

**PRACE NAUKOWE**

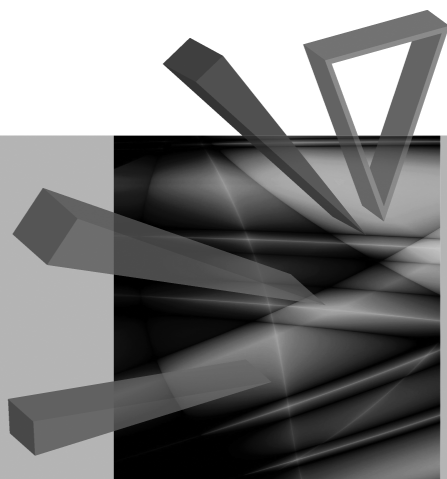
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

**RESEARCH PAPERS**

of Wrocław University of Economics

**320**

# **Gospodarka przestrzenna Uwarunkowania ekonomiczne, prawne i samorządowe**



Redaktorzy naukowi

**Jacek Potocki**

**Jerzy Ładysz**



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu  
Wrocław 2013

Redaktor Wydawnictwa: Jadwiga Marcinek

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Barbara Łopusiewicz

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

[www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl), [www.ebscohost.com](http://www.ebscohost.com),

w Dolnośląskiej Bibliotece Cyfrowej [www.dbc.wroc.pl](http://www.dbc.wroc.pl),

The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa

[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2013

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695-347-2**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk i oprawa:

EXPOL, P. Rybiński, J. Dąbek, sp.j.

ul. Brzeska 4, 87-800 Włocławek

## Spis treści

<b>Wstęp</b> .....	9
<b>Bartosz Dąbrowski:</b> Uwarunkowania prawne i przestrzenne realizacji inwestycji w postaci parku solarnego.....	11
<b>Katarzyna Domańska, Anna Iwanicka:</b> Konkurencyjność przedsiębiorstw mleczarskich a kryzys gospodarczy na przykładzie województwa lubelskiego.....	20
<b>Marcin Jurewicz:</b> Źródła finansowania działalności izb gospodarczych .....	31
<b>Marcin Kalinowski:</b> Kontrakt wyborczy czy artykulacja interesów? Dylematy kształtowania polityki gospodarczej na szczeblu lokalnym .....	38
<b>Alina Kulczyk-Dynowska:</b> Kształcenie w zakresie wiedzy ekologicznej a zrównoważony rozwój regionu.....	46
<b>Henryk Łabędzki:</b> Kapitał ludzki i społeczny na przygranicznych obszarach wiejskich w południowo-zachodniej Polsce.....	56
<b>Magdalena Łyszkiewicz:</b> Kontrola zarządcza w jednostkach samorządu terytorialnego w świetle polskich uregulowań prawnych .....	67
<b>Piotr Maleszyk:</b> Specyfika lubelskiego rynku pracy.....	80
<b>Karol Mroziak:</b> Zmiany jakości życia mieszkańców w gminie wiejskiej podlegającej suburbanizacji.....	91
<b>Ciechosław Patrzalek, Maria Heldak:</b> Rola rzeczoznawcy majątkowego w gospodarowaniu gminnym zasobem nieruchomości .....	102
<b>Andrzej Pawlik:</b> Klasyfikacja województw pod względem poziomu innowacyjności.....	111
<b>Agnieszka Perzyńska:</b> Marka w marketingu terytorialnym .....	120
<b>Jan Polski:</b> Ekonomiczne znaczenie ładu przestrzennego w regionie .....	128
<b>Katarzyna Przybyła, Eleonora Gonda-Soroczyńska:</b> Przekształcenia bazy ekonomicznej Wrocławia.....	137
<b>Adam Przybyłowski:</b> Strategie regionalne polskich województw w obszarze zrównoważonego rozwoju i transportu .....	145
<b>Małgorzata Rogowska:</b> Koncepcja kreatywnego miasta w teorii i praktyce. ....	156
<b>Anna Romanów-Struzik:</b> Analiza postępów w procesie kontraktacji i wydatkowania w ramach PO KL w latach 2007-2010 .....	166
<b>Łukasz Satola:</b> Zróżnicowanie wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w układzie centrum – peryferia .....	176
<b>Agnieszka Stacherzak, Maria Heldak:</b> Przemiany funkcjonalne obszarów wiejskich Dolnego Śląska w latach 1996-2010 .....	186
<b>Alina Walenia:</b> Kierunki i cele polityki rozwoju regionalnego Podkarpacia w latach 2007-2013 .....	196

<b>Magdalena Wiśniewska:</b> Współpraca międzysektorowa na rzecz dynamizacji procesów innowacyjnych.....	207
<b>Dariusz Zawada:</b> Miasto jako produkt skumulowany .....	216
<b>Adam Zydrón, Piotr Szczepański:</b> Ekonomiczne implikacje decyzji planistycznych a kształtowanie struktury przestrzennej gminy Luboń .....	226

