

# Współpraca regionów śląskiego i małopolskiego na potrzeby rozwoju inteligentnych specjalizacji. Aspekty transportowo-logistyczne

*Cooperation regions of Silesia and Malopolska for the development of smart specialization. Transportation and logistics aspects*

W artykule omówiono instrumenty polityki regionalnej mające wpływ na realizację procesów transportowo-logistycznych. Scharakteryzowano infrastrukturę transportową i logistyczną dwóch województw: Śląska oraz Małopolski. Analizy danych wtórnych są tak podane, aby uświadomić władzom dwóch regionów potrzebę rozwijania wspólnej/zintegrowanej infrastruktury transportowo-logistycznej. Wszystko po to, aby wzmocnić inteligentne specjalizacje regionu i przemysły z nimi powiązane.

**Słowa kluczowe:**

region, inteligentne specjalizacje, infrastruktura logistyczno-transportowa.

The article discusses the regional policy instruments that have influence on the implementation of logistics processes. The transport and logistics infrastructure of two provinces (Silesia and Malopolska) were described. Secondary data analysis is presented in such a way as to make the authorities of the two provinces aware of the need to develop joint/integrated transport and logistics infrastructure in order to strengthen the region's smart specializations and the industries associated with them.

**Key words:**

province, smart specialization, transport and logistics infrastructure.

## Wstęp

Rozpoznawanie sprawności regionalnych systemów transportowo-logistycznych jest możliwe, uzasadnione i celowe, ponieważ to ona decyduje o rozwoju regionu (a w tym o rozwoju inteligentnych specjalizacji). Poprawa sprawności systemu logistycznego jest możliwa poprzez rozpoznanie stanu aktualnego i wsparcie rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjno-funkcyjnych. Tendencją obecnych zmian w logistyce gospodarek regionalnych, narodowych i międzynarodowych jest konfigurowanie infrastruktury transportowej z uwzględnieniem infrastruktury logistycznej i wykorzystaniem informatycznych, ponadregionalnych systemów zarządzania transportowego. Celem artykułu jest ocena współpracy trans-

portowo-logistycznej dwóch regionów na potrzeby wzmocnienia inteligentnych specjalizacji (współpracy na szczeblu władz regionu; infrastruktury transportowej, logistycznej, informatycznej wspomagającej zarządzanie przepływami). Postawiono następujące hipotezy:

- H1. — Inteligentne specjalizacje Śląska i Małopolski są komplementarne.
- H2. — Śląsk jest ważnym zapleczem transportowo-logistycznym dla małopolskich przedsiębiorstw B+R.
- H3. — Projekty istotne dla makroregionu ujęte w kontraktach terytorialnych przyczynią się do rozwoju infrastruktury transportowo-logistycznej, a co za tym idzie do rozwoju współpracy B+R Śląska i Małopolski.

## Cele strategiczne współpracy Śląska i Małopolski — makroregionu Polski południowej

Jak pokazują doświadczenia krajów członkowskich Unii Europejskiej, w ostatnich latach wzrasta rola konkurencyjności w gospodarce regionalnej. Ogólna sytuacja regionów w drugiej połowie XX w. uległa dosyć istotnym zmianom. Przeszły one długą ewolucję od jednostek przestrzennych, które miały wyłącznie charakter pomocniczo-administracyjny, do pełnego upodmiotowienia. Przyczyny tych zmian są wielorakie; wśród nich znaczący wpływ ma postępująca ekonomizacja przestrzeni i procesów w niej zachodzących (Korenik, 2009, s. 67).

Zmiany zachodzące w rozwoju regionalnym wskazują na to, że są to zmiany jakościowe. Ostatnio coraz wyraźniej krystalizuje się wzorzec rozwoju regionalnego oparty na procesach innowacyjnych. W obecnych warunkach krajów rozwiniętych i postępującej globalizacji na świecie to, co ostatecznie decyduje o rozwoju regionalnym, to zdolność poszczególnych regionów do stałego generowania i adaptacji nowych rozwiązań organizacyjnych, nowoczesnych technologii, wiedzy i nowatorskich form zarządzania.

