

Czasopismo o charakterze analitycznym ukazujące problematykę rozwoju społeczno-gospodarczego Wielkopolski

Biuletyn Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego

numer IV (2015)
lipiec–grudzień
egzemplarz bezpłatny



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Wielkopolskie
Regionalne Obserwatorium
Terytorialne



WOJEWÓDZTWO
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Spis treści

<i>Krzysztof Borkowicz</i> Słowo wstępu	3
<i>Krzysztof Borkowicz</i> Dwa lata funkcjonowania Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego – podsumowanie dotychczasowej działalności	4
<i>Tomasz Resiński</i> Współczesne procesy urbanizacyjne w województwie wielkopolskim Część I: Diagnoza układu sieci osadniczej województwa wielkopolskiego	7
<i>Agata Jakubowicz</i> Specyfika rozwoju obszarów wiejskich w Wielkopolsce	11
<i>Paweł Churski, Anna Borowczak, Joanna Dominiak, Jan Hauke, Barbara Konecka-Szydłowska, Robert Perdał</i> Wyniki analizy wrażliwości gospodarstw domowych i podmiotów gospodarczych województwa wielkopolskiego na kryzys gospodarczy i finansowy	14
<i>Krzysztof Bondyra, Przemysław Becella, Wojciech Jagodziński, Anna Świdurska, Marcin Wojtkowiak</i> Diagnoza stanu i potrzeb w zakresie kształcenia zawodowego i ustawicznego w województwie wielkopolskim	19
<i>Michał Beim, Bartosz Mazur, Andrzej Soczówka, Robert Zajdler</i> Transport intermodalny w Wielkopolsce	25

ISSN: 2391-5749**Recenzje naukowe:**

Artykuł pt. „Transport intermodalny w Wielkopolsce” stanowi streszczenie recenzowanej monografii pt. „Transport intermodalny w województwie wielkopolskim w latach 2004–2014. Przemiany, stan obecny i perspektywy rozwoju”; ISBN: 978-83-64765-06-3; recenzent – prof. UE dr hab. Robert Tomanek (Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach)

Artykuł pt. „Diagnoza stanu i potrzeb w zakresie kształcenia zawodowego i ustawicznego w województwie wielkopolskim” stanowi streszczenie recenzowanej monografii o tym samym tytule; ISBN: 978-83-64765-08-7; recenzent – dr Tomasz Herudziński (Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie)

Artykuł pt. „Wyniki analizy wrażliwości gospodarstw domowych i podmiotów gospodarczych województwa wielkopolskiego na kryzys gospodarczy i finansowy” stanowi streszczenie recenzowanej monografii o tym samym tytule; ISBN: 978-83-64765-04-9; recenzent prof. UW dr hab. Andrzej Miszczuk (Uniwersytet Warszawski)

Wydawca:

Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne
Departament Polityki Regionalnej
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego
w Poznaniu
al. Niepodległości 34, III piętro
61-714 Poznań
www.wrot.umww.pl
e-mail: wrot@umww.pl

Zdjęcie na okładce:

Centrum Wągrowca z lotu ptaka (fot. Zbigniew Tomczak)
Archiwum Urzędu Miejskiego w Wągrowcu

Przygotowanie do druku:

Bogucki Wydawnictwo Naukowe
ul. Górna Wilda 90, 61-576 Poznań,
tel. (61) 833 65 80
e-mail: bogucki@bogucki.com.pl

Zespół redakcyjny:

Mieczysław Borówka, Krzysztof Borkowicz, Beata Hofman,
Agata Jakubowicz, Justyna Orłowska, Tomasz Resiński

Druk:

UNI-DRUK



Wielkopolskie

Regionalne Obserwatorium Terytorialne



Szanowni czytelnicy „Biuletynu WROT”!

Z przyjemnością przedkładam Państwu do lektury czwarty numer periodyku. Ukazuje się on w czasie przełomowym dla funkcjonowania naszej jednostki. Wraz z końcem września bieżącego roku finalizujemy realizację trwającego już blisko 2 lata, współfinansowanego z Europejskiego Funduszu Społecznego, projektu, dzięki któremu w dużym stopniu możliwe było zainicjowanie funkcjonowania Obserwatorium. Był to okres bardzo intensywnej i pouczającej dla nas pracy. Najbardziej widocznym jej rezultatem jest zasobny zbiór opracowań prezentujących pozyskaną wiedzę na temat trendów rozwojowych województwa wielkopolskiego, które powstały w wyniku prac własnych, ale także zleconych przez Obserwatorium. Nie mniej istotnym pokłosiem działalności WROT jest uformowanie sieci współpracy z różnymi podmiotami gromadzącymi i analizującymi dane o regionie w zakresie wymiany wiedzy, danych i doświadczeń w obszarze monitorowania rozwoju województwa wielkopolskiego.

Już dziś można stwierdzić, że efekty pracy Obserwatorium zostały przyjęte z zainteresowaniem przez podmioty decyzyjne odpowiedzialne za prowadzenie polityk rozwoju Wielkopolski. Świadczy o tym decyzja o kontynuacji jego funkcjonowania, bowiem, jak już wiadomo, dalsza działalność będzie finansowana w ramach Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2014–2020. Obserwatorium będzie zatem kontynuowało prace na polu pomiaru i obserwacji procesów dokonujących się w regionie ze szczególnym uwzględnieniem monitorowania rozwoju województwa w kontekście zarządzania strategicznego i wdrażania WRPO 2014+.

Uzupełnieniem pracy WROT, stanowiącym nową jakość w jego działaniach, będzie cykliczna konferencja – Wielkopolskie Regionalne Forum Terytorialne (WRFT), platforma dyskusji o problemach rozwoju województwa. Pierwsze WRFT odbędzie się w dniu 24 września br. w Poznaniu. Taka forma działania, według naszych intencji, sprzyjać będzie większej popularyzacji wiedzy na temat uwarunkowań rozwoju województwa, a także przyczyni się do zintensyfikowania dyskusji nad przyszłymi wyzwaniami stojącymi przed Wielkopolską. Więcej na temat podsumowania dotychczasowej działalności WROT oraz planów na przyszłość przeczytaj Państwo w pierwszym artykule tego numeru.

Bieżący numer „Biuletynu”, oprócz części podsumowującej funkcjonowanie Obserwatorium, kontynuuje schemat poprzednich numerów, w których w sposób syntetyczny prezentowane były wyniki prac analitycznych. Tak więc w drugiej części „Biuletynu” przedstawiony został wycinek własnych prac diagnostycznych zespołu WROT na temat współczesnych zjawisk zachodzących w sieci osadniczej województwa, z uwzględnieniem specyfiki rozwoju miast, ale również obszarów wiejskich. Artykuły przybliżają wiedzę na temat obecnego kształtu sieci osadniczej, analizując zmiany o charakterze społeczno-demograficznym i funkcjonalno-przestrzennym, jakie dokonują się na obszarach miast i wsi.

Ostatnia część niniejszego oraz „Biuletynu”, zgodnie z dotychczasową tradycją, zawiera abstrakty wybranych ekspertyz, które przygotowano na zlecenie Obserwatorium. W pierwszym opracowaniu zespół badawczy pod kierunkiem prof. Pawła Churskiego analizuje wrażliwość wielkopolskich gospodarstw domowych i podmiotów gospodarczych na kryzys gospodarczy i finansowy, jaki dotknął nasz kraj na początku obecnej dekady. W badaniu przeanalizowane zostały i porównane skutki kryzysu na skrajnie rozwiniętych obszarach Wielkopolski, tzw. obszarach wzrostu i stagnacji gospodarczej. Drugie badanie, przygotowane przez zespół dr. Krzysztofa Bondyry, podejmuje analizę kształcenia zawodowego i ustawicznego w naszym regionie, koncentrując się zwłaszcza na stanie obecnym oraz potrzebach różnego rodzaju placówek funkcjonujących w województwie. Z kolei trzecia z ekspertyz, wykonana pod kierunkiem dr. Michała Beima, porusza zagadnienie transportu intermodalnego, którego rozwój jest szczególnie widoczny w ostatnich latach w Wielkopolsce.

Życzę Państwu interesującej lektury „Biuletynu”, zachęcając jednocześnie do śledzenia wyników kolejnych prac Obserwatorium.

Krzysztof Borkowicz

Kierownik WROT

Krzysztof Borkowicz

Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne
Departament Polityki Regionalnej
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego

Dwa lata funkcjonowania Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego – podsumowanie dotychczasowej działalności

W dniu 31 października 2013 r. Zarząd Województwa Wielkopolskiego powołał Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne (WROT) – jednostkę analityczną umiejscowioną w strukturze Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego, specjalizującą się w realizacji zadań związanych z kompleksowym monitorowaniem polityk publicznych w Wielkopolsce. Okazją do stworzenia tego typu podmiotu, którego podstawowy zakres kompetencji określiła w swych zapisach Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010–2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, stało się uzyskanie rzeczywistej możliwości finansowania działalności, jaką zapewnił projekt pn.: Wsparcie funkcjonowania Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego, realizowany w ramach działania 5.2.1 Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki (POKL) ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. Realizacja niniejszego projektu, zainicjowana 1 stycznia 2014 r., stanowiła rzeczywisty początek działalności Obserwatorium, którego głównym zadaniem stała się poprawa jakości systemu monitorowania polityk publicznych w Wielkopolsce przez wzmocnienie zdolności analityczno-badawczych oraz współpracy i wymiany informacji w ramach sieci podmiotów zajmujących się monitorowaniem polityk publicznych w regionie.

Blisko dwa lata funkcjonowania WROT to doskonały pretekst do krótkiego podsumowania, a zarazem przybliżenia dotychczasowej jego działalności, do czego niniejszy numer „Biuletynu” wydaje się miejscem odpowiednim. Wspomniany wyżej projekt umożliwił rozpoczęcie realnego funkcjonowania Obserwatorium, dla którego dotychczasowy brak możliwości finansowania stanowił podstawową barierę podejmowania jakichkolwiek zadań analityczno-badawczych. Tym samym, dzięki wyrażonej woli decydentów oraz pozyskanym unijnym źródłom finansowania, możliwa stała się realizacja zapisów strategii rozwoju województwa dotyczących konieczności tworzenia warunków dla zarządzania rozwojem regionu poprzez stworzenie instytucjonalnego zaplecza analitycznego. W rzeczywistości decyzja o realizacji projektu oznaczała istotne wyzwanie organizacyjne, związane w szczególności z koniecznością budowania od podstaw: kadry analityczno-badawczej, sieci współpracy WROT, podstawowych narzędzi monitorowania polityk publicznych w regionie czy wreszcie samego wizerunku WROT. Wszystkim

tym elementom towarzyszyło wyzwanie kluczowe – konieczność jednoczesnej realizacji ścisłych wytycznych wynikających z wymogów odnoszących się do wdrażania projektów finansowanych z POKL.

Przez okres realizacji projektu, który można nazwać pilotażem działalności Obserwatorium w Wielkopolsce, udało się m.in.: stworzyć zespół merytoryczny, który nieustannie zwiększa swój potencjał; nawiązać efektywną współpracę z szeregiem partnerów zajmujących się monitorowaniem polityk publicznych na poziomach regionalnym i krajowym; stworzyć platformę wiedzy o Wielkopolsce, jaką jest m.in. strona internetowa wrot.umww.pl oraz „Biuletyn WROT”, a także wykonać wiele ciekawych i istotnych dla regionu badań i analiz dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego Wielkopolski. Wydaje się, że podsumowania dotychczasowej działalności WROT w odniesieniu do zasygnalizowanych powyżej elementów najlepiej dokonać poprzez pryzmat sukcesów, ale jednocześnie różnego rodzaju wyzwań, które towarzyszyły codziennym pracom Obserwatorium.

Zespół WROT

Nie sposób nie rozpocząć omawiania sukcesów Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego od zwrócenia uwagi na kadrę zespołu analitycznego, której stworzenie zdecydowanie należy rozpatrywać w kategorii osiągnięć. Choć znalezienie odpowiednich kandydatów do tej jakże specyficznej pracy było żmudne i czasochłonne, ostatecznie ukształtował się 5-osobowy zespół złożony z pracowników w pełni zaangażowanych w wykonywane przez siebie zadania, z jednej strony prawdziwych pasjonatów tematyki rozwoju województwa, a z drugiej znawców realiów sytuacji społeczno-gospodarczej Wielkopolski. Warto w tym miejscu nadmienić, że założenia projektu finansowanego ze środków POKL narzucały konieczność posiadania przez członków zespołu WROT nie tylko zdolności analityczno-badawczych, ale również organizacyjnych i technicznych czy też umiejętności prawidłowego prowadzenia i rozliczania projektu. Choć warunki jego realizacji uniemożliwiły zatrudnienie osób z większym doświadczeniem, to wypracowany przez zespół w tak krótkim czasie dorobek, stale powiększany potencjał poprzez liczne szkolenia i kursy podnoszące kwalifikacje oraz

niesłabnąca kreatywność działania powodują, że przyszłość zespołu WROT należy postrzegać tylko i wyłącznie w kontekście szans dla dalszej poprawy jakości monitorowania polityk publicznych w regionie.

Działalność merytoryczna

Potwierdzeniem zdolności analitycznych zespołu WROT było przygotowanie w oparciu o własne zasoby kompleksowego dokumentu analitycznego o Wielkopolsce pn.: *Diagnoza sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego 2015*, a także corocznych wkładów do raportów opracowywanych w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju przez Krajowe Obserwatorium Terytorialne (pn.: „Przegląd Regionalny Polski”). Obecnie finalizowane są również prace nad drugim kluczowym dla regionu dokumentem analitycznym: *Zróżnicowanie wewnątrzregionalne województwa wielkopolskiego 2015* oraz nad *Diagnozą transportu w województwie wielkopolskim 2015* – stanowiącą ważny wkład do aktualnie prowadzonych prac nad przygotowaniem planu transportowego dla Wielkopolski. Warto w tym miejscu podkreślić niemałą rolę, jaką odegrał WROT w opracowaniu planu transportowego, niezbędnego do wdrażania w ramach WRPO 2014+ projektów dotyczących transportu.

Każda z przytoczonych wyżej pozycji stanowić może ważny materiał diagnostyczny we wszelkiego rodzaju pracach koncepcyjnych i programowych dotyczących rozwoju Wielkopolski. Także druga grupa opracowań – ekspertyzy wykonywane na zlecenie Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego – zgodnie z zamierzeniem WROT stanowi istotne uzupełnienie luki informacyjnej w zakresie wiedzy o aktualnej sytuacji województwa wielkopolskiego, koncentrujące się na wybranych, istotnych dla rozwoju regionalnego zagadnieniach. Do końca sierpnia br. Obserwatorium zleciło zewnętrznym ekspertom, na podstawie przygotowanych przez siebie koncepcji, łącznie 11 różnego rodzaju opracowań na temat: finansów JST, wpływu dostępności transportem publicznym, kłastrów, lotnisk lokalnych w regionie, wrażliwości gospodarstw domowych i przedsiębiorstw na spowolnienie gospodarcze, transportu intermodalnego, szkolnictwa zawodowego i ustawicznego, instytucji otoczenia biznesu, polityki równości szans i zasady partnerstwa, rewitalizacji miast, a także stanu badań nad Wielkopolską. Szczególnie istotne dla roli, jaką pełniło i ma w dalszym ciągu pełnić Obserwatorium, było ostatnie z realizowanych badań. Obejmowało ono opracowanie raportu dotyczącego „białych plam” wiedzy o Wielkopolsce wraz z przygotowaniem na potrzeby WROT wewnętrznej, cyfrowej bazy dokumentów analitycznych i strategicznych na temat województwa wielkopolskiego, powstałych od 1999 r. Zgodnie z założeniami stworzona baza uzupełniła zasoby informacyjne Obserwatorium o dostępnych opracowaniach, eliminując tym samym zagrożenia zlecenia badań/ekspertyz o zbliżonej tematyce, ale też umożliwiła szerszą analizę rozwoju regionu w różnych aspektach i różnych szeregach czasowych bez konieczności angażowania dodatkowych środków.

Istotnym wyzwaniem w kontekście zlecenia badań i ekspertyz wykonawcom zewnętrznym była konieczność ścisłego przestrzegania wytycznych dotyczących zamówień pu-

blicznych – zarówno restrykcyjnych, jak niejednoznacznych w swych zapisach, często wpływających na sprawność koncepcyjno-analityczną działalności zespołu WROT. W realiach powierzania zadań zewnętrznym wykonawcom ważną barierą okazywały się zapisy narzucające wybór podmiotu, który złożył najtańszą ofertę. W kontekście badań zleczanych przez WROT powodowało to konieczność bardzo szczegółowego zaprojektowania badania/ekspertyzy z uwzględnieniem szeregu różnych uwarunkowań. Na szczęście w ramach WROT opracowano bardzo skuteczne kryteria wyboru wykonawców, które wzbudzały zainteresowanie wykonywaniem ekspertyz wyłącznie wśród specjalistów z danych dziedzin.

Drugą barierą towarzyszącą przygotowaniu opracowań analitycznych, i to nie tylko zleczonych, ale również własnych, była dostępność odpowiednich zasobów informacyjnych. Nierzadko w toku przeprowadzanych analiz odczuwany był brak danych statystycznych, szczególnie w ujęciu wewnątrzregionalnym (np. na poziomie podregionów czy powiatów). Dotyczyły one w pierwszej kolejności takich dziedzin, jak np. innowacyjność, energetyka czy bezdomność. Powszechną przyczyną konieczności zawężania zakresu analiz stawała się również tajemnica statystyczna, uniemożliwiająca pozyskiwanie kompletnych danych ze źródeł statystyki publicznej.

Budowa sieci współpracy

Wskazując na sukcesy wynikające z blisko dwuletniej działalności WROT, podkreślić należy jedno z kluczowych wyzwań realizowanego projektu, jakim było stworzenie sieci współpracy w ramach monitorowania polityk publicznych. Zgodnie z artykułem zamieszczonym w numerze II „Biuletynu WROT”, w trakcie tego okresu udało się zainicjować współpracę zarówno w układzie pionowym: z Krajowym Obserwatorium Terytorialnym (KOT) i różnego rodzaju instytucjami na szczeblu centralnym, regionalnymi obserwatoriami terytorialnymi pozostałych województw, komórkami analitycznymi powiatów i miast na prawach powiatu Wielkopolski, jak i poziomym: z obserwatoriami „branżowymi” funkcjonującymi w Wielkopolsce (monitorującymi wybrane aspekty sytuacji społeczno-gospodarczej), departamentami i biurami UMWW oraz jednostkami podległymi Samorządowi Województwa, sektorem nauki czy innymi jednostkami zaangażowanymi w monitorowanie polityk publicznych w regionie. W wielu sytuacjach nawiązana kooperacja ma już konkretny wymiar, natomiast w odniesieniu do części można dopiero mówić o jej podwalinach, które wymagają dalszych starań w dłuższym czasie.

Warto w tym miejscu wskazać na trzy szczególne kierunki intensywnej współpracy WROT. Pierwszy dotyczy Urzędu Statystycznego w Poznaniu, a zwłaszcza Wielkopolskiego Ośrodka Badań Regionalnych. Współpraca w tym przypadku objęła m.in. wymianę wiedzy i doświadczeń, poglądów badawczych w zakresie analizy sytuacji społeczno-gospodarczej czy zlecenia realizacji badań. Dzięki kooperacji z US pracownicy WROT mieli również okazję wziąć udział w warsztatach z zakresu metod korzystania z nowoczesnych narzędzi pozyskiwania i obróbki danych statystycznych, co okazało się ważnym elementem podnoszenia kwalifikacji. Drugim istotnym kierunkiem współpracy była nauka, w tym w szczególności

jej część ściśle powiązana z analizami regionalnymi i rozwojem społeczno-gospodarczym Wielkopolski. W tym kontekście kluczowa była współpraca w ramach realizacji eksperytów zleczanych przez WROT. Abstrahując od wysokiej jakości zrealizowanych badań, ich autorzy nadal służą pracownikom WROT swoim wsparciem i doradztwem eksperckim, uczestnicząc m.in. w tworzeniu koncepcji przyszłych opracowań. Kierunkiem trzecim szczególnej intensyfikacji współpracy stały się inne wielkopolskie obserwatoria monitorujące wybrane polityki publiczne, w tym przede wszystkim Obserwatorium Integracji Społecznej, Wielkopolskie Obserwatorium Rynku Pracy oraz Wielkopolskie Obserwatorium Innowacji. Podjęte działania koncentrowały się tu głównie na stworzeniu fundamentów pod funkcjonowanie systemu sieciowego monitorowania polityk publicznych na potrzeby zarządzania strategicznego i wdrażania WRPO 2014+, bazującego na wykorzystaniu potencjałów każdej z jednostek. Rolę koordynatora sieci spełniał WROT.

Ważnym elementem służącym wzmocnieniu sieci współpracy i wymiany informacji były konferencje, warsztaty i spotkania robocze organizowane przez Obserwatorium, podczas których prezentowano aktualny dorobek analityczno-badawczy, ale także podjęto próbę zdiagnozowania sytuacji w zakresie monitorowania polityk publicznych w regionie oraz wypracowywania mechanizmów współpracy z szeregiem różnego rodzaju jednostek. Z drugiej strony, niezmiernie ważny okazał się aktywny udział w spotkaniach organizowanych przez inne instytucje. Szczególne znaczenie w tym przypadku miały spotkania w ramach sieci KOT-y-ROT-y, które często stawały się inspiracją dla bieżącej działalności WROT. Podczas konferencji i warsztatów urządzanych przez obserwatorium krajowe czy też niektóre obserwatoria regionalne podejmowano szereg tematów związanych z koncepcjami prac badawczych, pozyskiwaniem i wymianą informacji, bieżącą sytuacją w zakresie realizacji polityki regionalnej czy też analizą aktualnych problemów dotyczących funkcjonowania poszczególnych obserwatoriów.

Prezentacja efektów działalności

Wartym zaakcentowania elementem działalności WROT, który można uznać jako zdecydowany sukces, jest również stworzenie narzędzi informowania o aktualnym stanie działalności analityczno-badawczej Obserwatorium. Chodzi tu w przede wszystkim o witrynę internetową www.wrot.umww.pl, poświęconą efektom monitorowania polityk publicznych w regionie, która w krótkim czasie stała się ważną bazą dokumentów analitycznych o Wielkopolsce. Nie mniej istotny jest „Biuletyn WROT” (publikacja wydawana w formie periodyku), przez wielu postrzegany jako wizytówka Obserwatorium, prezentujący w przystępnej formie bieżącą wiedzę o sytuacji społeczno-gospodarczej regionu. Choć wydawać by się mogło, że prowadzenie strony internetowej i publikowanie raz na pół roku artykułów o charakterze analitycznym w czasopiśmie nie powinno być sprawą trudną, są to jednak czynności wymagające od zespołu WROT szczególnej wiedzy specjalistycznej (np. z zakresu informatyki czy tworzenia

zaawansowanej grafiki), a zwłaszcza poświęcenia dużej ilości czasu na nadanie produktom odpowiedniego kształtu merytorycznego i wizualnego.

