 + 0,068(ays_{it} - 8) & \text{jeżeli } ays_{it} > 8 \end{cases}$$

Obliczony w ten sposób wskaźnik kapitału ludzkiego nie jest oczywiście miernikiem idealnym, gdyż osiągnięty poziom edukacji może się różnić co do jakości. Niemniej jednak, może on odzwierciedlać podstawę zdolności absorpcyjnych kapitału ludzkiego nabywanych podczas kształcenia formalnego i stwarza szansę dalszego rozwijania i kształtowania kapitału ludzkiego w drodze pozaformalnego zdobywania wiedzy.

Powiązana i niepowiązana różnorodność

Obliczanie RV i UV odbywa się zgodnie z metodą zaproponowaną przez Frenkena i zespół (2007), którzy stosują dekompozycyjną naturę miar entropijnych do dezagregacji powiązań sektorowych.

Related variety i *unrelated variety* obliczono dla udziałów zatrudnienia na różnych poziomach agregacji, wykorzystując dane Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD), która jest w pełni zgodna z Europejską Klasyfikacją Działalności NACE pod względem porównywalności sektorów.

UV jest mierzona jako entropia na jednocyfrowym poziomie (*1-digit level*); mierzy entropię w różnych sektorach odległych poznawczo, a zatem opiera się na założeniu, że firmy z sektorów na tym poziomie agregacji nie cechują się bliskością poznawczą, technologiczną czy rynkową. Nie oczekuje się w odległych poznawczo sektorach, aby uczenie się oraz rozprzestrzenianie wiedzy zachodziły na dużą skalę. UV oblicza się zatem jako:

$$UV = \sum_{g=1}^G P_g \log_2 \left(\frac{1}{P_g} \right) \quad (2)$$

gdzie P_g to stosunek zatrudnienia w dwucyfrowym sektorze S_g ($g = 1, \dots, G$) do całkowitego zatrudnienia w regionie.

UV jest miarą stopnia, w jakim udziały w zatrudnieniu są równomiernie rozłożone na odległe poznawczo sektory. Wartości UV mogą się zmieniać od 0 – gdy całe zatrudnienie koncentruje się tylko w jednym sektorze, do $\log_2(G)$ – gdy wszystkie sektory zatrudniają taką samą liczbę pracowników.

RV jest natomiast wyrażona jako ważona suma entropii na poziomie dwucyfrowym (*2-digit level*) w obrębie każdego z jednocyfrowych sektorów. Sektory w ramach tego poziomu agregacji są powiązane z uwzględnieniem bliskości poznawczej, technologicznej bądź rynkowej, a zatem mogą skutecznie uczyć się od siebie nawzajem oraz wymieniać komplementarną wiedzę (Frenken i in. 2007). RV oblicza się więc jako:

$$RV = \sum_{g=1}^G P_g \cdot H_g \quad (3)$$

natomiast:

$$H_g = \sum_{\substack{i=1 \\ S_i \in S_g}}^I \frac{P_i}{P_g} \log_2 \left(\frac{1}{P_i/P_g} \right)$$

gdzie P_g to udział zatrudnienia w sektorze S_g w stosunku do całkowitego zatrudnienia w regionie; p_i to udział zatrudnienia w sektorze S_i ($i = 1, \dots, I$) należący do tego samego sektora S_g .

RV oznacza stopień, w jakim zatrudnienie na poziomie jednocyfrowym jest równomiernie rozłożone na jego dwucyfrowe podsektory. Wartości RV mogą się różnić: od 0, gdy w obrębie każdego sektora zatrudnienie jest skoncentrowane tylko pod jednym z jego dwucyfrowych podsektorów, aż do $\log_2(I) - \log_2(G)$, gdy wszystkie podsektory zatrudniają taką samą liczbę pracowników. Wyższa wartość RV odpowiada zatem bardziej równomiernemu rozkładowi zatrudnienia w podsektorach, wskazując na większą liczbę branż powiązanych technologicznie w regionie. Zgodnie z założeniami koncepcji RV taka struktura przemysłu sprzyja, ze względu na bliskość poznawczą, międzysektorowym transferom wiedzy i jest korzystna pod względem efektów zewnętrznych w rozumieniu Jacobs.

RV może powodować wzrost zdolności absorpcyjnych poprzez kumulowanie wiedzy zewnętrznej zbliżonej poznawczo czy technologicznie. W rezultacie prowadzi to do podnoszenia jakości kapitału ludzkiego poprzez wzrost umiejętności wykorzystania tej wiedzy, a w konsekwencji – do zwiększania możliwości przyszłych procesów transferu, absorpcji, a także przekształcania wiedzy zewnętrznej w nową wiedzę, nowe pomysły, innowacje.

Równanie konwergencji

Do weryfikacji wpływu RV i UV na stopę wzrostu kapitału ludzkiego wykorzystane zostało równanie konwergencji/dywergencji absolutnej kapitału ludzkiego (Barro, Mankiw, Sala-i-Martin 1995):

$$\frac{1}{T} \ln \left(\frac{HC_{i,t_0+T}}{HC_{i,t_0}} \right) = a + b \ln(HC_{i,t_0}) + u_{it_0,t_0+T} \quad (4)$$

gdzie:

HC_{i,t_0+T} – to poziom kapitału ludzkiego w okresie końcowym,

HC_{i,t_0} – to poziom kapitału ludzkiego w okresie początkowym,

T – to liczba okresów (lat) między t_0 a t_0+T ,

a – to stała,

u_{i,t_0,t_0+T} – to składnik losowy.

$$b = -\frac{1 - e^{-\beta T}}{T}$$

– to kluczowy parametr, który trzeba oszacować. Ujemna wartość b oznacza występowanie zbieżności absolutnej typu β , a szybkość tej zbieżności można ustalić, wyliczając wartość β z powyższego wzoru, co oznacza, że im niższy poziom początkowy kapitału ludzkiego, tym wyższe średnie tempo wzrostu.

Zmienną zależną w równaniu (4) jest średnie tempo wzrostu kapitału ludzkiego, natomiast główną zmienną niezależną – początkowy poziom kapitału ludzkiego. Równanie (4) implikuje zatem β -konwergencję absolutną. Jest to prosty sposób weryfikacji hipotezy konwergencji, co do którego już dość szybko zaczęto formułować pewne zarzuty (Quah 1992). Jednym z ważniejszych jest fakt pomijania innych niż wyjściowa wartości analizowanej zmiennej, cech indywidualnych każdego regionu czy kraju. Ich niewystępowanie w równaniu powoduje, że odzwierciedlają one czynnik zakłócający, a zatem warunek nieskorelowania składnika losowego ze zmiennymi niezależnymi często nie będzie spełniony, co determinuje niezgodność i obciążenie estymatorów (por. np. Kusideł 2013). Jednak wprowadzając dodatkowe zmienne niezależne, które mogą powodować różnice lub wychwytywać wpływ czynników zdolnych do oddziaływania na szybkość zmian technologicznych, w rzeczywistości uzyskujemy równanie β -konwergencji warunkowej.

W tym celu równanie (4) rozszerzono, wprowadzając dodatkowo regionalne zmienne kontrolne do postaci:

$$\Delta \ln HC_{it} = \alpha_0 + \alpha_1 RV_{it} + \alpha_2 UV_{it} + \alpha_3 \ln HC_{it-1} + \alpha_4 Urban_{it} + \varepsilon_{it} \quad (5)$$

gdzie:

$\Delta \ln HC_{it}$ – to stopa wzrostu kapitału ludzkiego w regionie i w roku t ,

RV_{it} , UV_{it} – to odpowiednio obliczone wartości RV i UV w regionie i w roku t ,

$\ln HC_{it-1}$ – to zlogarytmowany poziom kapitału ludzkiego w regionie i z roku poprzedniego,

$Urban_{it}$ – to stopa urbanizacji w regionie i w roku t , czyli odsetek ludności mieszkającej w miastach w stosunku do ludności ogółem w regionie,

ε_{it} – to składnik losowy.

W celu zbadania zależności między RV , UV a stopą wzrostu kapitału ludzkiego zostało oszacowane równanie (5). Poddano je estymacji z wykorzystaniem modelu DPDM (*dynamic panel data model*) i dwustopniowego estymatora systemowego GMM w wersji Richarda Blundella-Bonda (1998) z korektą Franka Windmeijera (2005).

Wyniki badań empirycznych

Statystyki opisowe

W tabelach 1 i 2 zawarto statystyki opisowe oraz macierze korelacji analizowanych zmiennych odpowiednio dla wszystkich regionów Polski oraz tylko zachodnich regionów kraju³. Prowadzenie badań w tych dwóch wyodrębnionych grupach wynika przede wszystkim z potrzeby weryfikacji, czy zależności zaobserwowane dla całej Polski zachodzą również w bogatszych regionach zachodnich. Podjęto także próbę badań regionów Polski Wschodniej, jednak zgodnie z przyjętą metodą

³ W tabelach 1 i 2 uwzględniono też zmienną $\ln$ (gęstość populacji), która miała stanowić pewną alternatywę dla stopy urbanizacji. Jednakże, że względu na małą zmienność tej zmiennej w czasie, została ona pominięta w wynikach estymacji zestawionych w tabelach 3 i 4.

estymacji (systemowy GMM) liczba regionów musi być większa od liczby szacowanych parametrów⁴. Z tego powodu nie było możliwe przedstawienie wszystkich wariantów estymacji dla wschodnich regionów Polski.

Tab. 1. Macierz korelacji oraz statystyki opisowe. Polska – wszystkie regiony

Wartość średnia	Odchylenie standardowe	Wartość minimalna	Wartość maksymalna		1	2	3	4	5
1,239	0,026	1,179	1,313	$\ln HC_{it}$ (1)	1,000				
1,007	0,23	0,674	1,517	RV_{it} (2)	0,374	1,000			
1,577	0,010	1,531	1,585	UV_{it} (3)	-0,362	-0,182	1,000		
0,590	0,098	0,404	0,789	$Urban_{it}$ (4)	0,043	0,629	-0,014	1,000	
4,743	0,458	4,060	5,945	$\ln$ (gęstość populacji) (5)	0,283	0,655	-0,097	0,247	1,000

Źródło: obliczenia własne.

Tab. 2. Macierz korelacji oraz statystyki opisowe. Polska – regiony zachodnie

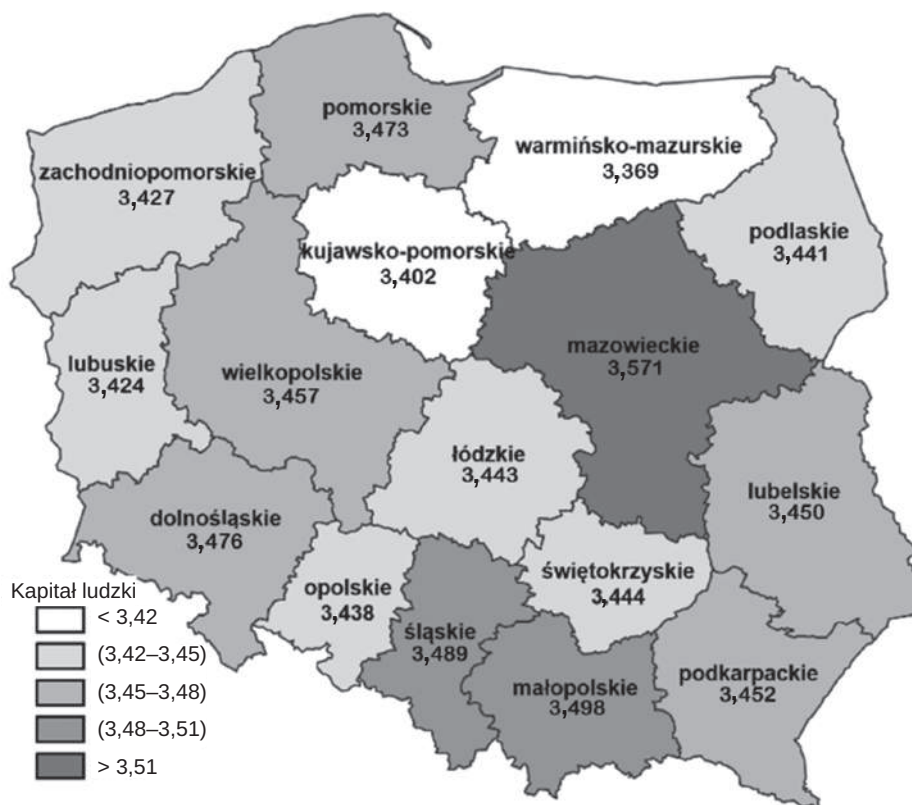
Wartość średnia	Odchylenie standardowe	Wartość minimalna	Wartość maksymalna		1	2	3	4	5
1,242	0,026	1,191	1,313	$\ln HC_{it}$ (1)	1,000				
1,093	0,229	0,742	1,517	RV_{it} (2)	0,334	1,000			
1,577	0,012	1,531	1,585	UV_{it} (3)	-0,389	-0,231	1,000		
0,629	0,079	0,482	0,789	$Urban_{it}$ (4)	0,012	0,569	-0,057	1,000	
4,893	0,442	4,277	5,945	$\ln$ (gęstość populacji) (5)	0,236	0,614	-0,159	0,220	1,000

Źródło: obliczenia własne.

Z przeprowadzonej analizy prostych współczynników korelacji wynika, że między RV a UV korelacja była ujemna i wynosiła $-0,182$ dla próby obejmującej wszystkie regiony Polski oraz $-0,231$ dla próby obejmującej tylko regiony Polski Zachodniej. Z kolei korelacje między $\ln HC_{it}$ a RV_{it} były dodatnie i wynosiły odpowiednio $0,374$ dla całej próby oraz $0,334$ dla próby ograniczonej do regionów Polski Zachodniej. Natomiast między $\ln HC_{it}$ a UV_{it} korelacje były ujemne zarówno w grupie wszystkich regionów Polski, jak i wśród bardziej rozwiniętych regionów Polski Zachodniej i wynosiły odpowiednio $-0,362$ oraz $-0,389$.

Można zauważyć, że zgodnie z oczekiwaniami najwyższym poziomem kapitału ludzkiego charakteryzuje się województwo mazowieckie, w którym znajduje się metropolitalny obszar Warszawy, natomiast najniższym – słabo zurbanizowane województwa warmińsko-mazurskie i kujawsko-pomorskie stanowiące wewnętrzne peryferie kraju (por. ryc. 1). Analizując przestrzenny rozkład kapitału ludzkiego, trudno zaobserwować tutaj tradycyjny podział na regiony zachodniej (Polska A) i wschodniej Polski (Polska B).

⁴ Zgodnie z nomenklaturą unijną do regionów Polski Wschodniej zalecane są najbardziej niebezpieczne pod względem PKB województwa: lubelskie, podkarpackie, podlaskie, świętokrzyskie oraz warmińsko-mazurskie. Grupę regionów Polski Zachodniej stanowi pozostałe 11 województw.



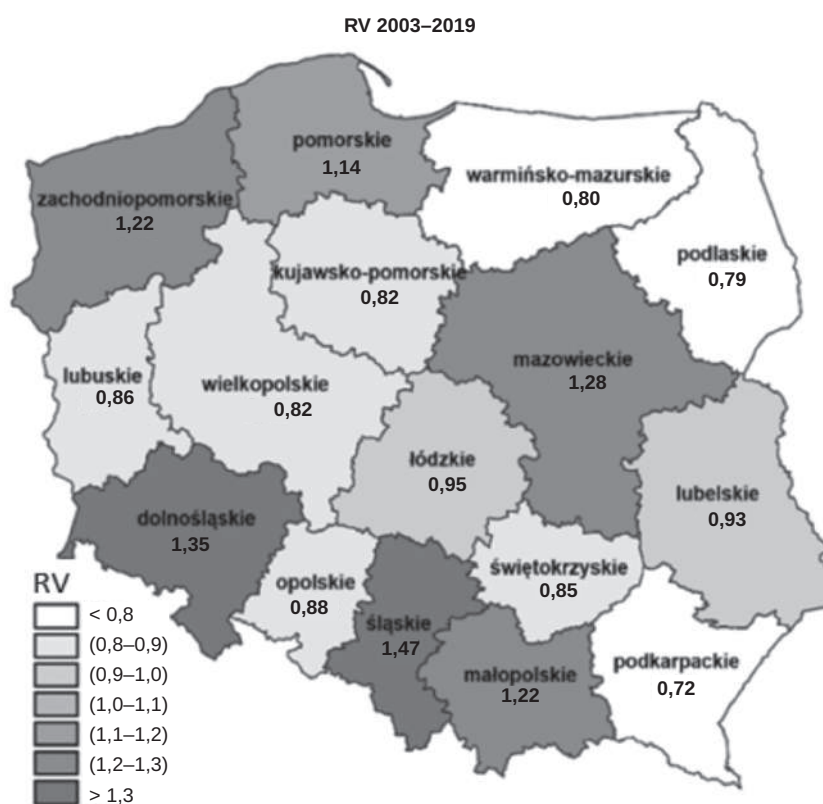
Ryc. 1. Średnie poziomy kapitału ludzkiego w regionach Polski w latach 2003–2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostatu.

