

Maciej Smetkowski

NOWE RELACJE MIĘDZY METROPOLIA I REGIONEM W GOSPODARCE INFORMACYJNEJ

Artykuł opisuje wpływ procesu metropolizacji na rozwój regionalny. Na wstępie podaje przykłady tworzenia się światowej sieci miast oraz opisuje wybrane koncepcje teoretyczne wyjaśniające ten mechanizm. Następnie definiuje proces metropolizacji oraz formułuje model zmian relacji między metropolią i regionem. Na zakończenie przedstawia zarys procesów metropolizacji zachodzących w Polsce oraz związane z tym wyzwania badawcze.

1. Proces metropolizacji

Współczesna gospodarka jest coraz częściej nazywana, zwłaszcza w krajach wysoko rozwiniętych, gospodarką informacyjną. Przyczyną jest wzrost roli informacji w procesach produkcji i zarządzania. Informacja urasta do rangi kolejnego czynnika produkcji obok tradycyjnych: ziemi, pracy i kapitału. Od tworzenia nowej wiedzy, dostępu do informacji i jej przetwarzania, czyli szeroko rozumianej innowacyjności, zależy konkurencyjność przedsiębiorstw i układów terytorialnych. Konkurencyjność tę należy rozpatrywać w kontekście globalnym, gdyż cechą współczesnej gospodarki staje się otwartość dla przepływów informacji i kapitału oraz umiędzynarodowienie rynków pracy, spiętych kłamrą działalności korporacji transnarodowych (por. Gorzelak, Jałowiecki 2000). Centrami rozwoju gospodarczego stają się metropolie, które skupiły funkcje kierownicze gospodarki światowej (w gospodarce przemysłowej tymi centrami były aglomeracje miejsko-przemysłowe¹). Jak zauważa Kukliński i in. (2000), to właśnie metropolie – „węzłowe ośrodki światowej przestrzeni społeczeństwa informacyjnego” są obok korporacji transnarodowych głównym nośnikiem procesu globalizacji. Potwierdzeniem wzrostu znaczenia metropolii w globalnej gospodarce informacyjnej mogą być liczne przykłady, świadczące o kształtowaniu się światowej sieci miast – metropolii, jak również wyrosłe na ich gruncie nowe koncepcje teoretyczne, wyjaśniające to zjawisko.

¹ W odróżnieniu do pojęcia aglomeracji, używając określenia metropolia, po pierwsze akcentuje się podejście funkcjonalne przy ustalaniu jej zasięgu (obszaru metropolitalnego), w przeciwieństwie do podejścia morfologicznego najczęściej stosowanego w przypadku aglomeracji. Po drugie podkreśla się znaczenie sektora usług w gospodarce miasta w przeciwieństwie do przemysłu, który odgrywał dominującą rolę w aglomeracjach miejsko-przemysłowych.

1.1. Wybrane przykłady świadczące o kształtowaniu się światowej sieci miast

Analizując przebieg procesów metropolizacji, na wstępie należy spróbować odpowiedzieć na dwa pytania: jak w zmienionych warunkach rozwojowych będą przebiegać procesy urbanizacji i czy jedną z przyczyn metropolizacji jest zmiana liczby ludności miejskiej na świecie? Otóż w latach 1975–1995 liczba ludności miejskiej świata zwiększyła się o przeszło 1 mld, a poziom urbanizacji wzrósł z 37,8% do 45,3%. Największy przyrost nastąpił w krajach rozwijających się (o 887 mln), w których udział ludności miejskiej zwiększył się o 10,9 punktu procentowego do 37,6%. Natomiast liczba ludności miejskiej w krajach rozwiniętych wzrosła o 144 mln (tj. o ok. 20%), ale poziom urbanizacji zwiększył się tylko o 5 punktów procentowych do 74,9%. Najsilniej zurbanizowanymi kontynentami, na których w 1995 r. ponad 70% ludności mieszkało w miastach, były z jednej strony (uważane za wysoko rozwinięte) Ameryka Północna, Europa i Australia i Oceania, z drugiej Ameryka Środkowa i Południowa. W Afryce i Azji nadal przeważała ludność wiejska, odpowiednio 78% i 66% ogółu ludności, jednak na tych kontynentach liczba mieszkańców miast rosła najszybciej. Prognozy na 2015 r. przewidują dalszy przyrost ludności miejskiej. Szacuje się, że w tym okresie liczba mieszkańców miast wzrośnie do 4 mld i stanowić będzie 55% światowej populacji.

Tab. 1. Liczba ludności miejskiej (w mln) i poziom urbanizacji (w %)

Region	Liczba ludności miejskiej			Poziom urbanizacji		
	1975	1995	2015	1975	1995	2015
Świat	1542	2574	3962	37,8	45,3	54,3
Kraje rozwinięte	733	877	971	69,9	74,9	80,0
Kraje rozwijające się	809	1696	2990	26,7	37,6	49,3
Ameryka Północna	179	226	279	73,8	76,2	80,9
Europa	454	535	566	67,2	73,5	79,0
Ameryka Środkowa i Południowa	196	349	499	61,2	73,4	79,9
Australia i Oceania	15	20	26	71,8	70,1	71,2
Azja	592	1191	2043	24,6	34,7	46,7
Afryka	104	251	547	12,3	22,4	33,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie UN (1998).

Współczesna urbanizacja ma specyficzny charakter i często nazywana jest megalopolizacją, gdyż ludność coraz silniej skupiona jest w wielomilionowych miastach i otaczających je zespołach miejskich. Dziewiętnaście największych zespołów miejskich świata przekracza lub zbliża się do liczby 10 mln mieszkańców (GUS 2000). Łącznie mieszka w nich 236,8 mln ludzi, co stanowi

około 5% światowej populacji. Aż jedenaście z tych wielkich zespołów miejskich położonych jest w Azji, przede wszystkim w Chinach, Indiach i Japonii². Po trzy leżą w Ameryce Północnej i Południowej³. W tej grupie jest tylko jedno miasto położone na kontynencie europejskim (Paryż) i jedno na afrykańskim (Kair). Poza tymi megamiastami zwiększa się liczba miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 1 milion. W 1999 r. było ich 227, a blisko dwie trzecie z nich leżało w krajach rozwijających się (Scott 2000). Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na istotną różnicę w procesach urbanizacji, zachodzących w krajach rozwiniętych i rozwijających się. W krajach wysoko rozwiniętych wiele wielkich miast potrafiło stworzyć odpowiednie środowisko (charakteryzujące się m.in. dobrze rozwiniętą infrastrukturą techniczną i społeczną) dla rozwoju sektora informacyjnego. Dzięki temu nastąpił w nich rozwój międzynarodowych usług i nowoczesnego przemysłu oraz napłynęli do nich wykwalifikowani specjaliści⁴. W krajach rozwijających się sytuacja jest bardziej złożona. Z jednej strony wielkie miasta są tak, jak w krajach rozwiniętych centrami rozwoju, w których funkcjonują najbardziej efektywne i innowacyjne przedsiębiorstwa. Z drugiej strony powoduje to niekontrolowane migracje ubogiej ludności wiejskiej do miast w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków życia. Z reguły słabo rozwinięta infrastruktura miejska nie jest przygotowana na przyjęcie przybyszów. Następują procesy segregacji, skutkujące rozkładem tkanki miasta na ekskluzywne dzielnice bogatych elit i dzielnice slumsów zamieszkałe przez biedotę. Efektem są ogromne różnice społeczne i polaryzacja przestrzeni miejskiej. Ponadto rozwój miast w krajach rozwijających się zachodzi przy braku odpowiednich regulacji, związanych z ochroną środowiska, co często prowadzi do pogorszenia warunków życia w mieście.