## Summaries

<b>Bartosz Dąbrowski:</b> Legal and spatial conditions of performance of solar farm investment.....	19
<b>Katarzyna Domańska, Anna Iwanicka:</b> The competitiveness of dairy enterprises and economic crisis (on the example of Lublin Voivodeship) .	30
<b>Marcin Jurewicz:</b> Sources of financing of the activity of chambers of commerce .....	37
<b>Marcin Kalinowski:</b> Electoral contract or articulation of interest? Dilemmas of forming of economic policy on the local level .....	45
<b>Alina Kulczyk-Dynowska:</b> Education in the field of ecological knowledge and sustainable development of the region.....	55
<b>Henryk Łabędzki:</b> Human and social capital on borderland rural areas in south western Poland .....	66
<b>Magdalena Łyszkiewicz:</b> Management control in local government in the light of Polish legislature .....	78
<b>Piotr Maleszyk:</b> Characteristics of the labour market in Lublin Voivodeship	90
<b>Karol Mroziak:</b> Changes of quality of life in a rural community undergoing suburbanization.....	101
<b>Ciechosław Patrzalek, Maria Heldak:</b> The role of the expert in real estate in the management of communal property resources .....	110
<b>Andrzej Pawlik:</b> The classification of innovation level in voivodeships.....	119
<b>Agnieszka Perzyńska:</b> Brand in territorial marketing.....	127
<b>Jan Polski:</b> Economic meaning of spatial order in region.....	136
<b>Katarzyna Przybyła, Eleonora Gonda-Soroczyńska:</b> Transformation of Wrocław economic base .....	144
<b>Adam Przybyłowski:</b> Sustainable development and transport in the Polish voivodeships strategies .....	155
<b>Małgorzata Rogowska:</b> Creative city concept in theory and practice.....	165
<b>Anna Romanów-Struzik:</b> Progress analysis in the process of contracting and spending under Human Capital Operational Programme in the period 2007-2010.....	175
<b>Łukasz Satola:</b> The differences in the use of the European Union funds in the centre – peripheries system .....	185

---

<b>Agnieszka Stacherzak, Maria Heldak:</b> Functional transformation in rural areas of Lower Silesia in the years 1996-2010.....	195
<b>Alina Walenia:</b> Directions and aims of the regional development policy for the region of Podkarpacie in the years 2007-2013.....	206
<b>Magdalena Wiśniewska:</b> Fostering innovation processes through inter-sectoral cooperation .....	215
<b>Dariusz Zawada:</b> City as a cumulative product .....	225
<b>Adam Zydróż, Piotr Szczepański:</b> Economic implications of planning decisions and shaping spatial structure of Luboń community .....	236

**Adam Przybyłowski**

Akademia Morska w Gdyni

---

## **STRATEGIE REGIONALNE POLSKICH WOJEWÓDZT W OBSZARZE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU I TRANSPORTU\***

---

**Streszczenie:** Dokumenty strategiczne tworzone w ostatnich latach na poziomie międzynarodowym, unijnym, krajowym oraz regionalnym w Polsce odwołują się do założeń zrównoważonego rozwoju. Dokumenty te powinny także stanowić podstawę i punkt odniesienia dla rozwoju zrównoważonego systemu transportowego w regionach. Artykuł, opierając się na dostępnych dokumentach źródłowych, prezentuje podstawowe ustalenia analiz SWOT, dotyczące zrównoważonego rozwoju i transportu w strategiach regionalnych poszczególnych polskich województw. Analizy te, bardzo różniące się zawartością, podkreślają słabe strony i zagrożenia w zakresie realizacji koncepcji zrównoważonego rozwoju i transportu.

**Słowa kluczowe:** zrównoważony rozwój i transport, analiza SWOT, polskie regiony.

### **1. Wstęp**

Dokumenty strategiczne tworzone w ostatnich latach na poziomie międzynarodowym, unijnym, krajowym oraz regionalnym w Polsce odwołują się do założeń zrównoważonego rozwoju. Dokumenty te powinny także stanowić podstawę i punkt odniesienia dla rozwoju zrównoważonego systemu transportowego w regionach. Współcześnie wyzwaniem stanowi bowiem podejmowanie decyzji o inwestycjach dotyczących rozwoju systemów transportowych bezpiecznych dla środowiska, ważnych społecznie i efektywnych ekonomicznie. Kryterium równoważenia, choć powinno, nie jest podstawą do podejmowania decyzji o kierunkach inwestycji transportowych w Polsce. Nieobecność założeń paradygmatu zrównoważonego rozwoju, nieuwzględnianie go jako obowiązującego kierunku działań lub enigmatyczne nawiązanie do niego w strategiach niektórych województw świadczy o powolnym wdrażaniu ważnych międzynarodowych umów ratyfikowanych przez Polskę, ukazuje dystans, jaki trzeba jeszcze pokonać, by osiągnąć standardy światowe i europejskie. Celem publikacji jest przedstawienie najważniejszych dokumentów strategicz-

---

\* Praca naukowa finansowana ze środków budżetowych na naukę w latach 2010-2012 jako projekt badawczy nr N N114 288339.

nych poziomu międzynarodowego i krajowego oraz ustaleń analiz SWOT, dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu w strategiach regionalnych poszczególnych polskich województw. Do realizacji tak przyjętego celu posłużono się oficjalnymi dokumentami źródłowymi, w tym 16 strategiami regionalnymi opracowanymi na poziomie regionalnym w Polsce.