Perspektywy dalszej działalności WROT

Zakończenie projektu finansowanego ze środków EFS stanowi moment zwrotny w funkcjonowaniu Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego. Oznacza bowiem przejście do kolejnego etapu tworzenia systemu monitorowania polityk publicznych, którego istotą jest usieciwienie działalności analitycznej i włączenie w nią obserwatoriów tematycznych oraz innych jednostek odpowiedzialnych za pozyskiwanie i gromadzenie wiedzy o regionie.

Z finansowego punktu widzenia ważna jest tu zmiana źródła finansowania na środki pomocy technicznej WRPO 2014+, co wskazuje również na przyszły kierunek wykorzystania dorobku WROT w zarządzaniu strategicznym i wdrażaniu programu regionalnego. Służyć temu mają także cykliczne konferencje pełniące rolę Wielkopolskiego Regionalnego Forum Terytorialnego (WRFT) – platformy dyskusji na temat celów, kierunków i efektów polityki regionalnej oraz wymiany informacji i doświadczeń między jej uczestnikami.

Powyższe wymusza na sieci współpracy WROT, obejmującej obserwatoria tematyczne z obszaru Wielkopolski (wspomniane wyżej WOI, WORP, OIS), konieczność jeszcze silniejszej kooperacji. Posłużą temu liczne warsztaty i spotkania, poprawiające efektywność realizowanych badań, ale także narzucony w ramach sieci obowiązek corocznego sporządzania na potrzeby WRPO 2014+ wspólnego planu badań trendów rozwojowych zachodzących w regionie. W tym kontekście istotna jest też potrzeba nawiązania współpracy z dysponentami różnego typu wartościowych danych, np. z Urzędem Skarbowym, Izłą Celną czy ZUS, oraz wzmocnienie kontaktu z przedstawicielami JST szczebli powiatowego i gminnego (w ramach analiz sytuacji poszczególnych części regionu).

Z punktu widzenia dalszej działalności operacyjnej WROT za kluczowe należy uznać następujące kierunki działań:

- dalsze podnoszenie umiejętności zespołu WROT, szczególnie w kontekście wykorzystania innowacyjnych narzędzi monitorowania rozwoju regionalnego (np. funkcjonalności, jakie stwarzają Geograficzne Systemy Informacyjne, nowe techniki analityczno-statystyczne czy interaktywne formy prezentowania danych – infografiki);
- doskonalenie metodologii prowadzonych badań własnych, w tym badań opartych na danych pierwotnych pozyskanych w wyniku ankietyzacji (CAWI/CATI, IDI);
- doskonalenie promocji produktów, które mogłyby skuteczniej docierać do różnego typu grup odpowiedzialnych za prowadzenie polityk publicznych;
- budowanie roli liczącego się podmiotu (lidera/menedżera, brokera wiedzy o rozwoju regionu) łączącego środowisko naukowe oraz sektor publiczny szczebla wojewódzkiego w zakresie projektów badawczych;
- ściślejsza współpraca z ROT-ami województw ościennych w ramach badań wspólnych (szczególnie w kontekście problemów występujących ponad granicami regionów).

Tomasz Resiński

**Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne
Departament Polityki Regionalnej
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego**

Współczesne procesy urbanizacyjne w województwie wielkopolskim

Część I: Diagnoza układu sieci osadniczej województwa wielkopolskiego

Rozwój osadnictwa jest jednym z podstawowych efektów działalności człowieka. Tym samym na jego kształt i cechy silny wpływ mają wszelkie przemiany cywilizacyjne, społeczne, ekonomiczne i środowiskowe dokonujące się w świecie.

Systemy osadnicze, które ukształtowały się w różnych częściach świata, są zróżnicowane z uwagi na odmienne uwarunkowania kulturowe, poziom rozwoju gospodarczego, realia polityczne czy też inne czynniki o charakterze egzo- i endogenicznym. Należy jednak zauważyć, że zachodzą w nich pewne podobne przeobrażenia, będące konsekwencją współczesnych procesów globalizacyjnych. Miasta stają się podstawowymi odbiorcami efektów upowszechniającej się wymiany dóbr, usług, osób i kapitału o randze międzynarodowej. Bezpośrednią tego konsekwencją jest transformacja i zmiana sposobu gospodarowania przestrzenią, przemiany w stylu życia mieszkańców i strukturze funkcjonowania lokalnych gospodarek.

Przeobrażenia te są również identyfikowalne w polskim systemie osadniczym. Po pierwsze uwagę zwraca dynamiczny rozwój społeczno-ekonomiczny największych obszarów miejskich w kraju, które stają się coraz silniej usieciowane w systemie międzynarodowych powiązań kapitałowych i inwestycyjnych. Dodatkową cechą tego procesu jest równoczesne zjawisko depopulacji centrów miast na rzecz intensywnej urbanizacji suburbiów, która jest konsekwencją zmiany poziomu i stylu życia znacznej części ludności. Silnie ewoluują również struktury w obrębie bazy ekonomicznej polskich osiedli. Upowszechnia się tutaj wielkopowierzchniowy handel wypierający ten drobny, a w dużych miastach, w wyniku napływu inwestycji zagranicznych, rozbudowują się galerie handlowe i szklane biurowce będące siedzibami międzynarodowych korporacji. Wreszcie istotne zmiany dotyczą samą przestrzeń społeczną miast i wsi, w których identyfikuje się rozmaite negatywne zjawiska, w tym np. starzenie się społeczeństwa, polaryzację, dezintegrację i narastanie nierówności społecznych (por. Parysek 2005, 2006, 2009, Korcelli 2008, Kaczmarek, Mikuła 2009, Korcelli, Korcelli-Olejniczak 2015).

Współczesne procesy urbanizacyjne wydają się zatem szczególnie ważnym, a przede wszystkim niezwykle interesującym elementem rozważań badawczych. Wyniki analiz przekształceń osiedli miejskich stanowią bowiem pewnego rodzaju „zwierciadło” obrazujące ogólne przemiany społeczne i gospodarcze dokonujące się w regionach.

Niniejszy artykuł ma na celu zobrazowanie kształtu uformowanego obecnie systemu osadniczego województwa wielkopolskiego, jak również przedstawienie wyników szczegółowej analizy procesów urbanizacyjnych zachodzących w regionie, poczynając od 2004 r. Z uwagi na obszerność zebranego materiału, artykuł został podzielony na dwie części. Pierwsza, ukazująca się w obecnym numerze, prezentuje ogólną charakterystykę współczesnej sieci osadniczej województwa wielkopolskiego. Część druga, która opublikowana zostanie w kolejnym numerze „Biuletynu”, zawierać będzie rozważania na temat przekształceń społeczno-demograficznych i funkcjonalno-przestrzennych, jakie dokonują się w systemie osadniczym Wielkopolski na przestrzeni ostatnich lat.

Główne cechy sieci osadniczej województwa wielkopolskiego

Na kształt współczesnej sieci osadniczej województwa wielkopolskiego istotny wpływ miały wydarzenia historyczne. Początki osadnictwa na obszarze dzisiejszej Wielkopolski sięgają nawet 13–12 tysiąclecia p.n.e., kiedy to przybywały tutaj ugrupowania hamburskie. Przez kolejne tysiąclecia region rozwijał się dynamicznie głównie za sprawą swojego położenia – przecinających się istotnych szlaków wymiany handlowej, zarówno pomiędzy północą i południem, jak wschodem i zachodem kontynentu.

Kluczowe znaczenie w rozwoju osadnictwa odegrało plemię słowiańskie Polan, za sprawą którego rozwinęły się takie grody, jak Gniezno, Poznań czy Kalisz, stanowiące ważne ośrodki władzy, handlu i rzemiosła na mapie tworzącego się państwa polskiego.

Wielkopolska od wieków znajdowała się pod silnymi wpływami kultury germańskiej. Czasy średniowiecza to przede wszystkim okres intensywnej lokacji wielu ośrodków miejskich na prawie niemieckim (np. Poznań, Śrem, Pyzdry, Pobiedziska, Kostrzyn zostały ulokowane na prawie magdeburskim już w połowie XIII w.). Wpłynęło to znacząco na zaprowadzenie porządku przestrzennego, a także na dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy tych ośrodków. Nie sposób też pominąć istotnego dla osadnictwa okresu zaborów, kiedy w miastach intensywnie rozwijano infrastrukturę transportową

oraz techniczną. Wreszcie silny wpływ na sieć osadniczą miały czasy powojenne, w których władze socjalistyczne determinowały rozwój budownictwa mieszkaniowego i przemysłu w miastach oraz państwowych gospodarstwach rolnych na wsiach. Z tym okresem należy również wiązać wzmogłą migrację ludności ze wsi do miast, co skutkowało wówczas dynamicznym rozwojem społeczno-gospodarczym.

Obecne realia rozwoju osadnictwa znacznie różnią się od wspomnianych wcześniej. Od początku lat 90. XX w. trwa okres istotnej transformacji ustrojowej, który wpływa na ważne przeobrażenia społeczne i gospodarcze, a tym samym kształtuje osadnictwo w kraju i regionie. Wśród najważniejszych wydarzeń, które znacząco oddziaływały na strukturę przestrzenną województwa wielkopolskiego, można wymienić np. rozwój gospodarki wolnorynkowej, ograniczenie budownictwa socjalnego i rozwój budownictwa prywatnego, napływ środków z Unii Europejskiej, a także zmianę stylu życia ludności.

Współczesne województwo wielkopolskie, powstałe w wyniku reformy administracyjnej przeprowadzonej w 1998 r., jest drugim co do wielkości i trzecim pod względem liczby ludności regionem w kraju. Ponadto region jest obszarem stosunkowo słabo zaludnionym na tle innych części kraju. W 2014 r. 1 km² powierzchni Wielkopolski zamieszkiwało średnio 116 osób. To wartość znacznie niższa od średniej dla kraju (123 os./km²).

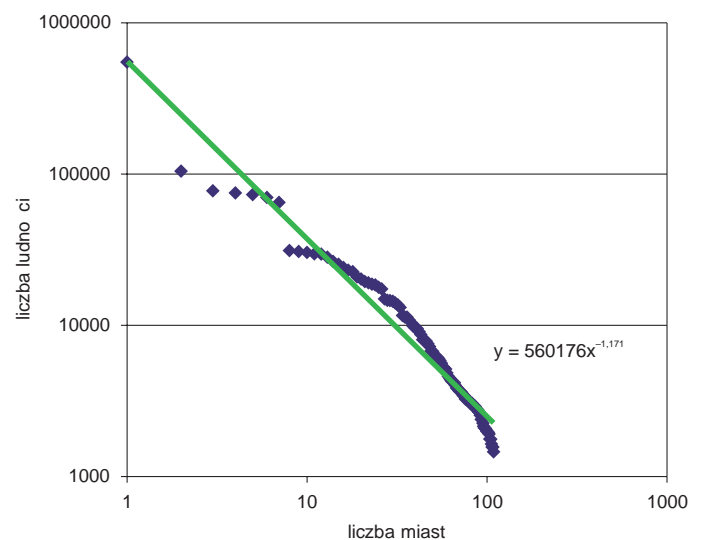
Województwo wielkopolskie cechuje względnie gęsta sieć osadnicza, którą tworzy 5561 miejscowości. Najliczniejszą grupę stanowią 4344 wsie, a także 1107 mniejszych jednostek, takich jak osady, osady leśne, kolonie i przysiółki, które rozlokowane są w 116 gminach wiejskich oraz na 91 obszarach wiejskich w gminach miejsko-wiejskich. Jak przedstawiono powyżej, Wielkopolska jest regionem przestrzennie rozległym, ale także posiadającym silne tradycje i potencjał rolniczy, które to cechy istotnie wpłynęły na współczesny system osadniczy regionu. Dlatego też obszary wiejskie zajmują w Wielkopolsce aż 94,9% całkowitej powierzchni regionu, skupiając 44,9% ludności go zamieszkującej – w obu przypadkach są to wartości wyższe od średnich w kraju (odpowiednio 93,1% i 39,7%).

Za szczególnie ważną cechą wyróżniającą układ osadniczy Wielkopolski na tle innych regionów można uznać występującą tutaj największą w kraju liczbę ośrodków mających prawa miejskie (por. Konecka-Szydłowska 2009, 2011, 2012). W 2014 r. w Wielkopolsce było 110 miast. W 2015 r. prawa miejskie otrzymał Choczę, a od 2016 r. miastem będzie ponownie Jaraczewo. Należy jednak zauważyć, że w regionie znajduje się nadal relatywnie dużo ośrodków, które w przeszłości miały prawa miejskie, lecz zostały im one odebrane: po nieudanym powstaniu styczniowym (np. Babiak, Przedecz), podczas okupacji pruskiej (Baranów, Dubin, Łekno), w wyniku reformy administracyjnej z 1933 r. (Powidz, Nowe Miasto, Obrzycko) oraz w wyniku postanowień władz PRL (Lędzyczek, Miasteczko Krajeńskie).

Analizując dalej sieć miast województwa, należy stwierdzić, że w ujęciu fizjonomicznym cechuje się ona znaczącą przewagą liczby miast małych w stosunku do liczby miast średniej wielkości i dużych oraz wyraźną dominację miasta

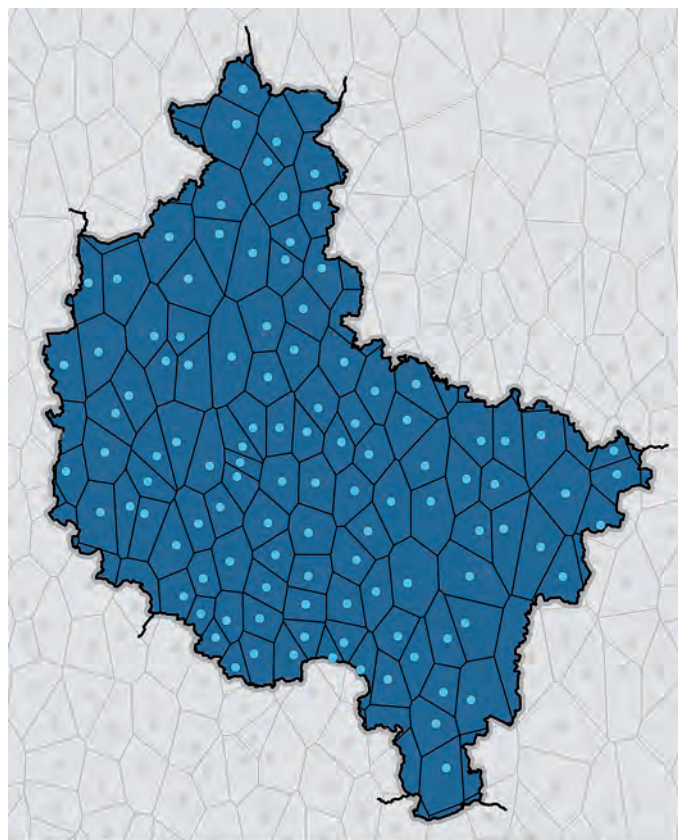
Poznań. Zjawisko to obrazuje wykres prawa Zipfa¹, na którym uszeregowane zostały miasta województwa wielkopolskiego w kolejności według liczby mieszkańców (ryc. 1).

Interesującym przedmiotem analiz jest również organizacja przestrzenna osadnictwa. Osadnictwo wiejskie cechuje się w miarę równomiernym rozkładem z przewagą liczebną miejscowości występującą we wschodniej części regionu. Dominują tam jednak szczególnie małe wsie i osady wiejskie. Z kolei w przypadku osadnictwa miejskiego, jak ilustruje to diagram Woronoja², największe zagęszczenie miast występuje w centralnej i południowo-zachodniej części regionu, a najniższe we wschodniej i północnej, gdzie dominuje osadnictwo wiejskie (ryc. 2). Ten stan wynika przede wszystkim z zaszczości historycznych – wschodnia część dzisiejszego województwa wielkopolskiego znajdowała się pod zaborem rosyjskim (w przeciwieństwie do pozostałej jego części, która znajdowała się pod zaborem pruskim) czego konsekwencją było zahamowanie procesów urbanizacyjnych na tym obszarze. Z kolei obszar północnej Wielkopolski odznacza się szczególnie istotnymi walorami przyrodniczymi w postaci dużych połaci lasów, a jednoczesnego braku istotnych surowców i relatywnie niskiej jakości gleb. Cechy te nie stanowiły zatem istotnych czynników lokalizacji stymulujących rozwój osadnictwa na tych obszarach.



Ryc. 1. Rozkład miast województwa wielkopolskiego pod względem wielkości w 2014 r. według prawa Zipfa – wykres funkcji potęgowej
Źródło: opracowanie własne na podstawie BDL GUS.

- Wykres reguły i kolejności Zipfa lub tzw. prawo Zipfa jest w geografii często stosowane do określania regularności struktury wielkości miast. Wykres tworzy się za pomocą ułożenia miast w szeregu, w kolejności od największego do najmniejszego (na osi Y) oraz liczby porządkowej tego miasta (na osi X). Do obrazowania zjawiska stosuje się skalę podwójnie logarytmiczną. Podstawą obliczenia reguły jest wyznaczenie wykładnika kontrastu ^a ze wzoru $P_j = P_1^{j^{-a}}$, gdzie P_j określa liczbę ludności, P_1 liczbę ludności miasta największego, j – rangę j tego miasta. Jeśli $a = 1$, oznacza to, że sieć osadnicza jest równomierna, jeśli $a > 1$, oznacza to nadwyżkę miast mniejszych i silną pozycję miasta głównego, jeśli $a < 1$, występuje nadwyżka miast średnich i mniejsza rola głównego ośrodka. W województwie wielkopolskim wykładnik kontrastu wyniósł $a = 1,168$, co oznacza, że sieć osadnicza charakteryzuje się nadwyżką miast mniejszych i silną pozycją miasta głównego.
- Teoretyczny zasięg stref oddziaływania miast Wielkopolski na obszary wiejskie wyliczony za pomocą poligonów Woronoja.



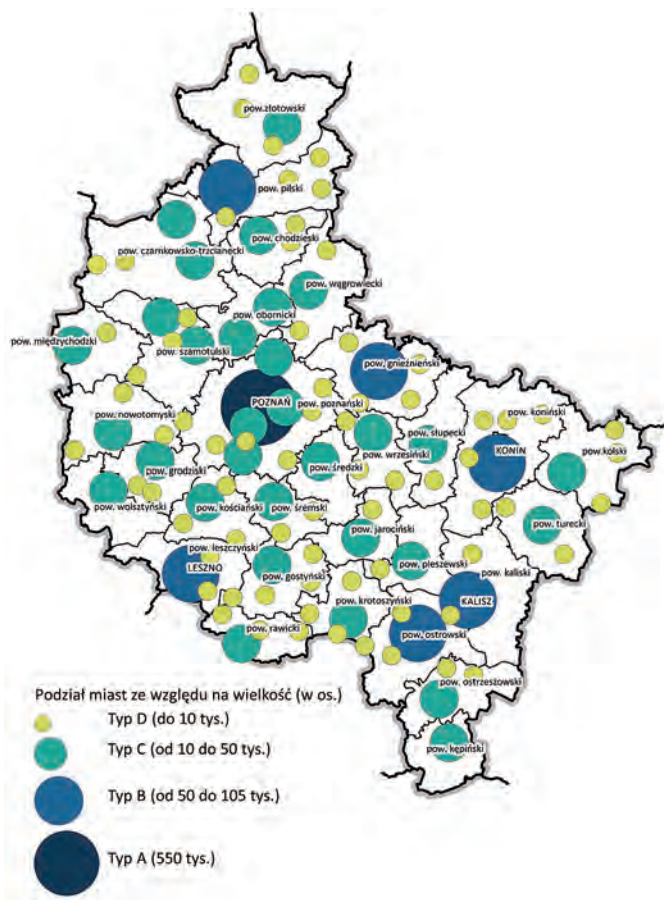
- Miasta województwa wielkopolskiego
- Miasta w województwach ościennych
- Poligony Woronoja w oparciu o miasta woj. wielkopolskiego
- Poligony Woronoja dla miast województw ościennych

Ryc. 2. Diagram Woronoja dla miast województwa wielkopolskiego.
Źródło: Opracowanie własne.

W rozkładzie przestrzennym miast i wsi Wielkopolski wyraźnie dominują miasta o szczególnie wysokim potencjale społeczno-gospodarczym i funkcjonalnym. Mimo to jest on równomierny – w każdej części regionu znajduje się zarówno ośrodek najwyższego rzędu, jak i ośrodki lokalne, co ilustruje rycina 3.

Największy i najważniejszy ośrodek Wielkopolski – miasto Poznań – jest położony w centralnej części województwa. Skupia on 545,7 tys. osób, tj. 15,7% mieszkańców regionu, a wraz z powiatem poznańskim, blisko 904,6 tys., tj. 26% ludności województwa. Miasto Poznań pełni szereg ważnych funkcji o znaczeniu ponadregionalnym. Jest przede wszystkim głównym ośrodkiem wzrostu o silnej pozycji gospodarczej. Swoją siedzibę mają tutaj liczne firmy i przedstawicielstwa ważnych przedsiębiorstw z kapitałami krajowym i międzynarodowym. Ponadto funkcjonują tu instytucje kulturalne, takie jak teatry, filharmonia czy opera, a także liczne uczelnie wyższe, w tym 8 państwowych. W Poznaniu znajduje się siedziba Urzędu Wojewódzkiego, Urzędu Marszałkowskiego i wielu innych instytucji publicznych, a specjalistyczne usługi medyczne oferuje kilkanaście szpitali i klinik. Miasto Poznań jest również ważnym węzłem komunikacyjnym, w którym krzyżują się istotne szlaki transportowe o znaczeniu krajowym i międzynarodowym (drogowe, kolejowe i lotnicze).

Drugim istotnym biegunem osadniczym regionu jest duopol położonych w niewielkiej odległości od siebie miast: Ka-



Ryc. 3. Rozkład przestrzenny miast województwa wielkopolskiego z podziałem na typy wielkościowe
Źródło: opracowanie własne.

lisza i Ostrowa Wielkopolskiego. W ośrodkach tych mieszka około 176 tys. osób, tj. 5% populacji regionu. Stymulują one rozwój gospodarczy w południowej Wielkopolsce, skupiając sektory przemysłu oraz usług ponadlokalnych. Znajdują się tutaj filie uniwersytetów, szpitale wojewódzkie oraz delegatury niektórych urzędów, np. Wojewódzkiego Urzędu Pracy czy ZUS. Oba miasta pełnią też ważne funkcje transportowe – Kalisz leży bowiem na szlaku kolejowym Warszawa–Wrocław, a Ostrow Wielkopolski na szlaku Poznań–Katowice.

Istotną rolę w dostępie do usług wyższego rzędu pełnią inne duże ośrodki miejskie: Piła, Gniezno, Leszno i Konin, nazywane również stolicami subregionów. W poprzednim podziale administracyjnym, obowiązującym w latach 1975–1999, były one stolicami województw (poza Gnieznem), sprawowały tym samym szereg istotnych funkcji ponadlokalnych. Dziś nie odgrywają już tak istotnej roli, szczególnie w sferze administracyjnej, ale niewątpliwie nadal są ważnymi ośrodkami usługowymi i przemysłowymi. Tu przede wszystkim znajdują się rynki pracy o dużym potencjale dla mieszkańców okolicznych powiatów (także spoza obszaru województwa). W miastach subregionalnych zlokalizowane są również szpitale wojewódzkie, realizowane jest kształcenie wyższe w filiach uniwersyteckich oraz Państwowych Wyższych Szkołach Zawodowych, mieszczą się tutaj ponadto instytucje kultury oraz przedstawicielstwa administracji publicznej (ZUS, WUP).