Wydaje się jednak, że istotą procesu metropolizacji nie jest wzrost liczby ludności, mieszkającej w wielkich zespołach miejskich (zwłaszcza, że następuje on przede wszystkim w krajach rozwijających się). Decydującym czynnikiem jest wspomniana wcześniej koncentracja kierowniczych funkcji gospodarki globalnej w metropoliach, a także wzrost siły i znaczenia wzajemnych powiązań między metropoliami. Z jednej strony tworzy się wielośrodkowa światowa sieć miast (z centrami w Nowym Jorku, Londynie i Tokio, por. Sassen 1991), z drugiej strony intensywnie zintegrowane regionalne podsystemy miast, np. Randstad Holland (Domański 1997). Istnienie światowej sieci miast nie byłoby możliwe bez funkcjonowania doskonałej siatki połączeń transportowych i telekomunikacyjnych. J. Rimmer (1998) pisze

² Są to Seul (16,2 mln), Czungking (15,3 mln), Bombay (15,1 mln), Szanghaj, Pekin, Kalkuta, Tokio, Dżakarta, Osaka i Delhi (GUS 2000).

³ Nowy Jork (18,4 mln), Meksyk (16,7 mln), Los Angeles (15,8 mln), São Paulo, Buenos Aires, Rio de Janeiro (GUS 2000).

⁴ Te miasta przeszły najczęściej następujący cykl rozwoju regionu miejskiego złożony z czterech faz: urbanizacji (wzrost liczby ludności regionu miejskiego), suburbanizacji (wzrost liczby ludności poza centrum miasta), desurbanizacji (spadek liczby ludności w całym regionie miejskim) i reurbanizacji. W tej ostatniej fazie ponownie następuje wzrost liczby ludności w centrum miasta (Por. np. Parysek 1995).

o czwartej „rewolucji logistycznej”⁵, którą można scharakteryzować istnieniem nowej, gęstej, wielowarstwowej sieci transportowej, na którą składają się szybkie, ale mało pojemne połączenia między centrami wymiany – sieć drogową wraz z systemami kontroli ruchu i monitoringu satelitarnego, telekomunikacyjna oraz lotnicza⁶. Węzłami tej sieci są wielkie miasta, które łączą regionalne (krajowe) otoczenie gospodarcze z gospodarką globalną. Sprawia to, że te wielkie miasta – metropolie stają się atrakcyjnym miejscem lokalizacji dla korporacji transnarodowych oraz firm świadczących wyspecjalizowane usługi na skalę globalną, a także centrami światowego rynku kapitałowego⁷.

Co decyduje o tym, że dane miasto można nazwać metropolią? Wielu autorów skłania się ku temu, że na miano metropolii zasługują miasta, które potrafiły stworzyć odpowiednie środowisko innowacyjne, będące splotem relacji gospodarczych, technologicznych, instytucjonalnych i społecznych, dla rozwoju sektora informacyjnego. Decydujące o tym warunki przedstawił Jałowicki (2000, s. 33, za: Bassand 1997). Najczęściej przyjmowanym kryterium metropolitalności ośrodka miejskiego jest liczba mieszkańców wynosząca ok. 1 mln. Do pozostałych kryteriów należą:

- **rozwinięty sektor usług** (przede wszystkim są to instytucje i usługi związane z pośrednictwem finansowym, mediami, telekomunikacją, zarządzaniem gospodarką, nauką i badaniami, sztuką, kulturą, a także administracją publiczną)⁸,
- **potencjał innowacyjny** (instytucje związane z wytwarzaniem i przetwarzaniem informacji: uniwersytety, instytuty badawcze, laboratoria),
- **wyjątkowość i specyfika miejsca** (znaczenie kulturalne, walory architektoniczno-urbanistyczne itd.).

1.2. Światowa sieć miast w ujęciu teoretycznym

Jak wspomniano wyżej, charakterystyczną cechą metropolii są intensywne powiązania w ramach globalnej sieci miast oraz połączenia tej sieci

⁵ Poprzednie trzy miały miejsce w: XI w. wraz z rozwojem żeglugi przybrzeżnej, w XVI w. wraz z rozwojem transportu transoceanicznego oraz w XIX w. wraz z rewolucją przemysłową, wykorzystującą transport kombinowany morsko-śródlądowo-kolejowy (Rimmer 1998).

⁶ Największymi lotniskami pod względem liczby pasażerów w 2000 r. były: Atlanta (80 mln), Chicago (72 mln), Los Angeles (60 mln), Londyn, Dallas, Tokio, Frankfurt, Paryż, San Francisco i Amsterdam (39 mln) (ACI 2001).

⁷ Kapitalizacja pięciu największych rynków giełdowych świata (których centrami są odpowiednio Nowy Jork, Tokio, Londyn, Paryż i Frankfurt nad Menem) wynosi: 16,6 bln USD w Stanach Zjednoczonych; 4,5 bln USD w Japonii; 2,9 bln w Wielkiej Brytanii; 1,5 bln USD we Francji i 1,4 bln USD w Niemczech, co stanowi łącznie ok. 75% kapitalizacji rynku światowego (WTO 2001).

⁸ Gawryszewski, Korcelli, Nowosielska (1998) do funkcji metropolitalnych zaliczają następujące sekcje działalności gospodarczej: wydawnictwa i drukarnie; handel hurtowy; hotele i restauracje; transport; pocztę i komunikację; finanse, giełde, biura maklerskie, ubezpieczenia; usługi dla przedsiębiorstw; informatykę; naukę i badania; władzę i administrację ponad lokalną; szkolnictwo wyższe; rozrywkę, sztukę, muzea, wystawiennictwo; przedstawicielstwa dyplomatyczne; biura, ośrodki badawcze, przedstawicielstwa firm zagranicznych.

z niektórymi sektorami gospodarki państw, na terytorium których są położone. Myślenie o wielkich miastach jako o komplementarnej sieci oraz wyodrębnienie z tej grupy miast światowych⁹ można przypisać J. Friedmanowi (1986) (za: Soja 2000, s. 219–221), który jako pierwszy sformował **hipotezę miasta światowego** (ang. *world city hypothesis*). Najważniejsze stwierdzenia tej teorii były następujące:

- forma i zakres integracji miasta z gospodarką światową oraz funkcje przypisane miastu w ramach światowego podziału pracy decydują o zmianach strukturalnych zachodzących w tym mieście;
- miasta są wykorzystywane przez kapitał transnarodowy jako podstawowe węzły przestrzennej organizacji produkcji oraz jako rynki zbytu. Kapitał koncentruje się przede wszystkim w miastach światowych. Powstała w rezultacie sieć powiązań prowadzi do ukształtowania się zhierarchizowanej sieci miast światowych;
- światowe funkcje kontrolne są odzwierciedlone w strukturze i dynamice sektora produkcyjnego oraz strukturze zatrudnienia w tych miastach (przeważać będzie zatrudnienie w sektorze usługowym);
- miasta światowe są punktem docelowym migracji międzynarodowych i krajowych;
- powstawanie miast światowych prowadzi do polaryzacji przestrzennej i społecznej i pociąga za sobą koszty społeczne, które są często nie do udźwignięcia, zwłaszcza przez kraje rozwijające się.