## 2. Dokumenty strategiczne poziomu międzynarodowego, UE i krajowego dotyczące zrównoważonego rozwoju

Wśród najważniejszych strategicznych dokumentów na poziomie międzynarodowym i UE, dotyczących zrównoważonego rozwoju, można wymienić następujące<sup>1</sup>: Deklaracja Sztokholmska (1972 r.), Raport Brundtland (1987), Deklaracja z Rio de Janeiro (1992), Agenda 21 (1992), Deklaracja z Johannesburga (2002), Strategia Zrównoważonego Rozwoju UE (2001), Strategia Europa 2020 (2011 r.). Ostatnia konferencja ONZ w sprawie zrównoważonego rozwoju (szczyt Rio+20), która odbyła się w Rio de Janeiro w czerwcu 2012 r., koncentrowała się wokół dwóch zagadnień: gospodarka ekologiczna w kontekście zrównoważonego rozwoju i likwidacja ubóstwa oraz ramy instytucjonalne dla zrównoważonego rozwoju. Uzupełnieniem priorytetów Strategii Europa 2020, zaprezentowanych w tabeli 1, są główne cele tej Strategii<sup>2</sup>:

1. Wskaźnik zatrudnienia osób w wieku 20-64 lat powinien wynosić 75%;
2. Na inwestycje w badania i rozwój należy przeznaczać 3% PKB Unii;
3. Należy osiągnąć cele „20/20/20” w zakresie klimatu i energii;
4. Liczbę osób przedwcześnie kończących naukę szkolną należy ograniczyć do 10%, a co najmniej 40% osób z młodego pokolenia powinno zdobywać wyższe wykształcenie;
5. Liczbę osób zagrożonych ubóstwem należy zmniejszyć o 20 mln.

W cytowanych dokumentach można zauważyć zróżnicowaną kategoryzację pojęcia zrównoważonego rozwoju, co widoczne jest także na poziomie nazewnictwa: niekiedy mowa jest o priorytetach czy celach, w innych przypadkach o koncepcji.

W Polsce koncepcja zrównoważonego rozwoju znalazła odzwierciedlenie w wielu dokumentach strategicznych<sup>3</sup>, np.: Polityka ekologiczna państwa (1991 r.), Strategia zrównoważonego rozwoju Polski do 2025 r. (1999), II i III Polityka ekologiczna państwa (2000, 2003), Narodowa Strategia ochrony środowiska na lata 2000-

<sup>1</sup> Zob. szerzej: B. Poskrobko, *Zrównoważony rozwój. Wybrane problemy teoretyczne i implementacja w świetle dokumentów Unii Europejskiej*, red. S. Kozłowski, Wydawnictwo PAN, Białystok–Warszawa 2005.

<sup>2</sup> Communication from The Commission, *Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*, Brussels, 3.3.2010, COM(2010) 2020.

<sup>3</sup> T. Borys, *Analiza istniejących danych statystycznych pod kątem ich użyteczności dla określenia poziomu zrównoważonego transportu wraz z propozycją ich rozszerzenia*, Raport z realizacji pracy badawczej, Ministerstwo Infrastruktury, Jelenia Góra–Warszawa 2008.

Tabela 1. Dokumenty strategiczne w Polsce do 2006 r.

Wyszczególnienie	Strategia Zrównoważonego rozwoju Polski do 2025 r.	Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006	ZPORR 2004-2006	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2005 r. (do 2025 r.)	Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego (NSRR) 2001-2006
Charakterystyka	Określa korelacje i współzależności pomiędzy czynnikami rozwoju gospodarczego, rozwoju społecznego i rozwoju ekologicznego oraz wyznacza ich kierunki i ograniczenia; celem jest stworzenie warunków takiego stymulowania procesów rozwoju, aby w jak najmniejszym stopniu zagrażały one środowisku	Najważniejszy, kompleksowy dokument określający strategię społeczno-gospodarczą Polski w pierwszych latach członkostwa w UE, opisujący, jak powinny być wykorzystywane fundusze UE	Obejmuje wachlarz działań wybranych zgodnie z celami polityki regionalnej państwa, zdefiniowanej w NSRR; zajmuje się sprawami rozwoju regionalnego i lokalnego oraz bezpośrednio angażuje organy zarządzania na poziomie regionalnym w proces realizacji	Przygotowanie strategii rozwoju z perspektywy przestrzennej – dokument określający politykę państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju w perspektywie najbliższych 20 lat	Stanowi podstawę programowania średniookresowej polityki rozwoju regionalnego w Polsce, określa cele, priorytety, kryteria wyodrębniania obszarów wsparcia, zasady i kryteria wsparcia finansowego programów wojewódzkich z punktu widzenia polityki państwa
Definicja zrównoważonego rozwoju	Rozwój gospodarczy i cywilizacyjny obecnego pokolenia nie powinien odbywać się kosztem wyczerpywania zasobów nieodnawialnych i niszczenia środowiska, dla dobra przyszłych pokoleń, które też będą posiadały prawa do rozwoju	Rozwój społeczno-ekonomiczny, zachowujący cechy trwałości w długim okresie oraz niedziałający destrukcyjnie na środowisko, w którym zachodzi	Konieczność korelacji aspektów gospodarczych, społecznych i ekologicznych	Integracja działań społecznych i gospodarczych w układach przestrzennych w nawiązaniu do ich naturalnych predyspozycji, z zachowaniem trwałości podstawowych procesów przyrodniczych i związanymi z nimi stanami równowagi ekologicznej w celu zaspokajania potrzeb bieżącego pokolenia i gwarantowania tego zaspokajania przyszłym pokoleniom	–