Kolejny poziom w hierarchii zajmują miasta powiatowe. Są to szczególnie istotne dla funkcjonowania społeczności

lokalnych ośrodków, które pełnią podstawowe, lecz niezwykle istotne dla mieszkańców funkcje administracyjne (np. rejestracja pojazdów, decyzje o pozwoleniu na budowę, sanepid, polityka społeczna). W miastach tych realizowana jest opieka szpitalna, znajdują się szkoły ponadgimnazjalne, w tym prowadzące kształcenie osób dorosłych. Pełnią one także funkcję węzłów komunikacyjnych za sprawą położenia na skrzyżowaniach istotnych dróg oraz realizacji międzyregionalnych połączeń autobusowych i kolejowych.

Jedną z najważniejszych ról, z punktu widzenia mieszkańców, spełniają jednak miasta najmniejsze, będące siedzibami gmin. To tutaj znajdują się najbliższe lokalnej ludności usługi, wśród których wymienić można: edukację przedszkolną i szkolną, poradnie zdrowia, ośrodki kultury oraz urzędy gmin.

Tak przedstawiony układ osadniczy w swojej strukturze funkcjonalno-przestrzennej jest wyważony i nawiązuje do modelu ośrodków centralnych Christallera³, gdzie występuje równomierne pokrycie i przejście między ośrodkami realizującymi usługi niższego i wyższego rzędu. Stwarza to także warunki do w miarę szerokiej, powierzchniowej dyfuzji procesów rozwojowych z ośrodków wzrostu, jakimi są te miasta, w stronę obszarów je otaczających. Słuszna wydaje się zatem teza, że układ osadniczy województwa wielkopolskiego jest dobrze wykształcony, z uwagi na rozkład przestrzenny, wielkość i pełnione funkcje.

Procesy urbanizacyjne w województwie wielkopolskim na przestrzeni lat uległy znaczącej metamorfozie. Mimo wzrostu liczby miast obserwuje się jednak systematyczny spadek liczby mieszkańców obszarów miejskich. Odsetek tego typu ludności skurczył się w regionie z 57,3% (w 2004 r.) do 55,1% (w 2014 r.) na rzecz rozwoju ludnościowego terenów wiejskich. Choć podobne trendy obserwowane są także na poziomie kraju, to jednak wartości odnotowywane w Wielkopolsce wskazują na występowanie tutaj szczególnie silnego odpływu ludności z miasta na wieś. Mimo że wsie zyskują na popularności, to warto podkreślić fakt, że ulegają również silnym przekształceniom funkcjonalno-przestrzennym, zyskując wiele cech charakterystycznych dla miast. Inne procesy towarzyszą miastom, gdzie głównym problemem stają się negatywne zjawiska społeczno-demograficzne (wyludnianie się miejscowości, polaryzacja przestrzeni), finansowe (spadek dochodów

budżetowych) i funkcjonalno-przestrzenne (kongestia, zmiany struktury handlu i usług, potrzeba rewitalizacji zdegradowanych obszarów poindustrialnych). Jedną z podstawowych przyczyn tych przemian jest odpływ ludności, szczególnie dobrze sytuowanej w wieku produkcyjnym, na wieś i jednocześnie starzenie się społeczeństwa (rosnący udział liczby osób w wieku poprodukcyjnym w ludności ogółem).

Zmiany dokonujące się w ostatnich latach w sieci osadniczej doprowadziły również do tego, że coraz częściej w przestrzeni krystalizują się ciągłe obszary o jednolitych funkcjach i cechach fizjonomicznych. Znany dotychczas prosty podział na miasto i wieś zanika. Zjawisko to będzie analizowane jednak już w drugiej części artykułu.

Literatura

- Konecka-Szydłowska B. 2009. System miast województwa wielkopolskiego. [W:] T. Czyż (red.), Charakter regionalny województwa wielkopolskiego. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 9–19.
- Konecka-Szydłowska B. 2011. Małe miasta nowo utworzone w procesie urbanizacji. [W:] B. Bartosiewicz, T. Marszał, (red.), Przemiany przestrzeni i potencjału małych miast w wybranych regionach Polski – z perspektywy 20 lat transformacji. Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 9–25.
- Konecka-Szydłowska B. 2012. Zróżnicowanie małych miast województwa wielkopolskiego ze względu na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego. [W:] J. Słodczyk, E. Szafranek (red.), Studia miejskie, 8. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego. Opole, s. 133–144.
- Korcelli P. System osadniczy Polski – tendencje i uwarunkowania przemian. [W:] T. Markowski (red.), Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju a wizje i perspektywy przestrzennego zagospodarowania Europy. Studia, 122. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, s. 30–42.
- Korcelli-Olejniczak E., Korcelli P. 2015. On European metropolitanisation scenarios and the future course of metropolitan development in Poland. *Geographia Polonica*, 88, 1, s. 107–121.
- Kaczmarek T., Mikuła Ł. 2009. The development of Polish cities: between sub- and reurbanization. [W:] G. Reddy Anant (red.), Multilayered Cities and Urban Systems, Hyderabad Metropolitan Development Authority & Osmania University, Hyderabad, 449–471.
- Parysek J.J., Mierzejewska L. 2009. Problemy funkcjonowania i rozwoju miast polskich z perspektywy 2009 r. [W:] J.J. Parysek (red.), Wybrane problemy miast i aglomeracji miejskich na początku XXI wieku. Biuletyn Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 9–25.
- Parysek J.J. Miasta polskie w procesie globalizacji. [W:] J. Słodczyk i E. Szafranek (red.), Kierunki przekształceń struktury gospodarczej i społeczno-demograficznej miast. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 12–31.
- Parysek J.J. 2006. Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

³ Teoria (model) ośrodków centralnych Waltera Christallera, sformułowana w pierwszej połowie XX w., wyjaśnia wielkość, liczbę i hierarchiczność ośrodków wyższego i niższego rzędu. Według Christallera ośrodki wyższego rzędu pełnią określone funkcje ponadlokalne (centralne) na rzecz regionu. Ich wielkość i hierarchia są związane z zasięgiem oferty dóbr i usług centralnych. Modelowe obszary obsługiwane przez ośrodki centralne mają kształt heksagonów. Analizując sieć osadniczą Wielkopolski, można zauważyć, że ma ona wiele cech zbliżonych do modelowego układu stworzonego przez niemieckiego geografa. Dookoła Poznania, tuż przy granicy województwa, wykształcił się relatywnie domknięty pierścień miast. Tworzą go: Piła, Gniezno, Konin, Kalisz, Ostrów Wlkp. i Leszno. Ośrodki te odgrywają bardzo istotną rolę w rozwoju o charakterze ponadlokalnym, wpływając na najbliższe otoczenie i sprawując istotne funkcje na rzecz peryferyjnych części regionu. Sieć osadniczą Wielkopolski uzupełniają względnie regularny układ miast powiatowych, również wpisujący się w główne założenia modelu, jednak na poziomie lokalnym.

Agata Jakubowicz**Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne
Departament Polityki Regionalnej
Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego**

Specyfika rozwoju obszarów wiejskich w Wielkopolsce

Słabość gospodarcza, społeczna i cywilizacyjna obszarów wiejskich¹, będąca skutkiem reform realizowanych w kraju na początku lat 90. XX w., oraz brak spójnej polityki wobec tych terenów utrwaliły na wsi niekorzystne zjawiska, takie jak²: bezrobocie, zły stan i niedorozwój infrastruktury technicznej, odpływ młodych, wykształconych ludzi do miast itp. Wpływ pozytywny na obszary wiejskie wywarły natomiast transformacja systemowa i konieczność dostosowania polskich rozwiązań instytucjonalnych do wymogów gospodarki rynkowej oraz akcesja Polski do Unii Europejskiej i dostępność szeregu wspierających instrumentów finansowych (m.in. Program Rozwoju Obszarów Wiejskich). Przyniosły one wiele efektów pozytywnych, zapoczątkowując przy okazji znaczące przemiany zarówno instytucjonalne, jak i gospodarcze oraz społeczne.

Na tle innych regionów w kraju województwo wielkopolskie wyróżnia się wysokim poziomem rozwoju rolnictwa oraz znaczącą produkcją rolniczą. Obszary wiejskie to jednak nie tylko działalność rolnicza, a specyfika ich rozwoju jest inna niż w przypadku miast. Na zróżnicowanie obszarów wiejskich oddziałuje wiele czynników: od kondycji gospodarki krajowej i tendencji na rynkach żywnościowych, przez aktualne trendy demograficzno-zawodowe rzutujące na strukturę osadniczą, po czynniki o charakterze przestrzennym, np. położenie względem dużych miast i głównych ciągów komunikacyjnych.

Niniejszy artykuł obejmuje charakterystykę głównych trendów rozwojowych obszarów wiejskich w Wielkopolsce w porównaniu do sytuacji na terenach miejskich.

Główne trendy rozwojowe obszarów wiejskich

Obszary wiejskie w Wielkopolsce w 2014 r. obejmowały 116 gmin wiejskich oraz tereny wiejskie w 91 gminach miejsko-wiejskich. Zamieszkiwało je 1560,4 tys. osób, co stanowiło 44,9% mieszkańców województwa. Gęstość zaludnienia wyniosła 55 os./km² (przy wskaźniku dla miast na poziomie

1264 os./km²), a w porównaniu do lat wcześniejszych wykazuje się systematycznym wzrostem (51 os./km² w 2004 r.). Jest to związane z postępującym wzrostem liczby ludności na obszarach wiejskich kosztem miast. Generalnie obszary wiejskie Wielkopolski charakteryzują się wyższym niż w miastach przyrostem naturalnym. W 2014 r. wskaźnik wyniósł 3,2 osoby/1000 ludności (w miastach 0,5 osoby/1000 ludności). Starzenie się i zmniejszanie liczby ludności występują zwłaszcza na obszarach wiejskich położonych peryferyjnie w stosunku do większych ośrodków miejskich.

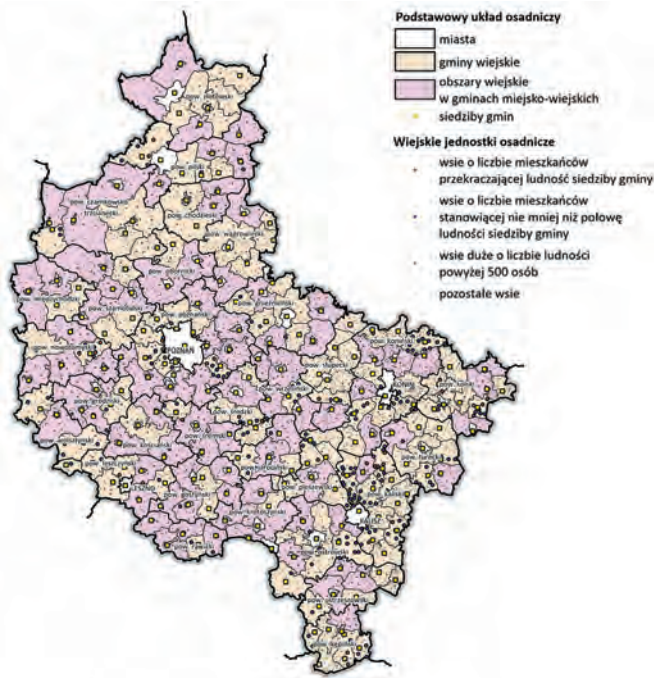
Różnice pomiędzy obszarami wiejskimi a miastami stwierdzone są również w przypadku innych procesów demograficznych. Wolniej niż w miastach wzrasta wskaźnik obciążenia demograficznego (liczba osób w wieku poprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym), który na obszarach wiejskich w 2014 r. wyniósł 23,6 (w miastach 31,6), w stosunku do 21,2 w 2004 r. Zdecydowany wpływ na zmianę wartości wskaźnika miał tu w szczególności wzrost liczby ludności w poprodukcyjnej. Niższy niż w miastach jest niezmiennie współczynnik feminizacji, utrzymujący się od kilku lat na podobnym poziomie – w 2014 r. na 100 mężczyzn w mieście przypadało 110 kobiet, natomiast na wsi 100 kobiet.

Obok przyrostu naturalnego duży wpływ na zmiany liczby ludności, a tym samym strukturę sieci osadniczej, mają migracje. Największy przyrost ludności, będący skutkiem migracji, odnotowuje się obecnie na obszarach wiejskich sąsiadujących z dużymi miastami, szczególnie w rejonie Poznania. Zjawisko to związane jest głównie z suburbanizacją, tj. migracją ludności miejskiej na tereny otaczające.

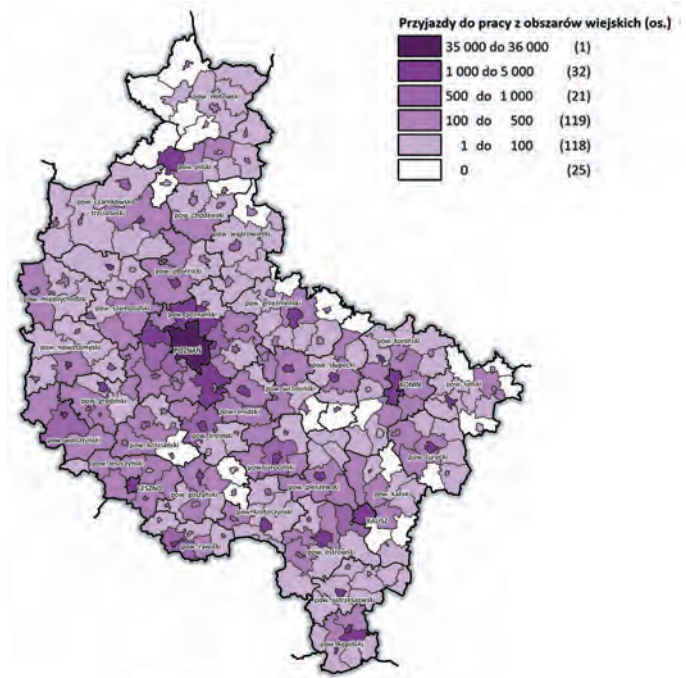
W większości gmin wiejskich najważniejszą rolę w sieci osadniczej odgrywa ośrodek gminny, wyraźnie wyróżniający się liczbą mieszkańców, wyposażeniem w usługi oraz w infrastrukturę techniczną i komunikacyjną. W przypadku gmin sąsiadujących z dużymi miastami intensywnie rozwijają się przygraniczne wsie, bez wykształconego centrum usługowego, powiązane komunikacyjnie i funkcjonalnie z większym ośrodkiem. Jest to widoczne zwłaszcza w powiecie poznańskim. Wsie takie, jak: Tulce, Gowarzewo (gmina Kleszczewo), Koziegłowy (gmina Czerwonak), Skórzewo (gmina Dopiewo), Przeźmierowo (gmina Tarnowo Podgórne) oraz Plewiska (gmina Komorniki), mają często dwukrotnie większą liczbę ludności niż ośrodki gminne. Na obszarach wiejskich powiatu poznańskiego w 2014 r. występowało 37 innych wsi z liczbą ludności przekraczającą 1000 osób, szczególnie wyróżniających się w strukturze osadniczej. Powyższe zjawisko występowało nie tylko w sąsiedztwie miasta Poznania, ale również

¹ M. Dudzińska, K. Kocur-Bera 2013. *Obszary wiejskie w Polsce, Austrii i Czechach – analiza porównawcza*. Infrastruktura i ekologia terenów wiejskich. Polska Akademia Nauk. Oddział w Krakowie. Komisja Technicznej Infrastruktury Wsi, 1/IV s. 71–83.

² M. Struś, H. Łabędzki, A. Czarnecki 2011. *Obszary wiejskie Polski zachodniej w warunkach dynamizacji zmian strukturalnych*.



Ryc. 1. Wiejskie jednostki osadnicze w województwie wielkopolskim w 2013 r. według gmin
Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 2. Dobbowe migracje ludności z obszarów wiejskich w województwie wielkopolskim w 2011 r. według gmin
Źródło: opracowanie własne na podstawie dojazdów do pracy w 2011 r. (NSP).

w otoczeniu Kalisza i Ostrowa Wlkp., Leszna, Konina, a także wokół niektórych stolic powiatów (np. Piła, Gniezno, Jarocin).

Suburbanizacja może mieć zarówno pozytywne, jak i negatywne konsekwencje dla rozwoju obszarów wiejskich. Większe wpływy budżetów gmin z tytułu podatku od nieruchomości nie zawsze kompensują jednak negatywne skutki przestrzenne, a w dalszej kolejności finansowe, jakie mogą wystąpić w związku z niekontrolowanym rozwojem nowej zabudowy. Dynamiczna suburbanizacja wymaga bowiem zapewnienia dostępności komunikacyjnej oraz wyposażenia nowych terenów w niezbędną infrastrukturę techniczną.

Na obszarach wiejskich położonych w oddaleniu od dużych miast występuje zjawisko migracji ludności wiejskiej na tereny otaczające – głównie w związku z poszukiwaniem pracy lub w celu kontynuowania nauki. Kierunki ciążenia ludności wiejskiej pokazują wyniki badań dojazdów do pracy (GUS 2011 r.). Z około 160 tys. wyjeżdżających do pracy z obszarów wiejskich 4,7% wyjeżdżało poza granice województwa. W ruchu wewnętrznym głównym celem dojazdów było miasto Poznań – około 35 tys. osób, ośrodek regionalny (Kalisz–Ostrów Wlkp.) – około 8 tys. osób, ośrodki subregionalne – około 5 tys. osób, a w następnej kolejności stolice powiatów – około 2 tys. osób. Wyjątek stanowiła gmina wiejska Tarnowo Podgórne (ponad 3 tys. przyjeżdżających do pracy), skupiająca dużą liczbę prężnie rozwijających się podmiotów gospodarczych, a tym samym dużą liczbę miejsc pracy.

Obszary wiejskie w Wielkopolsce skupiają mniejszą liczbę podmiotów gospodarczych niż miasta. Na tych obszarach w 2014 r. zarejestrowanych było 133 619 podmiotów gospodarczych, co stanowiło 33% podmiotów ogółem w województwie. Także pod względem struktury wielkościowej podmiotów udział poszczególnych grup kształtował się na poziomie 1/3 podmiotów ogółem. Niższy był jedynie w przypadku dużych podmiotów, zatrudniających powyżej 250 pra-

cowników, wynosząc 23%. Z kolei w branży rolniczej 75,1% stanowiły podmioty na obszarach wiejskich. Większość podmiotów z dziedziny przemysłu i budownictwa zlokalizowana była w miastach, przy wartości na wsi na poziomie 40,7%. Podobnie w odniesieniu do pozostałej działalności, głównie usługowej, 29,1% stanowiły podmioty zlokalizowane na obszarach wiejskich. W obu przypadkach udział ten systematycznie wzrasta.

Charakter gmin rolniczych zmienia się w szczególności w pobliżu dużych miast. Skutki suburbanizacji widoczne są również w gospodarce. Największą liczbę zarejestrowanych podmiotów gospodarki narodowej w 2014 r. miały gminy wiejskie otaczające miasto Poznań: Tarnowo Podgórne, Komorniki, Dopiewo, Suchy Las, Czerwonak, Rokietnica oraz obszary wiejskie Swarzędza, Kórnik, Mosiny, a w dalszej kolejności pozostałych stolic powiatów, w tym m.in. Wolsztyna, Ostrowa Wlkp., Obornik, Wrześni, Jarocina czy Kościana. Najwięcej podmiotów w branży rolniczej funkcjonowało w południowo-zachodniej i południowej części Wielkopolski. Największy wzrost liczby podmiotów w latach 2009–2013 nastąpił w podpoznańskich gminach oraz w rejonie Gniezna, Turku, Środy Wlkp., Kalisza, Złotowa, Ostrzeszowa i Konina.

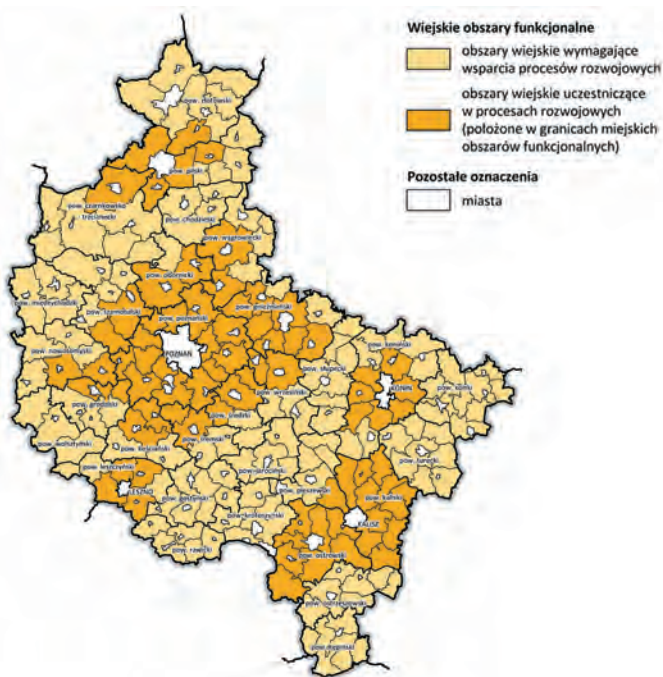
Spośród 1282 tys. osób w wieku powyżej 15 lat zamieszkujących obszary wiejskie w Wielkopolsce około 672 tys. osób, tj. 46,6%, było aktywnych zawodowo (w miastach 53,4%). Udział ten systematycznie rośnie, przy czym odwrotna tendencja występuje na obszarach miejskich.

Pozytywnym zjawiskiem obserwowanym na wsi jest systematyczny wzrost liczby osób pracujących, jednak niekoniecznie w rolnictwie. Charakterystyczny dla gmin, w tym przede wszystkim dla obszarów wiejskich położonych w sąsiedztwie dużych miast, jest wzrost liczby ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych. Liczba pracujących ogółem na terenach wiejskich w 2013 r. wyniosła 255,1 tys. osób, tj.

164 os. w przeliczeniu na 1000 ludności. Najwięcej mieszkańców wsi pracowało w powiatach: poznańskim (341 os./1000 ludności), kępińskim (313 os./1000 ludności) oraz chodzieskim (247 os./1000 ludności), natomiast najmniej w powiecie kolskim (54 os./1000 ludności), słupeckim (81 os./1000 ludności) i wągrowieckim (83 os./1 000 ludności). W stosunku do 2006 r. ogólna liczba pracujących na obszarach wiejskich wzrosła o 33,9%, przy wzroście o 5,3% w ośrodkach miejskich.