Postęp procesów globalizacyjnych doprowadził do rozwinięcia hipotezy miasta światowego i przekształcenia jej w koncepcję **miasta globalnego** (ang. *global city*). Jej autorem jest S. Sassen (1991), która dostrzegła strategiczną rolę wielkich miast w warunkach przestrzennej dekoncentracji kapitału i działalności produkcyjnej, przy jednoczesnym wzroście globalnej integracji. Wymieniając nowe role wielkich miast globalnych, poza tradycyjnymi handlem światowym i bankowością, zwróciła uwagę na miasta jako:

- centra decyzyjne gospodarki światowej;
- najważniejsze miejsca lokalizacji firm, świadczących wyspecjalizowane usługi (FIRE)¹⁰, które wyparły dominujący wcześniej sektor produkcyjny;
- wiodące miejsca lokalizacji najnowocześniejszych przemysłów i wytwórców innowacji;
- rynek zbytu dla najnowszych produktów i innowacji.

Ten model miasta globalnego jest zorganizowany wokół sześciu hipotez (Sassen 2000). Po pierwsze geograficzna dekoncentracja działalności gospodarczej w połączeniu z rosnącą integracją różnych rodzajów działalności jest głównym czynnikiem powodującym wzrost znaczenia funkcji centralnych (kierowniczych, koordynujących, usługowych i finansowych). Te funkcje

⁹ Do literatury pojęcie miasta światowego wprowadził Hall (1966).

¹⁰ FIRE (ang. *finance, insurance and real estate*) – usługi związane z pośrednictwem finansowym, ubezpieczeniami i obsługą nieruchomości.

centralne stają się tak kompleksowe i skomplikowane, że wielkie przedsiębiorstwa zlecają je na zewnątrz wyspecjalizowanym firmom usługowym, zajmującym się m.in.: księgowością, doradztwem prawnym, public relations, informatyką i telekomunikacją. Specyfika tych wyspecjalizowanych firm usługowych sprawia, że potrzebują one odpowiedniego środowiska informacyjnego, które mogą im zaferować tylko wielkie miasta. Jednocześnie im więcej usług przedsiębiorstwa zlecają na zewnątrz, tym swobodniej mogą wybierać miejsca lokalizacji swoich siedzib, gdyż to nie one potrzebują środowiska informacyjnego, ale firmy usługowe. Z kolei firmy usługowe, które świadczą usługi o charakterze globalnym, muszą otwierać swoje filie w innych wielkich miastach, co prowadzi do zwiększenia wymiany w ramach światowej sieci wielkich miast. W efekcie w wielkich miastach zwiększa się liczba wykwalifikowanych specjalistów i innowacyjnych przedsiębiorstw, co skutkuje wzrostem nierówności społeczno-gospodarczych i polaryzacją przestrzeni miejskiej.

Pewnego rodzaju uogólnieniem teorii miasta globalnego jest sformułowana przez M. Castellsa (1998) teoria przestrzeni przepływów – wyniki wieloletnich badań tego autora nad przestrzenią społeczną. Podstawowym założeniem tej teorii jest to, iż współczesne społeczeństwo jest zorganizowane wokół przepływów: kapitału, informacji, technologii, wyobrażeń, dźwięków i symboli. Według Castellsa przepływy te nie są już częścią organizacji społeczeństwa, ale procesem, który zawładnął gospodarką, polityką i przestrzenią. Materialnym wyrazem tych procesów jest nowa forma przestrzeni, która dominuje i kształtuje społeczeństwo sieciowe: przestrzeń przepływów. Przestrzeń ta składa się z trzech warstw (Castells 1998, s. 412–416):

- **Pierwsza warstwa (techniczna) jest tworzona przez sieć przepływu impulsów elektronicznych.**

Sieć przepływów jest nową formą przestrzeni, w której żadne miejsce nie istnieje, dopóki nie zostanie zdefiniowane przez przepływy. Nie oznacza to, że nie ma już miejsc, ale że ich znaczenie zależy od sieci. Struktura przestrzeni przepływów nie jest określona przez miejsca, ale przez sieć wzajemnych powiązań.

- **Druga warstwa (przestrzenna) jest tworzona przez węzły przepływów.**

Przestrzeń przepływów jest oparta na sieciach elektronicznych, ale łączy ona konkretne miejsca. Jedne z nich są ogromnymi węzłami wymiany, pełniącymi rolę nadrzędną, koordynującą, podczas gdy inne węzły sieci pełnią funkcje organizujące otoczenie lokalne. Światowa sieć miast ma charakter hierarchiczny. Przykładem takiej sieci przepływów są globalne centra finansowe. Poza miastami globalnymi, znajdującymi się na szczycie hierarchii tej sieci, istnieją węzły gospodarek kontynentalnych, krajowych i regionalnych, poprzez które łączą się one z globalną siecią. Te węzły muszą oferować odpowiednią infrastrukturę techniczną, rozwinięty sektor usług, wykwalifikowanych pracowników oraz odpowiednie środowisko życia.

- **Trzecia warstwa (społeczna) jest tworzona przez przestrzenną organizację elit zarządzających siecią.**

Częścią przestrzeni przepływów jest również klasa metropolitalna (Jałowiecki 2000) złożona ze specjalistów, której głównym kapitałem jest wiedza. Klasa metropolitalna jest kosmopolityczna, podczas gdy masy są lokalne. Ta klasa ma specyficzne wymagania przestrzenne i wyróżnia się stylem życia. Ludzie ci dzięki swojej wiedzy i będącej jej pochodną dobrej sytuacji finansowej prowadzą kosmopolityczny styl życia, starają się nadażyć za światową modą, w tym technologiczną (telefony komórkowe, Internet itd.). Jej przedstawiciele dużo podróżują, żyją w luksusowych warunkach i korzystają z wyrafinowanych rozrywek. Jednocześnie ta klasa zarządza światowymi przepływami i tym samym ma decydujący wpływ na procesy kształtujące gospodarkę, społeczeństwo i przestrzeń.

2. Relacje metropolia – region

Analizując zagadnienie wpływu procesu metropolizacji na rozwój regionalny, od razu nasuwa kilka pytań strukturalizujących te rozważania. Brzmia one następująco: jaki jest wpływ procesu metropolizacji na regionalne otoczenie (zaplecze) wielkich miast? Czy przeważać będą procesy rozprzestrzeniania się rozwoju (ang. *spread effects*), czy procesy wymywania (ang. *backwash effect*) zasobów rozwojowych z regionu do miasta?¹¹ I w efekcie, czy prowadzić to będzie do wyrównywania się różnic w poziomie rozwoju między miastem i regionem, czy też do polaryzacji rozwoju?

2.1. Regionalny aspekt procesu metropolizacji

Drugim obliczem procesu metropolizacji (słabiej zbadanym, w przeciwieństwie do przedstawionych wyżej procesów koncentracji funkcji centralnych w miastach oraz procesu kształtowania się światowej sieci miast) jest zmiana relacji wielkich metropolii z ich regionalnym otoczeniem (zapleczem). Wielu autorów formułuje hipotezę, że otoczenie regionalne staje się metropoliom funkcjonalnie niepotrzebne (por. np. Castells 1998; Jałowiecki 2000; Kunzmann 1998; Sassen 1991). M. Castells (1998, s. 405–410) jako przykład wzrostu znaczenia powiązań globalnych przy jednoczesnym osłabieniu powiązań lokalnych (co według tego autora prowadzi do powstania nowej formy urbanizacji) podaje region metropolitalny Deltę Rzeki Perłowej¹². Ten region nie ma charakteru tradycyjnego Gottmanowskiego megalopolis (jak np. północno-wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych). Nie jest on konurbacją, gdyż

¹¹ Terminy te, wyrosłe na gruncie teorii rozwoju spolaryzowanego, używane są do określenia relacji między centrum i peryferiami. Przykładowo A.O. Hirschman wyróżniał pozytywne efekty infiltracji (ang. *trickling-down effects*) i negatywne efekty polaryzacji (ang. *polarization effects*). Z kolei G. Myrdal wyróżniał odśrodkowe, progresywne efekty rozprzestrzeniania się (ang. *spread effects*) i dośrodkowe, regresywne efekty wymywania (ang. *backwash effects*) (za: Grzeszczak 1999).