Podział kraju na regiony dokonywany jest na podstawie kryteriów, przesłanek geograficznych, ekonomicznych, społecznych, demograficznych i administracyjnych. Rozróżnia się trzy podstawowe rodzaje regionalizacji, a mianowicie: fizyczno-geograficzną (naturalną, klimatyczną, glebową itp.), gospodarczą (rolną, przemysłową, turystyczną) oraz gospodarczo-administracyjną, będącą przedmiotem planowania i zarządzania (Nischke, 2002, s. 21).

Politykę regionalną określić można jako świadomą działalność organów władzy publicznej, zarówno państwowej, jak i samorządowej, prowadzącą do rozwoju regionalnego (Gorzela, 1996, s. 49). Polityka regionalna jest zjawiskiem wielopłaszczyznowym, kształtowanym zarówno przez czynniki o charakterze prawnym, ekonomicznym, jak też społecznym i politycznym.

Polityka regionalna stanowi więc formę celowej ingerencji państwa w rozwój poszczególnych regionów kraju. Może być realizowana również na poziomie ugrupowania integracyjnego, jakim jest Unia Europejska. Harmonijny rozwój całej Unii gwarantuje realizacja polityki spójności regionalnej między jej państwami członkowskimi a ich regionami. Polityka spójności jest realizowana w oparciu o: Regionalne Strategie Rozwoju, Regionalne Strategie Innowacji, Regionalne Strategie Inteligentnych Specjalizacji, Regionalne Strategie Transportowe. Buduje i realizuje się też ponadregionalne strategie dla makroregionów (w Polsce: Centralnego, Północnego, Północ-

no-Zachodniego, Południowo-Zachodniego, Południowego, Wschodniego).

W sierpniu 2013 r. ostatecznie przyjęto Strategię dla rozwoju regionu Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020. Cele nadrzędne tej strategii prezentuje rysunek 1.

Wśród celów wszystkich trzech obszarów pojawiły się takie:

- 1.2. Wykreowanie i wspieranie inteligentnych specjalizacji regionalnych gospodarek w oparciu o potencjał obydwu aglomeracji miejskich.
- 1.4. Tworzenie struktur, pozwalających na efektywny transfer zasobów.
- 2.2. Wspólne tworzenie sieciowych produktów łączących podmioty i obszary makroregionu.
- 2.3. Infrastrukturalne integrowanie przestrzeni województw.

Wymienione cele każą zastanowić się nad tym:

- czy inteligentne specjalizacje regionów są podobne, a może komplementarne?
- czy sektor TSL można uczynić współodpowiedzialnym za tworzenie struktur, pozwalających na efektywny transfer zasobów i pomocnym w tworzeniu sieciowych produktów oraz jak pokonać bariery infrastrukturalnego integrowania przestrzeni województw?

Poniżej podjęto próbę odpowiedzi na sformułowane pytania. W pierwszej kolejności podane zostaną wspólne założenia województw dotyczące inteligentnych specjalizacji. Na Śląsku są to:

- technologie medyczne,
- technologie dla energetyki i górnictwa,
- technologie dla ochrony środowiska,
- technologie informacyjne i telekomunikacyjne,
- produkcja i przetwarzanie materiałów,
- transport i infrastruktura transportowa,
- przemysł maszynowy, samochodowy, lotniczy i górniczy.