Źródło: opracowanie własne, na podstawie polskich dokumentów strategicznych.



Tabela 2. Dokumenty strategiczne w Polsce od 2007 r.

Wyszczególnienie	Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015	Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (Narodowa Strategia Spójności) 2007-2013	Narodowy Plan Rozwoju 2007-2013	16 RPO 2007-2013	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju z 2011 r. do 2030	Narodowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2007-2013
Charakterystyka	Określa zasady, cele i ramy instytucjonalne dla koordynacji polskiej polityki rozwoju, włączając politykę regionalną	Określają szeroką strategię wykorzystania alokacji z funduszy strukturalnych w cyklu budżetowym 2007-2013	Najważniejszy dokument opisujący, jak powinny być wykorzystywane fundusze UE	Objemuje wachlarz działań wybranych zgodnie z celami polityki regionalnej państwa; zajmuje się sprawami rozwoju regionalnego i lokalnego oraz bezpośrednio angażuje organy zarządzania na poziomie regionalnym w proces realizacji	Najważniejszy krajowy dokument strategiczny dotyczący zagospodarowania przestrzennego kraju, celem przygotowania strategii rozwoju z perspektywy przestrzennej	Wymienia główne problemy rozwoju regionalnego kraju oraz wskazuje kierunki ich rozwiązywania. Wyznacza także główne cele rozwoju regionalnego, które będą realizowane przez rządową politykę regionalną i które powinny zostać uwzględnione przez władze samorządu wojewódzkiego w ich programowaniu rozwoju regionów
Definicja zrównoważonego rozwoju	Zachowanie równowagi pomiędzy celami gospodarczymi, społecznymi i wymogami środowiskowymi	Znajdywanie konsensusu pomiędzy efektywnością ekonomiczną podejmowanych działań a wymogami związanymi z promocją zasad zrównoważonego rozwoju, przy równoczesnym zachowaniu równości szans kobiet i mężczyzn oraz zachowaniu walorów środowiska przyrodniczego	Orientacja na poprawę jakości życia obecnych i przyszłych pokoleń, przy zapewnieniu ochrony i zachowania zasobów przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego oraz właściwej struktury demograficznej społeczeństwa	–	Rozwój społeczno- gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności oraz obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń	Zaspokajanie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia z zachowaniem możliwości zaspokojenia tych samych aspiracji przez przyszłe pokolenia

Źródło: opracowanie własne, na podstawie polskich dokumentów strategicznych.

-2006 (2000), Narodowy Plan rozwoju 2004-2006 (2003), Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO) 2007-2013 (2007), Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (2005) oraz jej aktualizacja z 2003 r., a także na lata 2008-2033<sup>4</sup>.

W polskich dokumentach strategicznych związanych z wykorzystaniem środków europejskich można zauważyć cezurę: te, które stworzono przed rokiem 2007 i po, co związane jest z funkcjonowaniem budżetu UE (tab. 1 i 2).

W polskiej Strategii Rozwoju Transportu (SRT) do 2020 r. (z perspektywą do 2030), przygotowywanej przez rząd w 2011 r., misję określono następująco: „Misją SRT jest tworzenie w Polsce, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, optymalnych warunków dla przewozu osób i rzeczy, sprzyjających podniesieniu konkurencyjności gospodarczej kraju i poprawie jakości życia obywateli”<sup>5</sup>. Polski system transportu będzie sektorem nowoczesnym, na co składać się będą takie jego cechy i elementy, jak: alternatywne środki napędu i korzystanie w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii; infrastruktura nowej generacji wyposażona w węzły integrujące procesy; eksploatacja środków transportu szeroko oparta na nowych materiałach i technologiach; powszechne zastosowanie inteligentnych systemów sterowania i zarządzania; wysoka elastyczność i zdolność adaptacyjna operatorów transportu i logistyki; zmniejszona uciążliwość sektora dla środowiska.

