

UNIwersYTET W BIAŁYMSTOKU  
WYDZIAŁ EKONOMICZNY

# **GOSPODARKA PRZESTRZENNA**

## **TOM III**

### **Lokalizacja w gospodarce przestrzennej**

Redakcja naukowa  
Leszek Kupiec

Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku  
Białystok 1999

*Recenzenci*  
prof. dr hab. Zbigniew Ziolo  
prof. dr hab. Bazyli Poskrobko

*Copyright © by Uniwersytet w Białymstoku  
Białystok 1999*

**ISBN 83-87884-30-8**

*Korekta*  
Elżbieta ŁagunioneK

*Skład komputerowy*  
Artur Bołtromiuk

**Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku**  
15-097 Białystok, ul. M. Skłodowskiej-Curie 14  
tel. (085) 745 70 58, 745 70 59

**Zakład Poligraficzny Offset-Print, Białystok, ul. Broniewskiego 14**

# SPIS TREŚCI

|                                                                                      |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| WSTĘP – <i>Leszek Kupiec</i> . . . . .                                               | 7  |
| Rozdział I                                                                           |    |
| POJĘCIE I PODSTAWY TEORETYCZNE LOKALIZACJI                                           |    |
| – <i>Marzanna Poniatowicz</i>                                                        |    |
| 1. Pojęcie lokalizacji . . . . .                                                     | 9  |
| 2. Przegląd podstawowych teorii lokalizacji działalności gospodarczej . . . . .      | 10 |
| Rozdział II                                                                          |    |
| KRYTERIA PODZIAŁU I RODZAJE LOKALIZACJI                                              |    |
| – <i>Leszek Kupiec, Alicja Gołębiowska</i>                                           |    |
| 1. Kryterium przedmiotowe . . . . .                                                  | 21 |
| 2. Kryterium podziału działalności gospodarczej . . . . .                            | 22 |
| 3. Kryterium zasięgu geograficznego . . . . .                                        | 24 |
| 4. Kryterium odległości od bazy surowcowej i rynków zbytu . . . . .                  | 25 |
| 5. Kryterium swobody wyboru . . . . .                                                | 26 |
| Rozdział III                                                                         |    |
| CZYNNIKI LOKALIZACJI – <i>Leszek Kupiec, Anna Święcicka</i>                          |    |
| 1. Pojęcie i mechanizm działania czynnika lokalizacji . . . . .                      | 27 |
| 2. Czynniki wynikające z naturalnych właściwości środowiska przyrodniczego . . . . . | 29 |
| 3. Czynniki związane z systemem osadnictwa i rozmieszczenia ludności . . . . .       | 31 |
| 4. Czynniki związane z infrastrukturą . . . . .                                      | 32 |
| 5. Czynniki wynikające z preferencji przedsiębiorcy (systemu produkcji) . . . . .    | 33 |
| 6. Czynniki pozostałe . . . . .                                                      | 34 |
| 7. Atrakcyjność lokalizacyjna obszaru . . . . .                                      | 37 |
| Rozdział IV                                                                          |    |
| BARIERY LOKALIZACJI – <i>Tadeusz Truskolaski</i> . . . . .                           | 39 |

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| Rozdział V                                                        |     |
| PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA LOKALIZACJI                            |     |
| INWESTYCJI – <i>Dariusz Kielczewski</i>                           |     |
| 1. Teoria lokalizacji a teoria gospodarowania zasobami przyrody   | 44  |
| 2. Funkcje środowiska przyrodniczego . . . . .                    | 47  |
| 3. Ekologiczne uwarunkowania i zasady lokalizacji inwestycji      | 51  |
| 4. Instrumenty realizacji ekologicznych zasad lokalizacji inwe-   |     |
| stycji . . . . .                                                  | 52  |
| Rozdział VI                                                       |     |
| WZAJEMNE UWARUNKOWANIA I ZASADY                                   |     |
| LOKALIZACJI – <i>Leszek Kupiec</i> . . . . .                      | 57  |
| Rozdział VII                                                      |     |
| TRYB USTALANIA LOKALIZACJI INWESTYCJI                             |     |
| – <i>Marzanna Poniatowicz</i> . . . . .                           | 64  |
| Rozdział VIII                                                     |     |
| ROLA TRANSPORTU W PROCESIE LOKALIZACJI                            |     |
| I W PRZEWYCIĘŻANIU ZASTOJU GOSPODARCZEGO                          |     |
| – <i>Leszek Kupiec, Tadeusz Truskolaski</i>                       |     |
| 1. Elementy kształtujące sieć transportową . . . . .              | 74  |
| 2. Wpływ transportu na procesy gospodarcze . . . . .              | 76  |
| 3. Infrastruktura transportu i jej właściwości w procesie lokali- |     |
| zacji . . . . .                                                   | 80  |
| Rozdział IX.                                                      |     |
| ANALIZA UWARUNKOWAŃ LOKALIZACYJNYCH                               |     |
| NA PRZYKŁADZIE WYBRANYCH PRZEDSIĘBIORSTW                          |     |
| Z OBSZARU POLSKI PÓŁNOCNO-WSCHODNIEJ                              |     |
| 1. „INTERCELL” S.A. w Ostrołęce – <i>Leszek Kupiec</i> . . . . .  | 87  |
| 2. Cukrownia „ŁAPY” S.A. w Łapach – <i>Marzanna Poniatowicz</i>   | 90  |
| 3. „FARM FOOD” S.A. w Czyżewie – <i>Tadeusz Truskolaski</i> . . . | 98  |
| BIBLIOGRAFIA . . . . .                                            | 105 |