¹² Ten region złożony z Hongkongu, Schenzen, Kantonu, Macau i Zhuhai zajmuje powierzchnię 50 000 km² i zamieszkuje go przez 40–50 mln ludzi.

cechuje go brak ciągłości między obszarami miejskimi i podmiejskimi. Wielkie miasta i skupiska zakładów przemysłowych są rozproszone i przedzielone słabo rozwiniętymi obszarami wiejskimi. Szkieletem regionu są szybkie połączenia transportowe i telekomunikacyjne między tymi ośrodkami oraz doskonałe połączenia ze światową siecią miast poprzez ogromne lotniska i porty morskie. Tworzące ten region ośrodki są uzależnione od swojego regionalnego otoczenia niemal wyłącznie zasobami wody pitnej.

Na tym tle należy przywołać definicję metropolizacji zaproponowaną przez Jałowickiego (1999, s. 29): **metropolizacja** to „ostatnia faza urbanizacji, polegająca na przekształcaniu się przestrzeni miejskich i zmianie relacji między miastem centralnym i jego bezpośrednim zapleczem oraz nieciągłym sposobie użytkowania przestrzeni zurbanizowanych. Objawia się osłabieniem lub zerwaniem związków gospodarczych miasta z jego regionalnym zapleczem i zastąpienie ich kontaktami z innymi metropoliami w skali kontynentalnej lub światowej”. Powoduje to polaryzację rozwoju, czyli stałe wzmocnianie się ośrodków centralnych i marginalizację zaplecza regionalnego, którego rola ogranicza się do pełnienia funkcji mieszkaniowych i rekreacyjnych dla mieszkańców metropolii. Jednocześnie autor zauważa, że kształtowanie się metropolii i proces metropolizacji nie oznaczają, że nie ma już miast i procesów urbanizacji. Urbanizacja dokonuje się nadal, ale jest zdominowana przez metropolizację. Proces metropolizacji powoduje zmiany całej tkanki społecznej i miejskiej nie tylko metropolii, ale także regionów od niej zależnych.

Podsumowując, trzeba podkreślić, że pojęcie metropolizacji należy rozumieć na dwa sposoby jako:

- powstawanie wieloośrodkowej sieci wielkich miast – metropolii pełniących funkcje globalne,
- uniezależnianie się metropolii od ich regionalnego zaplecza na rzecz kontaktów w ramach wieloośrodkowej światowej sieci miast.

2.2. Nowe relacje między miastem i regionem

W świetle przedstawionej powyżej definicji nowego paradygmatu rozwoju, a także powtarzanych w światowej literaturze przedmiotu hipotez, można zaproponować następujący model ewolucji relacji metropolii w układzie regionalnym i globalnym (por. np. Gorzelak 2000).

W gospodarce przemysłowej związku między miastem i otaczającym ją regionem były stosunkowo silne. Region był dostarczycielem zasobów prostych: niewykwalifikowanej siły roboczej w formie codziennych migracji wahańowych (przy wykorzystaniu transportu kolejowego), produktów żywnościowych (wysokotowarowa produkcja rolnicza w strefie alimentacyjnej miasta), surowców dla zlokalizowanych w aglomeracji przedsiębiorstw produkcyjnych i budowlanych. W zamian aglomeracja dawała swojemu zapleczu dochody z pracy, przetworzone produkty (zakupy w mieście) oraz usługi wyższego rzędu (ochrona zdrowia, kultura, szkolnictwo wyższe itd.). Otoczenie regionalne

było zdominowane przez miasto, które **eksploatowało** jego zasoby na potrzeby swojej gospodarki. Tym niemniej, aglomeracja była w znacznym stopniu uzależniona od swojego regionalnego otoczenia. Im było ono silniejsze, tym wyższa była ranga danego ośrodka miejskiego.

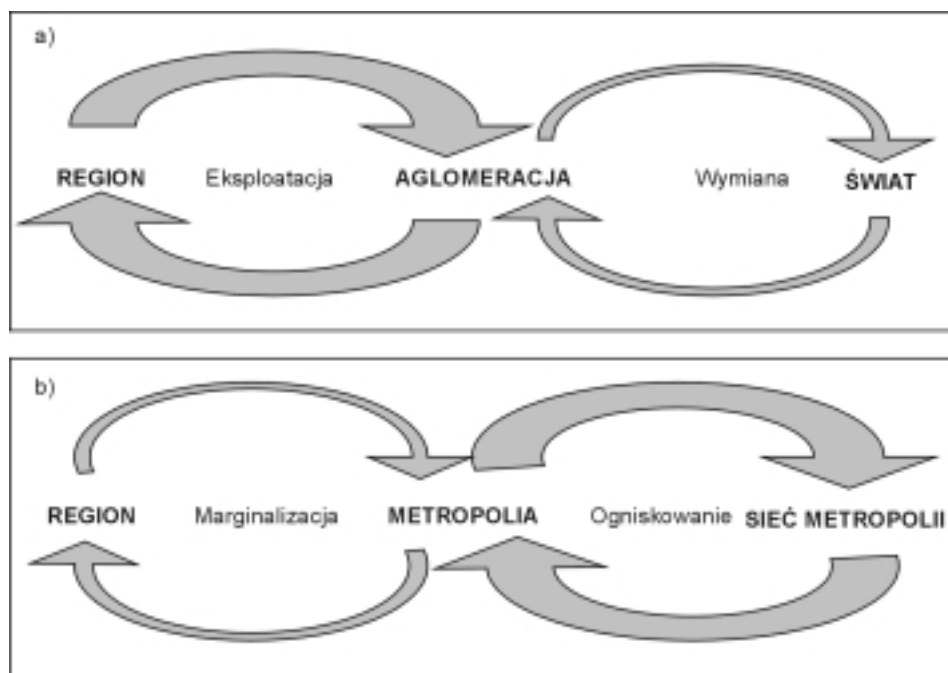
Natomiast związki miasta z gospodarką światową w cywilizacji przemysłowej ograniczały się przede wszystkim do **wymiany** dóbr przemysłowych. Z jednej strony miasto eksportowało przetworzone towary przemysłowe, z drugiej importowało potrzebne mu surowce i półprodukty, jak również wzbogacało swój rynek zbytu o importowane dobra konsumpcyjne. Konkurencyjność miasta była określona przez dostępne zasoby pracy, surowce i energię, powierzchnie produkcyjne i biurowe oraz masowy transport, wiążący aglomeracje w funkcjonalną całość. Władze miasta mogły na nią wpływać za pomocą tradycyjnych instrumentów polityki, w postaci różnego rodzaju ulg w opłatach i podatkach lokalnych oraz dopłat i grantów udzielanych preferowanym rodzajom działalności.