W 2013 r. udział pracujących na obszarach wiejskich w sektorze I (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo, rybactwo) bez rolnictwa indywidualnego wyniósł 6,9%, w sektorze II (przemysł i budownictwo) 51,4%, zaś w sektorze III (usługi rynkowe i nierynkowe) 41,8% ogółu pracujących. Podobnie jak w miastach przeważały usługi nierynkowe. Największe zmiany w poszczególnych sektorach gospodarki miały miejsce w przypadku liczby pracujących w przemyśle i budownictwie. Od 2009 r. zanotowano zmniejszenie liczby pracujących w tym sektorze w miastach o 4,1%, przy jednoczesnym wzroście na obszarach wiejskich o 12,7%. Zarówno w rolnictwie (łącznie z leśnictwem, łowiectwem i rybactwem), jak i w usługach udział pracujących wzrósł, przy czym większa dynamika charakteryzowała obszary wiejskie – odpowiednio 6,7% (przy 2,6% w miastach) oraz 16,6% (przy 3,8% w miastach). Świadczy to o ogólnym wzroście znaczenia terenów wiejskich jako miejsc pracy poza rolnictwem.

Pracujący ogółem w 2013 r., z uwzględnieniem rolnictwa indywidualnego, stanowili w Wielkopolsce 1,1 mln osób. W strukturze zatrudnienia według głównych sektorów gospodarki udział pracujących w gospodarstwach rolnych wyniósł 20,4%, w przemyśle i budownictwie 32,3%, a w usługach 47,2%. Rolnicy indywidualni stanowili większość – ponad 90% ogółu pracujących w rolnictwie. Na obszarach wiejskich pracujący w gospodarstwach rolnych łącznie z rolnictwem in-



Ryc. 3. Wiejskie obszary funkcjonalne w województwie wielkopolskim
Źródło: Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim. Dokument wdrożeniowy Zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020. Zarząd Województwa Wielkopolskiego. Poznań 2013.

dywidualnym również dominowali w strukturze zatrudnienia. Szacunkowo można ocenić, że stanowili oni około 80–90% pracujących w rolnictwie.

Jednym z kluczowych problemów społecznych i ekonomicznych obszarów wiejskich jest bezrobocie. Stopa bezrobocia w 2013 r. wyniosła 8,8% i była zbliżona w przypadku miast i wsi – odpowiednio 8,7% i 8,9%. W stosunku do 2004 r. odnotowano jej spadek o 9,4 p.proc. Spośród 144,8 tys. zarejestrowanych bezrobotnych 47,6% stanowili mieszkańcy obszarów wiejskich. W podziale bezrobotnych według płci na wsi, odwrotnie niż w miastach, nieco większy był udział bezrobotnych kobiet niż mężczyzn.

Obszary wiejskie jako przedmiot polityki regionalnej

W związku z zainteresowaniem Unii Europejskiej rozwojem obszarów wiejskich przewidziano szereg instrumentów, w tym w szczególności finansowych, służących poprawie jakości życia ich mieszkańców i wpływających na wzrost efektywności produkcji rolniczej. Rozwój obszarów wiejskich może być wspierany przy użyciu instrumentów właściwych zarówno polityce rolnej, jak i polityce regionalnej. By lepiej dostosować instrumenty wsparcia do specyfiki oraz skali niezbędnego wsparcia, kluczowa jest analiza zróżnicowania obszarów wiejskich, które dzielą się na:

- obszary wiejskie uczestniczące w procesach rozwojowych – położone w granicach miejskich obszarów funkcjonalnych, w których postępuje integracja funkcjonalna z ośrodkami miejskimi, takimi jak: ośrodek wojewódzki – Poznań, ośrodek regionalny – Kalisz i Ostrów Wlkp., ośrodki subregionalne – Leszno, Piła, Konin oraz Gniezno,
- obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych – położone poza granicami miejskich obszarów funkcjonalnych.

Wymienione typy obszarów wiejskich są podstawą odpowiedniego adresowania wsparcia w ramach WRPO 2014+³. Wydzielenie obszarów funkcjonalnych było konsekwencją zmiany dotychczasowego paradygmatu polityki regionalnej w Unii Europejskiej, polegającego na większej terytorializacji celów strategii rozwoju regionalnego (ang. *integrated territorial approach*), która wprowadziła współzależność celów polityki przestrzennej i celów polityki regionalnej, zrywając z dotychczasową dychotomią planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego na różnych poziomach zarządzania⁴. Obszary funkcjonalne są zatem wyrazem prowadzenia polityki regionalnej ukierunkowanej na wykorzystanie endogenicznych potencjałów rozwoju z uwzględnieniem możliwości absorpcji środków interwencji Unii Europejskiej.

³ Zasady i kryteria wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim. Dokument wdrożeniowy Zaktualizowanej Strategii Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020.

⁴ J. Maćkowiak, T. Kuźniar 2014. Rola planowania przestrzennego poziomu regionalnego w zarządzaniu rozwojem województwa. Biuletyn WROT, II, s. 11.

**Paweł Churski, Anna Borowczak, Joanna Dominiak, Jan Hauke,
Barbara Konecka-Szydłowska, Robert Perdał**

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

Wyniki analizy wrażliwości gospodarstw domowych i podmiotów gospodarczych województwa wielkopolskiego na kryzys gospodarczy i finansowy

Cel i metodologia opracowania

Głównym celem badania jest analiza wrażliwości gospodarstw domowych oraz podmiotów gospodarczych województwa wielkopolskiego na światowy kryzys gospodarczy i finansowy, zapoczątkowany 14 września 2008 r. upadkiem Banku Lehman Brothers w USA, z uwzględnieniem zróżnicowania wewnątrzregionalnego w układzie obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej. Wzięcie pod uwagę specyfiki zróżnicowań przestrzennych wrażliwości na kryzys gospodarczy i finansowy pozwala na sformułowanie rekomendacji dotyczących koncentracji merytorycznej interwencji zgodnie z założeniami podejścia zorientowanego terytorialnie.

Schemat postępowania badawczego obejmuje cztery etapy:

1. Identyfikacja obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej województwa wielkopolskiego na tle zróżnicowań powiatowych Polski.
2. Analiza wrażliwości gospodarstw domowych na kryzys gospodarczy i finansowy z uwzględnieniem specyfiki tych prawidłowości na obszarach wzrostu i obszarach stagnacji województwa wielkopolskiego, obejmująca charakterystykę zmian:
 - a) poziomu bezrobocia członków gospodarstw domowych,
 - b) poziomu i struktury dochodów i wydatków bieżących gospodarstw domowych,
 - c) poziomu zadłużenia gospodarstw domowych,
 - d) poziomu i struktury form spędzania czasu wolnego i wyjazdów wakacyjnych,
 - e) kierunków zachowań prorodzinnych.
3. Analiza wrażliwości przedsiębiorstw na kryzys gospodarczy i finansowy z uwzględnieniem specyfiki tych prawidłowości na obszarach wzrostu i obszarach stagnacji województwa wielkopolskiego, obejmująca charakterystykę zmian:
 - a) kierunków polityki kadrowej przedsiębiorstwa,
 - b) zakresu współpracy kooperacyjnej przedsiębiorstw,
 - c) wykorzystania usług otoczenia biznesu,
 - d) wykorzystania usług transportowych,
 - e) poziomu inwestycji i struktury źródeł finansowania działalności inwestycyjnej,

f) wyników ekonomicznych przedsiębiorstw.

4. Syntetyczna analiza wpływu kryzysu/spowolnienia gospodarczego na sytuację społeczno-gospodarczą województwa wielkopolskiego, bazująca na zidentyfikowanych prawidłowościach odnoszących się do zróżnicowań przestrzennych (w układzie wyróżnionych obszarów wzrostu i stagnacji), prowadząca do sformułowania rekomendacji dla dalszych działań polityki rozwoju zorientowanej terytorialnie.

Zakres przestrzenny badania obejmuje obszar województwa wielkopolskiego, koncentrując się na zidentyfikowanych w jego strukturze wewnętrznej obszarach wzrostu i stagnacji gospodarczej, które wydziela się na poziomie powiatów (NUTS 4). Obszary wzrostu, na których przeprowadzono badanie obejmowały: Kalisz, Konin, Leszno, Poznań, powiat poznański, o łącznej liczbie ludności 1 139 491 (BDL 2011). Przyjęto założenie, że przeciętna liczba osób w gospodarstwie domowym wynosi 3 (*Sytuacja gospodarstw...* 2013). Tym samym należy przyjąć, że na badanym obszarze znajduje się N=379 830 gospodarstw domowych. Łączna liczba podmiotów gospodarczych na tym terenie wynosi N=176 255 (BDL 2011). Obszary stagnacji, na których przeprowadzono badanie, obejmowały powiaty: kaliski, pleszewski i słupecki, o łącznej liczbie ludności 205 340 (BDL 2011). Przyjmując podobne założenie o liczbie osób przypadających na jedno gospodarstwo domowe, należy przyjąć, że liczba tych gospodarstw na badanym obszarze wyniosła N=68 446. Łączna liczba podmiotów gospodarczych wynosi N=15 562 (BDL 2011). Ankietowanie zostało przeprowadzone techniką PAPI przez studentów Wydziału Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM w Poznaniu w okresie czerwiec–wrzesień 2013 r., a wyniki ankiet zostały opracowane w okresie od 25 lutego do 10 marca 2014 r.

Łączna liczba uzyskanych ankiet wynosi:

- dla gospodarstw domowych:
 - obszary wzrostu – 1 510,
 - obszary stagnacji – 478,
- dla podmiotów gospodarczych:
 - obszary wzrostu – 597,
 - obszary stagnacji – 140.

Zakres czasowy analizy w przypadku delimitacji obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej obejmuje la-

ta 2000–2010, natomiast w przypadku analizy wrażliwości gospodarstw domowych i przedsiębiorstw odnosi się do stanu zidentyfikowanego podczas badań terenowych w latach 2012–2013.

Wyniki analizy potwierdziły, że oddziaływania negatywnych procesów i przemian gospodarczych wywołanych światowym kryzysem finansowym i ekonomicznym przeniknęły szeroko do różnych sfer determinujących warunki prowadzenia działalności gospodarczej oraz jakości życia ludności także w granicach Wielkopolski. Konsekwencje kryzysu zapoczątkowanego 14 września 2008 r. upadkiem Banku Lehman Brothers w USA skutkują w Wielkopolsce, podobnie jak w przypadku całej polskiej gospodarki, zmianami świadczącymi o spowolnieniu gospodarczym związanym z osłabieniem koniunktury. Zakres tych zmian wykazuje istotne zróżnicowanie w układzie obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej województwa wielkopolskiego.

Identyfikacja obszarów wzrostu i stagnacji gospodarczej

W identyfikacji obszarów wzrostu i obszarów stagnacji gospodarczej wykorzystano metodę wskaźnika syntetycznego Juliana Perkala oraz metodę analizy skupień k-średnich. Pierwszą metodę zastosowano do uporządkowania analizowanych jednostek przestrzennych na skali poziomu rozwoju mierzonego wskaźnikiem syntetycznym uwzględniającym wartości wskaźników oryginalnych opisujących wybrane do analizy cechy społeczno-gospodarcze. Drugiej metody użyto do klasyfikacji uporządkowanych jednostek przestrzennych poprzez wyróżnienie trzech grup: jednostek o najniższym poziomie rozwoju – obszary stagnacji, jednostek o przeciętnym poziomie rozwoju oraz jednostek o najwyższym poziomie rozwoju – obszary wzrostu.

Metoda wskaźnika syntetycznego umożliwiła liniowe uporządkowanie jednostek opisanych wartościami wskaźników charakteryzujących poszczególne cechy społeczno-gospodarcze na skali zróżnicowania poziomu rozwoju. Użycie metody analizy skupień miało na celu klasyfikację jednostek przestrzennych opierającą się na wyróżnieniu klas charakteryzujących się maksymalną wewnętrzną homogenicznością pod względem wartości zmiennych wykorzystanych w analizie przy jednoczesnej maksymalizacji ich poziomu zróżnicowania międzyklasowego (por. Palme 1995a, b; Kronhalter 2003, Aumayr 2007, *Identyfikacja...* 2009). W przedmiotowym badaniu zastosowano podejście, zgodnie z którym wstępne centra trzech skupień jednostek przestrzennych zostały wyznaczone według zasady maksymalizacji odległości między nimi. Tym samym użycie analizy skupień w metodzie k-średnich, biorąc pod uwagę wyprowadzone wcześniej wartości wskaźnika syntetycznego Perkala, doprowadziło do podziału analizowanych jednostek przestrzennych względem rosnących wartości wskaźnika Perkala na trzy grupy: obszary stagnacji gospodarczej, obszary przeciętnego rozwoju i obszary wzrostu. Należy w tym miejscu podkreślić, że choć stagnacja i wzrost mogą być obserwowane przy zarówno niskim, jak i wysokim poziomie rozwoju, to zaproponowany podział po-



Ryc. 1. Rozkład obszarów wzrostu i stagnacji gospodarczej na poziomie powiatowym (NUTS 4) województwa wielkopolskiego

Źródło: opracowanie własne.

wiatów uzyskany za pomocą analizy skupień na wartościach syntetycznego wskaźnika rozwoju wydaje się uzasadniony, gdyż jest realizowany w kolejnych latach i uwzględnia zmiany poziomu rozwoju w badanym okresie.

Analiza zmienności otrzymanych rozkładów przestrzennych typów rozwojowych powiatów w ujęciu całościowym pozwoliła dokonać ich klasyfikacji według kryterium zmienności przynależności do danej klasy. Podstawowym kryterium tej klasyfikacji była długość okresu pozostawania danej jednostki w jednej z trzech klas: obszary wzrostu – obszary przejściowe – obszary stagnacji, w analizowanym okresie lat 2000–2010 w ujęciu całościowym procesu rozwoju społeczno-gospodarczego. Założono, że grupę obszarów wzrostu, będącą przedmiotem analizy w niniejszej pracy, stanowić będą powiaty zaliczane do klasy I – stałego wzrostu (11 lat w grupie obszarów wzrostu) oraz do klasy II – obszary wzrostu (7–10 lat w grupie obszarów wzrostu), a grupę obszarów stagnacji – powiaty zaliczane do klasy VII (7–10 lat w grupie obszarów stagnacji) i VIII (11 lat w grupie obszarów stagnacji).

Pozostałe powiaty zaliczono do czterech klas grupujących obszary przejściowe. Tym samym w klasie obszarów wzrostu znalazły się następujące powiaty z województwa wielkopolskiego: Poznań, Kalisz, Konin, Leszno, powiat poznański, a w klasie obszarów stagnacji – powiaty: kaliski, pleszewski i słupecki.

Wyniki badań gospodarstw domowych

Oslabienie koniunktury gospodarczej powoduje zmiany w poziomie zatrudnienia i płac, oznaczając dla gospodarstw domowych spadek dochodów, a w skrajnych wypadkach także całkowitą utratę dotychczasowych źródeł utrzymania. Wzrost zagrożenia utratą pracy lub obniżenia wysokości dochodów wpływa destabilizująco na poczucie bezpieczeństwa ekonomicznego gospodarstw domowych, co z kolei znajduje bezpośrednie przełożenie w zachowaniach nabywczych gospodarstw domowych na rynku dóbr i usług (Zalega 2012a, b). Zmianom ulega między innymi struktura wydatków, formy spędzania czasu wolnego czy zachowania prorodzinne.

Gospodarstwa domowe w województwie wielkopolskim w różnym stopniu odczuły wpływ kryzysu gospodarczego w analizowanych aspektach. Należy podkreślić, że na obszarach stagnacji okazały się bardziej wrażliwe na kryzys gospodarczy niż na obszarach wzrostu.

Kryzys gospodarczy wpłynął na zjawisko bezrobocia. Na obszarach stagnacji relatywnie mniej było gospodarstw domowych, w których ktoś znalazł pracę w okresie ostatnich 5 lat (65% w stosunku do 69% na obszarach wzrostu). Skutkowało to wyższym udziałem gospodarstw domowych, w których co najmniej dwie osoby były bez pracy (31% przy 27% na obszarach wzrostu). Na obszarach wzrostu częściej znajdowano pracę i rzadziej ją tracono.

Sytuacja materialna gospodarstw domowych uległa pogorszeniu w większym stopniu na obszarach stagnacji. Po części jest to pochodną wzrostu poziomu bezrobocia. Relatywnie więcej gospodarstw odczuło tam wpływ kryzysu na sytuację materialną (31% gospodarstw domowych z obszarów stagnacji oceniło, że uległa ona pogorszeniu w stosunku do 25% z obszarów wzrostu). Związany z tym był także spadek wysokości miesięcznego dochodu gospodarstw domowych, bardziej odczuwany na obszarach stagnacji (27%) niż na obszarach wzrostu (23%).

Kryzys gospodarczy odbił się też na strukturze wydatków gospodarstw domowych. Odnotowano wzrost udziału wydatków na produkty podstawowe – żywność i napoje bezalkoholowe oraz transport indywidualny przy jednoczesnym spadku udziału wydatków na dobra i usługi bardziej luksusowe – hotele i restauracje oraz rekreację, wyposażenie mieszkania czy wyjazdy wakacyjne. Zmiana ta była jeszcze bardziej zauważalna na obszarach stagnacji.

Kryzys gospodarczy spowodował też wzrost poziomu zadłużenia relatywnie większej liczby gospodarstw domowych na obszarach stagnacji. Także więcej gospodarstw z tych obszarów zostało zmuszonych do zaciągnięcia kredytu ze względu na pogorszenie sytuacji materialnej w ostatnich pięciu latach.

Kryzys gospodarczy wpłynął na decyzje dotyczące zachowań prorodzinnych. Z przyczyn finansowych odkładano w czasie posiadanie pierwszego i kolejnych dzieci, a nawet rezygnowano z ich posiadania. Widoczne to było zwłaszcza na obszarach stagnacji, gdzie wyższy był łączny udział gospodarstw domowych, które podjęły decyzję o rezygnacji z posiadania pierwszego i kolejnych dzieci (33% w stosunku do 26% na obszarach wzrostu). Na obszarach stagnacji częściej podejmowano decyzję o odłożeniu w czasie posiadania kolejnych dzieci (20% w stosunku do 17% na obszarach wzrostu).

Zjawisko kryzysu widoczne było przy podejmowaniu decyzji odnośnie do spędzania czasu wolnego i wyjazdów wakacyjnych. Na obszarach stagnacji zdecydowanie wyższy niż na obszarach wzrostu był odsetek gospodarstw, w których zmalały wydatki przeznaczone na spędzanie czasu wolnego i wyjazdy wakacyjne (40% w stosunku do 31% na obszarach wzrostu). Zmniejszenie udziału wydatków na spędzanie czasu wolnego i wyjazdy wakacyjne prowadziło na obszarach stagnacji do częstszej rezygnacji z wyjazdów wakacyjnych lub ich skrócenia.

Należy podkreślić, że większą wrażliwość na zjawisko kryzysu gospodarstw domowych na obszarach stagnacji warunkuje struktura tych gospodarstw pod względem głównego źródła utrzymania i poziomu wykształcenia głowy gospodarstwa domowego. Jak pokazują inne prowadzone badania na temat sytuacji gospodarstw domowych w okresie kryzysu, do czynników wpływających na kształtowanie się poziomu bieżących dochodów i wydatków zalicza się takie cechy, jak: wykształcenie, miejsce zamieszkania czy główne źródło utrzymania (Słaby 2009, *Diagnoza społeczna...* 2011, Michalska 2012, Zalega 2012a, b, Burlita 2013, *Sytuacja gospodarstw...* 2013, Sobczyk 2013). Na badanych obszarach stagnacji, w tym wiejskich, odnotowano wyższy udział gospodarstw domowych utrzymujących się z pracy w rolnictwie, z emerytury i renty, w których głowa rodziny ma wykształcenie zasadnicze zawodowe lub średnie zawodowe, cechy te sprzyjają większej wrażliwości tych gospodarstw na kryzys gospodarczy.

Wyniki badań przedsiębiorstw

Przedsiębiorstwa województwa wielkopolskiego w zróżnicowanym zakresie odczuły wpływ światowego kryzysu gospodarczego w poszczególnych analizowanych aspektach swojej działalności. Ich reakcja na zaobserwowane spowolnienie gospodarcze wydaje się jednak mniej głęboka niż w przypadku gospodarstw domowych. Ocena oddziaływania kryzysu gospodarczego zależała od lokalizacji podmiotów na obszarach wzrostu lub obszarach stagnacji gospodarczej. Podmioty zlokalizowane na tych obszarach różniły się pod względem podstawowych własności. Na obszarach wzrostu więcej było przedsiębiorstw produkcyjnych, co najmniej średnich lub dużych, których udział w wytwarzaniu WDB jest przeważający. Odpowiednio na obszarach stagnacji więcej podmiotów świadczyło działalność usługową, przeważnie handlową, a w strukturze wielkościowej podmiotów wyraźniej niż na obszarach wzrostu dominowały firmy mikro i małe. Przyjmuje się, że te charakterystyki strukturalne przedsiębiorstw są typowe dla obszarów wzrostu i obszarów stagnacji w Wielkopolsce.

Ponad połowa przedsiębiorców odczuła wpływ kryzysu na politykę kadrową swojej firmy. Wpływ ten w większym stopniu odczuły przedsiębiorstwa na obszarach wzrostu, gdzie lokalne rynki pracy cechowały się w latach 2008–2013 nieco większą dynamiką zmian stanu rynku pracy niż na obszarach stagnacji. W przeciwieństwie do przedsiębiorców funkcjonujących na obszarach stagnacji, przedsiębiorcy na obszarach wzrostu częściej jednak zatrudniali niż zwalniali pracowników. Skłania to do wniosku, że kryzys gospodarczy, nawet jeśli bardziej odczuwalny na rynku pracy na obszarach wzrostu, prowadził raczej do adaptacji kadrowej przedsiębiorstw i nie powodował szczególnie niekorzystnych konsekwencji w postaci wzrostu bezrobocia.

Przeważająca większość przedsiębiorstw nie odczuła wpływu światowego kryzysu gospodarczego w zakresie współpracy i kooperacji. Zmiany wywołane kryzysem gospodarczym były bardziej zauważalne w firmach zlokalizowanych na obszarach wzrostu niż stagnacji. Jednakże w obszarach wzrostu zmiany te miały pozytywny charakter i dotyczyły głównie rozwoju współpracy. Natomiast bardziej wrażliwe na zmiany negatywne w tym zakresie były firmy na obszarach stagnacji. To na nich relatywnie większy udział miały przedsiębiorstwa, których sieć współpracy i kooperacji uległa zmniejszeniu. Sytuacja ta prawdopodobnie wynika z lokalizacji na obszarach stagnacji firm będących podwykonawcami lub producentami części i podzespołów, które w dobie kryzysu mógł dotknąć regres współpracy np. z partnerami zagranicznymi, którzy bardziej ucierpieli wskutek kryzysu. Natomiast firmy zlokalizowane na wielkopolskich obszarach wzrostu – pomimo relatywnie silniejszego powiązania ze światową gospodarką – nie odczuły większych zmian, a wręcz sytuacja ta mogła być dla nich korzystniejsza. Polskie (wielkopolskie) firmy mogły w dobie kryzysu stać się bardziej atrakcyjnymi kooperantami niż firmy w państwach Europy Zachodniej, które na większą skalę odczuły skutki kryzysu.