## IV. Bariery lokalizacji

Główny nacisk w literaturze przedmiotu kładzie się na czynniki lokalizacji, a więc na stymulatory lokalizacji. Zagadnienia dotyczące tej problematyki zostały omówione wcześniej. Natomiast równie dużą rolę, jednak w sensie przeważnie negatywnym, odgrywają bariery lokalizacyjne, czyli wszelkie przeszkody ograniczające, utrudniające lub uniemożliwiające inwestowanie i prowadzenie działalności gospodarczej na określonych miejscach i obszarach.

J. Leśniak dzieli bariery lokalizacyjne na dwie podstawowe kategorie<sup>1</sup>:

- a) **bariery zasobowe** – mają charakter negatywny – stanowią niedobór lub brak na określonym obszarze zasobów, czynników lokalizacji (np. zasobów naturalnych, siły roboczej, infrastruktury);
- b) **bariery instrumentalne** – w sensie ogólnospołecznym powinny mieć wymiar pozytywny – wynikają z polityki lokalizacyjnej państwa. Państwo wprowadza ograniczenia, najczęściej za pomocą instrumentów prawnych lub ekonomicznych, i przez to formułuje zasady kształtowania odpowiedniej struktury przestrzennej. Należą tu np. zróżnicowane stawki transportowe, zróżnicowane ceny terenów inwestycyjnych w miastach, ustanawianie różnego rodzaju norm i sankcji regulujących zasady ochrony środowiska.

Według kryterium rodzajowego wyróżniamy następujące typy barier<sup>2</sup>:

- **naturalne** – są wynikiem braku lub niedoboru zasobów środowiska przyrodniczego. Do tego typu barier zaliczamy również brak możliwości eksploatacji istniejących złóż bogactw mineralnych z różnych przyczyn, np. ekonomicznych, czy wymogów ochrony przyrody. Abstrahując od kryterium ekonomicznego, brak wystarczającej ilości zasobów surowcowych można pokonać za pomocą transportu.

---

<sup>1</sup> J. Leśniak, *Planowanie przestrzenne*, PWN, Warszawa 1985, s. 51-52.

<sup>2</sup> Tamże, s. 52-53.

Jeżeli chodzi o drugi podany przykład, to oczywiście takiej przeszkody, wynikającej z wymogów ochrony środowiska, najczęściej pokonywać nie należy. Wyjątek może tu stanowić zastosowanie innowacji technologicznych, które będą wolne od niedoskonałości starych sposobów wydobywania i użytkowania zasobów. Według podziału rodzajowego bariery te mają zarówno charakter zasobowy, jak i instrumentalny. I tak – bariera transportu w przypadku braku czy niedorozwoju transportu ma aspekt zasobowy, a brak możliwości budowy nowych dróg z uwagi na ograniczenia środowiskowe – posiada aspekt instrumentalny;