Z kolei analizując dynamikę zmian kapitału ludzkiego, można stwierdzić, że największy przyrost jego poziomu w stosunku do 2003 r. odnotowano w najbardziej rozwiniętym województwie mazowieckim, gdzie kształtował się on na najwyższym poziomie (wzrost o 9,9%). Natomiast najniższy przyrost poziomu kapitału ludzkiego wystąpił w województwie warmińsko-mazurskim, gdzie kształtował się on na najniższym poziomie (wzrost o 6,1%). Tego typu zmiany w czasie oznaczają, że luka pod względem zasobu kapitału ludzkiego między regionami o najwyższym i najniższym poziomie pogłębiła się w czasie. W analizowanym okresie średni przyrost kapitału ludzkiego w regionach Polski Zachodniej i Wschodniej był zbliżony i wyniósł 7,6%.

Zgodnie z koncepcją głoszącą, że im wyższy poziom RV, tym większa liczba branż powiązanych poznawczo i technologicznie w regionie, najwyższe wartości RV notowano w regionach: śląskim, dołnośląskim, mazowieckim, małopolskim oraz zachodniopomorskim; a najniższe w województwach: podkarpackim, podlaskim, warmińsko-mazurskim, wielkopolskim, kujawsko-pomorskim oraz świętokrzyskim (patrz ryc. 2).

Analizując trajektorie zmian RV w czasie, należy zauważyć, że aż 12 z 16 regionów charakteryzowało się wzrostem wartości. W województwach, w których RV kształtuje się na najwyższym poziomie, odnotowano natomiast spadki w stosunku do 2003 r.: w mazowieckim spadek o ok. 8,5%, śląskim – ok. 4,4%, zachodniopomorskim – o 2,8%. Sugeruje to, że w regionach tych nastąpił spadek powiązań z sektorów zbliżonych poznawczo. Regiony te nadal charakteryzują się największą liczbą branż powiązanych poznawczo. Rozpatrując zaś przestrzenne zróżnicowanie UV, można zauważyć, że w najbardziej rozwiniętym województwie mazowieckim notowane są najniższe poziomy tego wskaźnika, co sugeruje, iż znajduje się tam relatywnie najmniej sektorów odległych poznawczo. Z kolei najwięcej sektorów odległych poznawczo cechuje województwa dołnośląskie, kujawsko-pomorskie i lubuskie. W większości regionów Polski UV charakteryzowała się tendencją malejącą, co wskazuje na spadek powiązań między sektorami odległymi poznawczo. W pięciu regionach odnotowano natomiast wzrosty poziomu UV, jednak nie przekraczały one 0,3% i były to obszary zachodniej Polski.



Ryc. 2. Zróżnicowanie średnich wartości RV i UV w regionach Polski w latach 2003–2019

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Eurostatu.

Wyniki estymacji

Wyniki estymacji parametrów równania (5) dla całej Polski oraz ograniczonej próby obejmującej bardziej rozwinięte regiony zachodnie zaprezentowano odpowiednio w tabelach 3 oraz 4⁵.

Tab. 3. Zmienna zależna: $\Delta \ln HC_{it}$ ^a

	Polska – wszystkie regiony				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
$\Delta \ln HC_{it-1}$	1,7929 (0,7448)	0,2065*** (0,0538)	0,0004 (0,0586)	−0,0102 (0,0600)	−0,0010 (0,0588)
RV_{it}	–	–	–	0,0029* (0,0014)	0,0025* (0,0014)
UV_{it}	–	–	−0,0461** (0,0161)	–	−0,0393** (0,0144)
$\ln HC_{it-1}$	0,0110 (0,0091)	0,0052 (0,0048)	−0,0312** (0,0114)	−0,0332** (0,0116)	−0,0340** (0,0123)
$Urban_{it}$	–	−0,0001 (0,0007)	0,0003 (0,0011)	−0,0041* (0,0022)	−0,0034 (0,0023)
$Stała$	−0,0177 (0,0128)	−0,029 (0,0060)	0,1157*** (0,0385)	0,0450*** (0,0143)	0,1080*** (0,0357)
Test AR(1)	−1,83 [0,068]	−3,49 [0,000]	−3,75 [0,000]	−3,71 [0,000]	−3,72 [0,000]
Test AR(2)	−1,27 [0,204]	−1,90 [0,058]	−2,52 [0,012]	−2,58 [0,010]	−2,52 [0,012]
Test AR(3)	1,29 [0,198]	1,57 [0,118]	1,44 [0,150]	1,47 [0,141]	1,46 [0,145]
Test Hansena	0,21 [0,645]	0,01 [0,905]	0,03 [0,864]	0,08 [0,771]	0,14 [0,713]
Test F	2,98 [0,081]	5,03 [0,013]	3,09 [0,048]	2,83 [0,063]	2,48 [0,069]
Liczba obserwacji	240	240	240	240	240
Liczba instrumentów	4	5	6	6	7

^a Poziomy istotności statystycznej: ***p < 0,01, **p < 0,05, *p < 0,1, odchylenia standardowe w nawiasach kwadratowych, wartości prawdopodobieństwa (*p-values*) dla wszystkich testów w nawiasach kwadratowych [*p-value*]. Z powodu nieistotności opóźnień AR(1) i AR(2) oraz istotności AR(3) zastosowano ponaddwuletnie opóźnienia dla zmiennych instrumentalnych (patrz: Roodman 2009).

Źródło: oszacowania własne przy użyciu programu STATA.

Z oszacowań zawartych w tabeli 3 wynika, że RV pozytywnie wpływała na stopę wzrostu kapitału ludzkiego. W szczególności, ta pozytywna zależność została zaobserwowana w wariantach (4) i (5) oszacowanego równania, gdy testowano odpowiednio, że: i) w ramach międzysektorowego transferu wiedzy istnieją przepływy między powiązаныmi technologicznie czy poznawczo sektorami, a także ii) uwzględniono przepływy wiedzy w regionie, gdy istniały sektory zarówno powiązane, jak i niepowiązane technologicznie. Zaobserwowano negatywny efekt między UV a stopą wzrostu kapitału ludzkiego. Ponadto w wariancie (1) nie zaobserwowano efektu β -konwergencji/dywergencji absolutnej kapitału ludzkiego. Wprowadzając jako regionalną zmienną kontrolną stopę urbanizacji, również nie zaobserwowano efektu β -konwergencji/dywergencji warunkowej kapitału

⁵ Wyniki estymacji równania (5) zestawione w tabelach 3 i 4 zaprezentowano w pięciu wariantach:

(1) Estymowano efekt konwergencji absolutnej kapitału ludzkiego. Jest to wariant bez wprowadzania dodatkowych regionalnych zmiennych kontrolnych. Ten wariant jest wynikiem estymacji równania (4).

(2) W tym wariancie wprowadzono stopę urbanizacji jako wstępną regionalną zmienną kontrolną.

(3) i (4) wprowadzenie dodatkowych regionalnych zmiennych kontrolnych odpowiednio UV_{it} i RV_{it} .

(5) W tym wariancie uwzględniono wszystkie zmienne kontrolne zgodnie z równaniem (5).

ludzkiego. Uwzględniając zaś strukturę powiązań międzysektorowych mierzoną RV i UV, stwierdzono, że zachodzi efekt β -konwergencji warunkowej kapitału ludzkiego. Z oszacowań wynika, że stopa urbanizacji była istotna statystycznie jedynie w (4) wariancie estymacji.

Tab. 4. Zmienna zależna: $\Delta \ln HC_{it}$ ^b

	Polska Zachodnia – 11 regionów				
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
$\Delta \ln HC_{it-1}$	–1,8501 (2,5321)	–1,7827 (2,4836)	–0,0045 (0,0691)	–0,0239 (0,0707)	–0,0141 (0,0703)
RV_{it}	–	–	–	0,0031** (0,0013)	0,0026** (0,0011)
UV_{it}	–	–	–0,0379** (0,0151)	–	–0,0318** (0,0139)
$\ln HC_{it-1}$	–0,0013 (0,0149)	–0,0014 (0,0150)	–0,0220 (0,0124)	–0,0251* (0,0123)	–0,0250* (0,0128)
$Urban_{it}$	–	0,0034 (0,0055)	0,0006 (0,0022)	–0,0043* (0,0022)	–0,0037* (0,0020)
$Stała$	0,0145 (0,0191)	0,0120 (0,0198)	0,0910** (0,0390)	0,0349** (0,0149)	0,0852** (0,0373)
Test AR(1)	–0,82 [0,415]	–0,65 [0,513]	–3,21 [0,001]	–3,21 [0,001]	–3,20 [0,001]
Test AR(2)	–0,70 [0,484]	–0,69 [0,491]	–2,00 [0,046]	–2,08 [0,038]	–2,03 [0,043]
Test AR(3)	0,72 [0,469]	0,72 [0,474]	1,60 [0,110]	1,61 [0,108]	1,60 [0,110]
Test Hansena	0,78 [0,376]	0,86 [0,353]	0,01 [0,939]	0,01 [0,929]	0,03 [0,867]
Test F	0,31 [0,739]	3,02 [0,094]	2,54 [0,116]	2,49 [0,12]	3,49 [0,049]
Liczba obserwacji	165	165	165	165	165
Liczba instrumentów	4	5	6	6	7

^b Poziomy istotności statystycznej: ***p < 0,01, **p < 0,05, p* < 0,1, odchylenia standardowe w nawiasach kwadratowych, wartości prawdopodobieństwa (*p-values*) dla wszystkich testów w nawiasach kwadratowych [*p-value*]. Z powodu nieistotności opóźnień AR(1) i AR(2) oraz istotności AR(3), zastosowano ponaddwuletnie opóźnienia dla zmiennych instrumentalnych (patrz: Roodman 2009).

Źródło: oszacowania własne przy użyciu programu STATA.

Porównując wyniki estymacji uzyskane dla wszystkich regionów Polski oraz dla grupy obejmującej tylko regiony Polski Zachodniej, można wyciągnąć następujące wnioski. Po pierwsze, RV pozytywnie wpływała na stopę wzrostu kapitału ludzkiego w obydwu próbach. Uzyskane wartości oszacowanych parametrów w tych grupach były na zbliżonym poziomie, z tą różnicą, że w grupie regionów zachodniej Polski uzyskano inny poziom statystycznej istotności oszacowań (*p-value* < 0,05). Po drugie, UV negatywnie wpływała na stopę wzrostu kapitału ludzkiego, jednak siła tego oddziaływania była mniejsza w tych regionach niż w grupie wszystkich regionów Polski. Ponadto, UV nie warunkowała, że zachodzi efekt β -konwergencji warunkowej kapitału ludzkiego. Po trzecie, RV zarówno w wariancie (4), jak i (5) była tą regionalną zmienną kontrolną, która determinowała efekt β -konwergencji warunkowej kapitału ludzkiego, przy czym efekt ten okazał się słabszy w regionach zachodnich niż w estymacjach przeprowadzonych dla całej Polski. W estymacjach dla wszystkich regionów stopa urbanizacji była istotna jedynie w (4) wariancie, natomiast w obliczeniach dla Polski Zachodniej – tylko w wariantach (4) i (5). Okazuje się, że w wariantach, w których była ona istotna, wyższa stopa obniżała dynamikę wzrostu kapitału ludzkiego. Obserwacje te są

zatem zgodne z efektem β -konwergencji kapitału ludzkiego, gdyż w miastach jego poziom jest ogólnie wyższy, a zatem będą mu towarzyszyły niższe stopy wzrostu.

Zakończenie

Współczesny wzrost i rozwój gospodarczy napędzane są przez działalności o charakterze wiedzyintensywnym, które źródło mają w kapitale ludzkim. W tym kontekście jego znaczenie jawi się nie tylko w aspekcie jednostkowej wiedzy oraz umiejętności. Podkreśla się również funkcjonowanie szerszych sieci interakcji oraz pozyskiwanie i wykorzystywanie potencjału (zasobów) regionu. Dlatego dla rozwoju regionu niezbędna staje się różnorodność, która jest istotnym czynnikiem pobudzania kreatywności i przedsiębiorczości. Jednak z perspektywy transferu wiedzy oraz zdolności jej absorpcji, a także przekształcenia ważniejsza jest nie sama różnorodność, lecz bliskość poznawcza i technologiczna zlokalizowanych w regionie sektorów. To prowadzi do zróżnicowanego popytu na określony typ wiedzy, umiejętności i kompetencji ogólnie rozumianego kapitału ludzkiego, który kształtowany jest przez istniejącą bazę wiedzy wynikającą z profilu technicznego i przemysłowego regionu. Ponadto, w dobie szybkich zmian technologicznych decydujące dla zwiększenia kapitału ludzkiego jest permanentne dążenie do pozyskiwania wiedzy zewnętrznej, jej przekształcenia oraz tworzenie nowej wiedzy i nowych pomysłów. Sprzyjać temu może odpowiednia struktura powiązań międzysektorowych.

Głównym celem opisanych tu prac badawczych było ustalenie, w jaki sposób struktura powiązań międzysektorowych wpływa na dynamikę wzrostu kapitału ludzkiego. Strukturę tę na poziomie regionów NUTS II dla Polski podzielono na RV i UV. Z przeprowadzonych badań wynika, że RV wpływa pozytywnie, natomiast UV – negatywnie na stopę wzrostu kapitału ludzkiego w regionie. Nie ma zatem podstaw do odrzucenia hipotez H1 i H2 zarówno w odniesieniu do grupy wszystkich regionów Polski, jak i bardziej rozwiniętych zachodnich regionów kraju. Otrzymane wyniki są zgodne z rozważaniami teoretycznymi zawartymi w przeglądzie literatury. Oceniając wyniki badań, należy też stwierdzić, że spośród analizowanych zmiennych kontrolnych jedynie RV warunkuje wystąpienie efektu β -konwergencji kapitału ludzkiego. Nie ma zatem podstaw do odrzucenia hipotezy H3.

Z kolei w przypadku hipotezy H4 uzyskane wyniki dla UV mają charakter mieszany. Innymi słowy, w grupie wszystkich regionów Polski UV warunkowała wystąpienie efektu β -konwergencji kapitału ludzkiego, jednak nie udało się tego pozytywnie zweryfikować w estymacjach przeprowadzonych dla regionów Polski Zachodniej. Stopa urbanizacji negatywnie wpływała na stopę wzrostu kapitału ludzkiego, ale tylko w wariancie (4) estymacji w grupie wszystkich regionów Polski oraz w wariantach (4) i (5) w estymacjach dla Polski Zachodniej. Stopa urbanizacji nie warunkowała wystąpienia efektu β -konwergencji/dywergencji kapitału ludzkiego. Zatem nie można jednoznacznie odrzucić hipotezy H5, gdyż wyniki badań w tym zakresie należy uznać za mieszane. Otrzymany negatywny wpływ stopy urbanizacji na stopę wzrostu kapitału ludzkiego trzeba uznać za zgodny z efektem jego β -konwergencji. Wyższa stopa urbanizacji oznacza, że większy odsetek osób mieszka w miastach, gdzie odnotowuje się wyższy poziom kapitału ludzkiego. Dlatego, zgodnie hipotezą β -konwergencji, wyższy początkowy poziom kapitału ludzkiego będzie się wiązał z niższą stopą jego akumulacji.

Jedną z najistotniejszych kwestii w ramach prowadzonych badań jest diagnoza poziomu kapitału ludzkiego analizowanego obszaru, ale też uchwycenie czynników, które oddziałują na dynamikę jego zmian w perspektywie średnio- i długookresowej. Takie podejście pozwala na prognozowanie stanu kapitału ludzkiego w przyszłości oraz na sformułowanie racjonalnych rekomendacji w stosunku do polityki gospodarczej. Polityka regionalna powinna zatem sprzyjać rozbudowie międzysektorowych powiązań zbliżonych poznawczo i technologicznie, gdyż przyczynia się do podnoszenia jakości kapitału ludzkiego. Jednocześnie kapitał ludzki wyższej jakości będzie w stanie w coraz większym stopniu wykorzystywać wiedzę z coraz odleglejszych technologicznie czy poznawczo sektorów. Synergicznie w długim okresie doprowadzi to do wzrostu regionalnej produktywności.

Jednak skupienie uwagi na tym, w jaki sposób wiedza zewnętrzna wpływa na kapitał ludzki, wydaje się interesującym oraz znaczącym problemem badawczym. Istotnym wyzwaniem,

a jednocześnie owocnym kierunkiem przyszłych badań może być wykorzystanie innych mierników kapitału ludzkiego, innych ram modelowych lub szerszych koncepcji, jak np. kapitał społeczny. Ma to istotne znaczenie dla bieżącej poprawy produktywności oraz dla jej podnoszenia w przyszłości. Potwierdza to zatem znamienne słowa Alfreda Marshalla (1890, s. 564), że „ze wszystkich rodzajów kapitału najbardziej wartościowy jest ten zainwestowany w istoty ludzkie”.