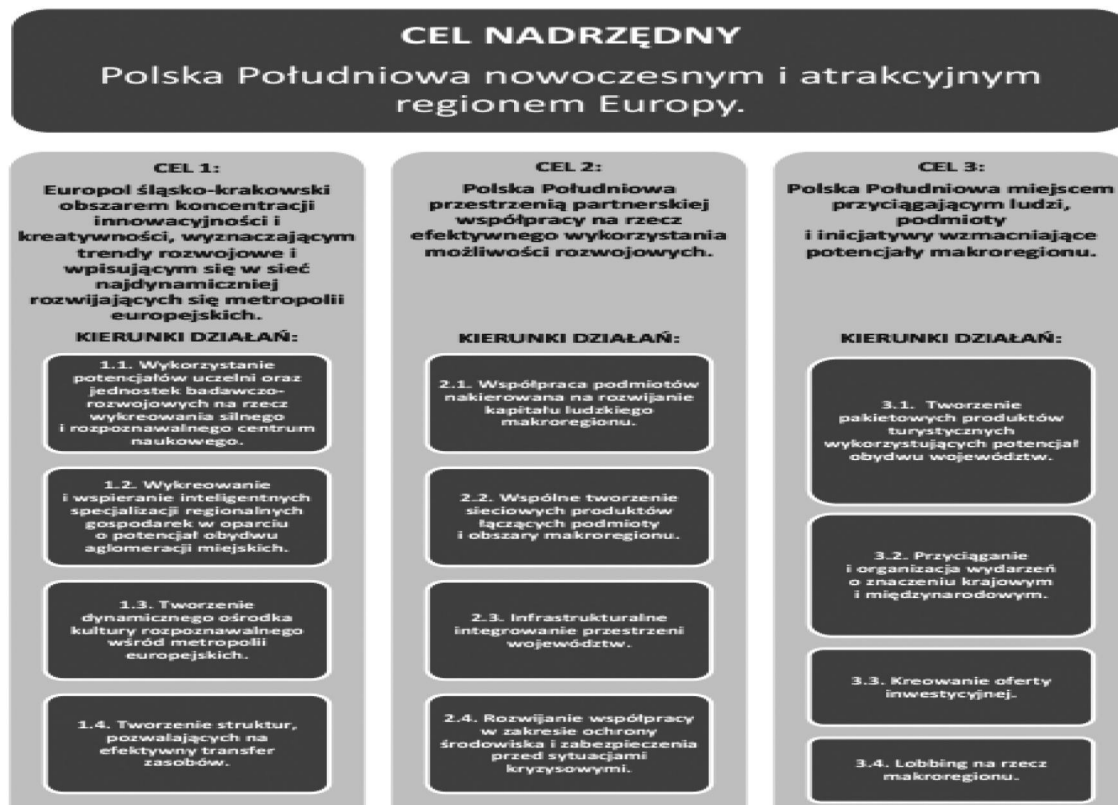
Znaleźć je można w Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Śląskiego na lata 2013–2020. Adekwatnie w Regionalnej Strategii Innowacji Województwa Małopolskiego na lata 2013–2020 wyróżnione zostały:

- nauki o życiu,
- energia zrównoważona,
- technologie informacyjne i komunikacyjne,
- chemia,
- produkcja metali i wyrobów metalowych oraz wyrobów z mineralnych surowców niemetalicznych,
- elektrotechnika i przemysł maszynowy,
- przemysły kreatywne i czasu wolnego.

Można zatem znaleźć aż cztery pokrewne specjalizacje regionów, pozostałe to specjalizacje komplementarne. W dokumencie pt. „Strategia dla rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020” widnieje już lista uszczegółowionych projektów, nad którymi

Rysunek 1

Cele nadrzędne Strategii dla rozwoju Polski Południowej w obszarze województw małopolskiego i śląskiego do roku 2020



Źródło: <https://www.slaskie.pl/zalaczniki/2013/04/08/1365415927/1365415979.pdf>

pracować będą przedsiębiorcy z obu regionów (www.slaskie.pl, 2013, s. 10). Do określenia inteligentnych specjalizacji władze regionów używają raczej podejścia tematycznego, którego nie należy mylić z podejściem sektorowym, gdyż otwiera ono perspektywy rozwoju dla firm małych, średnich i dużych, instytucji badawczo-rozwojowych, organizacji wspierających oraz zorganizowanych i indywidualnych użytkowników (prosumentów) innowacji skupiających się wokół określonych tematów, niezależnie od branży. Punktem ciężkości jest zdolność do włączania się w łańcuchy wartości charakterystyczne dla danych rozwiązań tematycznych zarówno w skali regionalnej, jak też w skali globalnej. Inteligentne specjalizacje wyłoniono na podstawie badań. W 2012 r. w regionie południowym łączna wartość nakładów wewnętrznych poniesionych na prace B+R (stanowiące jeden z najważniejszych składników nakładów na działalność innowacyjną) wynosiła 2936,6 mln zł (ponad 20,5% nakładów na działalność badawczo-rozwojową w kraju); w porównaniu z 2011 r. ich wartość wzrosła o 30,9%. Udział województwa małopolskiego w nakładach