Ze względu na fakt, że udział przedsiębiorstw korzystających z usług otoczenia biznesu na obszarach stagnacji był nieco mniejszy (co wynika z większego poziomu koncentracji tego typu instytucji na dużych obszarach miejskich – w aglomeracjach miejskich), to i zakres zmian wywołanych światowym kryzysem gospodarczym był relatywnie mniej odczuwalny niż na obszarach wzrostu. Co ciekawe, także i w tym aspekcie funkcjonowania przedsiębiorstw zmiany, jakie zaszły w latach 2008–2013, mają raczej pozytywny kierunek, gdyż dotyczą zwiększenia zakresu współpracy z otoczeniem biznesu lub nawiązania nowych kontaktów. Odnosi się to zarówno do przedsiębiorstw zlokalizowanych na obszarach wzrostu, jak i na obszarach stagnacji. Na obu typach obszarów negatywne skutki kryzysu gospodarczego, czyli ograniczenie współpracy z otoczeniem biznesu, odczuwalne były w niespełna 5% przedsiębiorstw. Oczywiście w dużej mierze wynika to z charakteru firm otoczenia biznesu. Należy pamiętać, że w grupie tej są m.in. banki, z których usług przedsiębiorstwa są zobligowane korzystać przy różnego rodzaju operacjach finansowych, oraz usługi księgowe, które dla wielu przedsiębiorstw – zwłaszcza tych najmniejszych – są niemalże niemożliwe do realizacji we własnym zakresie. Zatem pomimo pewnych problemów przedsiębiorstw korzystanie

z usług bankowych i księgowych jest konieczne, stąd niewielkie zmiany w tym zakresie.

W przypadku usług transportowych i posiadanego mienia ruchomego połowa badanych przedsiębiorstw na obszarach wzrostu i obszarach stagnacji nie odczuła wpływu światowego kryzysu. Z kolei jedynie niespełna 10% przedsiębiorstw na obu typach obszarów odczuło duże zmiany w zakresie posiadanego mienia ruchomego. Sytuacja ta może wiązać się z redukcją parku maszynowego wywołaną rosnącymi kosztami utrzymania i cenami paliw. Może to potwierdzać fakt, że niemal 10% przedsiębiorstw w dobie kryzysu zrezygnowało z transportu samochodowego na rzecz transportu kolejowego. Nieco większe zmiany przedsiębiorstwa odczuły w zakresie wykorzystania usług transportowych, w tym częstotliwości korzystania z nich, a w szczególności udziału kosztów transportu w ogólnych kosztach funkcjonowania. Na obszarach stagnacji, w porównaniu do obszarów wzrostu, nieco więcej przedsiębiorstw odczuło zmniejszenie częstotliwości wykorzystania usług transportowych oraz dużo więcej (ok. 10 p.proc.) – znaczny wzrost udziału kosztów transportu w ogólnych kosztach funkcjonowania. Zatem w tej dziedzinie można przyjąć, że przedsiębiorstwa z obszarów stagnacji nieco trudniej przeszły kryzys gospodarczy, gdyż w szczególności wiązał się on z dużo większymi kosztami transportu potrzebnych półproduktów oraz wytwarzanych dóbr i usług.

Przeważająca część przedsiębiorców wielkopolskich poniosła w okresie pięciu lat nakłady inwestycyjne, ale przeważnie o bardzo niskiej wartości, co można powiązać z dominacją firm MŚP oraz firm usługowych w strukturze przedsiębiorstw. Firmy te z reguły ponoszą mniejsze nakłady inwestycyjne i finansują je w zdecydowanej większości ze środków własnych, mając utrudniony dostęp do kredytów. Główne różnice pomiędzy obszarami wzrostu a obszarami stagnacji zaznaczały się w układzie celów inwestycyjnych i dywersyfikacji źródeł finansowania inwestycji. Przedsiębiorcy z obszarów wzrostu częściej inwestowali w rozwój nowych technologii, częściej korzystali z mniej konwencjonalnych form finansowania działalności inwestycyjnej (np. środki UE, leasing), lecz ponownie różnice te należy powiązać z większym udziałem firm produkcyjnych zlokalizowanych na obszarach wzrostu. Prowadząc procesy inwestycyjne w większym stopniu i o większej skali, przedsiębiorcy z obszarów wzrostu bardziej odczuli wpływ kryzysu na działalność inwestycyjną i dostępność źródeł finansowania niż przedsiębiorcy z obszarów stagnacji.

Kondycja finansowa przedsiębiorstw na obszarach wzrostu jest lepsza niż na obszarach stagnacji, podmioty te notują wyższe wartości wyniku finansowego netto. Na obu obszarach łącznie dominują jednak przedsiębiorstwa o wartości zysku nie przekraczającej 100 tys. zł rocznie, co w praktyce oznacza samozatrudnienie przedsiębiorcy. W okresie 2008–2013 kondycja finansowa przedsiębiorstw na obszarach stagnacji dodatkowo pogorszyła się bardziej niż kondycja przedsiębiorstw na obszarach wzrostu. W mniejszym stopniu ma to jednak związek z kryzysem gospodarczym (odczuwalnym w podobny sposób na obu typach obszarów), a w większym z polaryzacją warunków prowadzenia działalności gospodarczej, ujawnioną w badaniu.

Podsumowanie

Uzyskane wyniki uzasadniają sformułowanie następujących rekomendacji dotyczących koncentracji merytorycznej interwencji zgodnie z założeniami podejścia zorientowanego terytorialnie:

- poprawa kwalifikacji zasobów pracy na obszarach stagnacji zwiększająca szansę na zatrudnienie, w sytuacji większego poziomu nierównoważenia lokalnych rynków pracy¹;
- poprawa kwalifikacji zasobów pracy na obszarach wzrostu zwiększająca elastyczność podaży pracy, w sytuacji relatywnie większej wrażliwości lokalnych rynków pracy tego obszaru na konsekwencje globalizacji zjawisk kryzysowych (silnie powiązanie kooperacyjne z otoczeniem zewnętrznym skutkujące z jednej strony zagrożeniem zmienności popytu, a z drugiej strony większą podatnością na innowacje organizacyjne i technologiczne);
- wzmocnienie działań w zakresie polityki prorodzinnej, zwłaszcza na obszarach stagnacji, gdzie częściej z przyczyn finansowych w dobie kryzysu podejmowano decyzję o rezygnacji z posiadania dzieci;
- dofinansowanie wyjazdów wakacyjnych (także wyjazdów dzieci), w tym rozwój turystyki socjalnej z wykorzystaniem istniejącej bazy turystycznej Wielkopolski, gospodarstw domowych na obszarach stagnacji, gdzie 1/3 gospodarstw domowych podjęła decyzję o całkowitej rezygnacji z wyjazdów wakacyjnych w dobie kryzysu w wyniku pogorszenia się sytuacji materialnej;
- poprawa oferty inwestycyjnej dla potencjalnych przedsiębiorstw produkcyjnych i usługowych na obszarach stagnacji, skutkująca wzrostem dywersyfikacji ich struktury branżowej;
- poprawa warunków rozwoju działalności gospodarczej (przygotowanie terenów inwestycyjnych, usieciowienie otoczenia biznesu, zwiększanie potencjału produkcyjnego, wewnątrzregionalne i zewnętrzne powiązania kooperacyjne) istniejących przedsiębiorstw, zwłaszcza na obszarach stagnacji Wielkopolski;
- promocja i poprawa dostępności instrumentów zwrotnych finansowania inwestycji MŚP, zwłaszcza na obszarach stagnacji;
- dywersyfikacja struktury i wzrost elastyczności powiązań gospodarczych na obszarach wzrostu w układzie zewnętrznym i wewnątrzregionalnym, zapewniające poprawę stopnia adaptacji tych rynków lokalnych do zmieniającej się sytuacji gospodarczej oraz rozwój wewnątrzregionalnych powiązań funkcjonalnych zgodnie z założeniami modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego.

Literatura

- Aumayr Ch.M. 2007. *European Region Types in EU-25*. The European Journal of Comparative Economics, 4/2, s. 109–147.
- Burlita A. 2013. *Postawy i zachowania gospodarstw domowych regionu zachodniopomorskiego. Wyniki badań*. Problemy Zarządzania, 11(40), s. 104–122.
- Diagnoza Społeczna 2011. Warunki i jakość życia Polaków*. Rada Monitoringu Społecznego.
- Identyfikacja i delimitacja obszarów problemowych i strategicznej interwencji w Polsce. Wnioski z analiz*. 2009. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Instytut Badań Strukturalnych, Warszawa.
- Kronhalter F. 2003. *A Study of the Competitiveness of Regional Based on a Cluster Analysis. The Example of East Germany*. Halle Institute for Economic Research, Halle/Saale.
- Michalska A. 2012. *Zarządzanie budżetami domowymi w warunkach kryzysu finansowego*. W: Nierówności społeczne a wzrost gospodarczy, z. 26. Uniwersytet Rzeszowski, s. 80–89.
- Palme G. 1995a. *Divergenz regionaler Konvergenzclubs*. WIFO Monatsberichte, 12/95, s. 769–781.
- Palme G. 1995b. *Struktur und Entwicklung österreichischer Wirtschaftsregionen*. Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, 137, JG (Jahresband), s. 393–416
- Staby T. (red.). 2009. *Reakcje polskiego konsumenta na kryzys gospodarczy*. Wydawnictwo SGH, Warszawa.
- Sobczyk G., 2013. *Zachowania konsumentów w warunkach kryzysu (na przykładzie województwa lubelskiego)*. Zeszyty Naukowe WSEI, seria Ekonomia, 6 (1), s. 323–345.
- Sytuacja gospodarstw domowych w 2012 r. w świetle wyników badania budżetów gospodarstw domowych*. 2013. GUS, Warszawa.
- Zalega T. 2012a. *Diagnoza sytuacji materialnej polskich gospodarstw domowych w okresie kryzysu finansowo-ekonomicznego*. Management and Business Administration Central Europe (MBA), 5(118), s. 50–82.
- Zalega T. 2012b. *Zmiany w wyposażeniu gospodarstw domowych w dobra trwałe użytku w okresie kryzysu*. *Ekonomika i organizacja gospodarki żywnościowej*. Zeszyty Naukowe SGGW, 98, s. 91–109.

¹ W kontekście rynku pracy rekomenduje się przeprowadzenie dodatkowych badań w Kaliszu, Lesznie, gdzie uzyskane próby wskazują na niepokojące przemiany lokalnych rynków pracy w okresie 2008–2013, oraz w Koninie, gdzie wiele przedsiębiorstw deklarowało plany w zakresie redukcji stanu zatrudnienia.

Krzysztof Bondyra, Przemysław Becella, Wojciech Jagodziński, Anna Świdurska, Marcin Wojtkowiak

Diagnoza stanu i potrzeb w zakresie kształcenia zawodowego i ustawicznego w województwie wielkopolskim

Wprowadzenie

Złożone procesy społeczne i ekonomiczne stawiają przed osobami szukającymi pracy coraz większe wyzwania w zakresie kompetencji, umiejętności, ale coraz częściej i postaw społecznych. Paradoksem, ale i dramatem gospodarki oraz rynku pracy w Polsce, w tym w Wielkopolsce, jest to, że w sytuacji wysokiego bezrobocia pracodawcy wskazują na trudności związane z zatrudnieniem pracowników posiadających oczekiwane kwalifikacje. Badania potrzeb pracodawców jednoznacznie wskazują, że największe zapotrzebowanie dotyczy wykwalifikowanych pracowników fizycznych¹. Prowadzona systematycznie przez Wojewódzki Urząd Pracy w Poznaniu analiza sytuacji absolwentów wielkopolskich szkół ponadgimnazjalnych na regionalnym rynku pracy wskazuje na utrzymujące się tendencje pod względem niedopasowania kierunków kształcenia do potrzeb zgłaszanych przez pracodawców. W dalszym ciągu młodzi ludzie najliczniej wybierają te same zawody nadwyżkowe².

Dostrzeżenie rangi problemu wysokiego bezrobocia wśród osób młodych wyraża się przez ujęcie w unijnych i krajowych dokumentach strategicznych ludzi młodych jako ważnej grupy docelowej programowanych działań. Priorytetem dla Unii Europejskiej w ramach szerszej europejskiej strategii stymulowania wzrostu i tworzenia miejsc pracy jest pomaganie młodym ludziom w wejściu na rynek pracy i pozostaniu na nim oraz w nabywaniu i rozwijaniu umiejętności, które pozwolą im w przyszłości znaleźć pracę. Przykładem inicjatywy, która może odegrać ważną rolę w rozwiązaniu problemu wysokiego bezrobocia wśród młodych osób, jest Europejski Sojusz na rzecz Przygotowania Zawodowego. Sojusz został zainaugurowany w lipcu 2013 r. podczas konkursu umiejętności zawodowych WorldSkills i ma na celu rozwijanie wyso-

kiej jakości szkoleń w formie przyuczania do zawodu, podnoszenie jakości nauki przez praktykę w ramach systemów kształcenia i szkolenia zawodowego oraz promowanie krajowych partnerstw na rzecz kształcenia łączącego naukę w szkołach zawodowych ze zdobywaniem doświadczenia w przedsiębiorstwach.

W Polsce odpowiedzią na zarzuty braku wystarczającego powiązania kształcenia zawodowego z otoczeniem gospodarczym była rozpoczęta w 2012 r. modernizacja kształcenia zawodowego. Pojawiło się kilka nowych instrumentów mających na celu podniesienie efektywności tego typu kształcenia. Nowym rozwiązaniem stała się możliwość tworzenia centrów kształcenia praktycznego i centrów kształcenia ustawicznego, oferujących uzyskanie nowych lub uzupełnienie posiadanych kwalifikacji zawodowych w formach pozaszkolnych. Dla potrzeb prowadzenia efektywnej polityki rozwoju regionalnego konieczne jest rozpoznanie uwarunkowań i skali stosowania tego typu instrumentów oraz określenie potencjału publicznych placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego do ich wdrażania.

Głównym celem badań była charakterystyka potencjału prowadzonych przez JST wielkopolskich szkół ponadgimnazjalnych/placówek/ośrodków z województwa wielkopolskiego, umożliwiających uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych³, w szczególności w formach pozaszkolnych. Celem poznawczym była także ocena dostosowania potencjału tych jednostek do potrzeb lokalnego rynku pracy oraz rozpoznanie ich potrzeb inwestycyjnych w kontekście potencjalnego wsparcia z funduszy Unii Europejskiej na lata 2014–2020. Jako podmiot badań przyjęto następujące typy placówek: Centra Kształcenia Praktycznego (CKP), Centra Kształcenia Ustawicznego (CKU), Ośrodki Doksztalcania i Doskonalenia Zawodowego (ODDZ) oraz różnego rodzaju placówki „hybrydowe”, z uwzględnieniem jednostek podległych Samorządowi Województwa Wielkopolskiego.

Badania zostały zrealizowane przez firmę Doradztwo Społeczne i Gospodarcze na zlecenie Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego w ramach projektu pn. *Wsparcie funkcjonowania Wielkopolskiego Regionalnego Ob-*

¹ ManpowerGroup, *Trwa niedobór talentów. Jak współczesny HR może poradzić sobie z tym wyzwaniem*, Warszawa 2014 (www.manpowergroup.pl; dostęp: 19.11.2014); M. Kocór, A. Strzebońska (red.), *Zapotrzebowanie na pracowników. Na podstawie badań pracodawców i ofert pracy zrealizowanych w 2013 roku w ramach IV edycji projektu Bilans Kapitału Ludzkiego*, Edukacja a rynek pracy, t. 1, Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa 2014 (bkl.parp.gov.pl; dostęp: 20.11.2014).

² *Korelacja szkolnictwa i rynku pracy w Wielkopolsce oraz losy absolwentów wielkopolskich szkół ponadgimnazjalnych i wyższych*, Wojewódzki Urząd Pracy w Poznaniu, Poznań, maj 2014 (www.wup.poznan.pl/att/polityka/opracowania/korelacja_szkolnictwa_i_ryunku_pracy.pdf; dostęp: 15.11.2014).

³ W odniesieniu do badanych jednostek w dalszej części opracowania operuje się uogólnieniem: placówki kształcenia zawodowego i ustawicznego.

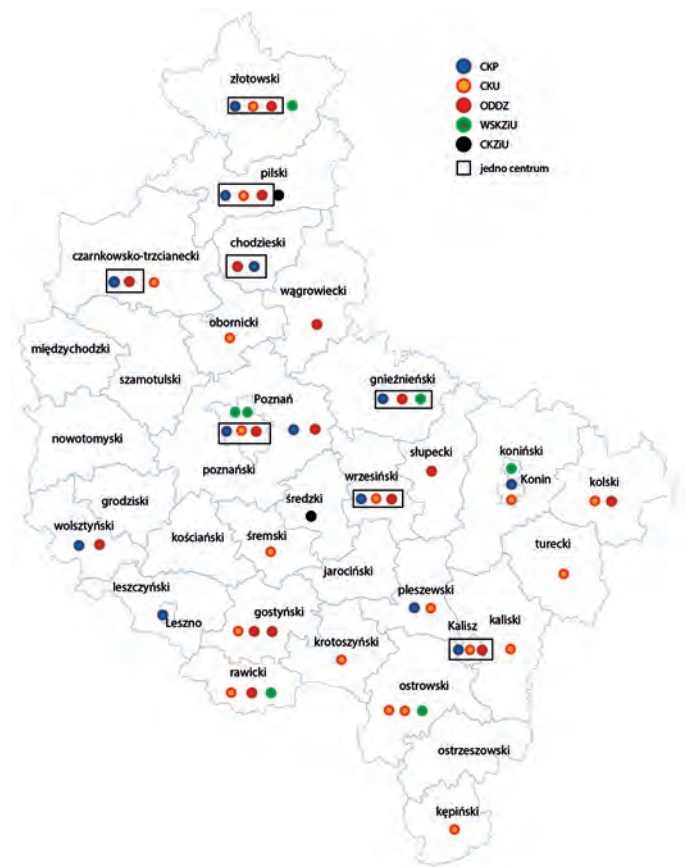
serwatorium Terytorialnego współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. Przeprowadzone zostały w listopadzie 2014 r. techniką CAWI (ang. *Computer-Assisted Web Interviewing*). Spośród 57 placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego w województwie wielkopolskim, zidentyfikowanych przez Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, w badaniu wzięły udział 43 podmioty. Diagnoza ich potencjału stanowi uzupełnienie opracowania zrealizowanego w sierpniu 2014 r. w ramach projektu *Czas zawodowców – wielkopolskie kształcenie zawodowe*, obejmującego analizę potencjału placówek kształcenia praktycznego w Wielkopolsce w kontekście działania laboratoriów praktyk uruchomionych w przedmiotowym projekcie.

Typy i rozmieszczenie placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego

Podmioty umożliwiające uzyskanie i uzupełnienie wiedzy, umiejętności i kwalifikacji zawodowych funkcjonują w polskim systemie oświaty zgodnie z zapisami ustawy o systemie oświaty z dnia 7 września 1991 r. (Dz.U.2004.256.2572 ze zm.). Zalicza się do nich: CKP, CKU oraz ODDZ. Według artykułu 62a przywołanej ustawy organ prowadzący takie placówki może je połączyć w zespół zwany Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego (CKZiU). W takiej sytuacji w skład CKZiU powinna wchodzić co najmniej jedna szkoła prowadząca kształcenie zawodowe. Należy jednak pamiętać, że CKZiU mogą tworzyć także placówki inne niż wymienione powyżej jednostki kształcenia ustawicznego. Mogą to być na przykład szkoły dla dorosłych (licea dla dorosłych, szkoły policealne) lub szkoły prowadzące kształcenie zawodowe (technika, zasadnicze szkoły zawodowe).

W województwie wielkopolskim zidentyfikowano 57 placówek prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego (JST), które umożliwiają uzyskanie i uzupełnienie wiedzy oraz kwalifikacji zawodowych, zwłaszcza w formach pozaszkolnych. Do tego typu podmiotów należą: CKP, CKU, ODDZ, CKZiU, w tym WSKZiU⁴. Analizowane placówki kształcenia zawodowego i ustawicznego prowadzą działalność na terenie 26 z 35 powiatów. Do powiatów, w których jednostki te nie funkcjonują, należą: grodziski, jarociński, koniński, kościański, leszczyński, międzychodzki, nowotomyski, ostrzeszowski oraz szamotulski. Oznacza to szczególnie małą dostępność placówek kształcenia praktycznego i ustawicznego w zachodniej części regionu.

Niemniej jednak w Wielkopolsce działają także inne placówki pozwalające na zdobycie wiedzy i kwalifikacji zawodowych w formie pozaszkolnej. Są to jednostki prowadzone przez inne podmioty niż JST, zarówno publiczne (np. w Rawiczu i we Wronkach funkcjonują CKU prowadzone przez Ministerstwo Sprawiedliwości przy Zakładach Karnych zlokalizowanych w tych miastach), jak i prywatne (centra szkoleniowe



Ryc. 1. Rozmieszczenie placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego w województwie wielkopolskim

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego.

i edukacyjne)⁵. Należy zaznaczyć, że KKZ w formach pozaszkolnych prowadzone są także przez szkoły i zespoły szkół z pominięciem tworzenia CKU lub CKP.

Stan i perspektywy rozwoju placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego – analiza SWOT

Jak wynika z dokonanej analizy, badane placówki prowadzą działalność w otoczeniu kreującym zarówno liczne szanse, jak i zagrożenia (patrz Tabela 1).

Rekomendacje

Zasadnicze szkoły zawodowe stały się w Polsce po 1989 r. szkołami negatywnego wyboru, co przejawia się spadkiem naboru i utrwaleniem obciążających je stereotypów społecznych. Wobec rosnącego zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników fizycznych oraz wysokiego poziomu bezrobocia wśród osób młodych, niezbędne są działania mające na celu poprawę wizerunku społecznego tego elementu

⁴ Wielkopolskie Samorządowe Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego.

⁵ Podmioty te nie były objęte badaniem ankietowym, ponieważ głównym celem badania była charakterystyka potencjału placówek publicznych prowadzonych przez JST. Dla tej grupy podmiotów jest bowiem rozważane udzielenie wsparcia w ramach funduszy europejskich.