Bibliografia

- Aarstad, J., Kvitastein, O., Jakobsen, S.E. (2016). Related and unrelated variety as regional drivers of enterprise productivity and innovation: A multilevel study. *Research Policy*, 45(4), 844–856.
- Acemoglu, D. (1996). A microfoundation for social increasing returns in human capital accumulation. *Quarterly Journal of Economics*, 111(3), 779–804.
- Acemoglu, D., Aghion, P., Zilibotti, F. (2002). Distance to frontier, selection, and economic growth. *Journal of the European Economic Association*, 4(1), 37–74.
- Aghion, P., Howitt, P. (1992). A model of growth through creative destruction. *Econometrica*, 60(2), 323–351.
- Aghion, P., Howitt, P. (1998). *Endogenous Growth Theory*. MIT Press.
- Ang, J.B., Madsen, J.B., Islam, M.R. (2011). The effects of human capital composition on technological convergence. *Journal of Macroeconomics*, 33(3), 465–476.
- Balland, P. A., Rigby, D., Boschma, R. (2015). The technological resilience of U.S. cities. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8(2), 167–184, doi: 10.1093/cjres/rsv007
- Balland, P.A., Boschma, R., Crespo, J., Rigby, D.L. (2019). Smart specialization policy in the European Union: Relatedness, knowledge complexity and regional diversification. *Regional Studies*, 53(9), 1252–1268, doi: 10.1080/00343404.2018.1437900
- Barra, C., Zotti, R. (2016). Investigating the human capital development-growth nexus: Does the efficiency of universities matter? *International Regional Science Review*, 40(6), 638–678.
- Barro, R.J., Mankiw, G., Sala-i-Martin, X. (1995). Capital mobility in neoclassical models of growth. *American Economic Review*, 85(1), 103–115.
- Barro, R.J., Lee, J.W. (2013). A new data set of educational attainment in the world, 1950–2010. *Journal of Development Economics*, 104, 184–198.
- Becker, G.S. (1964). *Human Capital*. Columbia University Press.
- Benhabib, J., Spiegel, M.M. (2005). Human capital and technology diffusion. W: P. Aghion, S. Durlauf (red.), *Handbook of Economic Growth* (s. 935–966). Elsevier.
- Beugelsdijk, S., Klasing, M.J., Milionis, P. (2018). Regional economic development in Europe: The role of total factor productivity, *Regional Studies*, 52(4), 461–476.
- Blundell, R., Bond, S. (1998). Initial conditions and moment restrictions in dynamic panel data models. *Journal of Econometrics*, 24(1), 115–143.
- Bogdanowicz, M.S., Bailey, E.K. (2002). The value of knowledge and the values of the new knowledge worker: Generation X in the new economy. *Journal of European Industrial Training*, 26(2/3/4), 125–129.
- Cainelli G., Ganau R., Iacobucci D. (2016). Do geographic concentration and vertically related variety foster firm productivity? Micro-evidence from Italy. *Growth Change*, 47(2), 197–217.
- Capello R., Faggian A. (2005). Collective learning and relational capital in local innovation processes. *Regional Studies*, 39(1), 75–87.
- Cegarra-Navarro, J.G., Cepeda Carrión, G., Wensley, A. (2015). Negative aspects of counter-knowledge on absorptive capacity and human capital. *Journal of Intellectual Capital*, 16(4), 763–778, <https://doi.org/10.1108/JIC-01-2015-001>
- Chen, J., Zhu, Z., Xie, H.Y. (2004). Measuring intellectual capital: A new model and empirical study. *Journal of Intellectual Capital*, 5(1), 195–212.
- Cheng, M.Y., Lin J.Y., Hsiao, T.Y., Lin, T.W. (2010). Invested resource, intellectual capital, and corporate performance. *Journal of Intellectual Capital*, 11(4), 433–455.
- Chojnicki, Z., Czyż, T. (2007). Rola kapitału ludzkiego w kształtowaniu gospodarki opartej na wiedzy w Polsce. *Przegląd Geograficzny*, 79(3–4), 423–438.
- Chugh, R. (2017). Barriers and enablers of tacit knowledge transfer in Australian higher education institutions. *International Journal of Education and Learning Systems*, 2, 272–276.

- Churski, P. (2014). The polarization-diffusion model in the changes to the cohesion policy – the consequences to the direction of the growth policy. W: P. Churski (red.), *The Social and Economic Growth vs. The Emergence of Economic Growth and Stagnation Areas*. Bogucki Wydawnictwo Naukowe.
- Cieřlik, A., Misiak, T. (2022). Related versus unrelated variety and per employee income regional disparities: A case of Polish regions. *Miscellanea Geographica*, 26(4), 178–184, <https://doi.org/10.2478/mgrsd-2022-0017>
- Cieřlik, A., Misiak, T. (2024). Related and unrelated variety and convergence to technological frontier: Empirical evidence for Polish regions. *European Planning Studies*, 32(3), 648–667, <https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2262523>
- Cohen, W.M., Levinthal, D. (1990). Absorptive capacity: A new perspective on learning and innovation. *Administrative Science Quarterly*, 35(1), 128–152.
- Content, J., Frenken, K. (2016). Related variety and economic development: A literature review. *European Planning Studies*, 24(12), 2097–2112.
- Content, J., Frenken, K., Jordaan, J.A. (2019). Does related variety foster regional entrepreneurship? Evidence from European regions. *Regional Studies*, 53(11), 1531–1543.
- Cortinovis, N., Van Oort, F. (2015). Variety, economic growth and knowledge-intensity of European regions: A spatial panel analysis. *Regional Studies*, 41(5), 685–697.
- Essletzbichler, J. (2015). Relatedness, industrial branching and technological cohesion in US metropolitan areas. *Regional Studies*, 49(5), 752–766, doi: 10.1080/00343404.2013.806793
- Faggian, A., McCann, P. (2006). Human capital flows and regional knowledge assets: A simultaneous equation approach. *Oxford Economic Papers*, 58(3), 475–500, <https://doi.org/10.1093/oep/gpl010>
- Florida, R., Mellander, Ch., Stolarick, K. (2010). Talent, technology and tolerance in Canadian regional development. *The Canadian Geographer*, 54(3), 277–304.
- Frenken, K., Van Oort, F.G., Verburg, T. (2007). Related variety, unrelated variety and regional economic growth. *Regional Studies*, 41(5), 685–697, doi: 10.1080/00343400601120296
- Gray, C. (2006). Absorptive capacity, knowledge management and innovation in entrepreneurial small firms. *International Journal of Entrepreneurial Behaviour and Research*, 12(6), 345–360.
- Herbst, M. (2004). Zróżnicowanie jakości kapitału ludzkiego w Polsce. Od czego zależą wyniki edukacyjne? *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(17), 89–104.
- Howells, J., Bessant, J. (2012). Introduction: Innovation and economic geography: A review and analysis. *Journal of Economic Geography*, 12(5), 929–942.
- Hsieh, C.T., Klenow, P.J. (2010). Development Accounting. *American Economic Journal. Macroeconomics*, 2(1), 207–223.
- Inklaar, R., Timmer, M.P. (2013). *Capital, labor and TFP in PWT8.0 (Mimeo)*. University of Groningen.
- Janc, K. (2009). *Zróżnicowanie kapitału ludzkiego i społecznego w Polsce*. Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Jansen, J.J.P., Van Den Bosch, F.A.J., Volberda, H.W. (2005). Managing potential and realized absorptive capacity: How do organizational antecedents matter?. *Academy of Management Journal*, 48, 99–101.
- King, W.R. (2006). Knowledge transfer. W: D. Schwartz (red.), *Encyclopedia of Knowledge Management* (s. 538–543). IGI Global.
- Kneller, R., Stevens, P.A. (2006). Frontier technology and absorptive capacity: Evidence from OECD manufacturing industries. *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 68(1), 1–21.
- Kusideł, E. (2013). *Konwergencja gospodarcza w Polsce i jej znaczenie w osiągnięciu celów polityki spójności*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Kutzner I.M. (2020). Kapitał ludzki w tworzeniu kapitału intelektualnego organizacji. W: A. Sokołowska-Durkalec, S. Zaremba-Warnke (red.), *Wybrane problemy zarządzania niematerialnymi zasobami organizacji* (s. 45–54). Wydawnictwo UE we Wrocławiu.
- Lucas, R. (1988). On the mechanics of economic development. *Journal of Monetary Economics*, 22(1), 3–42.
- Madritinos, D., Chatzoudes, D., Tsairidis, C., Theriou, G. (2011). The impact of intellectual capital on firms' market value and financial performance. *Journal of Intellectual Capital*, 12(1), 132–151.
- Madsen, J.B., Islam, M.R., Ang, J.B. (2010). Catching up to the technology frontier: The dichotomy between Innovation and Imitation. *Canadian Journal of Economics*, 43(4), 1389–1411.
- Malinowski, M. (2016). Potencjał ludzki a efektywność ekonomiczna przedsiębiorstw – wykorzystanie metod taksonomicznych w ujęciu regionalnym. *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(64), 87–109.
- Mankiw, G., Romer, D., Weil, D.N. (1992). A contribution to the empirics of economic growth. *Quarterly Journal of Economics*, 107(2), 407–437.

- Marshall, A. (1890). *Principles of Economics*. Macmillan.
- Misiak, T., Dykas, P. (2021). Related and unrelated variety vs. basic labour market variables – regional analysis for Poland. *European Planning Studies*, 29(2), 221–240, doi: 10.1080/09654313.2020.1728520
- Nazarczuk, J.M., Cicha-Nazarczuk, M. (2014). Zróżnicowanie kapitału ludzkiego w regionach Polski. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego*, 840(114), 189–200.
- Noblet, J.P., Simon, E., Parent, R. (2011). Absorptive capacity: A proposed operationalization. *Knowledge Management Research & Practice*, 9, 367–377.
- Pérez-Luño, A., Alegre, J., Valle-Cabrera, R. (2019). The role of tacit knowledge in connecting knowledge exchange and combination with innovation. *Technology Analysis & Strategic Management*, 31(2), 186–198, doi: 10.1080/09537325.2018.1492712.
- Quah, D. (1992). Empirical cross-section dynamics in economic growth, *LSE Working Paper*.
- Romer, P.M. (1990). Endogenous technological change. *Journal of Political Economy*, 98(5/2), S71–S102.
- Roodman, D. (2009). How to do xtabond2: An introduction to difference and system GMM in stata. *The Stata Journal*, 9(1), 86–136, <https://doi.org/10.1177/1536867X0900900106>
- Ruta, C.D. (2009). HR portal alignment for the creation and development of intellectual capital. *International Journal of Human Resource Management*, 20(3), 562–577.
- Shem, S., Phiri, M.A. (2019). Exploring tacit knowledge transfer and innovation capabilities within the buyer–supplier collaboration: A literature review. *Cogent Business & Management*, 6(1), doi: 10.1080/23311975.2019.1683130
- Stavropoulos, S., van Oort, F.G., Burger, M.J. (2020). Heterogeneous relatedness and firm productivity. *Annals of Regional Science*, 65(2), 403–437.
- Unger, J.M., Rauch, A., Frese, M. (2011). Human capital and entrepreneurial success: A meta-analytical review. *Journal of Business Venturing*, 26(1), 341–358.
- Urbact Project Results (2011). Komisja Europejska. Bruksela.
- Vandenbussche, J., Aghion, P., Meghir, C. (2006). Growth, distance to frontier and composition of human capital. *Journal of Economic Growth*, 11, 97–127.
- Wall, A. (2007). The measurement and management of intellectual capital in the public sector. *Public Management Review*, 7(2), 289–303.
- Weatherly, L.A. (2003). *Human Capital – The Elusive Asset; Measuring and managing Human Capital*. Society for Human Resource Management.
- Weitzman, M.L. (1998). Recombinant growth. *Quarterly Journal of Economics*, 113(2), 331–360, doi: 10.1162/003355398555595.
- Windmeijer, F. (2005). A finite sample correction for the variance of linear efficient two-step GMM estimators. *Journal of Econometrics*, 126, 25–51.
- Zhao, Y. (2013). Tacit knowledge transfer from manufacturing firms to suppliers in new product development: A study of suppliers. *International Journal of Information and Education Technology*, 3(5), 571–574.
- Zhou, A.Z., Fink, D. (2003). The Intellectual capital web. A systematic linking of intellectual capital and knowledge management. *Journal of Intellectual Capital*, 4(1), 34–48.

Karkonoska Kolej Miejska w obliczu wyzwań mobilności aglomeracji Jeleniej Góry

Studia Regionalne i Lokalne
Nr 2(96)/2024
© Autorzy 2024



ISSN 1509-4995
E-ISSN 2719-8049

doi: 10.7366/1509499529606

Dominik Staśkiewicz

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, ul. Bolesława Prusa 53/55,
50-317 Wrocław; e-mail: 264517@student.pwr.edu.pl; ORCID 0009-0001-4311-6666

Oliwia Haręża

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław;
e-mail: 264557@student.pwr.edu.pl; ORCID 0009-0000-8345-1242

Urszula Protyńska

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław;
e-mail: 264560@student.pwr.edu.pl; ORCID 0009-0009-4805-7253

Michał Małysz

Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Gospodarki Przestrzennej,
ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław; e-mail: michal.malysz@pwr.edu.pl; ORCID 0000-0002-9584-5502

Abstrakt

Zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności transportowej obszarów peryferyjnych jest jednym z największych wyzwań polityki regionalnej i lokalnej. Wyższa dostępność wpływa pozytywnie na atrakcyjność danego obszaru jako miejsca do życia oraz kreuje sprzyjające warunki do prowadzenia działalności. Przykładem regionu położonego peryferyjnie, a zarazem problemowego w sferze społeczno-gospodarczej, jest aglomeracja jeleniogórska. Celem artykułu jest zbadanie zasadności implementacji kolei miejskiej w obszarze funkcjonalnym Jeleniej Góry oraz określenie zasięgu jej funkcjonowania w ramach kształtowania zrównoważonej mobilności w subregionie karkonoskim. Istotną część pracy stanowi prezentowana autorska koncepcja Karkonoskiej Kolei Miejskiej stanowiąca odniesienie do dawniej publikowanych planów utworzenia jeleniogórskiej kolei aglomeracyjnej.

Słowa kluczowe

Karkonoska Kolej Miejska, kolej miejska, Jelenia Góra, Karkonosze, transport kolejowy, Sudety

The Karkonosze Light-Rail in the Face of the Mobility Challenges of the Jelenia Góra Agglomeration

Abstract

Ensuring an appropriate level of transport accessibility of peripheral areas is one of the greatest challenges of regional and local policy. Higher accessibility has a positive impact on the attractiveness of a given area as a place to live and creates favourable conditions for running a business. An example of a region located peripherally and at the same time problematic in the socioeconomic sphere is the Jelenia Góra agglomeration. The aim of this article is to examine the validity of implementing urban rail in the functional area of Jelenia Góra and to determine the scope of its operation as part of shaping sustainable mobility in the Karkonosze subregion. A crucial part of the work is the original concept of the 'Karkonosze Light-Rail', which is a reference to previously published plans of the Jelenia Góra agglomeration railway.

Keywords

Karkonosze Light-Rail, urban rail, Jelenia Góra, the Karkonosze Mountains, railway transport, the Sudetes

Wstęp

Od początku drugiej dekady XXI w. kolej pasażerska w Polsce przeżywa okres dynamicznego rozwoju. Zyskuje coraz większe znaczenie jako efektywny zamiennik dla transportu samochodowego, co potwierdzają dane świadczące o rokrocznym wzroście liczby przewiezionych pasażerów. W drugiej dekadzie XXI w. zaznaczyło się wyraźnie wzmożone zainteresowanie podróżami koleją, do czego przyczynił się m.in. rozwój oferty przewozowej, jak i poprawa komfortu podróżowania. Mimo tych pozytywnych trendów polskie miasta wciąż zmagają się z wyzwaniem kongestii miejskiej, czyli zagęszczenia ruchu miejskiego zagrażającego płynności i efektywności przemieszczania się i skutkującego także innymi negatywnymi zjawiskami na wielu płaszczyznach. W obliczu tego wyzwania transport szynowy może stanowić skuteczne rozwiązanie, oferując nie tylko możliwość zmniejszenia zatorów ulicznych, lecz również spełniając wymagania odpowiedzialnego rozwoju. Inicjatywy włączenia efektywnego systemu transportu zbiorowego do strategii walki z kongestią to ważny krok w kierunku bardziej zrównoważonych i lepiej dostępnych przestrzeni miast.

Sudety, malowniczy region górski, bogaty w walory przyrodnicze i dziedzictwo kulturowe, znalazł się w wyniku przekształceń społeczno-gospodarczych przełomu XX i XXI w. w centrum kryzysu depopulacyjnego. Obszar ten, niegdyś odznaczający się wysokim uprzemysłowieniem, zмага się z wyraźnym spadkiem liczby mieszkańców, jak i z wyzwaniami natury gospodarczej, technicznej, przestrzenno-funkcjonalnej i środowiskowej. Choć Sudety są dotknięte depopulacją, zyskują na znaczeniu w turystyce za sprawą rozwoju infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, m.in. w Karkonoszach i Górach Izerskich w obrębie Jakuszy. Ważną inicjatywą o ogromnym znaczeniu dla lokalnej społeczności oraz turystów może być powrót pociągów do Karpacza planowany na grudzień 2024 r. Po wielu latach oczekiwania przywrócenie połączeń kolejowych do tego miasta nie tylko może pozwolić na wygodniejsze i bardziej ekologiczne podróżowanie, lecz także stworzyć nowe możliwości rozwojowe dla subregionu karkonoskiego. Jelenia Góra jest jednym z najważniejszych miast Sudetów i największym ośrodkiem karkonoskim. Jej specyficzna morfologia i charakterystyczna rozciągłość wymuszają skomunikowanie dosyć odległych części miasta. Obecność linii kolejowej spajającej aglomerację jeleniogórską pozwoliłaby na wykorzystanie kolei jako szybkiego sposobu przemieszczania się.