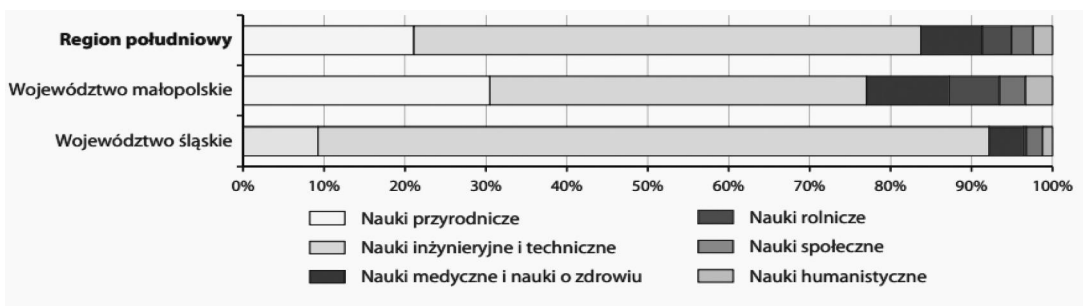
wewnętrznych poniesionych na działalność badawczo — rozwojową w kraju wyniósł 11,4%, a województwa śląskiego — 9,0%. Największe nakłady w makroregionie poniesiono na nauki inżynierskie i techniczne — 1838,7 mln zł, nauki przyrodnicze — 620,0 mln zł, medyczne i nauki o zdrowiu — 223,1 mln zł (rys. 2); nakłady te w porównaniu z 2011 r. dla wymienionych dziedzin nauk wzrosły odpowiednio o: 40,3%; 28,8% i 28,7% (rys. 3).

Udział nakładów na działalność B+R w wybranych działach PKD był proporcjonalny do udziału podmiotów gospodarki według wybranych działów PKD w przetwórstwie przemysłowym w 2012 r. (rys. 4).

Należy spodziewać się dalszego rozwoju innowacyjności Polski Południowej, albowiem w styczniu 2014 r. województwa śląskie i małopolskie przystąpiły do VANGUARD INITIATIVE — Smart Specialisation Platform for Advanced Manufacturing (Awangardowa Inicjatywa — Inteligentna Platforma Specjalizacji dla Zaawansowanej Produkcji). Jest to inicjatywa wspierająca współpracę regionów pod kątem rozwoju nowoczesnych rozwiązań w przemyśle, przy udziale inteligentnych specjalizacji (www.mir.gov.pl, 2014).

Rysunek 2

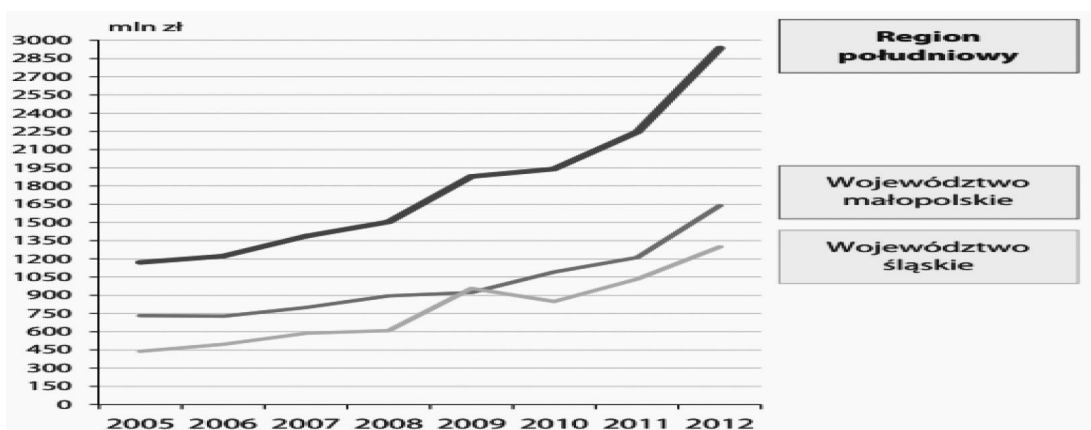
Struktura nakładów wewnętrznych na działalność badawczo-rozwojową według dziedzin nauk w 2012 r.