Tabela 1. Analiza mocnych i słabych stron placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego funkcjonujących w województwie wielkopolskim w warunkach szans i zagrożeń stwarzanych przez otoczenie (analiza SWOT)

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> – Współpraca większości placówek z przedsiębiorcami (86% placówek), głównie w zakresie organizacji w zakładach pracy odwiezdzin uczniów i słuchaczy oraz praktycznej nauki zawodu. – Współpraca z urzędem pracy (74,4% placówek), głównie poprzez udział w targach pracy organizowanych przez PUP oraz organizowanie kursów dla osób bezrobotnych skierowanych przez PUP. – Wysoki poziom świadomości dyrektorów większości placówek w zakresie korzyści wynikających ze współpracy z przedsiębiorcami – 78,4% respondentów przyznało, że prowadzone przez nich podmioty chętnie podjęłyby współpracę z kolejnymi pracodawcami. – Jakość bazy sprzętowej WSCkZiU – 86,3% bazy sprzętowej jest zbliżone poziomem jakości do wyposażenia przedsiębiorstw. – Okres użytkowania bazy sprzętowej w WSCkZiU – 30% stanowisk jest wyposażonych w maszyny i urządzenia o okresie użytkowania do 2 lat, a 43,8% – od 3 do 5 lat. – Wysoko wykwalifikowana kadra nauczycieli praktycznej nauki zawodu – największą grupę stanowią nauczyciele dyplomowani (41%), a następnie nauczyciele mianowani (36%). – Posiadanie statusu ośrodków egzaminacyjnych. 	<ul style="list-style-type: none"> – Niewykorzystany potencjał współpracy z przedsiębiorcami – mała liczba placówek kształci w systemie dualnym. – Niedopasowanie struktury oferty kształcenia do struktury kwalifikacji i umiejętności oczekiwanych przez pracodawców, w tym oferowanie kształcenia w tych samych zawodach przez placówki prowadzące działalność w sąsiednich powiatach w branżach niegenerujących dużego popytu na pracę. – Słaby związek przestrzenny między lokalizacją placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego a poziomem zaspokojenia potrzeb lokalnych w zakresie popytu na pracę. – Stosunkowo niska jakość bazy sprzętowej – 19,1% bazy sprzętowej ogółu placówek zostało ocenione jako przestarzałe i nieadekwatne do aktualnych potrzeb pracodawców i gospodarki, a 39,5% jest na niższym poziomie jakości niż wyposażenie przedsiębiorstw. – Okres użytkowania bazy sprzętowej – 32,9% ogółu stanowisk jest wyposażonych w maszyny i urządzenia o okresie użytkowania powyżej 10 lat; niespełna 10,6% stanowisk jest wyposażonych w maszyny i urządzenia o okresie użytkowania do dwóch lat. – Duże potrzeby finansowe placówek – większość respondentów nie potrafiła jednak precyzyjnie określić potrzeb w zakresie bazy sprzętowej i dydaktycznej. – Niewystarczające środki finansowe na działalność i rozwój poszczególnych typów placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego. – Brak osobowości prawnej placówek (finansowanie przede wszystkim ze środków budżetowych jednostek samorządu prowadzących poszczególne podmioty), a w efekcie ograniczenia w samodzielnym pozyskiwaniu środków finansowych poprzez udział w projektach unijnych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> – Kierunki rozwoju edukacji określone w dokumentach strategicznych na poziomie UE (np. <i>Strategia Europa 2020, Edukacja i szkolenia 2020</i>), kraju (np. <i>Strategia Rozwoju Kraju 2020, Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2020, Perspektywa uczenia się przez całe życie</i>), regionu (np. <i>Wielkopolska 2020. Zaktualizowana Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku</i>). – Polityka przemysłowa UE mająca na celu poprawę konkurencyjności przemysłu europejskiego, aby mógł on nadal pełnić rolę czynnika napędzającego zrównoważony wzrost i zatrudnienie w Europie (ze szczególnym uwzględnieniem założeń w zakresie rozwoju kształcenia zawodowego oraz umiejętności zawodowych). – Przyjęcie modelu rozwoju regionu, zakładającego wzajemnie korzystne relacje między biegunami wzrostu a ich otoczeniem (tzw. rozwój dyfuzyjno-absorpcyjny – <i>Strategia Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku</i>). – Promocja, wspieranie rozwoju i polityki w zakresie kształcenia dualnego jako sposobu na zwiększenie konkurencyjności młodych ludzi na rynku pracy. – Realizacja celów Europejskiego Sojuszu na rzecz Przygotowania Zawodowego. – Zapotrzebowanie na robotników wykwalifikowanych. – Powolna poprawa sytuacji szkolnictwa zawodowego, osłabionego reformą edukacji zawodowej na rzecz kształcenia ogólnego – młodzi ludzie zaczynają dostrzegać korzyści wynikające z posiadania zawodu, takie jak samodzielność czy większa konkurencyjność na rynku pracy. – Promocja dobrych praktyk związanych z kształtowaniem pozytywnego wizerunku pracy zawodowej oraz zachęcaniem do doskonalenia umiejętności zawodowych (np. konkurs <i>Jakie znasz zawody?</i>, konkurs umiejętności zawodowych WorldSkills). 	<ul style="list-style-type: none"> – Słaba integracja kształcenia i szkolenia z rynkiem pracy. – Niski kapitał społeczny w środowisku pracodawców i stosunkowo niewielki ich udział w ramach międzysektorowej współpracy o zinstytucjonalizowanym charakterze (niski odsetek zrzeszonych w organizacjach pracodawców, instytucjach otoczenia biznesu, cechach rzemieślniczych itp.). – Brak realnych i atrakcyjnych form i sposobów zachęcania pracodawców (głównie o charakterze finansowym, a zatem najbardziej wymiernym) do uczestnictwa w procesach kształcenia zawodowego i praktycznego. – Niski poziom współpracy międzysektorowej angażującej pracodawców, szkoły i samorządy (ograniczona liczba instrumentów, które powinny czynić taką współpracę atrakcyjną i efektywną dla wszystkich stron). – Rozwój przestrzenny placówek w regionie bez prowadzenia szczegółowych badań i analiz dotyczących czynników ich lokalizacji i rozwoju. – Podejmowanie decyzji o dalszym rozwoju placówek bez prowadzenia szczegółowych badań i analiz dotyczących efektywności ich funkcjonowania (np. wśród uczniów/słuchaczy realizujących praktyczną naukę zawodu, pracodawców/inwestorów). – Duża skala wewnętrznego różnicowania województwa wielkopolskiego, np. w zakresie przyrostu liczby miejsc pracy oraz rozwoju przedsiębiorczości. – Pogłębianie się procesu starzenia się społeczności na skutek zmian w modelu rodziny, stylu życia i związanych z tym wzrost w regionie obciążenia demograficznego. – Niż demograficzny skutkujący spadkiem liczby uczniów. – Duży (zwłaszcza wobec rosnącego zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników fizycznych) i różnicowany przestrzennie udział osób bezrobotnych w ogólnej liczbie absolwentów zasadniczych szkół zawodowych. – Wzrost w regionie liczby osób przedwcześnie opuszczających system edukacji. – Niski udział osób dorosłych w kształceniu i szkoleniach. – Zbyt częste zmiany w prawie oświatowym, szczególnie z zakresu kształcenia zawodowego. – Ścieranie się indywidualnych interesów CKP. – Trudności związane z zatrudnianiem wysoko wykwalifikowanych nauczycieli praktycznej nauki zawodu (ograniczenia finansowe – wysokie wymagania płacowe kadry z dużym doświadczeniem zawodowym). – Niewystarczająca promocja kształcenia zawodowego i ustawicznego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań ankietowych, danych GUS BDL oraz następujących pozycji: *Wielkopolski Regionalny Program Operacyjny na lata 2014–2020*, WRPO 2014+ (Projekt), Poznań, 4 kwietnia 2014 r. (<http://wrpo.wielkopolskie.pl/attachments/article/2896/projekt%20wrpo%202014+%209%200.pdf>; dostęp: 10.11.2014); *Ocena sytuacji absolwentów szkół województwa wielkopolskiego rocznik 2012/2013 na rynku pracy*, Wojewódzki Urząd Pracy w Poznaniu, Poznań, 2014 (wup.poznan.pl/dzialania-ryнку-pracy/opracowania-i-analzy; dostęp: 19.11.2014).

systemu edukacji zawodowej, jak również podniesienie jakości kształcenia zawodowego poprzez zacieśnienie współpracy z pracodawcami. Atutem zasadniczych szkół zawodowych oraz analizowanych placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego jest możliwość prowadzenia kształcenia w trybie dualnym, tj. równoległe (przemienne) w szkole oraz miejscu pracy. Jest to jedyny segment w polskim systemie

edukacji, w ramach którego funkcjonuje wysoko cenione w Unii Europejskiej kształcenie dualne – zwłaszcza w krajach o silnych gospodarkach i niskim bezrobociu osób poniżej 30 roku życia, takich jak chociażby Niemcy czy Austria. Ten model kształcenia zapewnia najlepsze przygotowanie praktyczne absolwentów, a w efekcie zwiększa szanse młodych osób na rynku pracy. Warto podkreślić, że jedną z zalet kształcenia

w systemie dualnym jest kształtowanie u młodocianego pracownika postaw i kompetencji cenionych przez pracodawców, takich jak: realizm życiowy, rozwój aspiracji, poważny stosunek do pracy, przedsiębiorczość, chęć dalszego kształcenia i podnoszenia kwalifikacji. Odbudowa kompleksowego systemu kształcenia zawodowego z uwzględnieniem edukacji w miejscu pracy powinna być celem wydatkowania środków Unii Europejskiej. Środki te pozwolą z jednej strony zmaksymalizować korzyści wynikające z wdrażania systemu kształcenia dualnego, a z drugiej zminimalizować wpływ ograniczeń, takich jak np. uzależnienie edukacji od koniunktury gospodarczej i kondycji firm czy nieszczerły system zachęt finansowych dla przedsiębiorstw.

Coraz większego znaczenia w rozwoju kształcenia zawodowego i ustawicznego będzie nabierać **współpraca międzysektorowa**. Może ona przybierać różne formy, jednak w kontekście budowania kapitału społecznego powinna mieć charakter partnerski, przy naturalnym założeniu o randze „gospodarza procesu” i wiodącej roli samorządu terytorialnego jako dysponenta większości środków finansowych (zwłaszcza na poziomie regionalnym). Z założeń w zakresie pozyskiwania umiejętności i siły roboczej, zawartych w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej, wynika m.in., że niezbędne jest zawieranie partnerstw na rzecz kształcenia łączącego naukę w szkołach zawodowych ze zdobywaniem doświadczenia w przedsiębiorstwach. Mimo trudności w podejmowaniu partnerstw publiczno-prywatnych w państwach członkowskich Unii Europejskiej obserwuje się dynamiczny wzrost liczby tego rodzaju przedsięwzięć – liczne przykłady potwierdzają, że współpraca międzysektorowa przyczynia się do zwiększenia efektywności działań zmierzających do zaspokajania różnych potrzeb społeczności regionalnych i lokalnych. Kluczowe jest więc zwiększenie świadomości pracodawców oraz organizatorów kształcenia i szkolenia zawodowego pod kątem korzyści wynikających z prowadzenia wspólnych przedsięwzięć.

W ramach realizacji zadania, obejmującego przygotowanie ekspertyzy na temat stanu i potrzeb w zakresie kształcenia zawodowego i ustawicznego w województwie wielkopolskim, wypracowano ponadto następujące rekomendacje:

1. Prowadzenie badań o charakterze diagnostycznym oraz prognostycznym dotyczących oferty edukacyjnej placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego w kontekście jej dostosowywania do potrzeb lokalnego rynku pracy, w szczególności pogłębionych badań (zarówno ilościowych, jak i jakościowych) w ujęciu reprezentacji typologicznej interesariuszy systemu kształcenia zawodowego z otoczenia tych placówek oraz odniesienia do poziomu regionu i powiatów (lokalnych rynków pracy). Postulat opracowania pogłębionych studiów przypadków w postaci portretów terytorialnych dla każdego z powiatów z osobna, uzasadniony jest silnym różnicowaniem ich specyfiki społeczno-gospodarczej oraz uwarunkowań rynku pracy. Co więcej, przy odpowiednim zaprojektowaniu procesu badawczego i rozwinięciu go o moduł konsultacyjny, tego rodzaju badanie może stać się pretekstem do nawiązywania współpracy międzysektorowej między

uczestnikami badań reprezentującymi różne instytucje czy podmioty.

- 2. Monitoring losów absolwentów szkolnictwa zawodowego** rozumiany jako prowadzenie systematycznych i wielowymiarowych analiz, które powinny objąć nie tylko mierzalne wskaźniki, takie jak poziom zatrudnienia czy bezrobocia z podziałem na profile kierunków kształcenia, ale i dane o charakterze jakościowym: motywów wyboru formy i kierunku kształcenia, przydatność pozyskanej wiedzy i nabytych umiejętności na rynku pracy, kluczowe czynniki sukcesu (rozumianego jako praca w zawodzie, wysoki poziom satysfakcji z pracy, awanse itp.) oraz źródła ewentualnych „porażek” (rozumianych jako np. stan pozostawania bez pracy, niezgodność wykonywanych zadań zawodowych z profilem kształcenia, niski poziom satysfakcji z wykonywanej pracy itp.). Celem monitoringu powinny być: weryfikacja efektów kształcenia na rynku pracy; możliwość promocji placówek kształcenia zawodowego i ustawicznego poprzez przedstawianie sylwetek absolwentów, którzy odnieśli sukces zawodowy; możliwość modyfikacji oferty edukacyjnej na podstawie informacji na temat umiejętności, wiedzy i kompetencji potrzebnych na rynku pracy.
- 3. Stworzenie systemu oceny jakości kształcenia** w szkolnictwie zawodowym i ustawicznym z udziałem przedstawicieli szkół, samorządów, pracodawców i ministerstw (np. edukacji i gospodarki) – na poziomie zarówno regionalnym, jak i powiatowym. Postulat ten wynika z założenia, że poddanie systemu zewnętrznej ocenie (płynącej także z rynku) wymusi podejście nastawione w większym stopniu na zaspokojenie jego potrzeb. Obecnie placówki są oceniane i rozliczane ze swoich działań z uwagi na spełnianie wymogów formalnych, a aspekt jakości kształcenia ujmowany jest w zasadzie jedynie w kontekście wyników egzaminów zawodowych. Tymczasem okazuje się, że przygotowywanie uczniów „pod egzaminy” przeważnie nie koreluje w opiniach pracodawców (potwierdzonych w licznych badaniach) z nabyciem przez nich kompetencji potrzebnych w pracy zawodowej w realiach rynkowych. Zarazem dobrze funkcjonujący system oceny z udziałem pracodawców pozwoliłby w dłuższej perspektywie na wyłonienie się najlepszych i najbardziej efektywnych placówek. W skali mikro proces ten obserwowany jest w przypadku szkół i ośrodków ściśle współpracujących z pracodawcami w zakresie klas patronackich oraz praktycznej nauki zawodu, nastawionych na kształcenie adekwatne do potrzeb firm – cieszą się one większą renomą i przyciągają zainteresowanie kandydatów. Warto rozważyć także koncepcję powołania niezależnej instytucji odpowiedzialnej za ocenę jakości kształcenia w szkołach zawodowych i placówkach kształcenia ustawicznego na wzór Polskiej Komisji Akredytacyjnej działającej na poziomie szkolnictwa wyższego.
- 4. Wsparcie dla działalności ODDZ jako ośrodków kursowych, w których odbywa się teoretyczne kształcenie zawodowe dla uczniów klas wielozawodowych.** Wymagane jest wsparcie poprzez: zapewnienie bazy

nowoczesnych pomocy naukowych z wykorzystaniem technologii informatycznych i multimedialnych, obejmującej treści aktualizowane przez podmioty gospodarcze dostarczające technologie; wyposażenie bazowe, np. sprzęt komputerowy, tablice interaktywne; pomoce naukowe w postaci modeli czy materiałów, narzędzi do pracy przekazywanych przez pracodawców. Istotne jest zapewnienie bazy dydaktycznej dla teoretycznego kształcenia zawodowego w ramach formuły „zobacz i dotknij”. Problematyczne są sytuacje, gdy nawet placówka dysponuje sprzętem komputerowym, ale nie dysponuje wkładem merytorycznym dla potrzeb kształcenia – mowa tu o e-podręcznikach i treściach multimedialnych. Ich wytworzenie w zgodzie z podstawą programową jest możliwe dzięki wykorzystaniu środków Unii Europejskiej, co znajduje swoje daleko idące uzasadnienie – zwłaszcza w odniesieniu do zawodów w ramach specjalizacji strategicznych regionu. Zarazem jednorazowe ich wytworzenie nie przyniesie długofalowego efektu w obliczu relatywnie szybkiej dezaktualizacji treści (zwłaszcza w przypadku szkolnictwa zawodowego). Stąd elementem modelu tworzenia treści e-kształcenia zawodowego powinien być system zachęt (w tym finansowych i niefinansowych) dla pracodawców dostarczających lub udostępniających treści multimedialne oraz merytoryczne dla potrzeb aktualizacji.

5. **Wprowadzenie obowiązku zatrudniania profesjonalnych doradców zawodowych w gimnazjach.** Uzasadnienie postulatów wynika z rozdziwki między spełnianiem przez szkoły wymogów formalnych co do realizacji doradztwa zawodowego a praktyczną wartością prowadzonego doradztwa dla właściwego wsparcia wyboru ścieżek kariery. Powodem takiego stanu rzeczy jest częsta praktyka „dopełniania” etatów stałych pracowników szkoły (pedagogów, nauczycieli) godzinami z doradztwa zawodowego. Powtarzający się w licznych placówkach schemat zakłada bowiem, że nauczyciel z częściowym etatem kończy studia podyplomowe, uzyskując uprawnienia formalne, i prowadzi doradztwo zawodowe, jednak źródło jego motywacji do zajmowania się nim oraz brak systematycznej aktualizacji i pogłębiania wiedzy oraz doświadczeń praktycznych powoduje, że jakość tego doradztwa bywa często bardzo niska. W kontekście rozeznania w realiach kierunków kształcenia zawodowego i potrzeb rynku pracy wiedza szkolnych doradców zawodowych jest dalece niewystarczająca. W celu prawidłowej i skutecznej realizacji zadań doradców zawodowych wymagana jest także ściślejsza współpraca między gminami (szkolnictwo gimnazjalne) i powiatami (szkolnictwo ponadgimnazjalne).
6. **Wprowadzenie organizacji nauki zawodu w systemie tydzień nauki w szkole – tydzień na stanowiskach pracy.** Jest to jedno z kluczowych założeń systemu dualnego, które w przypadku właściwej organizacji procesu nauki gwarantuje, że uczeń zdobytą w danym cyklu wiedzę będzie mógł w praktyce wykorzystać w przedsiębiorstwie (o ile programy teoretycznej i praktycznej nauki zawodu są właściwie skorelowane na bazie ustaleń

z firmą). Co więcej, nauka naprzemienna gwarantuje, że uczeń, przebywając w zakładzie co najmniej kilka dni, zapozna się z całym, dłuższymi procesami produkcyjnymi/ usługowymi. W niektórych branżach i firmach ma to niebagatelne znaczenie.

7. **Wprowadzenie regulacji umożliwiających realizację kursów kształcących w klasach wielozawodowych zasadniczych szkół zawodowych w formie e-learningu.** Możliwość wykorzystania nowoczesnych technologii w nauczaniu jest w dużym stopniu uzależniona od regulacji formalnych, których brak stanowi obecnie jedną z głównych przyczyn ograniczających tempo wprowadzania e-learningu do procesów dydaktycznych.
8. **Wprowadzenie regulacji umożliwiającej zawieranie umów o pracę w celu przygotowania zawodowego z osobami, które ukończyły w danym roku gimnazjum i mają ukończony 18 rok życia.** Brak możliwości zawarcia umowy o pracę z pełnoletnim absolwentem gimnazjum w celu przygotowania zawodowego od dawna stanowi kluczową przeszkodę dla wielu zakładów rzemieślniczych, które są gotowe uczyć zawodu młodych ludzi, ale nie czynią tego z powodu barier finansowych. Wprowadzenie tej regulacji pozwoliłoby też na walkę ze zjawiskiem „pracy na czarno”, które jest częste w małych firmach.
9. **Upowszechnienie przez resort edukacji w pełnym zakresie informacji dotyczących kształcenia zawodowego i systemu potwierdzania kwalifikacji zawodowych, tj. z uwzględnieniem działalności oświatowej rzemiosła – kształcenia w systemie dualnym oraz potwierdzania kwalifikacji zawodowych i uzyskania świadectwa czeladniczego i dyplomu mistrzowskiego.**
10. **Tworzenie rad pracodawców przy szkołach i placówkach kształcenia ustawicznego** (analogicznie do rad pracodawców tworzonych przy szkołach wyższych, mających na celu m.in. opiniowanie zmian w programach studiów oraz wspierających współpracę uczelni i ich jednostek organizacyjnych z otoczeniem społeczno-gospodarczym). Jako zadania rady należy wskazać m.in.: a) prace nad strategią rozwoju szkoły, b) opiniowanie jakości kształcenia i finansowania bazy dydaktycznej, c) nadzór nad realizacją praktycznej nauki zawodu/praktyk, d) opiniowanie zmian w ofercie edukacyjnej szkoły.
11. **Rekomendowanie miejsc odbywania praktycznej nauki zawodu/praktyk zawodowych w oparciu o system informacji o jakości kształcenia w zakładach pracy** (wykorzystujący narzędzia informatyczne), w tym nagrody pieniężne dla wyróżniających się uczniów oraz prowadzących praktyczną naukę zawodu.
12. **Wsparcie programów praktyk dla nauczycieli kształcenia zawodowego.** Postulat ten jest konsekwencją celu w postaci ściślejszego dostosowania systemu edukacyjnego do potrzeb gospodarki – zwłaszcza w segmencie kształcenia zawodowego. Rekomendacja ta wynika ponadto z rezultatów badań, zgodnie z którymi proponowana forma staży dla nauczycieli powinna być finansowana z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej i odpowiadać na potrzeby przede wszystkim w tych kie-

runkach, w których wymagana jest nieustanna aktualizacja wiedzy i umiejętności praktycznych. Dotyczy to szczególnie postępu w zakresie stosowanych w przedsiębiorstwach technologii, oprzyrządowania technicznego, ale i rozwiązań organizacyjnych.

13. Dofinansowanie kosztów ponoszonych przez pracodawców w ramach prowadzenia praktyk zawodowych oraz praktycznej nauki zawodu, wsparcie finansowe dla opiekunów praktyk oraz uczniów. Zachęty finansowe dla pracodawców skłaniają wielu z nich do włączenia się w bardzo kosztochłonne i czasochłonne działania związane z praktyczną nauką zawodu.

14. Wsparcie finansowe kształcenia nauczycieli praktycznej nauki zawodu. W celu zwiększenia liczby nauczycieli praktycznej nauki zawodu należy wdrożyć system zachęt, głównie finansowych, do podnoszenia i uzupełniania kwalifikacji oraz opracować system finansowania jednostek oferujących kształcenie w tym kierunku.

15. Wsparcie szkół w procesie pozyskiwania partnerów po stronie przedsiębiorstw. Celem jest tworzenie tzw. klas patronackich, w przypadku których część kształcenia teoretycznego i większość praktycznego zostaje przeniesiona na podmiot gospodarczy. Bezpośrednią korzyścią dla szkoły jest wsparcie wynikające z umów o współpracy i dotyczące przekazywania sprzętu dydaktycznego, delegowanie pracowników firmy w charakterze wykładowców/instruktorów, zapewnienie miejsc odbywania praktyk oraz gwarancja zatrudnienia określonej części absolwentów. Przykłady dobrych praktyk z klasami patronackimi, m.in. koncernów samochodowych, pokazują, że w sytuacji dobrej koniunktury gospodarczej w branży zatrudnienie absolwentów tego rodzaju klas może wynosić niekiedy nawet 100%.