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym<sup>6</sup>. Dla jego osiągnięcia szczególnie istotne znaczenie będzie miało wdrożenie procesów wzmacniających potencjał infrastruktury transportowej kraju oraz podnoszących jakość i dostępność usług transportowych. Cele horyzontalne i operacyjne SRT wpisują się w cele średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015, są także komplementarne z celami „Strategii Europa 2020”<sup>7</sup>, a zwłaszcza z takimi zamierzeniami jak: dbałość o to, by sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłu i usług w UE skuteczny dostęp do jednolitego rynku i do rynków międzynarodowych; zapewnienie wystarczającego finansowania podstawowej infrastruktury w obszarach takich, jak transport i energia, nie tylko na potrzeby rozwoju gospodarki poszczególnych krajów, ale również po to, aby móc w pełni uczestniczyć w wewnętrznym rynku UE; modernizacja sektora transportu i zmniejszenie jego udziału w emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności).

<sup>4</sup> Zob. też m.in.: *Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006; *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

<sup>5</sup> *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Infrastruktury, 30.03.2011, s. 28, <http://www.transport.gov.pl/files/0/1793934/SRTdo2020rzperspektywdo2030projekt.pdf>, dostęp: 26.01.2012.

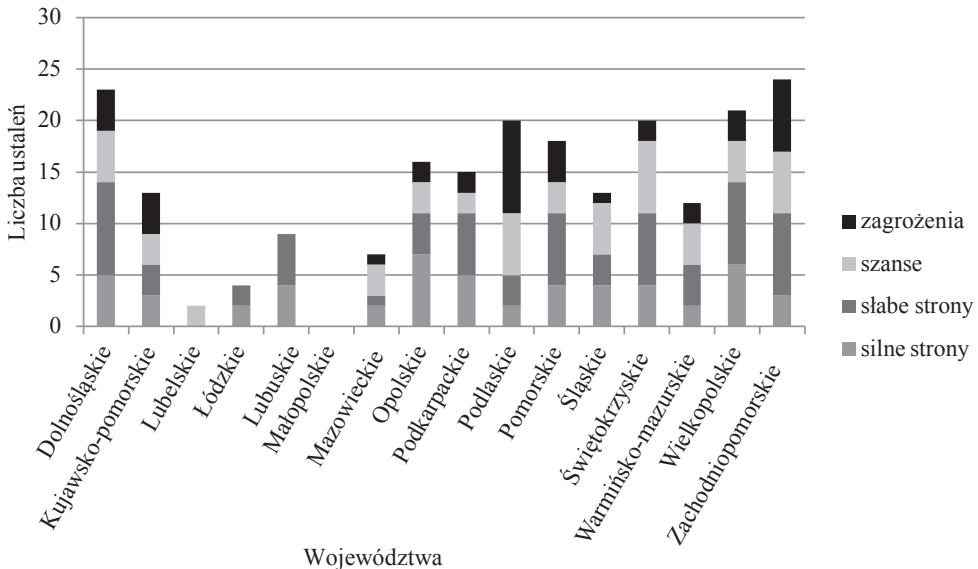
<sup>6</sup> Tamże, s. 29.

<sup>7</sup> Communication from the Commission, *Europe 2020...*

### 3. Analizy SWOT w regionalnych dokumentach strategicznych w zakresie zrównoważonego rozwoju i transportu

Strategie rozwoju województw należą, obok planów zagospodarowania przestrzennego, do najważniejszych dokumentów planistycznych opracowywanych w Polsce na szczeblu regionalnym, formułujących kierunki rozwoju tych obszarów<sup>8</sup>. Główne etapy formułowania strategii rozwoju regionalnego obejmują<sup>9</sup>:

- dokonanie oceny obecnej sytuacji regionu (diagnoza);
- sformułowanie strategii rozwoju (celów generalnych i specyficznych, opcji i priorytetów rozwoju, kierunków działań);
- sporządzenie indykatywnej, kompleksowej tabeli finansowej;
- opis systemu monitoringu oceny sytuacji na potrzeby wdrażania oraz kontroli strategicznej i finansowej opracowania.



**Rys. 1.** Liczba ustaleń analiz SWOT województw dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu

Źródło: opracowanie własne, na podstawie strategii województw.

Strategia, a w jej ramach analiza SWOT, często ma większą wartość, jeśli została sporządzona przy szerokim udziale społecznych uczestników procesu jej opracowania. Analiza SWOT to jedno z podstawowych narzędzi planowania strategicznego,

<sup>8</sup> M. Kistowski, *Regionalny model zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska Polski a strategie rozwoju województw*, Uniwersytet Gdański, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk–Poznań 2003, s. 127 i n.