Źródło: Potencjał społeczno-gospodarczy, 2012.

Rysunek 3

Dynamika nakładów wewnętrznych na działalność badawczo-rozwojową



Źródło: Potencjał społeczno-gospodarczy, 2012.

Rysunek 4

Udział podmiotów gospodarki narodowej według wybranych działów PKD w przetwórstwie przemysłowym w 2012 r.



Źródło: Potencjał społeczno-gospodarczy, 2012.

## Transportowo-logistyczne aspekty rozwoju współpracy makroregionu Polska Południowa

W dalszej części artykułu podjęto próbę odpowiedzi na pytanie: czy infrastruktura transportowo-logistyczna i sektor TSL są odpowiedzialne za transfer zasobów między współpracującymi regionami.

Wśród czynników mikroregionalnych (tych, które mogą być stymulowane bezpośrednio przez władze regionów) można wskazać: programy mające na celu pobudzenie przedsiębiorczości, zachęty dla inwestorów, ułatwienia dla rozwoju małego i średniego biznesu, akcje zwiększające wiedzę o regionach lub podnoszące poprzez promocję ich wartość turystyczną. Jednym z ważniejszych elementów w skali regionalnej/makroregionalnej jest dążenie do rozwoju infrastrukturalnego, co bezpośrednio przekłada się na zainteresowanie ze strony inwestorów i jest podstawą zmian strukturalnych. Wśród czynników odpowiedzialnych za transport zasobów między przedsiębiorstwami szczególnego znaczenia nabiera kształtowanie systemu logistycznego, który jest nowoczesnym instrumentem wspomagającym rozwój regionu.

Skuteczność realizacji polityki regionalnej zależy bezpośrednio od rodzaju stosowanych instrumentów, przeznaczonych do realizacji danej polityki. Można wyróżnić trzy rodzaje instrumentów polityki rozwoju regionalnego: administracyjne, promocyjno-informacyjne, finansowe (Klamut, 2000, s. 277).

Wszystkie trzy instrumenty są wykorzystywane, aby pobudzić inwestycje w system transportowo-logistyczny. Różnicuje się też instrumenty polityki według ich bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na rozwój. Do instrumentów bezpośredniego oddziaływania zalicza się inwestycje infrastrukturalne w zakresie transportu i komunikacji, energetyki, gospodarki wodnej, zdrowia, szkolnictwa i badań naukowych, kultury, sportu, wypoczynku, administracji państwowej i inne. Tego rodzaju inwestycje zwiększają atrakcyjność regionu dla potencjalnych inwestorów. Przynoszą efekty dochodowe, jak również tworzą warunki wzrostu jakości życia. Infrastruktura tworzy podstawę rozwoju i funkcjonowania każdej gospodarki, w tym gospodarki regionalnej/makroregionalnej.

System transportowo-logistyczny powinien służyć osiągnięciu celów rozwoju społeczno-gospodarczego makroregionu i każdego z województw z osobna oraz jego subregionów. Analiza spójności wyników regionalizacji społeczno-gospodarczej z wynikami regionalizacji transportowej pozwala na wyciągnięcie wielu wniosków, między innymi na temat kolejności, zakresu i kierunków rozwoju systemu transportowego, z uwzględnieniem potrzeb społeczno-gospodarczych ([www.malopolskie.pl](http://www.malopolskie.pl), s. 23).

Porównanie rezultatów regionalizacji społeczno-gospodarczej z regionalizacją transportową województwa małopolskiego prowadzi do poniższych wniosków.