W gospodarce informacyjnej związki między metropolią i regionem uległy relatywnemu osłabieniu. Do rozwoju metropolii potrzebne stały się inne zasoby, które nie występowały w otoczeniu regionalnym. W związku z tym, rola zaplecza została ograniczona do dostarczania: wykwalifikowanej siły roboczej (która najczęściej kształciła się w tym mieście) w formie tygodniowych migracji wahałowych lub migracji stałych, oraz zasobów środowiska: wody pitnej, przestrzeni rekreacyjnej itd. Z drugiej strony region stał się odbiorcą coraz silniejszych negatywnych impulsów, płynących ze strony metropolii. Tańsze, położone dalej od centrum tereny stały się atrakcyjne dla rozwoju niepożądanego w mieście infrastruktury technicznej (np. składowisk odpadów), infrastruktury transportowej i przesyłowej (co często prowadzi do fragmentaryzacji przestrzeni otoczenia regionalnego), dla lokalizacji centrów dystrybucyjnych oraz tradycyjnych zasobo- i pracochłonnych branż działalności produkcyjnej, a także budownictwa mieszkaniowego i rekreacyjnego (często w formie ogrodzonych enklaw). Niemniej jednak, znaczenie otoczenia regionalnego dla metropolii, która nawiązywała coraz silniejsze kontakty z innymi wielkimi miastami, osłabło. Zasoby, które wcześniej dostarczane były do miasta z regionu, zaczęły płynąć z innych źródeł (jak np. żywność) lub utraciły swoje znaczenie (jak np. surowce). Nie oznacza to, że całkowicie ustały procesy eksploatacji regionu, ale że zmniejszyło się ich znaczenie dla metropolii. Szybki rozwój metropolii przy niewielkim zakresie i zasięgu przestrzennym jego rozprzestrzeniania się prowadzi do **marginalizacji** jej otoczenia regionalnego.

W gospodarce informacyjnej miasto konkuruje o kapitał i innowacyjne branże działalności gospodarczej. Stara się stworzyć atrakcyjne środowisko dla działalności wielkich korporacji transnarodowych. Większe znaczenie mają jakościowe czynniki lokalizacji: wykwalifikowana siła robocza, możliwość kooperacji produkcyjnej oraz niezawodna infrastruktura. Metropolie, dążąc do zwiększenia swojej konkurencyjności na arenie międzynarodowej,

przy wykorzystaniu istniejącego lokalnego potencjału, prowadzą politykę rozwoju funkcji o charakterze światowym lub kontynentalnym (np. wspierają instytuty badawcze i naukowe oraz wzmacniają węzły systemów transportowych) kosztem innych. Dbają o zarówno o „twarde”, jak i o „miękkie” czynniki lokalizacji. Z jednej strony zwiększają swoją dostępność i poprawiają standardy infrastruktury, starając się przyciągnąć międzynarodowe instytucje i przedsiębiorców. Z drugiej strony, władze miasta inicjują duże projekty inwestycyjne, w celu poprawienia estetyki miasta i sponsorują imprezy, które mają na celu przyciągnięcie światowych gości (Kunzmann 1998). W ten sposób prezentują swoje osiągnięcia kulturalne i przyciągają wykwalifikowaną siłę roboczą. W przypadku sukcesu podejmowanych działań, miasto staje się metropolią – węzłem **ogniskującym** światowe przepływy informacji i kapitału (w tym kapitału ludzkiego). W gospodarce informacyjnej dla metropolii ważniejsze stało się skupienie tych przepływów (często o charakterze niematerialnym) niż materialna wymiana towarów oraz przyciągnięcie masowej siły roboczej (które odgrywały decydującą rolę w rozwoju aglomeracji miejsko-przemysłowej).

Ryc. 1. Relacje między miastem i regionem w gospodarce: a) przemysłowej, b) informacyjnej



Źródło: opracowanie własne.

2.3. Regiony miast światowych

W świetle tych rozważań, na szczególnie potraktowanie zasługują regiony miast światowych (globalnych). Miasto w swych granicach administracyjnych staje się coraz mniej użyteczną jednostką dla organizacji działań społecznych, w porównaniu do regionu miejskiego lub regionalnej sieci miast. Dowodem potwierdzającym tę tezę są procesy konsolidacji struktur władzy, zachodzące na obszarach otaczających miasto, w wyniku których powstają różnego rodzaju organizacje, zarządzające tymi terenami (regiony, obszary, związki metropolitalne). Mogą one podejmować skuteczne działania w celu wykorzystania szans i przeciwdziałania zagrożeniom, jakie niesie globalizacja (Scott i in. 2000). Przy czym region miasta światowego może być definiowany i delimitowany w różny sposób. Przykładowo Hall (2000) do określenia regionu metropolitalnego używa wewnątrz regionalnych przepływów informacji w formie elektronicznej i kontaktów „twarzą w twarz”. Z kolei w raporcie SPESP (2000) przy delimitacji regionu metropolitalnego posłużono się tradycyjnymi wskaźnikami: wielkością miasta, odległością od ośrodka miejskiego, mierzoną czasem przejazdu, a przy określaniu jego mono- lub policentryczności, wskaźnikiem „nadrzędności” ośrodka miejskiego, wyrażonym stosunkiem liczby ludności w największym mieście do całego regionu.

Jak zauważa Kunzmann (1998), regiony miast światowych w Europie przekształcają się w sieć, składającą się z wyspecjalizowanych obszarów, pełniących funkcje światowe (globalne), europejskie, krajowe, regionalne i lokalne. Są one ze sobą silnie powiązane, tak że żaden z nich nie mógłby istnieć samodzielnie. W wyniku wzrostu znaczenia funkcji o charakterze światowym, zwiększają się wewnątrzregionalne różnice w poziomie rozwoju gospodarczego. Odbywa się to przy jednoczesnym zwiększeniu terytorium, pełniącego funkcje światowe, i rozlewaniu się metropolii na obszary zaplecza regionalnego. W efekcie powstaje specyficzna mozaika obszarów, które tworzą region metropolitalny, takich jak (por. Kunzmann 1998):

- **obszary pełniące funkcje o znaczeniu globalnym** lub silnie powiązane z globalną gospodarką (centra międzynarodowych finansów i usług, wielkie centra handlowe, dzielnice mieszkaniowe zamieszkałe przez klasę metropolitalną położone w centrach miast, atrakcje turystyczne o znaczeniu światowym, technopolie, kompleksy biurowe położone poza ścisłym centrum (ang. *edge cities*), często zlokalizowane przy lotniskach);
- **obszary pełniące funkcje o znaczeniu regionalnym** silnie powiązane z powyższymi (obszary nowoczesnego przemysłu, międzyregionalne centra dystrybucyjne, zurbanizowane korytarze transportowe, obszary rozrywki i rekreacji, obszary zabudowy mieszkaniowej na „zielonych” przedmieściach, obszary intensywnego rolnictwa);
- **obszary pełniące funkcje o znaczeniu lokalnym (zmarginalizowane)**, które nie uczestniczą w procesie globalizacji (peryferyjne obszary rolnicze, obszary tradycyjnego, wymagającego restrukturyzacji przemysłu oraz dzielnice mieszkaniowe zamieszkałe przez ubogą ludność – najczęściej imigrantów z krajów rozwijających się – w centrach miast).

Rys. 2. Schemat funkcjonalnego wykorzystania przestrzeni regionu metropolitalnego



Źródło: opracowanie na podstawie Kunzmann (1998).