Wdrożenie systemu kolei miejskiej może okazać się zarówno remedium na problemy komunikacyjne związane z kongestią, jak i impulsem do zrównoważonego rozwoju całej aglomeracji, zachowania stanu środowiska i usprawnienia mobilności w regionie.

Hipotezy, metody i pytania badawcze

W celu określenia zasadności implementacji kolei miejskiej w Jeleniej Górze i jej obszarze funkcjonalnym konieczna jest diagnoza uwarunkowań i czynników sprzyjających tej inwestycji. W artykule zbadane zostały dwie hipotezy. Pierwsza z nich brzmi następująco: „Autorska koncepcja Karkonoskiej Kolei Miejskiej może w znacznym stopniu usprawnić mobilność funkcjonalną w miejskim obszarze funkcjonalnym Jeleniej Góry”. W założeniu kolej miejska powinna zapewniać komfortowy dojazd co najmniej do 1/3 istotnych obiektów zainteresowania badanego obszaru, np. miejsc pracy i edukacji. Druga hipoteza brzmi: „Karkonoska Kolej Miejska powinna opierać się w dużej mierze na liniach dowozowych do kurortów górskich”. Autorzy pracy zakładają, że kolej miejska nie może ograniczać się do granic Jeleniej Góry, ale powinna również odgrywać ważną rolę w dojazdach do pobliskich kurortów górskich. Ponadto, w artykule udzielono odpowiedzi na następujące pytania: Jaki zasięg obsługi powinna mieć Karkonoska Kolej Miejska, aby inwestycja mogła być uznana za w pełni efektywną? Czy przedsięwzięcie wymaga dużych nakładów inwestycyjnych? W jaki sposób Karkonoska Kolej Miejska może stymulować lokalną gospodarkę?

W artykule wykorzystano następujące metody badawcze: analiza danych statystycznych oraz źródeł pisanych dotyczących koncepcji kolei miejskiej z przeszłości, analizy przestrzenne w środowisku GIS, modelowanie transportowe oraz kartograficzne metody prezentacji służące do wizualizacji zjawisk i sieci transportowych. Do narzędzi systemu informacji geograficznej (*geographic information system* – GIS) wykorzystywanych w pracy należy oprogramowanie ArcGIS, ze szczególnym uwzględnieniem grupy narzędzi Spatial Statistics Toolbox i Geostatistical Toolbox,

oraz oprogramowanie QGIS z wtyczkami służącymi do analiz sieciowych. Do modelowania sieci transportowej wykorzystane zostało oprogramowanie PTV VISUM, umożliwiające opracowanie modelu połączeń multimodalnych opartych na kolei miejskiej i połączeniach autobusowych. Wśród źródeł danych wykorzystanych w badaniu należy wymienić: prace naukowe dotyczące analizowanego tematu, Bank Danych Lokalnych GUS, dane pozyskane od PKP PLK (w odpowiedzi na wniosek o udostępnienie informacji publicznej) oraz rozkłady jazdy pociągów. W rezultacie przeprowadzonych analiz jeleniogórska kolej miejska powinna uzyskać nie tylko projekt przebiegu tras, ale i argumenty przemawiające za przyspieszeniem realizacji inwestycji w transport szynowy na analizowanym obszarze, co przyczyniłoby się do implementacji kolei miejskiej o dużej częstotliwości kursowania.

Szczegółowego wyjaśnienia wymagają metody oparte na statystykach przestrzennych, stosowane w analizach dotyczących rozmieszczenia punktów zainteresowania (celów przemieszczeń ludności) na badanym obszarze. Pierwsza metoda polega na wykorzystaniu lokalnej statystyki przestrzennej *I* Morana opisaną przez Luca Anselina (1995). Statystyka ta jest wyliczana z następującego wzoru:

$$I_i = \frac{x_i - \bar{X}}{S_i^2}$$

gdzie: x_i – wartość atrybutu obiektu i

$\bar{X}$ – średnia wartość atrybutu

S_i^2 – wariancja wartości atrybutu

$w_{i,j}$ – wagi przestrzenne

Przy czym:

$$S_i^2 = \frac{\sum_{j=1, j \neq i}^n (x_j - \bar{X})^2}{n-1}$$

Wagi przestrzenne są definiowane jako elementy macierzy wag określanych na podstawie sąsiedztwa obiektów lub odległości między nimi (Sucheck, Olejnik 2010). Dodatnia wartość statystyki *I* oznacza skupienia (klastry) obiektów o podobnych wartościach (tutaj jest to ranga z tab. 2). W przypadku negatywnych wartości *I* dane obiekty są „outlierami”, czyli obiektami odstającymi i niepodobnymi do innych znajdujących się w ich otoczeniu. Istotnymi parametrami są także *z-score* i *p-value* opisujące odpowiednio wielkość odchylenia standardowego od rozkładu normalnego i prawdopodobieństwo uzyskania błędnego wyniku. Hipotezą H_0 jest losowe rozmieszczenie obiektów w przestrzeni. Jeśli występują odchylenia od tej zasady, wtedy *z-score* przyjmuje wartości wyraźnie różniące się od 0, co w praktyce upoważnia do odrzucenia hipotezy zerowej i przyjęcia hipotezy alternatywnej mówiącej, że obiekty do siebie podobne tworzą klastry.

Drugą metodą analizy jest określenie „hot spotów” i „cold spotów”, a więc skupień wysokich i niskich wartości, w tym przypadku zgodnie z rangą ustaloną w tabeli 2. W celu wykonania badania posłużono się statystyką G_i^* opisaną przez Arthura Getisa i J. Keitha Orda (1992, 1995) według wzoru:

$$G_i^* = \frac{\sum_{j=1}^n w_{i,j} x_j - \bar{X} \sum_{j=1}^n w_{i,j}}{S \sqrt{\left[\sum_{j=1}^n w_{i,j}^2 - \left(\sum_{j=1}^n w_{i,j} \right)^2 \right] / (n-1)}}$$

gdzie: x_j – wartość atrybutu obiektu j

$w_{i,j}$ – wagi przestrzenne

Ponadto:

$$\bar{X} = \frac{\sum_{j=1}^n w_{i,j}}{n} = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n w_{i,j}^2}{n} - (\bar{X})^2}$$

Rezultatem analizy z wykorzystaniem pierwszej metody (w ArcGIS narzędzie *Cluster and Outlier Analysis Anselin Local Moran's I*) jest wyznaczenie klastrów i outlierów, a więc skupień

miejszc zainteresowania o wysokiej lub niskiej randze, a także jednostek położonych w ich obrębie, ale o innej randze. Obiekty niewyróżniające się zostały określone jako nieistotne statystycznie. Wynikiem analizy hot/cold spotów (w ArcGIS narzędzie *Hot Spot Analysis Getis-Ord G**) jest przestrzenne rozmieszczenie skupień obiektów o wysokiej lub niskiej randze. Wyniki analiz z wykorzystaniem ww. metod będą przedstawione w dalszej części artykułu.

Rola kolei miejskiej w systemach transportowych

Odpowiednio zorganizowany transport zbiorowy jest podstawą przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Dostępność transportowa obszarów wiejskich, stanowiących otoczenie miast-rdzeni obszarów funkcjonalnych, może być w wyraźny sposób poprawiona dzięki dogodnej liczbie połączeń transportu zbiorowego. Do opracowań na temat teorii dostępności transportowej należy zaliczyć te autorstwa Waltera G. Hansena (1959), Davida Ingrama (1971), Franka Bruinsmy i Pieta Rietvelda (1996), Klausa Spiekermanna i Jörga Neubauera (2002), Tomasza Komornickiego, Przemysława Śleszyńskiego, Piotra Rosika i Wojciecha Pomianowskiego (2010), Piotra Rosika (2012), Szymona Wiśniewskiego (2015) oraz Tadeusza Bocheńskiego (2018). W pracach tych wskazane zostały m.in. rodzaje dostępności transportowej, jej wpływ na rozwój regionalny i lokalny oraz wskaźniki ją opisujące. Znaczenie dostępności transportowej jest w literaturze dotyczącej czynników rozwoju regionalnego podkreślane od dekad. Guilherme L. Palhares (2003) wskazuje wpływ poziomu dostępności na rozwój turystyki. Tadeusz Truskolaski (2006) wymienia liczne korzyści gospodarcze dla regionów generowane przez sektor transportu. Maciej Borsa (2008) uznaje transport za priorytetowy kierunek rozwoju polityki przestrzennej na szczeblu regionalnym. Adam Szewczuk (2011) wymienia infrastrukturę transportową jako istotną dla tworzenia przestrzeni „nowej jakości”, która może stanowić impuls do rozwoju społeczno-gospodarczego. Liczne opracowania podkreślają zasadność rozwoju transportu zbiorowego w regionach silnie rozwiniętych, zapewniających dogodne warunki do życia i rozwoju przedsiębiorczości.

Kolej miejska stanowi jedno z rozwiązań problemu mobilności w miastach uznawanych za wiodące pod względem efektywności transportu zbiorowego. Steer Davies Gleave (2005) przytacza hipotezy dotyczące wpływu kolei miejskiej, wymieniając m.in. skuteczność w walce z kongestią. Maciej Kruszyna (2018) wymienia 28 przykładów polskich systemów kolei pasażerskiej wokół miasta-rdzenia i obejmującej połączenia kolejowe o dużej częstotliwości kursowania. Autor opisuje również potencjał sieci kolejowej skupionej wokół Jeleniej Góry, akcentując możliwości trasy Jelenia Góra–Szklarska Poręba Górna. Podkreśla także wysoką częstotliwość połączeń na odcinku Jelenia Góra–Piechowice, tj. co 30 min, jak i rolę tras wylotowych z Jeleniej Góry w kierunku Gryfowa Śląskiego i Lwówka Śląskiego. Ponadto, zwraca uwagę na linie kolejowe łączące Jelenią Górę z Karpaczem i Kowarami oraz na perspektywy dotyczące przywrócenia kolei do Świeradowa-Zdroju. Andrzej Massel (2002) w swojej pracy podkreśla rolę Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, a przykład kolei miejskiej w Warszawie przedstawiają Marcin Wocial i Tomasz Rokicki (2015). Wśród zagranicznych monografii warte uwagi są prace autorstwa Roberta Schwandla (2018, 2023) dotyczące komunikacji szynowej w Berlinie i Wiedniu, uznawanych za miasta z wzorcowo zorganizowanym miejskim transportem zbiorowym. Opisu systemów kolei o zwiększonej częstotliwości podjęli się również Ewa Raczyńska-Buława (2015), Beata Zagożdżon (2017) i Paweł Wołowicz (2021), natomiast wśród prac opisujących zalety kolei miejskich warto wymienić badania Aleksandry Koźlak (2013), Łukasza Kotuły (2020) i Mateusza Sobocińskiego (2020). Warte uwagi są również liczne opracowania dotyczące poszczególnych systemów kolei miejskich w Polsce, będących jednocześnie rezultatem wdrażania koncepcji kolei aglomeracyjnych. W literaturze można znaleźć opisy istniejących bądź planowanych systemów tego typu w Łodzi (Bartosiewicz, Wiśniewski 2016), Szczecinie (Pietrzak 2012), Wrocławiu (Małysz, Tomczak 2020) i Poznaniu (Bul 2016).

System kolei miejskiej nie jest jednak w skali Polski powszechnie występującym elementem transportu zbiorowego. Jedynie w przypadku Trójmiasta i Warszawy można mówić o połączeniach typowo miejskich, łączących odległe osiedla lub bezpośrednio ze sobą sąsiadujące miasta. O konieczności uruchomienia kolei miejskiej w Trójmieście niewątpliwie zdecydowała rozciągłość Gdańska, Sopotu i Gdyni oraz bliskość miejscowości należących do tzw. małego Trójmiasta, tj.

Rumii, Redy i Wejherowa. W przypadku Warszawy wykorzystanie kolei wymusiła wielkość samego miasta, choć kolej miejska powstała dopiero na początku XXI w. Innymi przestrzennie rozległymi miastami są m.in. Szczecin, Łódź, Świnoujście i Wałbrzych oraz opisywana w tym artykule Jelenia Góra. W Szczecinie planowana jest kolej bazująca na systemie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. W Łodzi sprawnie funkcjonuje rozbudowana Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Świnoujście, ze względu na swoje usytuowanie na wyspach, nie posiada miejskiego transportu kolejowego. Zarówno Wałbrzych, jak i Jelenią Górę cechuje dogodne położenie oraz odpowiednia infrastruktura kolejowa, którą można wykorzystać. Rozwiązania przyjęte w Wałbrzychu są podobne do jeleniogórskich, choć w pierwszym przypadku większe znaczenie w przewozach mają pociągi towarowe.

Należy zauważyć, że ww. przykłady, poza pracą Kruszyny (2018), w zasadzie nie opisują miast wielkości Jeleniej Góry, choć pewne uwarunkowania dotyczące turystyki i pośredniej roli kolei w dojazdach do kurortów, jak np. między Trójmiastem i Jelenią Górą, są do siebie zbliżone. Jeleniogórskim liniom kolejowym uwagę poświęcają również Przemysław Dominas i Tomasz Przerwa (2017), opisując m.in. historię rozwoju sieci kolejowej Sudetów i Przedgórze Sudeckiego. Analizy takie dotyczące Dolnego Śląska, z uwzględnieniem jeleniogórskich linii kolejowych, dokonywali również: Jacek Makuch i Maciej Kruszyna (2003), Michał Małysz i Przemysław Tomczak (2020) oraz Mateusz Smolarski (2023).

Ważnym artykułem odnoszącym się do planowania kolei miejskiej dla Jeleniej Góry jest tekst Macieja Mysony i Mateusza Domina (2015). Autorzy przedstawiają w nim liczne uwarunkowania procesu powstawania takiej sieci, w tym – możliwości dostosowania jeleniogórskich linii kolejowych do obsługi połączeń o zwiększonej częstotliwości. Bertil Hylén i Tim Pharoah (2002) podają przykłady francuskich miast budujących kolej miejską w całości od podstaw. Todd Litman (2012) akcentuje ponadto zalety multimodalnego transportu pasażerskiego, którego integralną część może stanowić kolej. Do innych ważnych polskich publikacji dotyczących trendów związanych z rozwojem systemu pasażerskiego transportu multimodalnego trzeba zaliczyć m.in. prace Karola Kowalczyka (2019), Piotra Rosika i in. (2017) oraz Wojciecha Jurkowskiego i Mateusza Smolarskiego (2017). W kontekście negatywnych trendów demograficznych regionu sudeckiego należy zwrócić uwagę na współzależność między zmianą liczby ludności a dostępnością transportową. Ossi Kotavaara, Harri Antikainen i Jarmo Rusanen (2011) opisują wzajemne powiązanie tych cech na przykładzie Finlandii. Autorzy wskazują na transport kolejowy jako jeden z możliwych wyznaczników rozmieszczenia ludności w skali regionalnej, przy czym akcentują rolę odpowiedniej liczby połączeń tego rodzaju w kształtowaniu obszarów gęsto zaludnionych.

Z kolei Piotr Rosik i Julia Wójcik (2023) potwierdzają wpływ rozwoju infrastruktury transportowej na wielopłaszczyznowy rozwój regionalny. Akcentują przestrzenne i gospodarcze aspekty rozwoju dokonującego się za sprawą inwestycji infrastrukturalnych, m.in. takich, jak rozwój miast, wzrost wartości działek oraz międzysektorowy przepływ dóbr. Inwestycja związana z koleją miejską dla obszaru funkcjonalnego Jeleniej Góry, charakteryzująca się wysoką częstotliwością kursowania środków transportu oraz obsługującymi ją wielkopojemnymi jednostkami elektrycznymi, mogłaby więc spełniać warunki sprzyjające pozytywnym zjawiskom demograficznym, gospodarczym i przestrzennym. W regionie jeleniogórskim, z uwagi na negatywne trendy demograficzne ostatnich dekad oraz jego peryferyjność, występowanie ww. czynników rozwojowych jest szczególnie pożądane.

System kolei miejskiej stanowiący jedno z ogniw multimodalnego transportu zbiorowego może się więc przyczynić do zwiększenia atrakcyjności Jeleniej Góry i jej obszaru funkcjonalnego jako miejsca do życia i prowadzenia działalności gospodarczej. Korzyści mogą być odczuwalne na wielu płaszczyznach, w tym mobilności w ramach dojazdów do pracy czy miejsc edukacji, oraz pod względem rozwoju turystyki. Ponadto, aglomeracja ma szansę odegrać prekursorską rolę w odniesieniu do systemu kolei miejskiej skupionej wokół miasta średniej wielkości, przeznaczonej zarówno do codziennego przemieszczania się, jak i związanego z turystyką. Specyficzny kształt Jeleniej Góry jest jedną z przesłanek uzasadniających powstanie kolei miejskiej. Koncepcje i dyskusje z początku drugiej dekady XXI w. potwierdzają słuszność idei związanych ze szczególnym wykorzystaniem transportu szynowego w mieście. Jednak w planie transportowym na lata 2021–2031 kolej miejska nie została uwzględniona, a nacisk położono na transport autobusowy. O ile sieć połączeń autobusowych jest dobrze opracowana, to ulega ona negatywnym wpływom kongestii. Przykładowo:

linia autobusowa 15 z Dworca Głównego w Jeleniej Górze do uzdrowiska w Cieplicach przewiduje 25–30 min na przejechanie całej trasy. Autobusy w szczycie przewozowym kursują w takcie co 30 min. Natomiast pociąg może pokonać cały ten dystans w ok. 13 min. Ponadto, kolej miejska, wzo-rem np. SKM Trójmiasto, mogłaby kursować w takcie 15-minutowym, jednocześnie oferując więk-szą liczbę miejsc i stanowiąc konkurencyjny dla autobusu środek przemieszczania się po Jeleniej Górze oraz jej aglomeracji, niezależnie od natężenia ruchu na drogach.