<sup>9</sup> A. Klasik, *Strategia rozwoju regionu*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2000, nr 3 (3), s. 7-22.

stosowane z reguły do syntezy ustaleń tzw. diagnozy prospektywnej, która powinna stanowić materiał wejściowy dla każdej strategii rozwoju. Służy ona do oceny uwarunkowań rozwoju, poddając analizie różne czynniki o charakterze wewnętrznym i zewnętrznym sprzyjające lub stanowiące bariery dla rozwoju regionu.

Na poziomie regionalnym (na przykładzie 16 polskich regionów) można zauważyć, iż podejście do uwzględniania paradygmatu zrównoważonego rozwoju i transportu na poziomie założeń najwyższego rzędu (w zakresie wizji, misji czy celu nadrzędnego) jest bardzo zróżnicowane. Jeśli chodzi o ustalenia analiz SWOT w strategiach regionalnych, to także widać sporą różnorodność (rys. 1) – od województw nieposiadających takiej analizy (małopolskie) lub posiadających bardzo małą liczbę ustaleń (lubelskie 2, lubuskie 4), poprzez regiony o średniej liczbie odniesień, aż po regiony o największej liczbie ustaleń związanych z pojęciami zrównoważonego rozwoju i transportu (zachodniopomorskie 24, dolnośląskie 23). Najwięcej silnych stron wymienia się w strategiach województw opolskiego (7) i wielkopolskiego (6), a najmniej lubuskiego, mazowieckiego i podlaskiego (po 2). W zakresie słabych stron najczęściej ustaleń posiadają województwa: dolnośląskie (9), wielkopolskie i zachodniopomorskie (po 8), najmniej zaś lubelskie (0) i mazowieckie (1). Pod względem szans najczęściej wymienia się ich w odniesieniu do regionu świętokrzyskiego (7), a żadnych – lubuskiego i łódzkiego. Zagrożenia z kolei dominują w analizach SWOT województw podlaskiego (9) i zachodniopomorskiego (7), a żadnych nie postrzega się w regionach lubelskim, lubuskim i łódzkim.

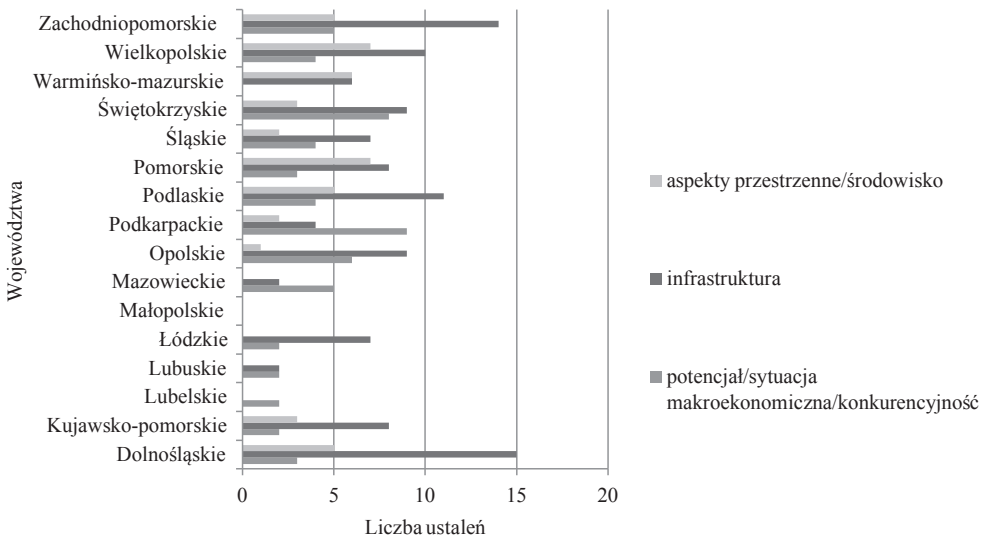
Dwa województwa – lubuskie i łódzkie – wymieniają ustalenia dotyczące analizowanej problematyki tylko w ramach silnych i słabych stron (brak odniesień w kategoriach szans i zagrożeń), co może świadczyć o koncentracji wyłącznie na problemach wewnętrznych. W analizie SWOT lubuskiego znajdujemy jedynie odniesienia do szans (rys. 1), co może świadczyć o niskiej randze aspektów zrównoważonego rozwoju i transportu w strategii tego regionu. Większość strategii wojewódzkich w swych analizach SWOT zastosowało podział na trzy grupy zagadnień (różnorodnie nazywane):

1. Potencjał województwa/Sytuacja makroekonomiczna, innowacyjność i inne ramowe uwarunkowania/konkurencyjność gospodarki;
2. Infrastruktura, aspekty przestrzenne, środowisko;
3. Kapitał, zasoby ludzkie/równość szans/zagadnienia społeczne.