16. Wsparcie dla lokalnych i regionalnych partnerstw gospodarki i edukacji, które jest zalecane w ramach Europejskiego Sojuszu na rzecz Przygotowania Zawodowego (formą tego rodzaju partnerstw są umowy o współpracy pomiędzy szkołami a pracodawcami reprezentowanymi przez samorząd gospodarczy).

17. Wykorzystanie technologii informatycznych na potrzeby rozwoju kształcenia zawodowego w celu zapewnienia innowacyjnych materiałów dydaktycznych opracowywanych z udziałem pracodawców w ramach programu *Cyfrowa szkoła zawodowa*. Rekomenduje się:

- finansowanie opracowania materiałów dydaktycznych do kształcenia w zawodach przy współpracy związków branżowych, samorządu gospodarczego, organizacji pracodawców;
- finansowanie tworzenia branżowych lub regionalnych platform edukacyjnych będących „bankami wiedzy” o danej branży, które pozwolą zdobyć wiedzę na temat poszukiwanych na rynku pracy zawodów, planowania ścieżki kariery w danej branży (szczególnie przemyśle i budownictwie) itp. (doceľowo może powstać jeden wystandaryzowany, ale

zdecentralizowany, uwzględniający lokalną specyfikę „bank wiedzy zawodowej”);

- wypracowanie zasad kooperacji dotyczącej aktualizacji materiałów dydaktycznych między nauczycielami zawodu a pracodawcami;
- współpraca z samorządem gospodarczym reprezentującym pracodawców w celu aktualizowania treści materiałów dydaktycznych.

18. Promocja kształcenia zawodowego począwszy od najwcześniejszych etapów edukacji. Przykładem takich inicjatyw są **konkursy o zawodach** czy tworzenie „**parków edukacji zawodowej**” lub „**miasteczek zawodów**”. W Polsce przejawem tych nowatorskich działań jest zapis w dokumentach strategicznych województwa podlaskiego o utworzeniu „miasteczka zawodów”. Park edukacyjny to forma preorientacji i orientacji zawodowej, która nie jest obecnie dostępna w naszym kraju. Odpowiedni poziom i zakres funkcjonowania pozwoli na świadome i długofalowe prowadzenie polityki edukacyjnej i gospodarczej pod kątem potrzebnych kadr. Parki dedykowane konkretnym zawodom cieszą się ogromną popularnością w różnych częściach świata. Założeniem parku edukacji zawodowej jest zaprezentowanie w jednym miejscu wiedzy o szerokim spektrum zawodów (z możliwością modyfikowania oferty zgodnie z polityką edukacyjną i gospodarczą zawodów poszukiwanych, np. kadr dla przemysłu) w atrakcyjnej formule zachęcającej do odwiedzenia go przez dzieci i młodzież, a także całe rodziny.

19. Upowszechnianie społecznej odpowiedzialności biznesu (CSR) w edukacji, która dotyczy m.in. współpracy pracodawców ze szkołami w celu dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy. CSR w edukacji polega na uczestnictwie sektora prywatnego w kształtowaniu polityki w zakresie edukacji i rynku pracy. Zagadnienia te były podejmowane w ramach prac grupy roboczej „Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR) a edukacja” przy Ministerstwie Gospodarki.

20. Realizacja misji organizacji WorldSkills International (unikalnej platformy wymiany i porównywania światowej klasy standardów kompetencji zawodowych w przemyśle, rzemiośle i sektorze usług) **oraz włączenie rywalizacji zawodowej do systemu praktyk zawodowych.**

Środki finansowe na realizację powyższych celów powinny zostać zaplanowane w ramach przyszłych działań związanych z wydatkowaniem funduszy Unii Europejskiej, a ich beneficjentami powinny być szkoły zawodowe, placówki kształcenia zawodowego i ustawicznego, JST oraz organizacje samorządu gospodarczego zaangażowane na podstawie regulacji prawnych w kształcenie zawodowe. Do innych źródeł finansowania należy zaliczyć: budżet państwa (w szczególności budżety Ministerstwa Gospodarki i Ministerstwa Edukacji Narodowej), budżety JST (przy zwiększeniu środków dla samorządów z tytułu subwencji oświatowej lub zwiększeniu poziomu dochodów własnych JST), środki z Funduszu Pracy oraz prywatnych przedsiębiorstw.

Michał Beim, Bartosz Mazur, Andrzej Soczówka, Robert Zajdler

Transport intermodalny w Wielkopolsce

Wprowadzenie

Unia Europejska koncentruje swoją uwagę na potrzebie bardziej intensywnego wykorzystania w przewozie towarów przede wszystkim korytarzy morskich, śródlądowych i kolejowych. W polskich realiach, m.in. za sprawą obserwowanego rozwoju terminali intermodalnych, dostrzega się wzrost znaczenia transportu alternatywnego wobec dróg. Nie jest to temat wnikliwie przestudiowany i upowszechniony, szczególnie w ujęciu regionalnym.

Podstawowym celem badania była analiza trendów i weryfikacja szans rozwojowych transportu intermodalnego na terenie województwa wielkopolskiego. Przesłankę podjęcia tematu stanowiły względy kształtowania zrównoważonej polityki transportowej oraz gospodarczy wymiar rozwoju transportu intermodalnego jako obszaru aktywnej konkurencji przedsiębiorców. Badania objęły transport kolejowy, transport lotniczy oraz żeglugę śródlądową jako trzy gałęzie transportu, dla których transport drogowy może lub musi stanowić dopełnienie na tzw. ostatniej mili.

W badaniach wykorzystano: studia literaturowe, analizę dokumentów strategicznych, aktów prawnych, obserwacje terenowe, bazy danych statystycznych i specjalistycznych oraz metody kartograficzne. Kluczowe były wywiady pogłębione z wybranymi interesariuszami – podmiotami zaangażowanymi w obsługę transportową oraz podmiotami gospodarczymi, które z racji skali prowadzonej działalności generują duże przewozy ładunków – a także analiza danych statystycznych. Dobór respondentów miał charakter celowy. Ujęto tych, którzy korzystają wyłącznie z transportu drogowego, aby rozpoznać potencjalne przyczyny braku zainteresowania mniej uciążliwymi dla środowiska formami transportu.

Wnioski są istotne w kontekście rozpoznania potrzeb i potencjału rozwoju poszczególnych gałęzi transportu w województwie wielkopolskim w związku z możliwościami, jakie stwarza nowe instrumentarium polityki regionalnej UE – fundusze europejskie na lata 2014–2020. Wyniki badań mają także aplikacyjne zastosowanie w kontekście realizacji bieżących i planowania przyszłych polityk rozwoju regionalnego.

Uwarunkowania formalnoprawne

W pierwszym etapie badań analizie poddano regulacje dotyczące transportu intermodalnego na poziomie międzynarodowym, UE oraz w regulacjach krajowych. Cechą wspólną definicji transportu intermodalnego, kombinowanego i multimodalnego jest współistnienie różnych środków transportu w ramach jednej usługi. Najczęściej pojawiającą się historycznie definicją jest pojęcie „transportu kombinowanego”, które występuje zarówno w regulacjach prawa międzynarodowego,

prawa UE, jak i w regulacjach krajowych. Zgodnie z europejską umową OGTC jest to przewóz ładunków w jednej i tej samej jednostce transportowej z wykorzystaniem więcej niż jednego rodzaju transportu. Według definicji zawartej w Konwencji ONZ o Międzynarodowym Multimodalnym Transportie Towarów, międzynarodowy transport multimodalny oznacza: „transport towarów przez przynajmniej dwa różne środki transportu na bazie jednego kontraktu transportowego multimodalnego z miejsca w jednym państwie, w którym towary są wzięte pod władztwo operatora transportu multimodalnego, do miejsca przeznaczenia w innym państwie”.

Pojęcie transportu intermodalnego występuje także w art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, gdzie wskazuje się, że „ze środków publicznych mogą być finansowane lub współfinansowane inwestycje kolejowe, wynikające z programów rozwoju infrastruktury transportowej, oraz zakup pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozu rzeczy na podstawie jednej umowy o przewóz przy użyciu co najmniej dwóch różnych gałęzi transportu (transport intermodalny)”. Zależność pomiędzy powyższymi pojęciami polega na występowaniu jednej cechy wspólnej, jaką jest współistnienie różnych środków transportu w ramach jednej usługi. Różnice dotyczą dodatkowych elementów, takich jak: odległość pokonywana drogą, wykorzystywane środki transportu, przeładunek.

Transport intermodalny jest obiektem zainteresowania polityki transportowej UE. Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) jest unijnym programem odnoszącym się do sieci drogowych, kolejowych, wodnych, a także powietrznych. Polityka UE w tym zakresie ma na celu rozwój wzajemnych połączeń transportowych w ramach UE oraz interoperacyjności krajowych sieci transportowych. Już w latach 70. XX w. UE podjęła rozwiązania prawne ujednolicające niektóre z zasad funkcjonowania intermodalności transportu. Podstawą wykonywania transportu za pośrednictwem kolei w ramach



Ryc. 1. Terminal intermodalny Polzug w Gądkach (fot. A. Soczówka)

UE jest ujednolicanie zasad funkcjonowania tej infrastruktury i korzystania z jej usług.

W politykach transportowych lat 90. XX w. zwrócono uwagę na znaczenie transportu intermodalnego dla rozwoju bardziej innowacyjnego i przyjaznego dla środowiska transportu. Dokumentem w tym zakresie była *Biała Księga: Europejska polityka transportowa do 2010: Czas na decyzje* z 2001 r. W kwestii transportu sformułowano tam postulaty dotyczące dalszej harmonizacji, szczególnie w dziedzinie wymogów technicznych, i zauważono brak połączeń intermodalnych, zwłaszcza pomiędzy wodnymi i kolejowymi środkami transportu. Sformułowano główne postulaty odnośnie do systemu wsparcia dla transportu modalnego, koncentrujące się na rozwoju usług intermodalnych oraz polepszeniu funkcjonowania łańcucha dostaw. Działania strategiczne wzmacniane były przez kolejne systemy wsparcia (Marco Polo I i Marco Polo II). Zapewniły one wsparcie dla projektów w latach 2003–2013. Ich celem było zmniejszenie przeciążeń w ruchu, poprawa funkcjonowania systemu transportu i jego wpływu na środowisko oraz zwiększenie wykorzystania transportu intermodalnego.

Obecny etap działań programowych UE polega na tworzeniu w ramach UE jednej multimodalnej sieci obejmującej tradycyjne obiekty naziemne, inteligentne systemy transportowe umożliwiające bezpieczny i wydajny przepływ ruchu, które mają służyć nie tylko rozwojowi transportu, ale pobudzać też potencjał innowacyjny. Aby umożliwić logistycy transportu towarowego pełne wykorzystanie jej potencjału wzrostu, polityka UE musi zapewnić właściwą bazę infrastrukturalną, obejmującą w szczególności terminale intermodalne, przepustowość kolei oraz portów morskich i rzecznych, inteligentne systemy transportowe, a także środki śledzenia ruchu i pochodzenia towarów.

Strategicznym celem związanym z transportem intermodalnym w Polsce jest rozbudowa sieci transportu kombinowanego oraz sieci TEN-T. Podstawowym źródłem finansowania projektów modernizacyjnych oraz projektów budowy nowej infrastruktury kolejowej są fundusze Unii Europejskiej, w tym: Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz TEN-T. Do krajowych źródeł finansowania projektów infrastrukturalnych należy budżet państwa oraz Fundusz Kolejowy.

Infrastruktura drogowa

Jednym z podstawowych czynników, warunkujących zainteresowanie polityki transportowej rozwojem transportu intermodalnego, jest skala negatywnego wpływu na środowisko, generowanego przez rosnący ruch samochodowy. Emisja substancji szkodliwych do atmosfery jest częściowo zredukowana przez wprowadzanie coraz bardziej restrykcyjnych norm, jednak nie zmienia to obrazu, w którym transport samochodowy stanowi jedno z głównych źródeł zanieczyszczeń.

Wyrazem niezrównoważenia rozwoju poszczególnych gałęzi transportu jest stale rosnący udział transportu drogowego w obsłudze pozostałych gałęzi gospodarki. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest przede wszystkim sprawniejsza realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową w porównaniu

do inwestycji w innych gałęziach transportu. Dzięki polepszeniu warunków ruchu drogowego transport samochodowy poprawia swoją pozycję w walce konkurencyjnej o ładunki.

Znajduje to odbicie w przeprowadzonych badaniach, w których respondenci pozytywnie oceniają skalę i tempo inwestycji w drogi krajowe i autostrady. Szczególnym uznaniem cieszy się budowa Zachodniej i Wschodniej Obwodnicy Poznania. Krytyce natomiast poddawano inwestycje w drogi wojewódzkie, które są niewykorzystaną szansą, aby zapewnić pełną nośność. Równocześnie zauważano, że choć rozwój dróg sprzyja obsłudze „ostatniej mili”, to jednak opóźnienia w zakresie inwestycji kolejowych znacząco obniżają konkurencyjność transportu intermodalnego.

Wymownym wyrazem ciągłego rozwoju transportu samochodowego jest stale zwiększająca się liczba pojazdów ciężarowych. W przypadku Wielkopolski w rozpatrywanym dziesięcioleciu liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych wzrosła o około jedną czwartą, z poziomu 243 tys. w 2004 r. do 303 tys. w 2013 r.

Infrastruktura kolejowa w Wielkopolsce

Sieć kolejowa na terenie województwa wielkopolskiego liczy 1902 km, a jej gęstość wynosi 6,2 km na 100 km² powierzchni. Jest to nieznacznie poniżej średniej krajowej, wynoszącej 6,4 km na 100 km². Blisko 2/3 ogólnej długości linii kolejowych w regionie stanowią linie zelektryfikowane. Odsetek



Ryc. 2. Klasy linii kolejowych w województwie wielkopolskim – dane za 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentu *Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2014/2015*, załącznik nr 2.2B – klasy linii, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa 2014.

linii dwutorowych wynoszący około 60% jest zdecydowanie wyższy niż w całym kraju, gdzie wskaźnik ten osiąga wartość nieznacznie ponad 45%.

Jedną z podstawowych przewag konkurencyjnych transportu kolejowego jest możliwość przewiezienia znacznie większych partii ładunków, w tym także ładunku większej masy jednostkowej na wagon. Istotnym kierunkiem działań dla rozwoju transportu towarowego jest kształtowanie odpowiedniej sieci dopuszczającej duże naciski osi na tor kolejowy. Sytuację w województwie wielkopolskim przedstawiono na rycinie 2, na której klasa D3 oznacza nacisk osi 221 kN/oś (22,5 t/oś), a klasa C3 – 196 kN/oś (20,0 t/oś), przy czym w obu przypadkach maksymalny nacisk na metr bieżący toru nie może przekroczyć 71 kN (7,2 t). W klasie B2 dopuszczalny nacisk osi nie przekracza 177 kN/oś (18,0 t/oś), przy nacisku liniowym 63 kN/m (6,4 t/m). Obecnie trwają prace nad zwiększeniem dopuszczalnego nacisku osi na linii kolejowej 272 Kluczbork–Poznań Główny. Stanowi ona ważny ciąg towarowy, łączący Poznań (a także zespół portów Szczecin–Świnoujście) z Górnym Śląskiem.

Podstawowym czynnikiem kształtującym pozycję województwa wielkopolskiego w segmencie transportu intermodalnego jest jego położenie. Poznań jest największym miastem na linii kolejowej E-20 pomiędzy Warszawą a Berlinem i jednocześnie pierwszym dużym miastem w Polsce, patrząc od strony Niemiec. Jest to o tyle istotny aspekt rozwoju transportu intermodalnego, że przedmiotowa linia pozostaje jedynym zelektryfikowanym kolejowym przejściem granicznym na zachodniej granicy kraju. Tym samym aglomeracja poznańska spełnia wszelkie warunki, aby przyjąć rolę podstawowego ogniwa redystrybucyjnego dla ładunków kierowanych przez zachodnią granicę kraju. Czynnikiem sprzyjającym koncentracji ruchu kolejowego na trasie E-20 jest także rozwój rynku kolejowego, w tym w aspekcie wykorzystywania do przewozów elektrowozów wielosystemowych. Umożliwiają one płynne pokonywanie granic niezależnie od stosowanego napięcia w sieci trakcyjnej. W ruchu tranzytowym duże znaczenie ma wybudowana w okresie międzywojennym magistrala węglowa z Górnego Śląska do Gdyni, przecinająca wschodnie krańce regionu.

Wyzwaniem dla województwa wielkopolskiego jest natomiast poprawa dostępności transportowej obszarów peryferyjnych. Prowadzenie działalności gospodarczej na terenach gmin położonych z dala od stolicy województwa napotyka na różnorodne problemy, w tym związane z dostępnością transportową. W dłuższej perspektywie następuje dewaluacja peryferiów i koncentracja gospodarcza w centrum. Wśród barier dostępności wskazać można na przykład czasowe zamykanie posterunków ruchu na wybranych liniach kolejowych (Wolsztyn, Rakoniewice, ale także Trzcianka i inne) oraz całkowite wyłączenie z eksploatacji fragmentów sieci kolejowej.

Z punktu widzenia kolejowej obsługi transportu intermodalnego uwypuklają się problemy występujące w regionach sąsiednich oraz problemy ogólnokrajowe. Przeciagające się prace modernizacyjno-rewitalizacyjne pogarszają w istotny sposób warunki ruchu, prowadząc do sytuacji, w której kolej przestaje być przewidywalnym środkiem transportu. Dodatkowo prace na poszczególnych liniach nakładają się na siebie

– niedostatki w planowaniu strategicznym widać choćby poprzez fakt, że w tym samym czasie prowadzone są prace na dwóch równoległych ciągach wybiegających z Poznania na południe.

Najistotniejsze wąskie gardła sieci kolejowej znajdują się wprawdzie poza terenem województwa wielkopolskiego, jednak mają one duży wpływ na sytuację w regionie, rzutując też na możliwości rozwoju transportu intermodalnego. Wymienić tu należy przede wszystkim sytuację w Trójmieście, gdzie intensywne prace modernizacyjne utrudniały i nadal utrudniają efektywną obsługę polskich portów morskich. Brak niezbędnej przepustowości w węzle trójmiejskim komplikuje ruch kolejowy w zasadzie w całym kraju, choć oczywiście oddziaływanie tamtejszych perturbacji silniej wpływa na rejony położone bliżej.

Problemy generowane przez stan sieci kolejowej na Pomorzu objawiają się zarówno w sferze tworzenia rozkładu jazdy, jak i jego późniejszego egzekwowania. Daje o sobie znać brak wyznaczonych tras objazdowych. Powinny one stanowić alternatywne ciągi przewozowe nie tylko w przypadku planowych zamknięć torowych, ale także w razie nieprzewidzianych zdarzeń sieci kolejowej.

Jako drugi istotny obszar problemowy zidentyfikowano stan połączeń kolejowych z województwem dolnośląskim. Stan jednotorowych linii, wybiegających w kierunku północnym z węzła oleśnickiego, utrudnia przewóz kruszyw w sytuacji prowadzenia prac na linii między Wrocławiem a Poznaniem. Znaczny stopień ich zużycia technicznego sprawia, że ciężkie pociągi towarowe poruszają się z dużymi ograniczeniami prędkości jazdy.

Problemem sygnalizowanym w badaniach jest także bardzo duży nacisk na dostosowywanie sieci kolejowej do potrzeb ruchu pasażerskiego. Efektem takiego stanu rzeczy jest likwidacja posterunków ruchu, co zmniejsza przepustowość, oraz skracanie torów dodatkowych, co utrudnia prowadzenie długich pociągów towarowych. Jest to zjawisko o tyle niepokojące, że nie ma charakteru czasowego, a wręcz przeciwnie, konserwuje nierównowagę międzygałęziową w transporcie.

Generalnie respondenci poddawali mocnej krytyce politykę inwestycyjną zarządcy PKP Polskich Linii Kolejowych jako nieprzemysłaną, słabo skonsultowaną z branżą przewozów towarowych i podporządkowaną efektom politycznym. Szczególną uwagę zwracano na fakt niewspółmiernie wysokich opłat pobieranych przez zarządcę infrastruktury, związanych z inwestycjami na zmodernizowanych wcześniej liniach. Polska nie ma ponadto stabilnego systemu preferencji dla przewozów intermodalnych, decyzje o rabatach przyznawane są na kilkanaście dni przed wejściem w życie nowych ceników, co uniemożliwia perspektywiczne planowanie.

Drogi wodne w Wielkopolsce

Łączna długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce wynosi 3659 km, z których na obszar województwa wielkopolskiego przypada 591 km. Główną drogą wodną w województwie wielkopolskim jest połączenie Odra–Wisła, prowadzące rzekami: Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim i Brdą aż do Wisły. Jest ono częścią projektowanej międzynarodowej drogi

wodnej E-70 z Holandii do Rosji. Ściślej ujmując, przez województwo przebiegają następujące drogi wodne żeglowne: rzeka Noteć (klasa II lub Ib), rzeka Warta (klasa Ia lub Ib) i Kanał Ślesiński (klasa II). Są to drogi wodne o bardzo niskich parametrach – znaczenie międzynarodowe mają drogi klasy IV i wyższe. Dodatkowym problemem są obiekty inżynierskie, które obniżają parametry głównego szlaku wodnego Wielkopolski.

Województwo wielkopolskie nie ma ani dobrych warunków infrastrukturalnych, ani też realnie zbyt dużych możliwości rozwoju towarowego transportu wodnego. Wszelkie działania rozwojowe w tym zakresie będą niewątpliwie bardzo kapitałochłonne, zwłaszcza konieczność przebudowy szeregu obiektów inżynierskich (drogowych, kolejowych) przy poprawie klasy dróg wodnych. Odrębny problem to ryzyko konfliktów ekologicznych (liczne obszary Natura 2000) przy podjęciu działań inwestycyjnych na większą skalę.

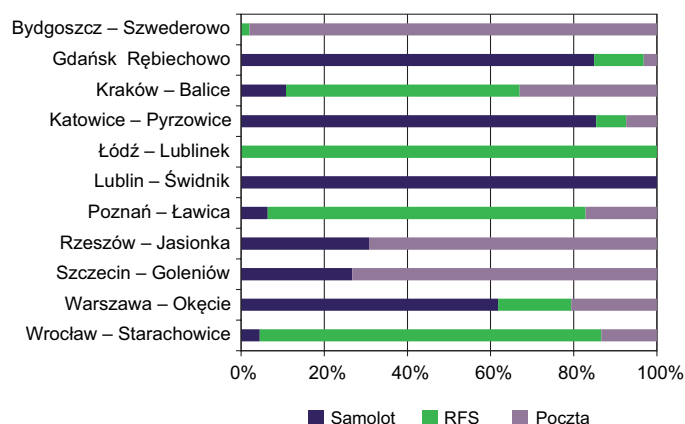
Wywiady z przedsiębiorcami nie wykazały potrzeby działań w zakresie transportu wodnego śródlądowego na terenie województwa wielkopolskiego. Wynika to z faktu, że nie korzystają oni z transportu wodnego śródlądowego, a transport intermodalny drogą wodną odbywa się szlakami morskimi, zaś do przeładunku wybierane są porty morskie. Odnotowane w ostatnich latach przypadki wykorzystywania śródlądowego towarowego transportu wodnego w województwie wielkopolskim miały właściwie charakter incydentalny.