W ramach województwa małopolskiego można wyodrębnić subregiony, które ze względu na wspólne cechy społeczno-gospodarcze wymagają specjalnego potraktowania przy określaniu założeń strategii gospodarczych. Podobnie można wyodrębnić subregiony w oparciu o cechy transportowe. Podział województwa na subregiony wyodrębnione ze względu na cechy istniejącego systemu transportowego w dużej mierze nie pokrywa się z wynikami podziału w oparciu o cechy społeczno-gospodarcze, co świadczy to o braku przystosowania systemu transportowego do stanu i potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego województwa. W wyniku regionalizacji transportowej, w województwie zostało zdefiniowanych siedem subregionów: subregion południowo-zachodni, na który składają się powiaty: chrzanowski, oświęcimski, wadowicki, suski, nowotarski i tatrzański oraz miasto Nowy Targ. W zachodnio-południowym obszarze województwa powiaty mają wiele wspólnych cech systemu transportowego. Z punktu widzenia strategii transportowej może to wskazywać na pewne dysproporcje rozwojowe, analiza bowiem społeczno-gospodarcza dowodzi, że powiaty chrzanowski i oświęcimski są mocno powiązane gospodarczo z obszarem Śląska. W stosunku do tych powiatów konieczne jest:

- zapewnienie odpowiednich połączeń transportowych do centrów administracyjnych leżących na terenie województwa małopolskiego, w tym wypadku Krakowa;
- zapewnienie połączeń transportowych do granicy województwa małopolskiego z województwem śląskim i połączenie systemów transportowych obu województw w jedną całość.

Transportowy subregion północny składa się z powiatów: olkuskiego, miechowskiego i proszowickiego. Są one powiązane transportowo z centrami gospodarczymi leżącymi poza województwem małopolskim. Powiat olkuski ciąży do obszaru Śląska, a powiaty miechowski i proszowicki znajdują się na szlakach prowadzących do województwa świętokrzyskiego. Powiaty te leżą na obrzeżach województwa małopolskiego, dlatego konieczne jest zapewnienie im efektywnych połączeń z centrum usług administracyjnych, kulturalnych i zdrowotnych, jakim jest dla nich miasto Kraków.

Transportowy subregion centralno-południowy składa się z powiatów myślenickiego i limanowskiego. W układzie transportowym powiat wielicki ma więcej cech wspólnych z powiatami bocheńskim i brzeskim (subregion centralno-wschodni) niż z krakowskim i miastem Kraków. Ze względu na ciężenie tego powiatu według kryteriów społeczno-gospodarczych do Krakowa, prowadzi to do wniosku o niedostatecznym zintegrowaniu transporto-

wym powiatu wielickiego z Krakowem. Istnieje zatem konieczność dalszego rozwoju powiązań transportowych tego powiatu z Krakowem, zarówno w zakresie publicznego transportu miejskiego, jak też wykorzystania infrastruktury kolejowej do przewozu towarów.

We wschodniej części województwa regionalizacja transportowa wykazała, że powiat gorlicki ma więcej transportowych cech wspólnych z powiatem nowosądeckim niż z miastem Tarnów i powiatem tarnowskim.

Subregion południowo-wschodni składa się z miasta Nowy Sącz oraz powiatów nowosądeckiego i gorlickiego. Wschodni subregion transportowy składa się z miasta Tarnowa, powiatu tarnowskiego i dąbrowskiego. W skład transportowego subregionu krakowskiego wchodzi miasto Kraków oraz powiat krakowski.

Analiza wyników regionalizacji wskazuje także na to, że w systemie transportowym województwa małopolskiego istnieją cztery podstawowe centra (węzły) transportowe:

- Kraków jest nie tylko wojewódzkim centrum transportowym, ale także centrum transportu międzynarodowego w tej części Polski;
- Nowy Sącz odgrywa rolę centrum transportowego we wschodnio-południowej części Małopolski;
- Tarnów jest węzłem transportowym dla północno-wschodniej części województwa;
- Nowy Targ stanowi południowo-zachodnie centrum transportowe.