Ze względu na pojedyncze odniesienia do analizowanej problematyki w trzeciej grupie – kwestii społecznych – na potrzeby niniejszego opracowania szczegółowo przeanalizowano zagadnienia z dwóch pierwszych grup. Dodatkowo – ze względu na dużą liczbę ustaleń – grupę drugą podzielono na dwa obszary: infrastrukturę oraz aspekty przestrzenne i środowiskowe. Przyjęto więc następujący układ:

1. Potencjał województwa/Sytuacja makroekonomiczna, innowacyjność i inne ramowe uwarunkowania/konkurencyjność gospodarki.
2. Infrastruktura.
3. Aspekty przestrzenne, środowisko.

Na rysunku 2 przedstawiono liczbę ustaleń analiz SWOT województw dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu według przyczyn wystąpienia uwarunkowań. Wśród wydzielonych trzech grup najczęściej odniesień stwierdzono w przypadku infrastruktury (112), następnie potencjału gospodarczego (59), a najmniej w zakresie aspektów przestrzennych i środowiskowych (46). Rozpatrując poszczególne województwa, można zauważyć, iż najczęściej ustaleń dotyczących infrastruktury zawierają analizy SWOT dolnośląskiego (15) i zachodniopomorskiego (14), a najmniej lubuskiego i mazowieckiego (po 2). Żadnych odniesień do tej kategorii nie znaleziono w analizie SWOT regionu lubelskiego. W grupie pierwszej najczęściej ustaleń zawiera analiza województw podkarpackiego (9) i świętokrzyskiego (8), a najmniej kujawsko-pomorskiego, lubelskiego i lubuskiego (po 2). Żadnego ustalenia w tej grupie przyczyn nie zawiera analiza SWOT województwa warmińsko-mazurskiego. W trzeciej grupie zagadnień największą liczbę odniesień wymieniają strategie: pomorska i wielkopolska (po 7), a najmniej opolska (1). Żadnych ustaleń nie zawierają analizy SWOT regionów: lubelskiego i lubuskiego, łódzkiego i mazowieckiego. Oczywiście, z powodu braku analizy SWOT w swej strategii, małopolskie nie posiada ustaleń w żadnej z analizowanych grup.

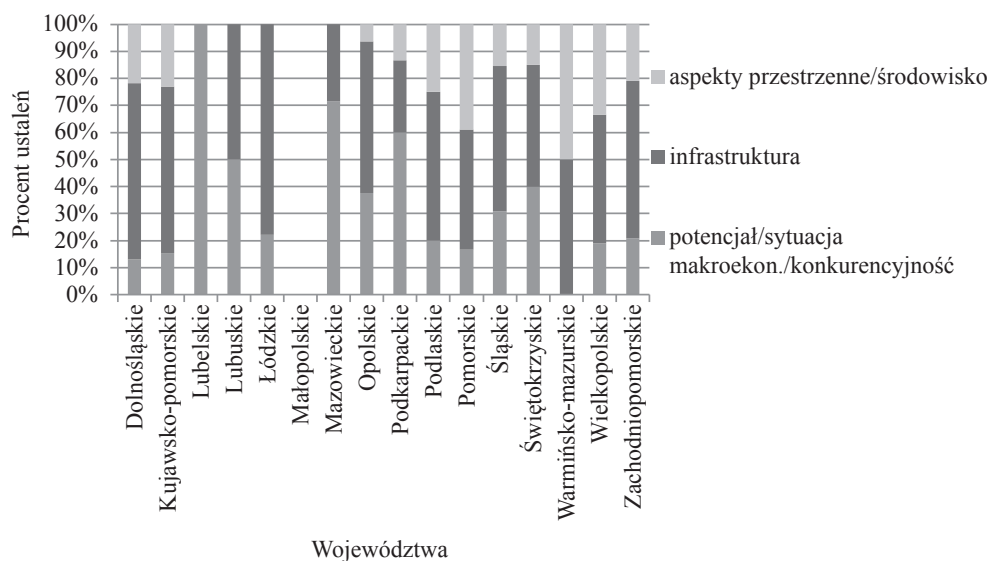


**Rys. 2.** Liczba ustaleń analiz SWOT województw dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu według przyczyn wystąpienia uwarunkowań

Źródło: opracowanie własne, na podstawie strategii województw.

Interesujące jest również ujęcie procentowe ustaleń analiz SWOT województw, dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu, według przyczyn wystąpienia uwarunkowań. Jak widać na rysunku 3, w niektórych województwach ustalenia do-

tyczące zrównoważonego rozwoju i transportu odnoszą się jedynie do pierwszej grupy zagadnień (lubelskie), albo też przeważają (mazowieckie – 70%, podkarpackie 60%) lub stanowią połowę odniesień wraz z infrastrukturą. Charakterystyczne jest to, że w tej grupie województw analizy SWOT nie ujmują aspektów przestrzennych i środowiskowych. Można jednak wskazać regiony, w których zagadnienia z grupy trzeciej to aż połowa ustaleń (świętokrzyskie – tu z kolei spotykamy jedyny przypadek braku ustaleń odnoszących się do kwestii związanych z potencjałem gospodarczym regionu) albo też znacząca ich część, np. w strategii województwa pomorskiego (40%). Oczywiście, co wynika z komentarza do rysunku 2, przeważają odniesienia do zagadnień infrastrukturalnych, osiągając prawie 80% (łódzkie); jednocześnie są też regiony, które oscylują w okolicy 30% (mazowieckie, podkarpackie).