Diagnoza powiązań w obszarze funkcjonalnym Jeleniej Góry a koncepcja kolei miejskiej

Jelenia Góra jako przykład ośrodka subregionalnego odznacza się ograniczonym zasięgiem przestrzennego oddziaływania. Obszar jej wpływów jest znacznie mniejszy niż w przypadku miast stanowiących stolice województw, np. Wrocławia. Jako czwarte największe miasto województwa dolnośląskiego (ok. 75 tys. mieszkańców) nie generuje ono liczby przemieszczeń porównywalnej do tej w największym mieście regionu, a nawet do zespołu miast Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego. Jednak położenie Jeleniej Góry w regionie o ogromnym znaczeniu dla turystyki, jak i bliskość mniejszych miast średniej wielkości, mogą stanowić motyw zwiększonego natężenia przemieszczeń w jeleniogórskim obszarze funkcjonalnym. Niezwykle ważne z perspektywy Jeleniej Góry, jak i całego obszaru Sudetów, jest stymulowanie jego rozwoju oraz poprawa jakości życia mieszkańców. Jerzy Ładysz i Magdalena Mayer (2016) oraz Robert Szmytkie i Przemysław Tomczak (2018) wspominają o wyraźnych problemach ośrodków sudeckich. Ich przejawem jest postępująca przez lata depopulacja miejscowości, w tym samej Jeleniej Góry. Liczba mieszkańców tego miasta zmniejszyła się od początku XXI w. o ok. 20 tys. do poziomu ok. 75 tys. Niekorzystne trendy w zakresie migracji oraz struktury ludności utrwaliły negatywny wizerunek tego obszaru jako problemowego, charakteryzującego się odpływem ludności z Jeleniej Góry do innych części regio-nu, niejednokrotnie w okolice Wrocławia, bądź do strefy podmiejskiej.

Transport miejski w Jeleniej Górze bazuje przede wszystkim na połączeniach autobusowych. Jednym z opracowań na temat historii komunikacji autobusowej jest monografia Henryka Magonia i Tomasza Wojtasika (2019). Autorzy opisują w niej nie tylko wykorzystywany tabor, lecz także deta-le infrastruktury transportowej i schematy komunikacji miejskiej oraz ich zmiany na przestrzeni lat. Na schematach ukazane są ponadto połączenia obsługujące gminy otaczające Jelenią Górę, m.in. Podgórzyn. Przemysław Wiater (2013) również przedstawia dawną sieć tramwajową Jeleniej Góry złożoną z dwóch linii miejskich, a potem także – dwóch linii podmiejskich. Ważnym węzłem tram-wajowym był ten zlokalizowany przy głównym jeleniogórskim dworcu kolejowym. Linie podmiejskie docierały m.in. do Cieplic i Sobieszowa, a także Podgórzyna i Przesieki. Sieć tramwajowa została w Jeleniej Górze zlikwidowana w 1969 r. W XXI w. Cieplice i Sobieszów znalazły się w granicach Jeleniej Góry i są objęte połączeniami kolejowymi oraz autobusowymi, a Podgórzyn i Przesieka – połączeniami autobusowymi. Ponadto autobusy miejskiego przewoźnika, MZK Jelenia Góra, ob-sługują gminy: Janowice Wielkie, Jeżów Sudecki, Mysłakowice i Piechowice, zapewniając dojazd do Jeleniej Góry z miejscowości jej strefy podmiejskiej

Największe miasto subregionu karkonoskiego jest zarazem bardzo ważnym sudeckim wę-złem kolejowym. Z Jeleniej Góry odchodzą lub do niej docierają następujące linie kolejowe: 274 (Wrocław–Zgorzelec), 283 (Jelenia Góra–Żagań), 308 (Kamienna Góra–Jelenia Góra) i 311 (Jelenia Góra–Polana Jakuszycka). Jako że pierwsza z nich ma charakter przelotowy, możliwy jest wyjazd z miasta w pięciu kierunkach, tj. w stronę: Wałbrzycha i Wrocławia, Gryfowa Śląskiego i Lubania, Wlenia i Lwówka Śląskiego, Kowar i Kamiennej Góry oraz Piechowic i Szklarskiej Poręby. Ponadto, pośrednio w okolice Jeleniej Góry docierają linie kolejowe nr: 340 z Karpacza (do Mysłakowic), 302 ze Strzegomia oraz 312 z Jerzmanic-Zdroju (do Marciszowa). Jelenia Góra znajduje się więc w strefie o dość dobrze rozwiniętej sieci kolejowej. Problemem jest jednak brak pełnego wykorzy-stania linii w przewozach kolejowych. Ruch pasażerski prowadzony jest od wielu lat jedynie po liniach nr 274 i 311, a pociągi kursują m.in. w relacjach Wrocław–Szklarska Poręba i Jelenia Góra–Görlitz. Od 2016 r. właściwie nie istnieje połączenie kolejowe Jeleniej Góry i Legnicy, a więc czwar-tego i drugiego największe miasta województwa dolnośląskiego. Pociągi w 2023 r. nie docierały

do Karpacza, a pozbawione połączeń są również położone w pobliżu Jeleniej Góry: Wleń, Lwówek Śląski, Świerzawa i Kowary. Jednak przejęcie linii kolejowych do Karpacza i Świeradowa-Zdroju przez Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego stanowiło impuls do ich modernizacji, która ma przywrócić ruch pasażerski do tych kurortów w 2024 r.

Mankament jeleniogórskich linii kolejowych stanowi jednak ich przepustowość. W praktyce największe możliwości dają linie dwutorowe zelektryfikowane, na których połączenia mogą być realizowane przez pojazdy elektryczne niezależnie w obydwu kierunkach. Taka sytuacja występuje jednak tylko na krótkim odcinku linii nr 274 w granicach Jeleniej Góry. Co więcej, nie istnieje odcinek między dwoma punktami wymiany pasażerskiej, który byłby położony w granicach miasta, a jednocześnie zelektryfikowany i dwutorowy.

Tabela 1 zawiera podstawowe informacje na temat przystanków i stacji kolejowych w Jeleniej Górze. Wszystkie leżą na zelektryfikowanej linii kolejowej nr 311.

Tab. 1. Stacje i przystanki kolejowe na linii kolejowej nr 311 w granicach Jeleniej Góry

Przystanek/stacja	Liczba krawędzi peronowych	Uwagi
Jelenia Góra	7	Najważniejsza stacja w mieście
Jelenia Góra Zabobrze	2	Nowy przystanek przy osiedlu Zabobrze
Jelenia Góra Zachodnia	2	Mijanka
Jelenia Góra Przemysłowa	1	Brak możliwości wyminięcia się na odcinku długości ok. 8 km
Jelenia Góra Cieplice	1	
Jelenia Góra Orle	1	
Jelenia Góra Sobieszów	2	Ostatnia stacja w kierunku Piechowic

Źródło: opracowanie własne.

Kolej miejska powinna przejąć w Jeleniej Górze rolę szynowej komunikacji miejskiej. Jej możliwości pozwoliłyby również na połączenia podmiejskie z wykorzystaniem linii kolejowych. Jednak, jak ukazuje tabela 1, linia kolejowa nr 311 odznacza się ograniczoną przepustowością. Leżące w centrum miasta stacje Jelenia Góra, Jelenia Góra Zachodnia oraz zbudowany w 2019 r. przystanek Jelenia Góra Zabobrze mają co najmniej dwie krawędzie peronowe. Możliwe jest więc wymijanie się pociągów jadących z różnych kierunków. Między stacjami Jelenia Góra Zachodnia i Jelenia Góra Sobieszów niestety nie ma na trasie żadnych mijanek, a przystanki Jelenia Góra Przemysłowa, Jelenia Góra Cieplice i Jelenia Góra Orle są jednokrawędziowe. Pociąg, zatrzymując się, jednocześnie zajmuje jedyny tor linii. Należy pamiętać, że po linii nr 311 kursują również pociągi towarowe z i do Piechowic. Stąd brak możliwości wymijania się może stanowić problem zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym. W przypadku kolei miejskiej kursującej z częstotliwością co kilkanaście minut odpowiednia przepustowość musi być bezwzględnie zapewniona.

Za stacją Jelenia Góra Sobieszów w kierunku zachodnim znajduje się jeszcze kilka stacji i przystanków leżących na zelektryfikowanym odcinku linii kolejowej nr 311. Są to: Piechowice Dolne (jedna krawędź peronowa), Piechowice (wielotorowa stacja), Górzyniec, Szklarska Poręba Dolna, Szklarska Poręba Średnia (jedna krawędź peronowa) i Szklarska Poręba Górna (stacja). Jednak ruch towarowy na odcinku Piechowice–Szklarska Poręba Górna w zasadzie nie jest prowadzony, toteż przepustowość szlaku może być większa, mimo istnienia tylko jednego toru na odcinku ok. 15 km. Liczba pociągów na dobę na trasie Jelenia Góra–Szklarska Poręba, według PKP PLK, nie przekracza 19, co w tym przypadku umożliwia sprawne prowadzenie ruchu nawet na odcinku jednotorowym. Warto wspomnieć, że wzdłuż linii kolejowej nr 311, w odległości ok. 50 m od niej, biegną ulice łączące centrum Jeleniej Góry z Sobieszowem i Cieplicami. Kursują po nich autobusy miejskie, których trasy *de facto* pokrywają się z potencjalną linią kolei miejskiej. Podobnie równoległe drogi biegną na odcinku Jelenia Góra–Karpacz przez Łomnicę i Mysłakowice. Z powodu nieprzejezdności linii kolejowych nr 308 i 340 połączenia z Karpaczem są realizowane przez autobusy, których rola również mogłaby ulec zmianie po uruchomieniu połączeń kolejowych. Po zakończeniu prac modernizacyjnych na ww. liniach kolejowych transporty kolejowy i drogowy powinny być wobec siebie komplementarne, a nie konkurencyjne. W rezultacie przy jednoczesnym występowaniu

równoległej infrastruktury kolejowej i drogowej pierwszym wyborem sposobu realizacji połączenia powinna być kolej. Natomiast autobusy mogą pełnić funkcję uzupełniającą na trasach, na których przejazd pociągiem byłby niemożliwy.

Koncepcja kolei miejskiej dla Jeleniej Góry była przedstawiana już w 2011 r. Szczególną uwagę poświęcono linii nr 311 przebiegającej przez Jelenią Górę w kierunku Szklarskiej Poręby oraz liniom kolejowym nr 308 i 340 łączącym Jelenią Górę z Karpaczem. Pojawiał się też pomysł rozwinięcia połączeń z Jeleniej Góry w kierunku Janowic Wielkich przez Wojanów i Trzcińsko. Argumentem za takim przebiegiem trasy mógł być fakt, że linia kolejowa nr 274 jest na tym odcinku zelektryfikowana i dwutorowa. Wymieniano także jej odcinki jednotorowe w kierunku Gryfowa Śląskiego, m.in. do Starej Kamienicy. Nie wspomniano o możliwościach uruchomienia kolei miejskiej z Jeleniej Góry po nieelektryfikowanych liniach jednotorowych przez Łomnicę i Mysłakowice do Kowar lub Karpacza oraz ówczesnej czynnej linii kolejowej w kierunku Wlenia przez Jeżów Sudecki.

W celu ustalenia optymalnego przebiegu tras kolei miejskiej należy określić argumenty przemawiające za jej funkcjonowaniem. Niewątpliwie najważniejszym jest konieczność zaspokojenia potrzeb mobilności mieszkańców Jeleniej Góry oraz osób przyjeżdżających do tego miasta w celu załatwienia spraw urzędowych i innych. Obszar przemieszczeń tego typu można określić jako „obszar funkcjonalny Jeleniej Góry”. Gminy, z których do tego miasta w 2016 r. dojeżdżało najwięcej osób do pracy, są przedstawione w tabeli 2.

Tab. 2. Gminy zamieszkania osób pracujących w Jeleniej Górze w 2016 r. – co najmniej 50 osób dojeżdżających do pracy

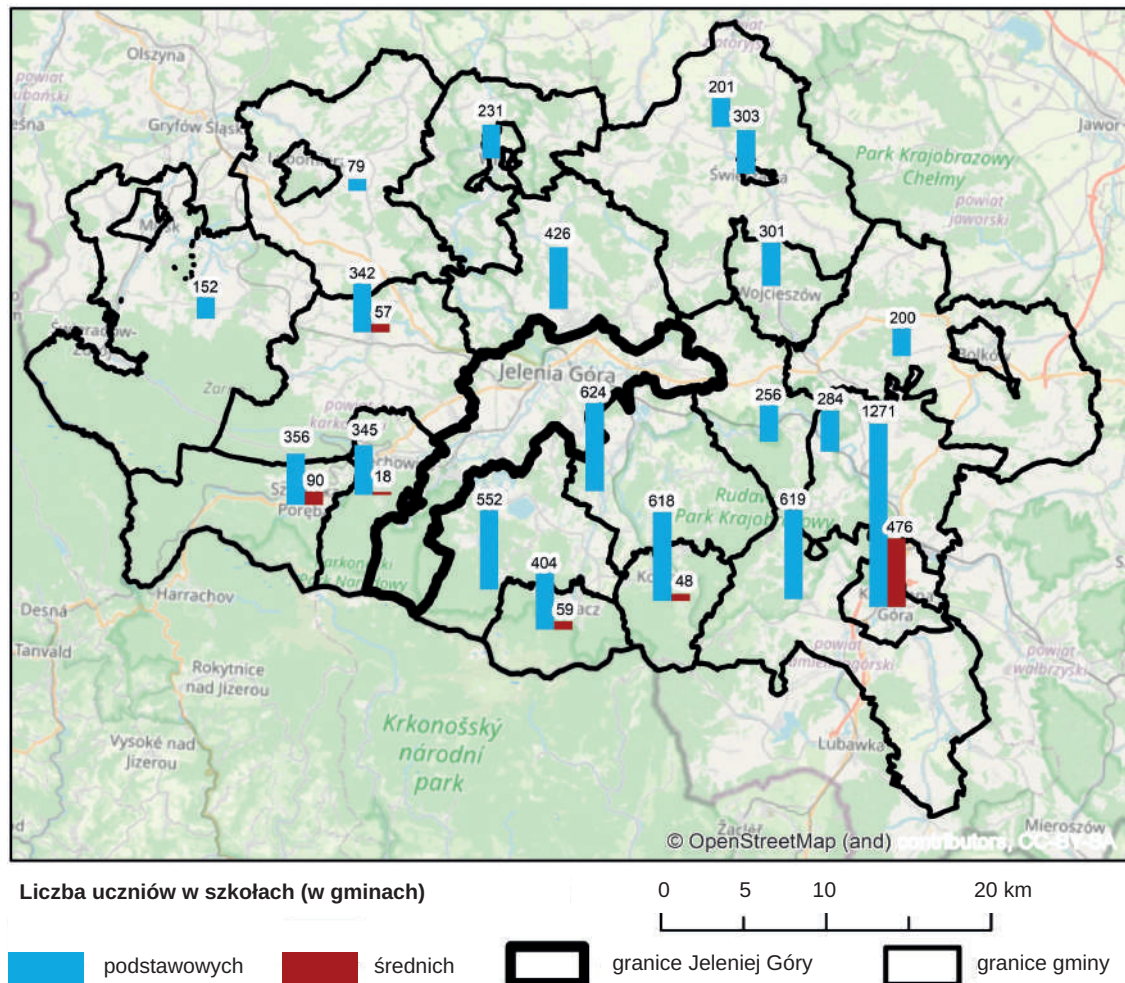
Gmina	Liczba osób dojeżdżających do pracy
Mysłakowice	565
Jeżów Sudecki	512
Podgórzyn	436
Piechowice	335
Stara Kamienica	314
Kowary	294
Janowice Wielkie	265
Wleń – gmina wiejska	125
Świerzawa – gmina wiejska	124
Wojcieszków	121
Marciszów	106
Lubomierz – gmina wiejska	106
Szklarska Poręba	102
Kamienna Góra	79
Karpacz	78
Bolków – gmina wiejska	77
Wleń – gmina miejska	71
Świerzawa – miasto	63
Mirsk – gmina wiejska	62
Wrocław – miasto	54

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Gminy wymienione w tabeli 2, poza gminą Wrocław, tworzą zwarty obszar funkcjonalny Jeleniej Góry wyznaczony na potrzeby tego artykułu. W skład obszaru wchodzi dwa najbliższe Jeleniej Górze pierścienie gmin. Samo miasto-rdzeń znajduje się w tym układzie w centrum. O włączeniu Marciszowa i Bolkowa do jego obszaru funkcjonalnego zdecydowała znaczna liczba osób dojeżdżających do pracy. Największą liczbą przemieszczeń charakteryzowały się gminy bezpośrednio sąsiadujące z Jelenią Górą oraz gmina Kowary. Mniejsza skala przemieszczeń dotyczyła

gmin położonych w odległości 30–50 km od Jeleniej Góry. Również Szklarska Poręba i Karpacz nie charakteryzowały się ponadprzeciętną liczbą dojeżdżających do pracy w Jeleniej Górze, na co jednak wpływ może mieć bardzo istotna funkcja turystyczna tych gmin. Mieszkańcy Szklarskiej Poręby i Karpacza mogą pozostawać na miejscu i prowadzić działalność w ramach sektora turystycznego, co jednocześnie wyklucza ich z liczby dojeżdżających do pracy w Jeleniej Górze.