- **demograficzne** – mogą mieć dwojaki charakter: ilościowy i jakościowy. W skali globalnej nie występuje niedobór rąk do pracy, a raczej ich nadmiar. Czy w takim razie uzasadnione jest mówienie o ilościowej barierze siły roboczej? Czy nie jest to tylko aspekt gospodarki centralnie sterowanej – gospodarki niedoboru? Odpowiedź na pierwsze pytanie pomimo niewątpliwych nadwyżek siły roboczej powinna być twierdząca, przede wszystkim z powodu niedoskonałej mobilności siły roboczej, zarówno w aspekcie mobilności sektorowej, jak i mobilności przestrzennej. Większego znaczenia w obecnych czasach nabiera bariera jakościowa siły roboczej, po pierwsze z powodu rosnących wymagań dotyczących wykształcenia i wyszkolenia pracowników po drugie – rosnącej specjalizacji w poszczególnych zawodach;
- **infrastrukturalne** – bariery tego typu należą do szczególnie trudnych do pokonania. Wynika to z cech infrastruktury, między innymi takich jak: wysoka kapitałochłonność, długi okres kształtowania, niższa efektywność od przedsięwzięć bezpośrednio produkcyjnych itp. Z powyższych względów w przełamywaniu tych barier należy pomagać inwestorom. Zadanie to było wykonywane, jednak w niezadowalający sposób, ze środków centralnych, ale w miarę decentralizacji finansów publicznych powinno być domeną samorządów.

J. Leśniak dokonuje również istotnego podziału barier na bariery **bezwzględne** i **względne**. Bariery bezwzględne to takie, których nie można lub nie powinno się pokonywać (np. zakaz inwestycji na terenie parku narodowego czy rezerwatu). Pokonanie barier względnych jest możliwe i zależne od wysokości poniesionych nakładów.

Kolejnym kryterium podziału barier jest czas. Pod tym względem wyróżniamy bariery:

- **aktualnie istniejące**, wymagające natychmiastowych działań w celu ich przezwyciężenia;
- **potencjalne** – których istnienie należy przewidywać z uwagi na przykład na prognozy demograficzne lub zdiagnozowane zasoby naturalne<sup>3</sup>. Znaczny wkład do teorii lokalizacji wniósł J. Kołodziejski<sup>4</sup>. Dokończył między innymi klasyfikację barier, które pojawiają się w procesie rozwoju gospodarczego i zagospodarowania przestrzennego. Autor zestawiał je według dwóch kryteriów:

1. Bariery rozwoju społeczno-gospodarczego:

a) **bariery uniwersalne (biologiczne):**

- powietrzna (dozwolone zanieczyszczenie powietrza);
- wodna (ilość i jakość wód);
- glebowa (maksymalny stopień degradacji gleby);

b) **bariery zasobowe (surowcowe):**

- zasobów leśnych;
- zasobów wodnych;
- zasobów agroekologicznych;
- zasobów mineralnych;

c) **bariery przestrzenno-ekologiczne:**

- przestrzenna komasacja zagrożeń;
- przestrzenne konflikty wykorzystania zasobów;
- redukcja wartości środowiska przyrodniczego spowodowana ich przestrzenną strukturą.

Dwie pierwsze grupy są typowymi barierami zasobowymi, natomiast grupa trzecia nawiązuje w swoim charakterze do zagrożeń ekologicznych, w tym wskazuje konflikty przestrzenne jako potencjalne źródło barier rozwojowych.

2. Bariery zagospodarowania przestrzennego:

a) **bariery proste:**

- deficyt terenów dla rozwoju jednej funkcji (m.in. przemysłu);
- kolizje funkcji ze środowiskiem przyrodniczym, zakłócania przez oddziaływanie funkcji na środowisko;

---

<sup>3</sup> Tamże, s. 53-54.

<sup>4</sup> J. Kołodziejski, *Model gospodarki przestrzennej ekologicznie uwarunkowanej*, SGGW-AR, Warszawa 1991, s. 74-81.

- przekroczenie odporności ekologicznej dla jednej funkcji;
- b) **bariery strukturalnie złożone:**
- deficyt terenów dla rozwoju struktury przestrzennej – aglomeracji, miast, osiedli;
  - kolizje struktury przestrzennej ze środowiskiem;
  - przekroczenie odporności ekologicznej rozwoju struktury przestrzennej.

Powyższe bariery zostały odniesienie do całokształtu rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz opartego na nim zagospodarowania przestrzennego. Jednakże istotnym elementem kształtowania zagospodarowania przestrzennego jest lokalizacja inwestycji i przedstawione powyżej bariery powinny być analizowane również w tym aspekcie. W porównaniu do innych klasyfikacji znacznie silniej akcentują uwarunkowania ekologiczne rozwoju gospodarczego.