3. Metropolizacja w Polsce

Procesy metropolizacji i związane z nimi przekształcenia związków między miastem i regionem są coraz lepiej zauważalne w Polsce. Najlepszym przykładem jest Warszawa, którą stołeczność szczególnie dobrze predestynuje do odgrywania pewnej roli w sieci metropolii europejskich. W procesie tym uczestniczą także inne polskie miasta. Komorowski (2000), analizując stopień

internacjonalizacji polskich metropolii, zauważył, że miastami największego sukcesu (związanego z funkcjonowaniem potencjału, służącego powiązaniom międzynarodowym) były obok Warszawy Gdańsk i Poznań, a w mniejszym stopniu Katowice i Wrocław. Jałowicki (2000), opisując procesy metropolizacji, zachodzące w przestrzeni polskich miast, wykorzystał przykłady Warszawy oraz Poznania i Trójmiasta. Natomiast pod względem potencjału społeczno-gospodarczego autor uszeregował polskie miasta w następującej kolejności: Warszawa, Poznań, Kraków, Wrocław, Łódź i Trójmiasto. Z kolei Kukliński, Kołodziejski, Markowski, Dziemianowicz (2000) przedstawiają proces globalizacji miast na przykładzie Warszawy, Trójmiasta i Łodzi. Autorzy zwracają w nim uwagę na związane z procesem globalizacji potencjalne szanse rozwojowe polskich metropolii i zastanawiają się, w jaki sposób można je wykorzystać. Formułują również szereg problemów badawczych, wśród których można wymienić m.in. określenie (s. 458): potencjału innowacyjnego polskich metropolii; powiązań metropolii w ramach krajowej sieci; wpływu metropolii na aktywizację przestrzeni regionalnej i krajowej; powiązań polskiej sieci metropolii (lub pojedynczych miast) z siecią europejską.

Podsumowując ten krótki przegląd wybranej polskiej literatury przedmiotu, należy zauważyć, że miastami najczęściej określanymi jako potencjalne metropolie są obok Warszawy: Poznań, Trójmiasto, Kraków i Wrocław. Pośrednio znajduje to swoje odzwierciedlenie m.in. w natężeniu procesów suburbanizacji, zachodzących w tych miastach. Można założyć, że w ten okres cyklu rozwoju miast najszybciej będą wkraczać te, które jako pierwsze dostosują się do nowych warunków gospodarowania.

Analizując zmiany liczby ludności i salda migracji w latach 1994–1999 w sześciu największych polskich miastach i otaczających je obszarach¹³, można stwierdzić że:

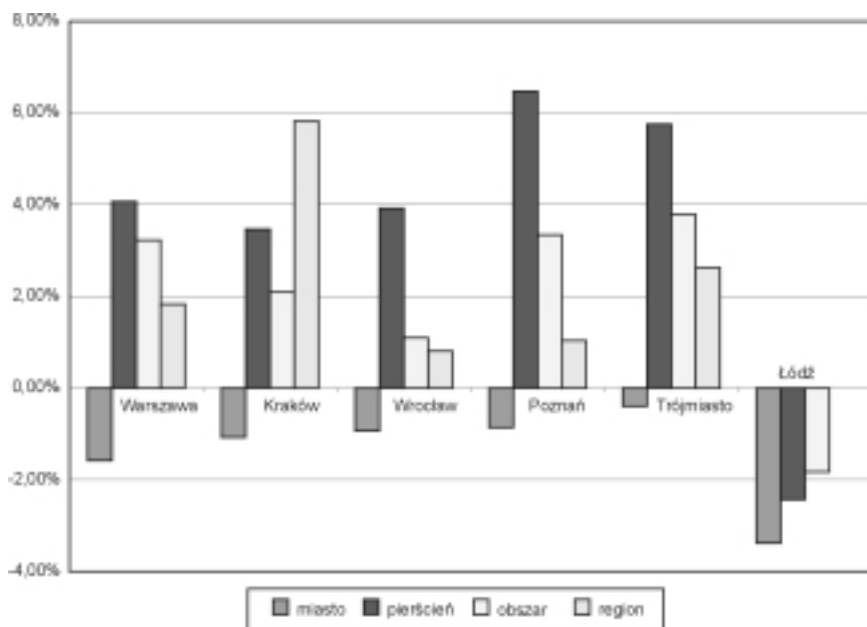
- procesy suburbanizacyjne uwiaryściły się przede wszystkim w Warszawie i Poznaniu oraz w mniejszym stopniu w Trójmieście – wzrost liczby mieszkańców w promieniu 30 km od miasta, w szczególności w pierścieniu gmin otaczających miasto, przy jednoczesnym spadku liczby mieszkańców w ośrodku miejskim¹⁴;
- w mniejszym stopniu – ograniczającym się tylko do pierścienia gmin otaczających miasto – procesy suburbanizacyjne można było obserwować w Krakowie i Wrocławiu;
- silny regres ludnościowy przeżywała Łódź i województwo łódzkie – następował spadek liczby ludności we wszystkich badanych obszarach.

Jednocześnie w latach 1995–1999 w największych polskich miastach zaszły istotne zmiany w strukturze zatrudnienia. Nastąpił spadek liczby pracujących

¹³ Obszary otaczające miasto zostały podzielone na: a) pierścień (obejmujący gminy bezpośrednio sąsiadujące z granicami administracyjnymi miasta) b) obszar metropolitalny (obejmujący gminy położone w odległości do 30 km od granic administracyjnych miasta) c) region metropolitalny (obejmujący całe nowe województwo).

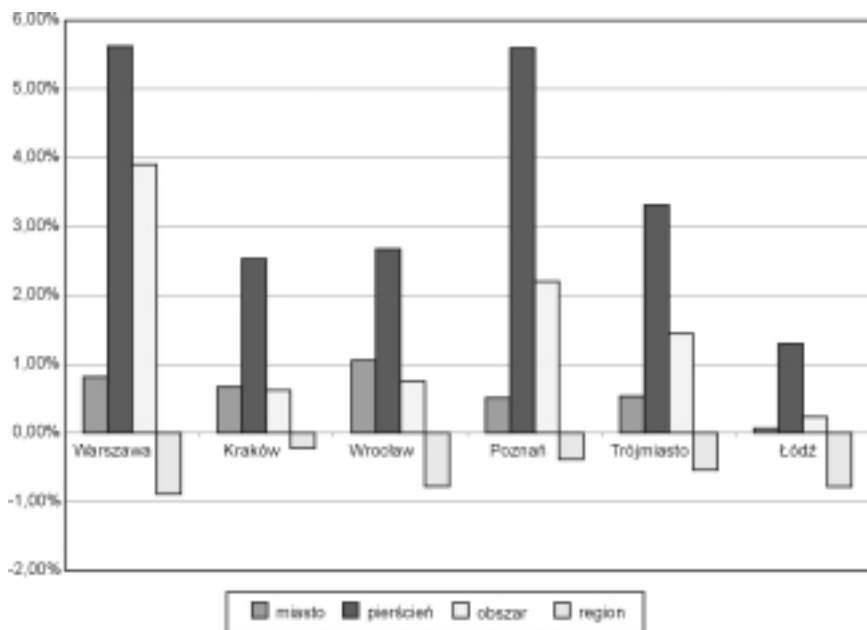
¹⁴ To stwierdzenie jest usprawiedliwione po przyjęciu założenia, że wzrost liczby ludności w poszczególnych obszarach związany z dodatnim saldem migracyjnym wynikał z odpływu ludności z badanego ośrodka miejskiego.