Z usług kolei miejskiej będą korzystać nie tylko pracujący. Znaczną grupę zainteresowanych mogą stanowić uczniowie szkół podstawowych i średnich. Niewątpliwie Jelenia Góra ma najszerszą ofertę edukacyjną, co jednak nie oznacza, że inne gminy nie posiadają na swoim obszarze szkół publicznych. Rycina 1 prezentuje zróżnicowanie gmin obszaru funkcjonalnego Jeleniej Góry ze względu na liczbę uczniów w szkołach.



Ryc. 1. Liczba uczniów w szkołach w gminach obszaru funkcjonalnego Jeleniej Góry (obszar funkcjonalny został wyznaczony zgodnie z obszarem gmin wymienionych w tabeli 2 z wyłączeniem Wrocławia)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zauważalna jest wyraźna przewaga wschodniej części obszaru pod względem liczby uczniów szkół podstawowych w danych gminach. Niemal dwukrotnie mniejsza ich liczba występuje w gminach na zachód od Jeleniej Góry oraz w gminie Karpacz. Jednocześnie wyraźnie większa jest tam liczba uczniów szkół średnich. Wobec tego, jeżeli liczba uczniów szkół podstawowych nie koreluje z liczbą uczniów szkół średnich, to wynik ten może wskazywać na konieczność przemieszczania się w dwóch możliwych kierunkach: z gmin zachodniej części obszaru w kierunku wschodnim, w tym do Jeleniej Góry w kontekście dojazdów do szkół podstawowych, bądź z gmin bez szkół średnich do Jeleniej Góry i takich gmin, jak Szklarska Poręba, Karpacz i Stara Kamienica.

Mobilność osób w wieku przedprodukcyjnym następuje więc na pewnym etapie nauki, gdyż większa liczba uczniów szkół podstawowych nie oznacza większej liczby uczniów szkół średnich.

Poza dojazdami do pracy i szkoły należy wziąć pod uwagę dojazdy niezwiązane z obowiązkami, lecz z handlem i usługami. Zgodnie z teorią ośrodków centralnych Christallera można stwierdzić, że zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu może nastąpić w ośrodku wyższego stopnia. Niewątpliwie ośrodkiem najwyższego stopnia na badanym obszarze jest Jelenia Góra, do której następują przemieszczenia w celu skorzystania z dóbr i usług szczebla subregionalnego i niższych. Ośrodki niższego rzędu, jak Karpacz, Kowary czy Janowice Wielkie, umożliwiają zaspokojenie niektórych potrzeb w mniejszym stopniu niż ośrodek centralny. Aby zidentyfikować poszczególne cele przemieszczeń, należy określić miejsca zainteresowania dotyczące osób przemieszczających się w ramach obszaru funkcjonalnego. Tabela 2 prezentuje wyodrębnione na podstawie Bazy Danych Obiektów Topograficznych obiekty wraz z rangami od najwyższej (12) do najniższej (1) w następujący sposób: najwyższą rangę mają miejsca pracy i edukacji, najniższą – obiekty o ograniczonej dostępności i funkcjonalności.

Tab. 2. Rangi obiektów celowych w przemieszczeniach w ramach obszaru funkcjonalnego

Obiekt	Ranga	Uwagi
Budynek handlowo-usługowy	12	Obiekty związane z codzienną mobilnością w obszarach funkcjonalnych
Budynek biurowy	11	
Budynek szkoły i instytucji badawczych	10	
Obiekt przemysłowy	9	Drugorzędne obiekty celowe
Budynek szpitala i zakładu opieki medycznej	8	
Budynki zakwaterowania turystycznego	7	Obiekty związane z obsługą ruchu turystycznego
Hotel	6	
Ogólnodostępny obiekt kulturalny	5	Trzeciorzędne obiekty celowe
Budynek kultu religijnego	4	
Budynek muzeum i biblioteki	3	
Budynek kultury fizycznej	2	
Pozostałe obiekty niemieszkalne	1	Budynki o ograniczonym dostępie

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bazy Danych Obiektów Topograficznych.

Rangi zostały dobrany z uwzględnieniem najbardziej masowych przemieszczeń o stałym natężeniu związanych z dojazdami do pracy i szkół oraz do obiektów infrastruktury społecznej. Średnią rangę nadano obiektom związanym z turystyką, a najniższą tym o ograniczonej możliwości skorzystania z usług oraz całkowicie niedostępnym.

Na podstawie wstępnej analizy dojazdów do pracy i szkół została opracowana trasa Karkonoskiej Kolei Miejskiej składająca się z trzech linii. Ich przebieg prezentuje tabela 3.

Trasa pierwsza miałaby charakter linii typowo miejskiej, a pociągi między stacjami Piechowice i Jelenia Góra (propozycja zmiany nazwy na „Jelenia Góra Główna”) kursowałyby w takcie porównywalnym z komunikacją miejską, tj. co 15 min. Pozostałe dwie linie łączyłyby Szklarską Porębę z Karpaczem oraz z Kowarami.

W celu dalszej weryfikacji słuszności powyższych założeń kolei miejskiej należy sprawdzić natężenie punktów zainteresowania w obrębie przebiegu trasy, a w konsekwencji – wyznaczyć obszar możliwych najliczniejszych przemieszczeń motywowanych korzystaniem z dóbr i usług na analizowanym obszarze. Oczekuje się, że trasa kolei miejskiej będzie w znacznym stopniu pokrywała się ze skupieniami potencjalnych miejsc pracy i edukacji, działalności usługowej oraz infrastruktury turystycznej. Analiza rozmieszczenia punktów zainteresowania została wykonana na podstawie statystyk przestrzennych opisanych wyżej w części metodycznej.

Przestrzenne rozmieszczenie klastrów i outlierów oraz hot spotów względem trasy kolei miejskiej prezentuje rycina 2.

Tab. 3. Proponowane trasy Karkonoskiej Kolei Miejskiej

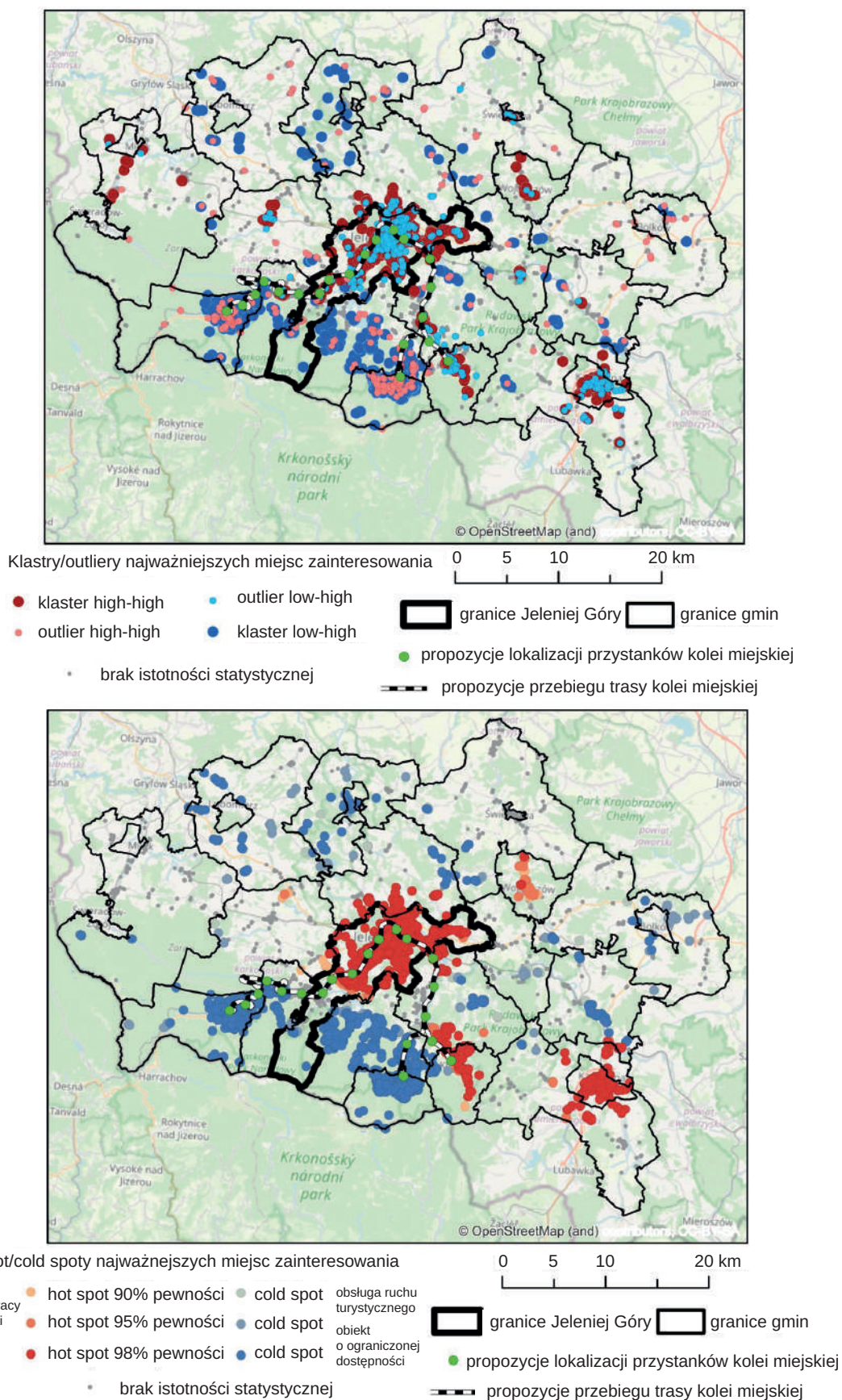
Trasa 1	Trasa 2	Trasa 3
Piechowice	Szklarska Poręba Górna	Szklarska Poręba Górna
	Szklarska Poręba Średnia	Szklarska Poręba Średnia
	Szklarska Poręba Dolna	Szklarska Poręba Dolna
	Górzyniec	Górzyniec
	Piechowice	Piechowice
Piechowice Dolne	Piechowice Dolne	Piechowice Dolne
Jelenia Góra Sobieszów	Jelenia Góra Sobieszów	Jelenia Góra Sobieszów
Jelenia Góra Orle	Jelenia Góra Orle	Jelenia Góra Orle
Jelenia Góra Cieplice	Jelenia Góra Cieplice	Jelenia Góra Cieplice
Jelenia Góra Przemysłowa	Jelenia Góra Przemysłowa	Jelenia Góra Przemysłowa
Jelenia Góra Zachodnia	Jelenia Góra Zachodnia	Jelenia Góra Zachodnia
Jelenia Góra Zabobrze	Jelenia Góra Zabobrze	Jelenia Góra Zabobrze
Jelenia Góra (Główna)	Jelenia Góra (Główna)	Jelenia Góra (Główna)
	Łomnica Dolna	Łomnica Dolna
	Łomnica	Łomnica
	Mysłakowice	Mysłakowice
	Miłków	Kostrzyca
	Karpacz	Kowary

Źródło: opracowanie własne.

Wyróżnione zostały klastry wysokich wartości (*high-high*), niskich wartości (*low-low*) oraz jednostki odstające, o randze ponadprzeciętnej (*high-low*) i o wyraźnie niższej niż obiekty w pobliżu (*low-high*). Z punktu widzenia przemieszczeń kumulacja wysokich wartości (a więc klastry *high-high*), charakteryzuje obszary o dużym nasileniu potencjalnych miejsc pracy w obiektach biurowych, usługowych oraz edukacji w szkołach. Nie jest zaskoczeniem występowanie tych obiektów na obszarze całego centrum Jeleniej Góry, a także wzdłuż linii kolejowej w kierunku Kowar. Duże zagęszczenie obiektów usługowych występuje w gminach Szklarska Poręba, Karpacz i Podgórzyn, lecz są to głównie te o niższej randze, wśród których znajdują się outliery obiektów o najwyższej randze. Wyraźnie więc zaznacza się odmienna sytuacja w gminach Jelenia Góra i Kowary w porównaniu ze Szklarską Porębą, Podgórzynem i Karpaczem. Zwłaszcza w kurortach karkonoskich widoczna jest taka sama sytuacja dotycząca klastrów niższych wartości (m.in. działalności turystycznej i kulturowej) oraz outlierów związanych z miejscami pracy i edukacji.

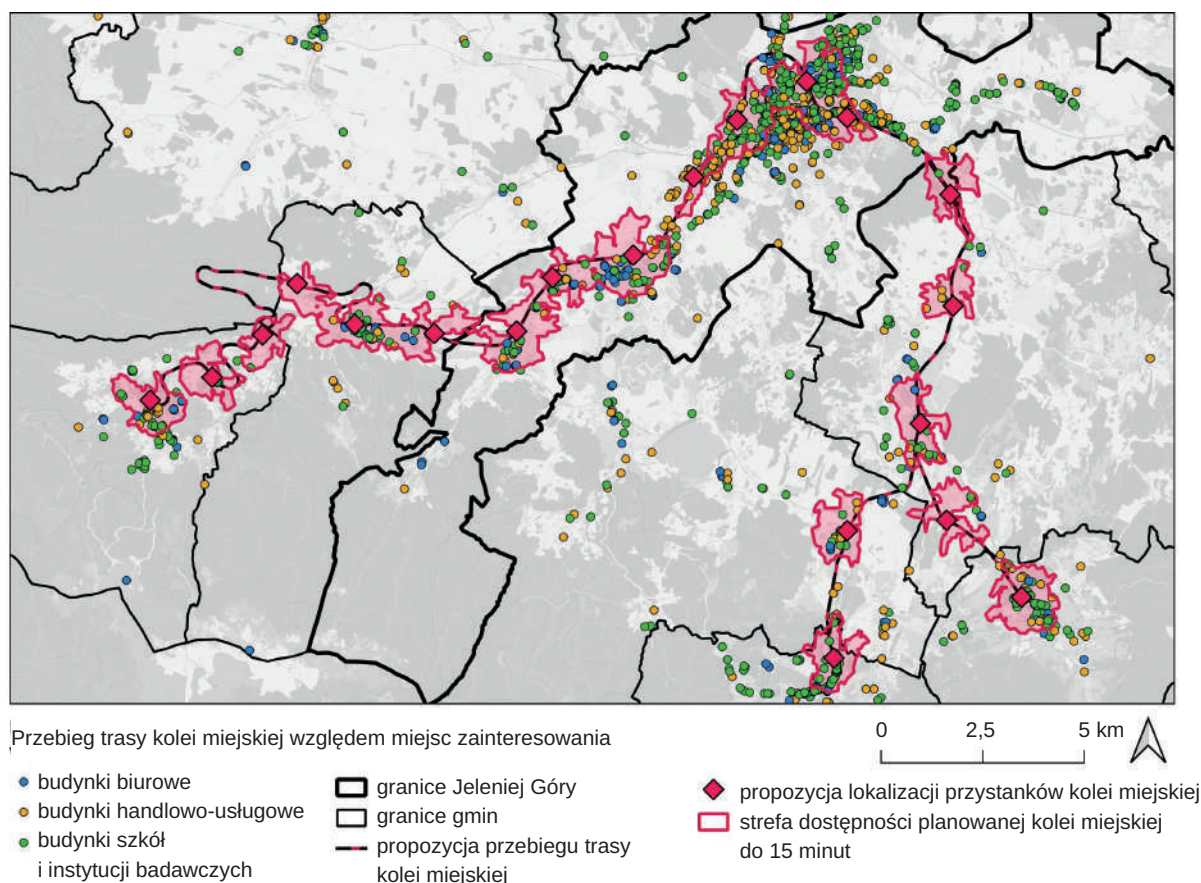
Analiza hot/cold spotów potwierdziła wyniki badania klastrów. Skupienia obiektów będących potencjalnymi miejscami pracy i edukacji kumulują się w centrum Jeleniej Góry i rozciągają wzdłuż linii kolejowej w kierunku Mysłakowic. W przypadku Szklarskiej Poręby i Karpacza występują cold spoty związane z obiektami działalności turystycznej, kulturalnej oraz budynkami o ograniczonej dostępności. Jedynie w okolicach Łomnicy i Mysłakowic nie pojawiają się żadne skupienia, co z kolei może być powodem przemieszczania się do miejsc skupień, a więc np. do Jeleniej Góry, Karpacza bądź Kowar.