Kompleksowo zagadnienia lokalizacyjne omawia I. Fierla<sup>5</sup>, która skupia się przede wszystkim na określeniu czynników lokalizacji przemysłu (takich jak – baza surowcowa, energetyczna, rynek zbytu, transport, zagospodarowanie infrastrukturalne, siła robocza i inne). Autorka nie używa pojęcia bariery, podkreśla jedynie rolę poszczególnych czynników i wskazuje na utrudnienia lokalizacyjne w przypadku niewystępowania jakiegoś zjawiska. Z powyższego stwierdzenia można wysnuć wniosek, że **każdy czynnik lokalizacyjny, jeżeli ulega wyczerpaniu lub staje się niewydolny albo przestarzały, staje się faktycznie barierą lokalizacji.**

L. Kupiec omawia bariery rozwoju społeczno-gospodarczego, dzieląc je na trzy podstawowe kategorie – **bariery pierwotne, wtórne i wynikowe.** Szerokie omówienie wymienionych barier znajduje się w pracy *Rozwój społeczno-gospodarczy*, natomiast w tym miejscu zostanie zaprezentowany schemat przedstawiający relacje i wzajemne powiązania tych barier (rysunek 1)<sup>6</sup>.

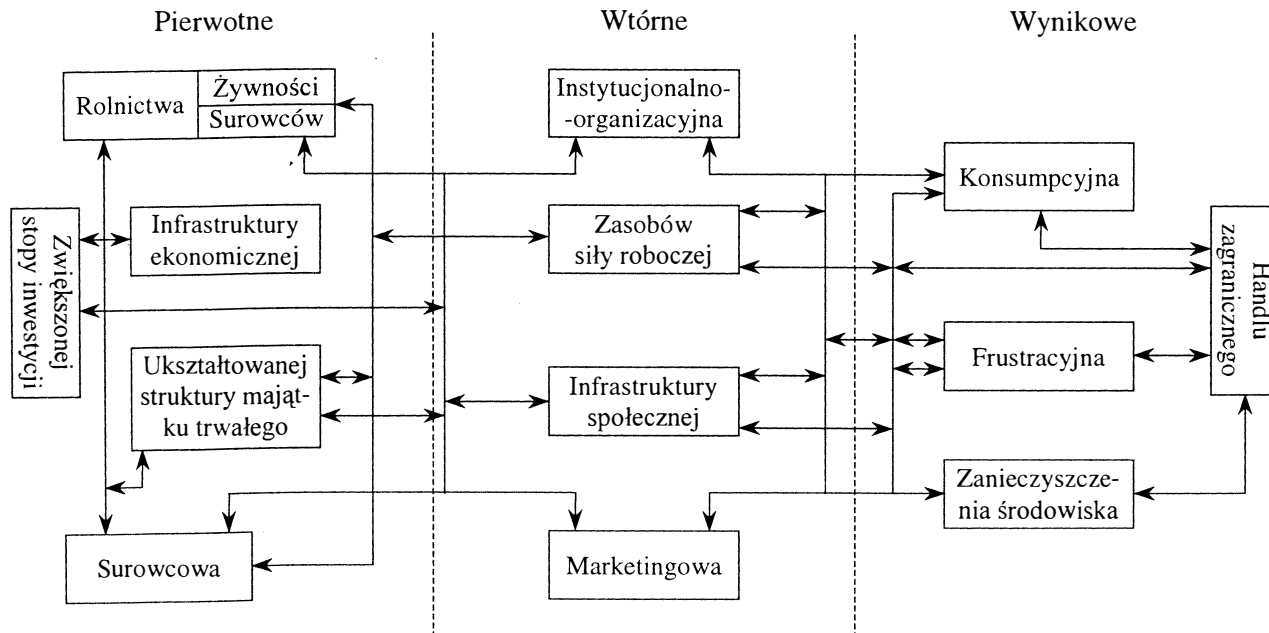
---

<sup>5</sup> I. Fierla, *Lokalizacja przemysłu*, PWE, Warszawa 1987, s. 43-104.

<sup>6</sup> L. Kupiec, *Rozwój społeczno-gospodarczy*, Uniwersytet Warszawski Filia w Białymstoku, Białystok 1993, s. 133-156.

Rysunek 1

## Rodzaje i wzajemne powiązania barier rozwoju społeczno-gospodarczego



Źródło: L. Kupiec, *Rozwój społeczno-gospodarczy*, Uniwersytet Warszawski Filia w Białymstoku, Białystok 1993, s. 136.