Ryc. 3. Zmiana liczby mieszkańców w latach 1994–1999 (w %)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rys. 4. Saldo migracji w latach 1994–1999 (% liczby mieszkańców 1994)



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

w sektorze przemysłowym i budowlanym od 19,4% w przypadku Łodzi i 15% w przypadku Trójmiasta do ok. 10–11% w Poznaniu, Wrocławiu i Krakowie (dla porównania średnio w Polsce o 3,4%). Inna sytuacja miała miejsce w Warszawie. W stolicy liczba pracujących w przemyśle i budownictwie pozostała niemal bez zmian. Ten paradoks można wytłumaczyć na kilka sposobów: po pierwsze, warszawski przemysł miał stosunkowo korzystną strukturę (mały udział tradycyjnych branż przemysłu ciężkiego, duży udział branż nowoczesnych), w związku z czym nie było konieczności przeprowadzenia tak głębokiej restrukturyzacji jak w innych badanych miastach; po drugie, przekształcenia zachodziły szybciej niż w innych miastach i w większej mierze nastąpiły w latach 1990–1995.

W tym samym okresie w badanych miastach wzrosła liczba pracujących w usługach. Największa zmiana nastąpiła w Warszawie i Poznaniu – wzrost o ok. 15%. Mniej pracowników zatrudnionych w tym sektorze przybyło w Krakowie i Wrocławiu po ok. 8%, co było przyrostem niższym od średniej krajowej (10,2%). Natomiast w Trójmieście i Łodzi, mimo dużego spadku zatrudnienia w sektorze przemysłowym, liczba pracujących w sektorze usługowym nie uległa znaczącej zmianie. Tym niemniej, we wszystkich miastach liczba pracujących w usługach przypadająca na jednego pracującego w przemyśle wzrosła. W 1999 r. najwyższa była w Warszawie – 2,8; we Wrocławiu, Poznaniu i Trójmieście wynosiła około 2,1; w Krakowie i Łodzi – 1,8, co sytuowało je tylko nieznacznie powyżej średniej krajowej – 1,59.

Tab. 2. Zmiany struktury zatrudnienia w największych polskich miastach

Miasto	Pracujący w przemyśle i budownictwie		Pracujący w usługach		Pracujący w usługach na 1 pracującego w przemyśle i w budownictwie	
	1999 (w tys.)	zmiana 1995–1999 (w %)	1999 (w tys.)	zmiana 1995–1999 (w %)	1995	1999
Polska	4402,8	–3,4%	7017,8	10,2%	1,40	1,59
Warszawa	207,9	–0,9%	580,0	14,4%	2,41	2,79
Kraków	100,9	–10,3%	183,0	8,3%	1,50	1,81
Wrocław	70,2	–11,0%	145,0	7,7%	1,70	2,06
Poznań	78,7	–11,5%	164,7	15,0%	1,61	2,09
Trójmiasto	81,5	–15,0%	161,7	1,5%	1,66	1,98
Łódź	81,5	–19,4%	146,6	1,0%	1,43	1,80

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niewątpliwie kształtowanie się metropolii warszawskiej, a także poznańskiej, trójmiejskiej, krakowskiej i wrocławskiej będzie miało coraz większy wpływ

na procesy rozwoju, zachodzące w regionach otaczających te miasta. W świetle przywołanego wyżej piśmiennictwa, można sformułować hipotezę, że rozwój metropolii będzie następował przy coraz mniejszym udziale zaplecza regionalnego, co będzie prowadzić do pogłębienia wewnątrzregionalnych różnic w poziomie rozwoju. Jej potwierdzeniem może być wstępna analiza syntetycznego wskaźnika¹⁵, przedstawiającego poziom aktywności gospodarczej gmin, tzn. wartości dochodów własnych wraz z udziałami w podatkach państwowych na mieszkańca na przykładzie Warszawy i otaczającego ją regionu.

W latach 1994–1998 w województwie mazowieckim zauważalna była postępująca polaryzacja procesów rozwoju. Szczególnie uderzające było kształtowanie się wokół metropolii warszawskiej pierścienia gmin, należących do 20% najuboższych (pod względem wysokości dochodów własnych wraz z udziałami w podatkach państwowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca) gmin w Polsce. Obserwowane jest wypełnianie tego pierścienia nawet od strony zachodniej, mimo że teoretycznie (zgodnie z koncepcją osi rozwoju Pottiera) powinna zaznaczać się tam oś rozwoju na linii Warszawa–Łódź. Podobne pierścienie tworzą się również wokół Łodzi oraz w pewnej mierze wokół Płocka. Trwałym zjawiskiem jest też niski poziom rozwoju położonych peryferyjnie w stosunku do Warszawy gmin na północy, wschodzie i południu województwa. Jednocześnie obserwowany był proces petryfikacji grupy gmin, należących do 20% najbogatszych (pod względem wysokości dochodów własnych wraz z udziałami w podatkach państwowych w przeliczeniu na jednego mieszkańca) gmin w Polsce¹⁶. Gminy te koncentrują się w najbliższym sąsiedztwie Warszawy (w odległości zwykle nie przekraczającej 30 km od granic miasta) oraz w mniejszym stopniu Łodzi. Może to oznaczać, że procesy rozprzestrzeniania się rozwoju metropolii na obszary zaplecza regionalnego ograniczone są tylko do ich najbliższego, bezpośredniego otoczenia.

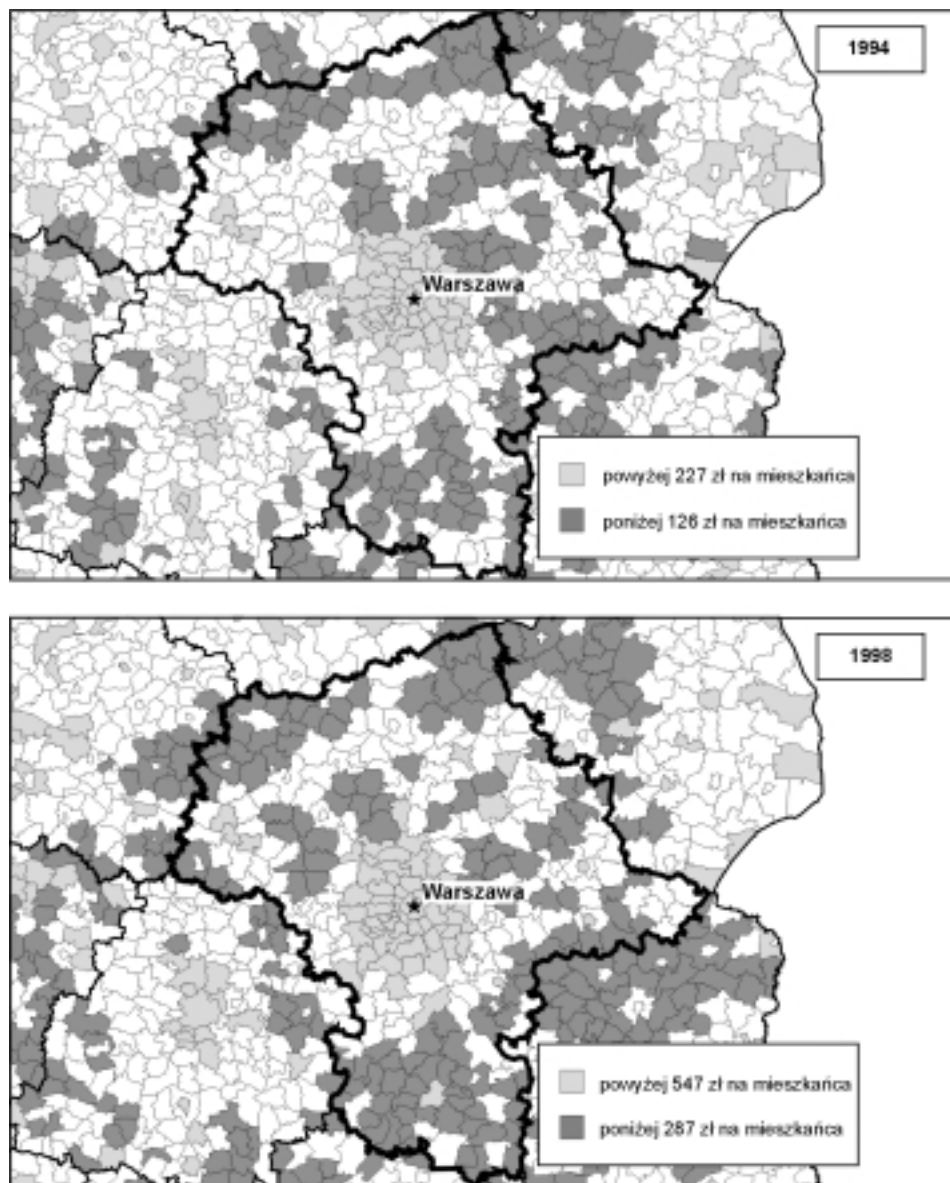
Jednocześnie zauważalny jest wpływ sieci drogowej na procesy rozprzestrzeniania się rozwoju. Przykładami mogą być następujące drogi: z Warszawy do Ostrołeki (przez Serock, Różan), do Białegostoku (przez Wyszków i Ostrów Mazowiecką), do Siedlec (przez Mińsk Mazowiecki) i do Gdańska (przez Zambrów, Płońsk), wzdłuż których ciągną się pasy gmin, które nie należą do 20% najbiedniejszych w kraju. Widoczny jest również wpływ na te procesy naturalnych barier geograficznych. Przykładem może być rzeka Pilica i położone na południe od niej gminy. Jedyną gminą, leżącą na prawym brzegu rzeki, która w 1998 r. nie należała do grupy gmin najbiedniejszych, były Białobrzegi, w których znajduje się most na trasie Warszawa – Radom.