Warto dokładnej przyjrzeć się lokalizacji obiektów o najwyższej randze względem przebiegu trasy linii kolei miejskiej. Strefy bezpośredniej dostępności w granicach 15 min do miejsc zainteresowania z przystanków kolei miejskiej prezentuje rycina 3.



Ryc. 2. Klasyfikacja miejsc zainteresowania oraz hot/cold spoty miejsc zainteresowania w gminach

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 3. Trasa kolei miejskiej a lokalizacje najważniejszych miejsc zainteresowania w gminach

Źródło: opracowanie własne.

Do określenia stref posłużyła wtyczka Valhalla do QGIS opierająca się na lokalizacji infrastruktury transportowej na bazie Open Street Map. W strefie dostępności do 15 min znajduje się 36% wszystkich punktów zainteresowania analizowanego obszaru. Największe skupienia występują na odcinku Jelenia Góra (Główna)–Jelenia Góra Przemysłowa. Mniejsze, choć również duże natężenie obiektów jest obserwowane na odcinku Jelenia Góra Przemysłowa–Piechowice oraz Łomnica–Karpacz. W porównaniu z wynikami analiz statystyki przestrzennej również w okolicy Łomnicy i Mysłakowic wzdłuż linii kolejowej nr 308 zauważa się wiele obiektów będących potencjalnymi punktami zainteresowania. Jednocześnie nie występują one z takim natężeniem wzdłuż linii kolejowej nr 274.

Wykonane analizy przestrzenne pozwoliły więc określić wzajemną bliskość położenia potencjalnej linii kolei miejskiej i obiektów mogących być celem przemieszczania się ludności w obszarze funkcjonalnym Jeleniej Góry. Odpowiednia interpretacja wyników powinna zarówno pozwolić odpowiedzieć na pytania badawcze, jak i potwierdzić lub odrzucić zakładane na początku pracy hipotezy.

Karkonoska Kolej Miejska jako element rozwiązań multimodalnych w subregionie

Karkonoska Kolej Miejska powinna odpowiadać za realizację znaczących potoków mobilności w obszarze funkcjonalnym Jeleniej Góry. Wykonane analizy wskazały jednoznacznie na kumulację najważniejszych punktów zainteresowania w codziennych przemieszczaniach m.in. do pracy i szkoły. Do istotnych punktów zaliczono też obiekty przemysłowe, szpitale i ośrodki zdrowia. Niższą rangę nadano turystyce i obiektom kultury. Wyniki badań wskazują na to, że proponowana trasa kolei miejskiej przebiega głównie przez obszary o dużym natężeniu występowania miejsc zainteresowania

o najwyższej randze. Są one zlokalizowane nie tylko w Jeleniej Górze, ale i w Kowarach, Karpaczu, Piechowicach i Szklarskiej Porębie; w mniejszym stopniu – w Mysłakowicach i Łomnicy. Wyraźnie mniej potencjalnych obiektów zainteresowania znajduje się w miejscowościach wzdłuż linii kolejowej nr 274, m.in. w Rybnicy, Wojanowie, Trzcińsku, a nawet Janowicach Wielkich i Starej Kamienicy.

Karkonoska Kolej Miejska nie zapewnia dojazdu do wszystkich skupień potencjalnych celów. Stąd zasadne jest zastosowanie rozwiązań pasażerskiego transportu multimodalnego opartego na skomunikowaniach połączeń kolejowych i autobusowych na węzłach przesiadkowych. Przykładowe inwestycje dotyczące utworzenia kompleksowego systemu połączeń multimodalnych prezentuje tabela 4.

Tab. 4. Propozycje działań w ramach multimodalnego systemu Karkonoskiej Kolei Miejskiej

Lokalizacja	Propozycja inwestycji
Jelenia Góra Główna	Budowa dworca autobusowego zintegrowanego z kolejowym Zmiana nazwy stacji „Jelenia Góra” na „Jelenia Góra Główna”
Jelenia Góra Cieplice	Budowa mijanki, drugiego peronu i zintegrowanego przystanku autobusowego
Piechowice	Budowa peronu Karkonoskiej Kolei Miejskiej
Mysłakowice/Kowary/Miłków	Budowa przystanków autobusowych zintegrowanych z przystankami/stacjami kolejowymi
Linie kolejowe nr 308 i 340	Elektryfikacja
Utworzenie połączeń autobusowych na trasach: Janowice Wielkie–Radomierz–Maciejowa–Jelenia Góra Główna Siedlęcin–Jeżów Sudecki–Jelenia Góra Główna Czernica–Dziwiszów–Jelenia Góra Główna Przesieka–Podgórzyn–Jelenia Góra Cieplice Podgórzyn–Sosnówka–Miłków–Ściegny–Kowary Podgórzyn–Staniszów–Jelenia Góra Główna Podgórzyn–Karpacz–Brzeziny Karkonoskie–Ściegny–Kowary–Mysłakowice	

Źródło: opracowanie własne.

Powyższe działania umożliwiłyby sprawne przesiadanie się między koleją i autobusami. Autobusy odpowiadałyby przede wszystkim za przewozy w gminach o ograniczonym dostępie do kolei, tj. Podgórzyn i Jeżów Sudecki (do czasu uruchomienia przewozów na linii kolejowej nr 283). Ich rola w Jeleniej Górze również uległaby zmianie, ponieważ kursowałyby one przede wszystkim między węzłami przesiadkowymi przez osiedla bez dostępu do kolei miejskiej. Trasy autobusowe nie dublowałyby kolejowych, a pociągi kolei miejskiej kursowałyby w takcie 15-minutowym na odcinku Piechowice–Jelenia Góra Główna oraz 30-minutowym na trasie Szklarska Poręba–Jelenia Góra Główna–Mysłakowice i co godzinę do i z Karpacza i Kowar. Na takich węzłach, jak: Jelenia Góra Główna, Jelenia Góra Cieplice, Miłków, Mysłakowice i Kowary następowałyby przesiadki, które polegałyby na skomunikowaniu autobusu z pociągami. Autobusy byłyby zawsze skomunikowane z koleją miejską, a w przypadku opóźnienia pociągu oczekiwałyby na przesiadających się pasażerów.

Powyższe działania powinny spowodować zminimalizowanie wydatków na inwestycje infrastrukturalne, a jednocześnie umożliwiłyby maksymalizację efektywności systemu. Powstałby jeden multimodalny system połączeń transportu zbiorowego oparty na kolei miejskiej i autobusach podmiejskich, pozwalający na bezproblemowe przesiadanie się z wykorzystaniem jednej taryfy biletowej. Wyznaczone trasy, jak wykazały wykonane analizy, należy uznać za odpowiednie, zwłaszcza że inwestycje na liniach kolejowych nr 308 i 340 są już prowadzone. Należy się więc spodziewać, że od 2024 r. pociągi ponownie zaczną obsługiwać Karpacz, a być może, w późniejszym terminie, dotrą także do Kowar.

być zainteresowani nie tylko turyści, lecz także dojeżdżający do szkół. Ponadto analiza outlierów wyraźnie wskazała, że i w tych kurortach, i w Kowarach istnieje znaczące nagromadzenie punktów zainteresowania o najwyższych rangach. Co więcej, zarówno Karpacz, jak i Kowary mają ponownie uzyskać dostęp do kolei dzięki prowadzonym i planowanym modernizacjom. Trwające remonty linii kolejowych nr 308 i 340 przeprowadzane od początku 2024 r., umożliwią uruchomienie połączeń kolejowych zamiast autobusowych np. na trasie Jelenia Góra–Karpacz. W efekcie rola transportu autobusowego może się zmienić – będzie on obsługiwał przede wszystkim trasy leżące poza strefą bezpośredniego dostępu do kolei. Przykładowo, mogą to być połączenia ze stacji kolejowej w Karpaczu do Karpacza Górnego lub wahadłowe między węzłami, prostopadłe do linii kolejowej z Podgórzyna do Mysłakowic. Pociągi i autobusy mogą więc stanowić komplementarne elementy efektywnego systemu transportu zbiorowego.

Wykorzystanie elektrycznych jednostek łączących Szklarską Porębę z Karpaczem i Kowarami powinno wpisywać się w ideę zrównoważonej mobilności. Należy podkreślić, że znacząca podaż miejsc w jednostkach elektrycznych, jak i odpowiednia częstotliwość połączeń decydowałyby o atrakcyjności kolei miejskiej. Zaspokajałaby ona zapotrzebowanie zarówno na codzienne dojazdy do pracy i szkoły lub innych miejsc zainteresowania, jak i umożliwiałaby swobodną obsługę ruchu turystycznego między kurortami i Jelenią Górą nawet w okresie jego największego natężenia. Wobec tego za zasadną należy uznać również drugą hipotezę.

Analizowane pytania badawcze dotyczyły zasięgu funkcjonowania Karkonoskiej Kolei Miejskiej, a także wielkości nakładów i sposobów stymulowania gospodarki lokalnej. Zaprezentowany zasięg kolei miejskiej obejmujący Szklarską Porębę, Piechowice, Jelenią Górę, Karpacz i Kowary powinien zmaksymalizować możliwości obsługi potoków pasażerskich, a więc umożliwić osiągnięcie maksymalnych, wielowymiarowych korzyści. W obrębie bezpośredniego zasięgu funkcjonowania kolei miejskiej mogłoby znajdować się ok. 100 tys. osób. Proponowane inwestycje nie mają szerokiego zakresu, poza budową zintegrowanego dworca autobusowego w ramach węzła Jelenia Góra Główna. Budowa drugiego toru na linii kolejowej nr 311 jest w prezentowanej koncepcji uznana za fakultatywną ze względu na natężenie ruchu nieprzekraczające możliwości swobodnego ruchu pociągów. Istotne jest jednak utworzenie mijanek, szczególnie w przypadku istniejącego przystanku Jelenia Góra Cieplice. Jako podzespół systemu multimodalnego transportu pasażerskiego kolej miejska może stymulować lokalną gospodarkę. Poprawa efektywności transportu zbiorowego, jak i lokalizacja wielu miejsc zainteresowania wysokiej rangi również poza centralnymi obszarami Jeleniej Góry mogą pozytywnie wpłynąć na warunki prowadzenia działalności w skali lokalnej i poprawę dostępności transportowej oraz rozwój turystyki zrównoważonej, opartej na poszanowaniu sfery środowiskowej. W rezultacie, na obszarze aglomeracji jeleniogórskiej, wyraźnej poprawie powinna ulec jakość życia, zahamowaniu zaś mogłyby podlegać negatywne zjawiska społeczne, w tym odpływ ludności. Jednocześnie, odpowiednie warunki do rozwoju uzyskalaby turystyka oraz lokalna i subregionalna gospodarka.

Podsumowanie i wnioski

Wykonane analizy dowodzą, że Karkonoska Kolej Miejska poprzez stosunkowo niewielkie inwestycje infrastrukturalne może stanowić efektywny sposób przemieszczania się w jeleniogórskim obszarze funkcjonalnym. Częstotliwość kursowania pociągów co 15 min pozwoliłaby na sprawne przemieszczanie się między centrum miasta a jego peryferiami oraz strefą podmiejską. Ponadto, utworzenie systemu połączeń multimodalnych powinno umożliwić sprawne przesiadanie się między pociągami kolei miejskiej a autobusami uzupełniającymi ofertę przewozową.

Weryfikacja hipotez potwierdziła jednocześnie prawidłowość mówiącą, że co trzeci obiekt mogący stanowić cel pasażerów kolei miejskiej znajduje się w pobliżu jej potencjalnych przystanków. Ponadto, powrót pociągów do Karpacza oraz plany przywrócenia kolei do Kowar, jak i już funkcjonujące połączenia do Szklarskiej Poręby są motywacją dla rozwoju połączeń kolei miejskiej i obsługi kurortów górskich. Stanowią o tym nie tylko czynniki związane z turystyką, ale i przestrzenną strukturą liczby uczniów w szkołach analizowanego subregionu. Niewątpliwie Jelenia Góra to zdecydowanie najważniejsze centrum usługowe całego obszaru, ale jej strefa podmiejska jest z nią silnie powiązana, o czym świadczą m.in. dojazdy do pracy i szkoły. Karkonoska Kolej Miejska może

wielopłaszczyznowo wpływać na poprawę jakości życia w Jeleniej Górze i jej okolicach. W sferze przestrzenno-funkcjonalnej powinna skutecznie przeciwdziałać kongestii, w technicznej – może być składową innowacyjnego systemu rozwiązań multimodalnych, w środowiskowej – sposobem wdrażania założeń zrównoważonego rozwoju, a w gospodarczej – poprawiać dostępność transportową, jak i kreować atrakcyjne warunki prowadzenia biznesu. W konsekwencji kolei miejska może pozytywnie wpływać na sferę społeczną, decydując o zahamowaniu odpływu ludności i znacznym zwiększeniu poziomu jakości życia w subregionie. Ponadto, jej wdrożenie jest w stanie zapoczątkować kolejne pozytywne trendy obserwowane na polskiej kolei, której rozwój powinien być nadal zauważalny w trzeciej dekadzie XXI w.

Bibliografia

- Anselin, L. (1995). Local Indicators of Spatial Association LISA. *Geographical Analysis*, 27(2), 93–115, <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1995.tb00338.x>
- Bartosiewicz, B., Wiśniewski, S. (2016). Kolej Aglomeracyjna jako element systemu lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi. W: E. Masierek (red.), *Uwarunkowania polityki mieszkaniowej w Polsce i na Ukrainie* (s. 49–65). Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Baza Danych Obiektów Topograficznych, Geoportal Krajowy, www.mapy.geoportal.gov.pl (dostęp: 04.11.2023).
- Bocheński, T. (2018). Badania dostępności transportowej ze szczególnym uwzględnieniem kolei. W: S. Sitek (red.), „*Stare i nowe*” problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej (z. 8, s. 103–121). Polskie Towarzystwo Geograficzne Oddział Katowicki, Uniwersytet Śląski Wydział Nauk o Ziemi.
- Borsa, M. (2008). Polityka przestrzenna w gospodarce regionalnej i lokalnej. W: Z. Strzelecki (red.), *Gospodarka regionalna i lokalna* (s. 174–196). Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Bruinsma, F.R., Rietveld, P. (1998). The accessibility of European cities: Theoretical framework and comparison of approaches. *Environment and Planning*, 30(3), 499–521.
- Bul, R. (2016). Poznańska Kolej Metropolitalna jako odpowiedź na zmiany przestrzenne i demograficzne zachodzące na obszarze Poznania i jego strefy podmiejskiej. *Transport Miejski i Regionalny*, 9, 11–18.
- Dominas, P., Przerwa, T. (2017). *Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie*. Dom Wydawniczy Księży Młyn.
- Getis, A., Ord, J.K. (1992). The analysis of spatial association by use of distance statistics. *Geographical Analysis*, 24(3), 189–206, <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1992.tb00261.x>
- Gleave, S.D. (2005). *What Light Rail Can do for Cities, A Review of the Evidence. Final Report*. Passenger Transport Executive Group, https://www.urbantransportgroup.org/system/files/general-docs/WhatLightRailCanDoforCitiesMainText_0218.pdf (dostęp: 10.11.2023).
- Hansen, W.G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73–76.
- Hylén, B., Pharoah, T. (2002). *Making Tracks – Light Rail in England and France*, Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI). Linköping.
- Ingram, D.R. (1971). The concept of accessibility: A search for an operational form. *Regional Studies*, 5, 101–107.
- Jesus, P.N., Ferreira, P.M. (2000). *Benefits Of The Introduction Of A Light Rail System Using The Old Rail Infrastructure*. Sixth International Conference on Urban Transport and the Environment for the 21st Century. Cambridge University, Cambridge.
- Jurkowski, W., Smolarski, M. (2017). Multimodalne rozwiązania w transporcie zbiorowym na przykładzie linii dowozowych we Wrocławiu. *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 4, 51–61.
- Komornicki, T., Śleszyński, P., Rosik, P., Pomianowski, W. (2009). *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*. Biuletyn KPZK PAN, z. 241.
- Kotavaara, O., Antikainen, H., Rusanen, J. (2011). Population change and accessibility by road and rail networks: GIS and statistical approach to Finland 1970–2007. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 926–935, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.10.013>
- Kotuła, Ł. (2020). Rola i dostępność Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w terenach objętych suburbanizacją na przykładzie połączenia kolejowego Kraków–Miechów. *Urban Development Issues*, 66, 59–68.
- Kowalczyk, K. (2019). *Pasażerski transport kolejowy na obszarach aglomeracyjnych w Polsce a rozwiązania multimodalne w codziennych dojazdach do pracy*. Wydawnictwo UMCS.