**Rys. 3.** Procentowe ujęcie ustaleń analiz SWOT województw dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu, według przyczyn wystąpienia uwarunkowań

Źródło: opracowanie własne, na podstawie strategii województw.

Szersze omówienie prezentowanych zagadnień zostało zawarte w raporcie grantu habilitacyjnego zrealizowanego przez autora, sfinansowanego przez NCN (wcześniej MNiSW)<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> A. Przybyłowski, *Inwestycje transportowe jako czynnik zrównoważonego rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2013.

## 4. Podsumowanie

1. Dokumenty strategiczne tworzone w ostatnich latach na poziomie międzynarodowym, unijnym, krajowym oraz regionalnym w Polsce, odwołujące się do założeń zrównoważonego rozwoju, powinny stanowić podstawę i punkt odniesienia dla rozwoju zrównoważonego systemu transportowego w regionach.

2. W odniesieniu do analiz SWOT w strategiach rozwoju polskich województw można zauważyć bardzo dużą różnorodność, przy czym znamienne jest wymienianie sporej liczby słabych stron i zagrożeń w zakresie realizacji koncepcji zrównoważonego rozwoju i transportu.

3. Pod względem szczegółowych ustaleń analiz SWOT w strategiach regionalnych widać sporą różnorodność – od województw w ogóle nieposiadających takiej analizy (małopolskie) lub posiadających bardzo małą liczbę ustaleń (lubelskie 2, lubuskie 4), poprzez regiony o średniej liczbie odniesień, aż po regiony o największej liczbie ustaleń związanych z pojęciami zrównoważonego rozwoju i transportu (zachodniopomorskie 24, dolnośląskie 22).

4. Wśród wydzielonych trzech grup najczęściej odniesień stwierdzono w przypadku infrastruktury (112), następnie potencjału gospodarczego (59), a najmniej w zakresie aspektów przestrzennych i środowiskowych (46). Rozpatrując poszczególne województwa, można zauważyć, iż najczęściej ustaleń dotyczących infrastruktury zawierają analizy SWOT dolnośląskiego (15) i zachodniopomorskiego (14), a najmniej lubuskiego i mazowieckiego (po 2). Żadnych odniesień do tej kategorii nie znaleziono w analizie SWOT regionu lubelskiego.

5. W ujęciu procentowym ustaleń analiz SWOT województw, dotyczących zrównoważonego rozwoju i transportu, według przyczyn wystąpienia uwarunkowań przeważają odniesienia do zagadnień infrastrukturalnych, osiągając prawie 80% (łódzkie), jednocześnie są też regiony, gdzie oscylują one w okolicy ledwie 30% (mazowieckie, podkarpackie).

6. Zestawienie przeanalizowanych dokumentów ze sferą realną, czyli rzeczywistymi inwestycjami transportowymi, stanowiłoby interesujący obraz polskich województw w zakresie implementacji założeń strategicznych, co jednak wykracza poza ramy niniejszej publikacji.

## Literatura

Borys T., *Analiza istniejących danych statystycznych pod kątem ich użyteczności dla określenia poziomu zrównoważonego transportu wraz z propozycją ich rozszerzenia*, Raport z realizacji pracy badawczej, Ministerstwo Infrastruktury, Jelenia Góra–Warszawa 2008.

Communication from The Commission, *Europe 2020. A strategy for smart, sustainable and inclusive growth*, Brussels, 3.3.2010, COM(2010) 2020.

- Kistowski M., *Regionalny model zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska Polski a strategie rozwoju województw*, Uniwersytet Gdański, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Gdańsk–Poznań 2003.
- Klasik A., *Strategia rozwoju regionu*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2000, nr 3 (3).
- Przybyłowski A., *Inwestycje transportowe jako czynnik zrównoważonego rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2013.
- Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007-2015, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006- 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
- Poskrobko B., *Zrównoważony rozwój. Wybrane problemy teoretyczne i implementacja w świetle dokumentów Unii Europejskiej*, red. S. Kozłowski, Wydawnictwo PAN, Białystok–Warszawa 2005.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury, 30.03.2011, <http://www.transport.gov.pl/files/>, dostęp: 26.01.2012.
- Strategie rozwoju polskich województw, strony internetowe urzędów marszałkowskich.

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND TRANSPORT IN THE POLISH VOIVODESHIPS STRATEGIES

**Summary:** Sustainable development paradigm has been promoted throughout various international, EU, Polish national and regional strategic documents. This concept is a priority as it comes to the transport development in Polish regions. Based on the available documents, the paper presents the SWOT analysis principle outcomes in the regional strategies in Poland regarding sustainable development and transport.

**Keywords:** sustainable development and transport, SWOT analysis, Polish regions.