Rozpatrując sieć powiązań łączących te metropolie z otaczającym je regionami, a także innymi ośrodkami, należącymi do światowej sieci miast, należy wyróżnić związki, wynikające z przepływów towarów, ludzi, kapitału i infor-

¹⁵ Wskaźnik ten został wykorzystany m.in. w pracy Gorzelak, Jałowicki (1998), a w układzie górne i dolne 20% u Gorzelaka (2000).

¹⁶ Do tej grupy dołączyło pięć gmin położonych w sąsiedztwie Warszawy przy drogach w kierunku Katowic, Krakowa i Pułtuska, a jedna utraciła swój status.

Rys. 5. Gminy należące do 20% najbiedniejszych i 20% najbogatszych pod względem dochodów własnych wraz z udziałami w podatkach państwowych (PIT + CIT) na jednego mieszkańca w 1994 i 1998 r.



Źródło: rozwinięcie koncepcji Gorzelaka (2000).

macji. Analiza zmian jakościowych i ilościowych przepływów w obrębie poszczególnych kategorii powinna pozwolić zobrazować zmiany relacji, wiążących te metropolie z ich otoczeniem regionalnym. W gospodarce informacyjnej, której jedną z cech jest stałe zmniejszanie bariery odległości, można

spodziewać się wzrostu przepływów we wszystkich wyróżnionych wyżej kategoriach w układzie globalno-metropolitalnym, przy jednoczesnej stagnacji, a nawet spadku w układzie regionalnym. I właśnie w kierunku weryfikacji tej hipotezy powinny zmierzać dalsze przedsięwzięcia badawcze. Warto w tym miejscu podkreślić, że lepsze zrozumienie związków między metropolią i regionem może być przesłanką do podjęcia przez władze publiczne działań wzmacniających pozytywne i przeciwdziałających negatywnym skutkom procesu metropolizacji.

Literatura

- ACI, 2001, *Traffic data*, www.airports.org/trafiic/td_passengers_doc.html
- Bassand M., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Benko B., 1993, *Geografia technopolii*, Warszawa: PWN.
- Castells M., 1998, *The Information Age: Economy, Society and Culture – The rise of network society*, t. 2, Oxford: Blackwell.
- Domański R., 1997, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Warszawa: PWN.
- Friedmann J., 1986, „The World City Hypothesis”, *Development and Change*, nr 17(1).
- Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E., 1998, „Funkcje metropolitalne Warszawy”, *Zeszyty IGiPZ PAN*, nr 53, Warszawa.
- Gorzela G., Jałowiecki B. (red.), 1998, *Koniunktura gospodarcza i mobilizacja społeczna w gminach*, Warszawa.
- Gorzela G., Jałowiecki B., 2000, „Konkurencyjność regionów”, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1.
- Gorzela G., 2000, „Potencjalne ośrodki wzrostu w województwie mazowieckim i ich miejsce w strategii rozwoju województwa”, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 8.
- Grzeszczak J., 1999, „Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej”, *Prace Geograficzne*, nr 173.
- GUS, 2000, *Rocznik Statystyki Międzynarodowej*, Warszawa.
- Hall P., 1966, *The World Cities*, London: Weidenfeld and Nicolson.
- Hall P., 2000, „Global City – Regions in the Twenty-first Century” (w:) A.J. Scott (red.), *Global City-Regions: Trends, theory, policy*, Oksford: Oxford University Press.
- Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*, Białystok: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania.
- Jałowiecki B., 2000, *Spółeczna przestrzeń metropolii*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Komorowski W., 2000, „Czynniki potencjału międzynarodowego miast polskich w latach 1992–1997”, *Przegląd Geograficzny*, nr 4.
- Kukliński A., Kołodziejcki J., Markowski T., Dziemianowicz W. (red.), 2000, *Globalizacja polskich metropolii*, Warszawa: EUROREG.

- Kunzmann K.R., 1998, „World City Regions in Europe: Structural change and future challenges” (w:) F. Lo, Y. Yeung (red.), *Globalisation and the World Large Cities*, Tokyo–New York–Paris: UN University Press.
- Lo F., Yeung Y. (red.), 1998, *Globalisation and the World Large Cities*, Tokyo–New York–Paris: UN University Press.
- Parysek J., 1995, „Duże miasta Europy i ich rola w procesie urbanizacji, rozwoju społeczno-gospodarczego i europejskiej integracji u schyłku XX wieku”, *Przegląd Geograficzny*, t. LXVII, z. 3–4.
- Rimmer P.J., 1998, „Transport and Telecommunications among World Cities” (w:) F. Lo, Y. Yeung (red.), *Globalisation and the World Large Cities*, Tokyo–New York–Paris: UN University Press.
- Sassen S., 1991, *The global city*, Princetown: Princetown University Press.
- Sassen S., 2000, „Global City and Global City-Regions: A comparison” (w:) A.J. Scott (red.), *Global City-Regions: Trends, theory, policy*, Oxford: Oxford University Press.
- Scott A.J. (red.), 2000, *Global City-Regions: Trends, theory, policy*, Oxford: Oxford University Press.
- Scott A.J., Agnew J., Soja E.W., Storper M., 2000, „Global City – Regions” (w:) A.J. Scott (red.), *Global City-Regions: Trends, theory, policy*, Oxford: Oxford University Press.
- Soja E.W., 2000, *Postmetropolis – Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford: Blackwell Publishers Ltd.
- SPESP, 2000, *Study Programme on European Spatial Planning*, <http://www.nordregio.se>.
- UN, 1998, *World Population Monitoring*, New York.
- World Bank, 2001, <http://www.worldbank.org/data/databytopic/databytopic.html> – dane statystyczne.