- Koźlak, A. (2013). Kolej aglomeracyjna jako podstawa systemu komunikacyjnego obszarów metropolitalnych w Polsce. *Studia Ekonomiczne*, 143, 172–185.
- Kruszyna, M. (2018). *Koleje miejskie i regionalne w Polsce*. Księży Młyn.
- Ładysz, J., Mayer, M. (2016). Czynniki i przejawy suburbanizacji postindustrialnej w miastach średnich województwa dolnośląskiego na przykładzie Bolesławca i Jeleniej Góry. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 418, 226–239.
- Litman, T. (2012). *Toward More Comprehensive and Multi-modal Transport Evaluation*. Victoria Transport Policy Institute.
- Magoń, H., Wojtasik, T. (2019). *Autobusy miejskie w Jeleniej Górze 1961–2017*. Wydawnictwo Euro-sprinter.
- Makuch, J., Kruszyna, M. (2003). Koncepcja usprawnienia połączeń kolejowych na trasie Wrocław–Jelenia Góra. *Technika Transportu Szynowego*, 6, 28–30.
- Małyś, M., Tomczak, P. (2020). *Kolej pasażerska we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku – problemy i wyzwania*. Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Massel, A. (2002). PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście jako przewoźnik aglomeracyjny. *Technika Transportu Szynowego*, 9, 59–67.
- Mysona, M., Domin, M. (2015). Koncepcja przystosowania linii kolejowej 274 i 311 w obrębie Kotliny Jeleniogórskiej do ruchu aglomeracyjnego, jako szansa na rewitalizację zaniedbanych obszarów około dworcowych. *Journal of TransLogistics*, 1, 95–108.
- Ord, J.K., Getis, A. (1995). Local spatial autocorrelation statistics: distributional issues and an application. *Geographical Analysis*, 27(4), 286–306, <http://dx.doi.org/10.1111/j.1538-4632.1995.tb00912.x>
- Palhares, G.L. (2003) The role of transport in tourism development: Nodal functions and management practices. *International Journal of Tourism Research*, 5(5), 403–407.
- Pietrzak, K. (2012). Analiza możliwości uruchomienia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. *Transport Miejski i Regionalny*, 8, 26–29.
- Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r.*. Główny Urząd Statystyczny, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/opracowania/przeplywy-ludnosci-zwiazane-z-zatrudnieniem-w-2016-r-,20,1.html> (dostęp: 04.11.2023).
- Raczyńska-Buława, E. (2015). Systemy kolei aglomeracyjnych w Polsce. *Technika Transportu Szynowego*, 7–8, 37–45.
- Rosik, P. (2012). *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN im. Stanisława Leszczyckiego.
- Rosik, P., Pomianowski, W., Goliszek, S., Stępnia, M., Kowalczyk, K., Guzik, R., Kołoś, A., Komornicki, T. (2017). *Multimodalna dostępność transportem publicznym gmin w Polsce (MULTIMODACC)*. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN im. Stanisława Leszczyckiego.
- Rosik, P., Wójcik, J. (2023). Transport infrastructure and regional development: A survey of literature on wider economic and spatial impacts. *Sustainability*, 15(1), 548, <https://doi.org/10.3390/su15010548>
- Rozkłady Jazdy Pociągów*. PKP Polskie Linie Kolejowe.
- Schwandl, R. (2018). *U-Bahn, S-Bahn & Tram in Wien*. Schwandl.
- Schwandl, R. (2023). *U-Bahn, S-Bahn & Tram in Berlin*. Schwandl.
- Smolarski, M. (2023). *Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w województwie dolnośląskim*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego.
- Sobociński, M. (2020). Organizacja i funkcjonowanie wojewódzkiego transportu kolejowego na przykładzie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. *Zarządzanie Publiczne*, 3(51), 117–138, <https://doi.org/10.4467/20843968ZP.20.009.13397>
- Spiekermann, K., Neubauer, J. (2002). European accessibility and peripherality: Concepts, models and indicators. *Nordregio Working Paper*, 9, 43.
- Suchecki, B., Olejnik, A. (2010). Miary i testy statystyczne w eksploracyjnej analizie danych przestrzennych. W: B. Suchecki (red.), *Ekonometria przestrzenna. Metody i modele danych przestrzennych* (s. 100–128). Wydawnictwo C.H. Beck.
- Szewczuk, A. (2011). Rozwój lokalny i regionalny – główne determinanty. W: A. Szewczuk, M. Kogut-Jaworska, M. Ziolo (red.), *Rozwój lokalny i regionalny. Teoria i praktyka* (s. 13–88). Wydawnictwo C.H. Beck.
- Szmytkie, R., Tomczak P. (2018). Rozwój działalności gospodarczej jako wyraz „odradzania się” wsi na ziemi kłodzkiej. *Studia Obszarów Wiejskich*, 49, 39–57, <https://doi.org/10.7163/SOW.49.3>
- Truskołaski, T. (2006). *Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach bałtyckich*. Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku.
- Wiater, P. (2013). Jelenia Góra. W: J. Żurawicz (red.), *Tramwaje w Polsce*. Księży Młyn.

- Wiśniewski, S. (2015). *Zróżnicowanie dostępności transportowej miast w województwie łódzkim*. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Wocial, M., Rokicki, T (2015). Znaczenie zbiorowego transportu szynowego na przykładzie Szybkiej Kolei Miejskiej w aglomeracji warszawskiej. *Technika Transportu Szynowego*, 6, 19–24.
- Wołowicz, P. (2021). Systemy kolei aglomeracyjnych w Polsce. *Transport Miejski i Regionalny*, 6, 23–28.
- Zagożdżon, B (2017). Transport szynowy w obsłudze logistycznej mieszkańców miast. *Technika Transportu Szynowego*, 12, 30–35.

Recenzje



Vincent Nadin, Giancarlo Cotella, Peter Schmitt (red.) (2024). *Spatial Planning Systems in Europe: Comparison and Trajectories*. Elgar Studies in Planning Theory, Policy and Practice. Cheltenham, UK, Northampton, USA: Edward Elgar Publishing, 328 s.

Jeden z najbardziej uznanych w skali światowej specjalistów w dziedzinie porównań systemów planowania przestrzennego, prof. Vincent Nadin, często opowiada o tym, jak wyglądał jego rozwój naukowy. Przez wiele lat zajmował się wyłącznie brytyjskim systemem planowania przestrzennego. Dopiero jednak gdy mocniej zaangażował się w porównywanie cech odmiennych systemów, zrozumiał, jak mało uprzednio wiedział... również o systemie brytyjskim. Wiedza wynikająca z porównania cech wielu systemów pozwala bowiem znacznie lepiej zrozumieć problemy i słabości poszczególnych krajów. Z drugiej strony, porównywanie odmiennych systemów to poważne wyzwanie. W żadnym razie nie można go sprowadzać do prostego kopiowania rozwiązań obowiązujących w jednym kraju i przenoszenia ich do innego. Często bowiem występują poważne czynniki różnicujące: chociażby ustrój państwa, jego kultura planistyczna, uwarunkowania społeczne, a nawet kwestie terminologiczne. Przykładowo, podstawowe rozumienie roli planu jest fundamentalnie odmienne w takich państwach, jak Wielka Brytania i Niemcy. A to dopiero początek tego rodzaju dylematów.

Dlatego tak ważne i potrzebne wydają się publikacje porównujące ten ambitny temat. Są one zróżnicowane. Czasem sprowadzają się do zestawienia mniejszej liczby krajów, a kiedy indziej – do porównania pojedynczych, wybranych cech poszczególnych systemów planowania przestrzennego. Recenzowana monografia stanowi próbę szerszego zestawienia cech 32 europejskich systemów planowania przestrzennego, opierając się na treści opublikowanego kilka lat temu raporcie COMPASS. Grupa autorów podjęła szerszą pracę, mającą na celu wyodrębnienie i zestawienie kwestii podstawowych dla porównywanych systemów planowania przestrzennego. Porównywania opierały się zarówno na warsztatach dyskusyjnych, jak i na szczegółowej analizie odpowiedzi od ekspertów reprezentujących poszczególne kraje. Skupiono się przede wszystkim na takich zagadnieniach, jak: znaczenie pojęcia „planowanie przestrzenne” w krajowych ustawodawstwach, rozumienie celów i wartości planowania, instrumenty planowania przestrzennego (i ich zróżnicowanie), przełożenie planowania przestrzennego na polityki sektorowe (transportową, energetyczną, mieszkaniową itd.), kierunki zmian i reform w systemach planowania przestrzennego, a także związek planowania przestrzennego z zarządzaniem terytorialnym (wskazany temat w monografii podjął również zespół autorów z Polski, pod kierunkiem prof. Tomasza Komornickiego). Intrygujące jest m.in. to, że w porównywanych systemach cele planowania przestrzennego rozumie się z perspektywy prawnej trochę odmiennie. Czyli przy zadawaniu pytania „po co jest planowanie przestrzenne?” krajowe prawodawstwa odpowiadają już na ogólnym etapie nieco inaczej. Niniejsze zróżnicowanie relatywnie rzadko jest w sposób pogłębiony uwzględniane w literaturze.

W ostatnim, podsumowującym (i najistotniejszym) rozdziale Vincent Nadin, Giancarlo Cotella oraz Peter Schmitt przedstawiają rozważania na temat sposobów klasyfikacji systemów planowania przestrzennego. Wyróżniają dwa kierunki: taksonomie i typologie. Przy tych pierwszych ważne jest wyodrębnienie zestawianych ze sobą czynników, możliwych do przyporządkowania do każdego z państwa (przykładem może być forma rządu: federacyjna, unitarna albo oparta na regionach). Zestawienie różnych grup takich czynników umożliwia wspólną charakterystykę większej liczby państw. Z kolei typologie odwołują się do „idealnej”, fikcyjnej kwestii, stanowiącej punkt

odniesienia przy dokonywaniu porównań. Przykładem może być „wolnorynkowy kapitalizm”. Tego rodzaju wyodrębnione pojęcie powinno zostać precyzyjnie zdefiniowane. Następnie należy je odnieść do porównywanych krajów, weryfikując, w jakim zakresie spełniają one związane z nim kryteria. Na podstawie tak wskazanych „idealnych typów” w latach 90. wyodrębniono np. europejskie tradycje i rodziny planowania przestrzennego (np. napoleońską, germańską itd.). Zdefiniowano „idealne” cechy danej rodziny, z pełną świadomością, że jedynie częściowo przekładają się one na całościowe rozwiązania poszczególnych krajów. W tym miejscu można też dodać, że porównywania systemów planowania przestrzennego podejmowane są przez przedstawicieli zróżnicowanych dyscyplin naukowych. Również to odmienne spojrzenie rzutuje na stosowane metody. W niektórych porównaniach autorzy skupiają się bardziej na studiach przypadków, ilustrujących określone procesy (np. na rewitalizacji w dużych miastach).

Inny kierunek możliwych porównań dotyczy rozwiązań prawnych. Oczywiście, jak wynika to z przedstawionych powyżej refleksji, nie można ograniczyć się do prostego zestawiania poszczególnych regulacji. Jeśli jednak oprzemy się na sugestii autorów, stwierdzimy, że kierunkiem wartym rozważenia jest wypracowanie/zdefiniowanie uniwersalnego (z perspektywy porównywanych krajów) sposobu rozumienia konkretnej instytucji prawnej, a następnie dokonanie weryfikacji tego, w jakim zakresie kryteria zawarte w takiej definicji znajdują zastosowanie w systemach poszczególnych krajów. Przykładem mogą być lokalne plany przestrzenne i próba oceny, w jaki sposób (np. w zróżnicowanych miastach) determinują one strefowanie, o jakich parametrach zabudowy przesądzają, jak ograniczają jej możliwości czy też – jak wygląda ich szczegółowy status prawny. Jednak im dalszych dokonuje się tego rodzaju porównań, tym więcej pojawia się pytań i dodatkowych wątpliwości. Badacze zajmujący się tym zadaniem muszą więc również przekonująco określić etap, na którym zakończą swoją analizę.

Przeprowadzanie porównań może przynosić zróżnicowane pozytywne efekty. Poza dostarczaniem wartościowego wkładu, możliwego do wykorzystania w rozważaniach teoretycznych, umożliwiają identyfikację wiodących trendów w krajowych systemach planowania. Na przykład, również z perspektywy polskiego systemu planowania przestrzennego ważna wydaje się wiadomość, że główne trendy w innych państwach europejskich wiążą się ze wzmacnianiem strategicznego planowania przestrzennego i łączenia go z wyzwaniami klimatycznymi o możliwie najszerzej jego integracji z politykami sektorowymi. Właściwie w każdym z wymienionych obszarów polski system zawiera rażące deficyty. Zresztą osobny kierunek analiz to porównywanie systemów planowania przestrzennego państw Europy Środkowo-Wschodniej. Dla większości z nich wspólnym czynnikiem jest tradycja historyczna: z jednej strony, specyficzne doświadczenia dotyczące planowania przestrzennego w okresie komunizmu, a z drugiej – neoliberalna reakcja w latach 90. (skutkująca doktryną wolności zabudowy, a następnie niekontrolowaną urbanizacją).

Recenzowana publikacja dostarcza bardzo poważnych podstaw do dalszych porównań. Jak wielokrotnie wskazują jej autorzy – również w monografii można znaleźć pewne uproszczenia oraz kwestie wymagające dalszych analiz. Analizy te są zresztą aktualnie podejmowane na szczeblu różnych europejskich zespołów badawczych. Nawiązując jednak do przywołanego na początku spostrzeżenia prof. Nadina, warto dodać, że przedmiotowa dyskusja jest ważna również z perspektywy polskiego systemu planowania i jego słabości. Przedstawienie tych słabości w kontekście tendencji występujących w innych państwach to jedno z ważniejszych i ciekawszych obecnie wyzwań badawczych.

Maciej J. Nowak

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Ekonomiczny, Katedra Nieruchomości, ul. Żołnierska 47, 71-210 Szczecin
e-mail: macnowak@zut.edu.pl; ORCID 0000-0001-8149-8995

Informacje dla Auterek i Autorów

Prosimy o nadsyłanie artykułów na adres:
sril.euroreg@uw.edu.pl

„Studia Regionalne i Lokalne” wydawane są w formule pełnego otwartego dostępu na licencji CC BY-NC-ND 4.0, bez jakichkolwiek opłat publikacyjnych. W kwartalniku publikujemy artykuły w języku polskim i angielskim.

Artykuły powinny spełniać następujące wymogi formalne:

Abstrakt. Tekst artykułu powinien być poprzedzony nie dłuższym niż 100 słów streszczeniem, zawierającym informacje o tematyce i głównych тезach artykułu. Abstrakt pozwoli czytelnikowi szybko zorientować się, do jakich pojęć autor się odnosi. Należy podać również nie więcej niż sześć słów kluczowych. Niezależnie od języka artykułu (polski lub angielski) abstrakt, tytuł i słowa kluczowe powinny być podane zarówno w języku polskim, jak i angielskim.

Tekst. Objętość artykułu nie powinna przekraczać jednego arkusza wydawniczego (ok. 22 stron znormalizowanych, 40 tys. znaków typograficznych ze spacjami). Tekst musi zawierać wszystkie tabele, mapy, rysunki i inne elementy graficzne w formie gotowej do druku – w zapisie wektorowym. Cytowanie i powołania na innych autorów powinny być oznaczone w tekście przez podanie nazwiska autora i roku wydania publikacji (np. Nowak 1976a; Kowalski 1998). Pełną bibliografię należy dołączyć na osobnej stronie na końcu artykułu.

Autorka/Autor jest zobowiązana/-y podać swoją afiliację, numer ORCID oraz adres poczty elektronicznej, jak również adres pocztowy instytucji wymienionej w afiliacji. Informacje te zostaną umieszczone w notce na początku artykułu.

Prosimy o nadsyłanie tekstów oryginalnych, nieopublikowanych nigdzie wcześniej ani nieoddanych do publikacji w żadnym innym czasopiśmie.

O przyjęciu bądź nieprzyjęciu artykułu do druku decyduje opinia anonimowych recenzentów i recenzentek.

Szczegółowe informacje dla Auterek i Autorów dostępne są na stronie:
www.studreg.uw.edu.pl

Pełny adres redakcji:
Kwartalnik *Studia Regionalne i Lokalne*
Uniwersytet Warszawski
Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych
ul. Krakowskie Przedmieście 30, 00-927 Warszawa
e-mail: sril.euroreg@uw.edu.pl
www.studreg.uw.edu.pl

Information for Authors

Please send the articles to the following address: sril.euroreg@uw.edu.pl

“Studia Regionalne i Lokalne” is an open-access journal published under the CC BY-NC-ND 4.0 license, without any publication fees. In the Quarterly, papers in Polish and English are published.

Articles should meet the following formal requirements:

Abstract. The article should be preceded by a summary of no more than 100 words containing information about the subject and the main theses of the article. No more than six key words should also be provided.

Manuscript. The length of the article should not exceed one publishing sheet (approx. 22 pages standardized, 40 thousand typographic characters with spaces). The text must contain all tables, maps, drawings, and other graphic elements in a ready-to-print form, in vector format. Quotes and references to other authors should be marked in the text with the name of the author and the year of publication (e.g., Nowak 1976a; Kowalski 1998). A complete bibliography should be attached on a separate page at the end of the article.

The authors are obliged to provide their affiliation, ORCID number and e-mail address, as well as the postal address of the institution mentioned in the affiliation. This information will be included in the note at the beginning of the article.

Please send original texts, not published anywhere before or not submitted for publication in any other journal. Articles are accepted or rejected based on two double-blind reviewers.

Detailed information for the authors is available at: www.studreg.uw.edu.pl/en

Editorial office address:

Regional and Local Studies

University of Warsaw, Center for European Regional and Local Studies

ul. Krakowskie Przedmieście 30,

00-927 Warsaw

e-mail: sril.euroreg@uw.edu.pl

www.studreg.uw.edu.pl/en