Nie oznacza to jednak, że należy całkowicie zaprzestać ten rodzaj transportu. Wskazane są dwa kierunki działań – wszelkie formy aktywności turystycznej oraz okazjonalny transport towarów ponadgabarytowych, przekraczających skrajnię drogową i kolejową, a możliwych do transportu drogą wodną przy tak niskich klasach jakościowych. W kontrakcie terytorialnym dla województwa wielkopolskiego przewidziano na liście projektów rezerwowych podniesienie całości drogi wodnej Wisła–Odra do klasy II i modernizację części obiektów hydrotechnicznych.

Infrastruktura transportu lotniczego w Wielkopolsce

W województwie wielkopolskim funkcjonuje jeden port lotniczy wykorzystywany do ruchu pasażerskiego i towarowego: Port Lotniczy Poznań–Ławica. Potencjał do obsługi frachtu lotniczego mają jeszcze dwa lotniska – byłe lotnisko wojskowe w Pile, obecnie wykorzystywane przez samoloty sportowe, oraz leżące kilka kilometrów od granicy województwa lotnisko Zielona Góra–Babimost, wykorzystywane tylko przez samoloty pasażerskie.

Ławica dysponuje stosunkowo nowoczesnym wyposażeniem służącym obsłudze towarów. Wybudowany w 2001 r. terminal ma m.in. skład celny, sejfy czy chłodnie. Zaletą jest też dobre przyłączenie do ogólnopolskiej sieci drogowej poprzez układ dróg dwujezdniowych, omijający centrum Poznania (DW307 i S11). Ograniczeniem rozwoju frachtu lotniczego na Ławicy jest bliskość śródmieścia oraz droga nalożona nad miastem. Stoi to w sprzeczności z charakterystyką lotów cargo odbywających się zazwyczaj w nocy. W 2011 r., po pro-



Ryc. 3. Struktura udziału poszczególnych typów transportu lotniczego w masie towarów nadawanych lub odbieranych w polskich lotniskach
Objaśnienia: na wykresie pominięto porty lotnicze w Zielonej Górze i w Modlinie, które nie obsłużyły przeładunku towarów w ogóle.

Źródło: Wyszyński T., portal pasażer.com (artykuł z 23.04.2014 r.; dostęp 15.12.2014 r.).

testach mieszkańców przeciw głośnemu samolotowi pocztowemu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał decyzję wyłączającą z eksploatacji samolot pocztowy typu AN-26,,a w ciągu maksymalnie 10 lat – samolot Yakovlev Yak-40¹. Równocześnie postanowiono, że „z usług Portu Lotniczego wyłączone zostaną operacje lotnicze związane z obsługą cargo poza samolotem pocztowym. Ładunki przewożone są i będą przede wszystkim samolotami rejsowymi”. Decyzja ta zablokowała rozwój frachtu lotniczego.

Pozostałe dwa lotniska charakteryzują się interesującym z punktu widzenia frachtu lotniczego wyposażeniem. Dysponują one byłymi wojskowymi hangarami, utrzymanymi w stosunkowo dobrym stanie, które mogłyby służyć jako magazyny. Wadą pilskiego lotniska jest jednak bliskość centrum miasta oraz konieczność przejazdu przez śródmieście w celu dojazdu do regionalnej sieci drogowej. Komunalizacja lotniska odbywała się w celu obsługi cargo. Brak popytu kwestionuje sens ekonomiczny tego lotniska.

Dużo bardziej korzystnie położone jest lotnisko w Babińcu. Oddziałuje na stosunkowo niewielką grupę mieszkańców (ok. 6 tys. osób) oraz znajduje się w pobliżu krajowej sieci dróg (A2, S3, DK32 i DK92). Mimo tych zalet operatorowi lotniska nie udało się uruchomić frachtu.

Ławica w 2004 r. zajmowała piątą pozycję pod względem ilości obsługowanego frachtu lotniczego w Polsce (2,67% przeładunków w skali kraju). W 2013 r. poznańskie lotnisko zajmowało już dziewiątą pozycję (0,59%). Jest ono jedynym polskim lotniskiem, w którym w latach 2004–2013 nastąpił spadek ilości obsługiwanych ładunków – wolumen zmniejszył się o blisko połowę (tab. 1).

Na lotniczą spedycję towarów składa się transport towarów specjalnymi samolotami cargo, transport w lukach bagażowych samolotów pasażerskich oraz dowóz do lotnisk samochodami ciężarowymi – Road Feeder Service (RFS). Dane o udziale poszczególnych form transportu lotniczego nie są publikowane przez GUS. Cały ruch na lotnisku uważany jest

¹ Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 28.02.2011 r.; znak: RDOS-30-OO.II-66191-45/10/js, WOO-II.4230.1.2011.JS

Tabela 1. Wolumen ładunków obsłużonych w portach lotniczych Polski (w tonach)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bydgoszcz	138	162	340	413	468	1406	414	389	378	360
Gdańsk	1917	2208	4037	4757	4611	4017	4487	4942	725	4916
Katowice	3065	3367	6113	7795	12546	6544	11195	12138	10546	10203
Kraków	1774	1802	3437	3801	4219	4163	4464	4166	2214	1892
Lublin									0	12
Łódź	0	0	0	0	0	0	0,4	295	1047	3183
Poznań	970	918	2245	567	1368	1296	1222	1137	1030	512
Rzeszów	323	217	558	529	514	558	466	639	600	609
Szczecin	346	378	662	1737	1113	194	729	765	730	621
Warszawa	27358	30812	60715	63333	54521	50043	57116	60625	62520	64278
Warszawa Modlin									0	0
Wrocław	432	452	1000	1451	1100	1031	946	984	928	916
Zielona Góra	0	0	0	0	0	0	5	2	0,02	0

Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS.

za przesyłki lotnicze. W świetle opracowania Wyszyńskiego (2014)² w porcie lotniczym Poznań-Ławica w 2013 r. 76,5% przesyłek wysyłanych było RFS, 17,1% stanowiły lotnicze przesyłki pocztowe, a 6,4% samolotowy fracht lotniczy (por. ryc. 3).

Poznańskie lotnisko utrzymuje regularne połączenia Road Feeder Service z lotniskami w Warszawie, Frankfurt nad Menem i w Kopenhadze. Operatorami są spółki koncernów obsługujących regularny ruch pasażerski na Ławicy (z wyjątkiem tanich linii lotniczych), tj. PLL LOT S.A., Lufthansa Cargo AG oraz SAS Cargo Group. Połączenia RFS z Warszawą odbywają się łącznie sześć razy w tygodniu, a transport trwa od 4 do 9 godz., z Frankfurtem trzy razy w tygodniu (13–15 godz.) i z Kopenhagą raz w tygodniu (17–23 godz.).

Respondenci tylko sporadycznie korzystają z frachtu lotniczego. Drogą tą są przesyłane głównie próbki materiałów, wzorce czy specjalistyczne substraty. Jedynie Philips Lighting Polska i Solaris Bus & Coach rozważały spedycję lotniczą seryjnej produkcji. Ze względu na koszty szybko zrezygnowano z tego pomysłu.

Niewielkie znaczenie Ławicy we frachcie lotniczym nie oznacza ograniczeń dla rozwoju gospodarczego regionu. Stosunkowo dobra infrastruktura drogowa i kolejowa stanowi w wielu przypadkach atrakcyjną alternatywę. Fakt ten zmniejsza szanse rozwoju lotnictwa cargo w Pile i w Babimoście.

Terminale intermodalne

W świetle danych Urzędu Transportu Kolejowego w województwie wielkopolskim działa największa liczba terminali spośród wszystkich regionów w kraju. Jedną z najpoważniejszych inwestycji w rozwój transportu intermodalnego, pomijając porty morskie, jest dostosowanie stacji towarowej Poznań-Franowo do większego udziału ruchu kontenerowego. Docelowo możliwe jest stworzenie tam centrum logistycznego z całym niezbędnym zapleczem magazynowym, pozwalającego na kompleksową obsługę kontrahentów. Dzięki rozwojowi możliwe stanie się też dokonywanie przeładunków

bezpośrednio z transportu kolejowego na pojazdy dostawcze, z pominięciem dodatkowego ogniwa, jakim są samochody ciężarowe do przewozu kontenerów. Zestawienie terminali w województwie wielkopolskim zaprezentowano w tabeli 2 oraz na rycinie 4.

Większość czynnych terminali ma dobre podłączenia do sieci dróg krajowych, ekspresowych i autostrad, dzięki czemu możliwa jest sprawna obsługa regionu, a zwłaszcza aglomeracji poznańskiej. Problemem rozwoju terminali są natomiast kłopoty z przepustowością poznańskiego węzła kolejowego. W rezultacie transport towarów się wydłuża i rosną koszty.

Z racji istotności transportu intermodalnego w polityce transportowej Unii Europejskiej projekty z zakresu rozbudowy infrastruktury terminalowej, a także zakupu specjalistycznego taboru zostały przewidziane do wsparcia już w okresie 2004–2006. W kolejnych wieloletnich perspektywach finansowych stosowne instrumenty wsparcia są konsekwentnie podtrzymywane.

Zdecydowanie największym beneficjentem wsparcia unijnego na rozwój transportu intermodalnego są terminale w portach morskich. W okresie 2007–2013 łącznie na projekty w portach przeznaczono ze środków unijnych kwotę 272,5 mln zł, co stanowi ponad 42% całości przyznanego dofinansowania na rozwój usług intermodalnych. Na projekty przewidziane do realizacji w województwie wielkopolskim przeznaczono dofinansowanie na poziomie 78,6 mln zł, co stanowi 30% środków przyznaných na inwestycje terminalowe, wyłączwszy porty morskie. Zestawienie projektów z województwa wielkopolskiego zamieszczono w tabeli 3.

W kontekście rozwoju transportu intermodalnego daje się zauważyć przywiązywanie przez operatorów logistycznych dużej wagi do lokalizacji. Dowodem takiego stanu rzeczy jest pozostawanie w lokalizacjach, w których już nie funkcjonują terminale (np. Kobylnica), w oczekiwaniu na rozwój branży.

W dalszej przyszłości można spodziewać się z jednej strony zwiększenia konkurencji pomiędzy poszczególnymi regionami w zakresie przyciągania inwestycji o charakterze intermodalnym, z drugiej natomiast należy oczekiwać normalizacji prowadzenia ruchu kolejowego, co może zwiększyć konkurencyjność przewozów intermodalnych. Głównie

² T. Wyszyński, *Cargo w 2013 r. na polskich lotniskach*, portal pasażer.com (artykuł z 23.04.2014 r.; dostęp: 15.12.2014 r.).

Tabela 2. Terminale intermodalne w województwie wielkopolskim

Terminal	Operator	Roczna zdolność przeładunkowa (TEU)	Główne kierunki obsługi ruchu towarowego i inne uwagi
Terminal kontenerowy Poznań Rudnicze (Junikowo)	Loconi	40 000	Trójmiasto
Terminal kontenerowy Poznań Garbary	Spedcont	b.d.	terminal obecnie nieeksploatowany
Terminal kontenerowy Gądky (Polzug)	POLZUG	385 400	Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Trójmiasto oraz Wspólnota Niepodległych Państw
Terminal kontenerowy Gądky (Cargosped)	Cargosped	30 000	terminal obecnie nieeksploatowany
Terminal kontenerowy Swarzędz	CLIP	50 000	Krefeld, Rotterdam,
Terminal kontenerowy Kobylnica	Cargosped	20 000	terminal obecnie nieeksploatowany
Terminal kontenerowy Szamotuły	Ost-Sped	b.d.	Trójmiasto
Terminal kontenerowy Kalisz	Ost-Sped	b.d.	W charakterze terminala może być wykorzystywana infrastruktura placu ładunkowego
Terminal kontenerowy Poznań Franowo	Cargosped	b.d.	Trójmiasto

Źródło: Opracowanie na podstawie danych Urzędu Transportu Kolejowego weryfikowanych badaniami własnymi.

nymi konkurentami Wielkopolski wydają się województwa dolnośląskie i zachodniopomorskie. Oba regiony ubiegają się o elektryfikację kolejowych przejść granicznych oraz odcińków torowych po stronie Niemiec. Impulsem do rozwoju terminali intermodalnych jest fakt, że transport intermodalny jest jedyny, który systematycznie rośnie w strukturze i wolumenie przewozów kolejowych w kraju.

Respondenci podkreślali znaczenie środków finansowych UE jako istotnego czynnika rozwoju terminali intermodalnych. Krytyce poddawali natomiast stronę formalną tych funduszy: brak elastyczności w stosunku do składanych wniosków, co utrudnia reakcje na potrzeby rynku, czy nieprzydzielanie funduszy na poziomie regionalnym. Respon-

denci wskazywali też na brak spójnej polityki państwa odnośnie do terminali intermodalnych.

Należy podjąć decyzję, czy wsparcie publiczne powinno służyć tworzeniu dużej sieci małych terminali, czy kilkunastu dużych terminali (1–2 na region)? Zdaniem respondentów popyt na małe terminale w miarę równomiernie rozmieszczone w regionie, ze względu na lokalizację przemysłu w największych aglomeracjach oraz na koszty funkcjonowania terminali, jest ograniczony. Przedstawiciele terminali podkreślali ponadto konieczność ochrony planistycznej terenów inwestycji logistycznych i przemysłowych. Słabość władztwa planistycznego gmin, a w konsekwencji chaotyczne wydawanie pozwoleń na budowę domów mieszkalnych, stanowi realne zagrożenie dla funkcjonowania terminali, które muszą pracować całą dobę, we wszystkie dni tygodnia.

Badania pokazują, że województwo wielkopolskie ma duży potencjał rozwoju transportu intermodalnego. Z jednej strony wpływa na to dynamicznie rozwijająca się gospodarka, funkcjonująca w powiązaniach międzynarodowych, z drugiej strony zaletą jest położenie regionu na tle sieci transportowej, w szczególności na trasie kolejowej E-20, która umożliwia połączenia z Niemcami bez konieczności zmiany lokomotywy.

Transport wodny śródlądowy praktycznie nie istnieje i nie ma też większego popytu na takie usługi. Równocześnie stosunkowo dobre połączenia drogowe i kolejo-

Tabela 3. Projekty z zakresu transportu intermodalnego, realizowane na terenie województwa wielkopolskiego, współfinansowane ze środków unijnych w ramach perspektywy finansowej 2007–2013

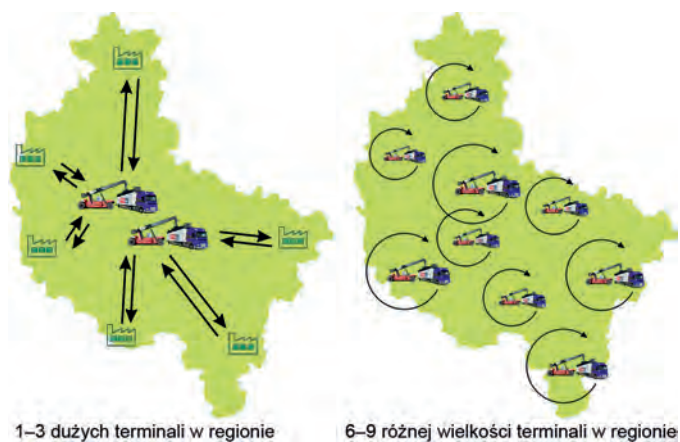
Tytuł projektu	Nazwa Beneficjenta	Wartość inwestycji [zł]	Wysokość dofinansowania [zł]
Budowa terminalu intermodalnego w Kórniku koło Poznania	HHLA Intermodal Polska Spółka z o.o.	165 399 804,61	55 286 032,40
Budowa intermodalnego terminalu kontenerowego w miejscowości Jasin koło Poznania	Centrum Logistyczne Inwestycyjne Poznań II spółka z o.o.	39 824 168,09	13 875 285,26
Budowa i wyposażenie kolejowego terminalu intermodalnego na stacji Poznań Franowo – Etap IA	PKP CARGO SA	25 912 282,56	9 428 007,03
Razem		231 136 255,26	78 589 324,69

Źródło: Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju – „Mapa dotacji” stan w dniu 31.12.2014 r.



Ryc. 4. Lokalizacja terminali intermodalnych w województwie wielkopolskim

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 5. Porównanie potencjalnych koncepcji rozwoju transportu intermodalnego w Wielkopolsce
 Źródło: opracowanie własne.

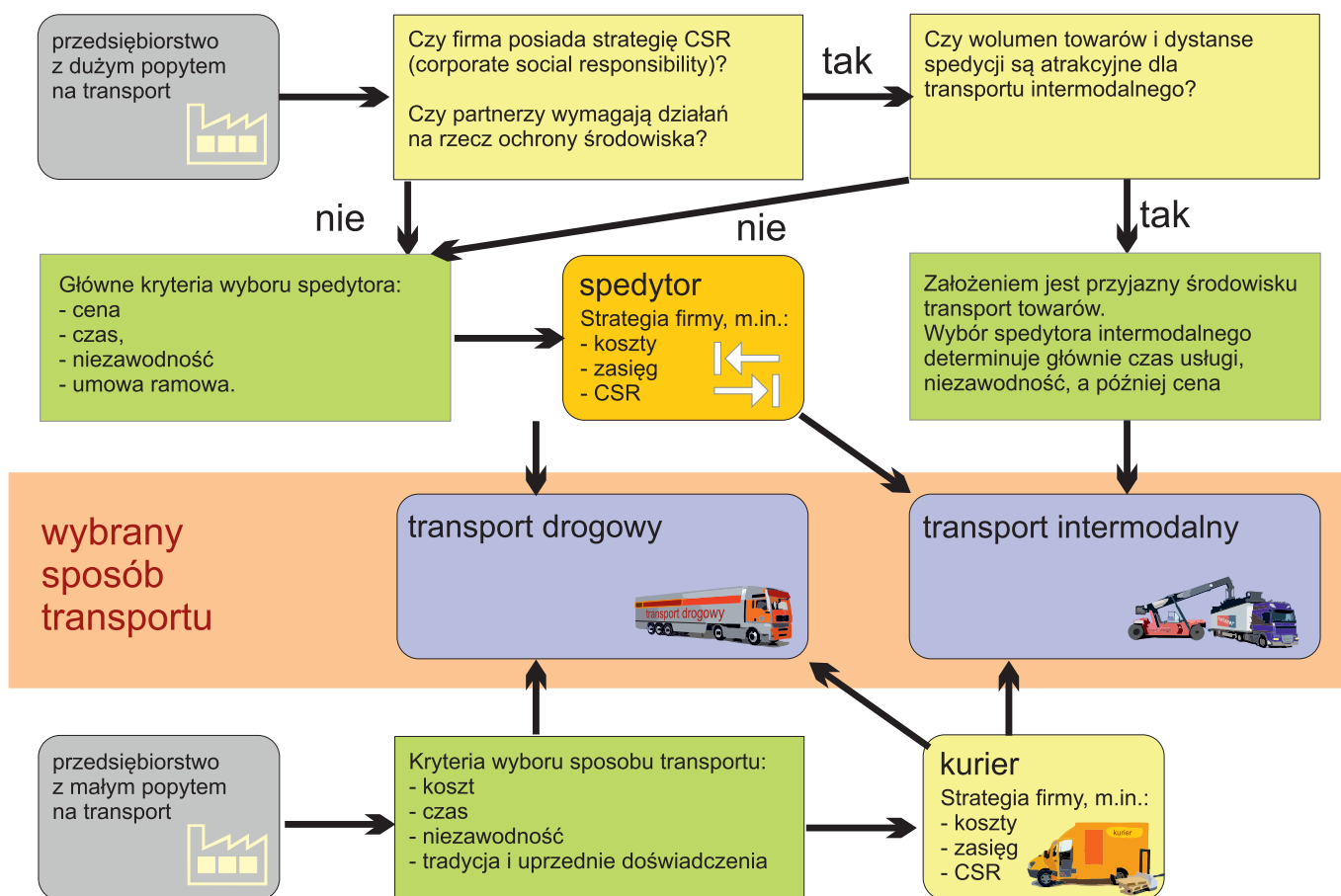
we na osi wschód–zachód stanowią atrakcyjną alternatywę dla frachtu lotniczego. Inwestycje kolejowe mają znacznie mniejszą dynamikę niż inwestycje drogowe. Stwarza to duże zagrożenie dla transportu intermodalnego. W perspektywie budżetowej UE 2014–2020 Polska i województwo wielkopolskie powinny zwrócić większą uwagę na inwestycje w transport szynowy.

Wyższa niż w innych regionach kraju kultura organizacji pracy sprzyja transportowi intermodalnemu. Wielu przedsiębiorców jednak zdaje się w wyborze formy transportu na partnerów logistycznych, z którymi ma podpisane umowy.

Wzrost segmentu przewozów intermodalnych zależy więc przede wszystkim od postaw spedytorów. Fundusze unijne są ważnym impulsem dla rozwoju infrastruktury transportu intermodalnego.

W oparciu o przeprowadzone badania stwierdzić należy, że rola transportu intermodalnego jest ograniczona, a znajomość korzyści, jakie on ze sobą niesie, jest wśród przedsiębiorców dość słaba. Występuje dość duża dychotomia w zakresie wyboru środka transportu. Stosunkowo nieliczne, ale jednocześnie duże podmioty są skłonne korzystać nie tyle z transportu intermodalnego, ile wręcz z przewozów całopociągowych bezpośrednio na bocznicę zakładu. Wymaga to jednak określonych warunków, w tym dwukierunkowego przepływu ładunków oraz wyposażenia w analogiczną infrastrukturę bocznicową zakładu na drugim końcu łańcucha logistycznego.

Na przeciwnym biegunie znajdują się podmioty mniejsze, wśród których dominuje korzystanie z przewozów drogowych. Czynnikiem, który może skłaniać konkretne firmy do powierzania obsługi transportowej operatorom transportu intermodalnego, jest realizacja strategii biznesu odpowiedzialnego społecznie. Zgodnie z jej zasadami wybór kontrahentów odbywa się nie tylko przez pryzmat kosztów, ale także podejmowania działań na rzecz środowiska. Należy w tym miejscu podkreślić, że tego rodzaju strategia może być domeną samej firmy oraz spedytora lub kontrahenta. Schemat ideowy wyboru rodzaju transportu przedstawiono na rycinie 6.



Ryc. 6. Model decyzji wyboru rodzaju transportu (nie dotyczy sytuacji, gdy przedsiębiorstwo korzysta z bocznic kolejowej).
 Źródło: opracowanie własne.

Realizacja projektu pn. „Wsparcie funkcjonowania Wielkopolskiego Regionalnego Obserwatorium Terytorialnego” współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.



ISSN: 2391-5749

Wielkopolskie Regionalne
Obserwatorium Terytorialne

Departament Polityki Regionalnej

Urząd Marszałkowski
Województwa Wielkopolskiego w Poznaniu

al. Niepodległości 34
61-714 Poznań
e-mail: wrot@umww.pl



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Wielkopolskie
Regionalne Obserwatorium
Terytorialne



WOJEWÓDZTWO
WIELKOPOLSKIE

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