Warto również zwrócić uwagę na specyfikę niektórych powiatów położonych na peryferiach województwa małopolskiego. Ciężą one do centrów transportowych położonych poza województwem małopolskim. Najlepszym przykładem takich powiatów są wspomniane już powiaty oświęcimski, chrzanowski i olkuski, które są powiązane gospodarczo i transportowo głównie z Katowicami a nie z Małopolską.

W województwie śląskim nie ma tak doprecyzowanych analiz, a dokument pt.: „Strategia rozwoju systemu transportu województwa śląskiego” przyjęty 14.04.2014 r. oceniany jest jako ogólny, np. w porównaniu z dokumentem pt.: „Strategia rozwoju transportu w województwie małopolskim na lata 2010-2030”, który oceniony jest jako kompleksowy (Krawczyk, Tomanek, 2013). Zdecydowanie najczęściej doprecyzowanie zamierzeń dotyczy obszaru infrastruktury, głównie transportu lotniczego i drogowego. Infrastruktura transportowa Śląska ma wiele atutów, a są nimi: autostrady A1 (Gdańsk–Gorzyczki, w tym na terenie województwa docelowo 167 km) i A4 (Jędrzychowice–Korczowa, w tym na terenie województwa 84 km) oraz drogi ekspresowe S1 (Pyrzowice–Cieszyn), S69 (Bielsko-Biała–Myto-Skalité, docelowo 48 km) i S86 (Katowice–Sosnowiec, 5,9

km). Wielkim atutem jest też infrastruktura szynowa gdzie w 2012 r. na 1000 km<sup>2</sup> przypadało 168,3 km torów (w małopolskim tylko 74,0 km; ec.europa.eu).

Całkowita długość linii kolejowych eksploatowanych w województwie śląskim jest największa w Polsce. Składa się na nią ponad 2,1 tys. km linii normalnotorowych, krótki odcinek najdłuższej w Polsce linii szerokotorowej oraz kilka odcinków linii wąskotorowych. Wiele linii kolejowych w regionie jest włączonych w międzynarodowe i krajowe systemy transportu kolejowego. Na szczególną uwagę zasługuje Centralna Magistrala Kolejowa, będąca częścią międzynarodowego korytarza transportowego CE65. W Tarnowskich Górach zlokalizowana jest jedna z największych stacji rozrządowych w Europie, która jest także największym towarowym węzłem kolejowym w kraju. W województwie śląskim zlokalizowany jest odcinek końcowy Linii Hutniczej Szerokotorowej. Linia ta poprzez ukraiński system kolejowy ma bezpośredni dostęp do Kolei Transsyberyjskich. Stwarza to możliwość połączenia z kolejowym systemem Ukrainy i Rosji oraz stworzenia paneuropejskiego korytarza transportu lądowego Europa — Azja. Na terenie województwa śląskiego jest obecnie tylko kilka krótkich odcinków dróg wodnych. Są one częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej. Należą do niej: Kanał Gliwicki (droga wodna III klasy, która umożliwia połączenie województwa śląskiego z Europą Zachodnią przez Wrocław, Szczecin i kanały śródlądowe Niemiec), rzeka Odra (km 51,2–98,6; fragment rzeki zlokalizowany na terenie województwa śląskiego to droga wodna klasy Ia), Port Gliwice (stanowi on początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i Kanału Gliwickiego).

Istnienie na terenie województwa przecinających się dróg różnych gałęzi transportu i równomierne rozłożenie sieci transportowych wpływa pozytywnie na możliwości rozwoju centrów logistycznych. Polska, jak i województwo śląskie jest na etapie początkowym tworzenia sieci dużych nowoczesnych centrów logistycznych. Do najważniejszych multimodalnych centrów logistycznych w województwie, istotnych ze względów strategicznych, można zaliczyć:

- Sławków, Euroterminal Sławków, Terminal Sławków Południowy.
- Pyrzowice, Centrum Logistyczne MPL „Katowice” w Pyrzowicach.
- Gliwice Port Gliwice, Centrum dystrybucyjne w Gliwicach Sośnicy.

Oprócz wymienionych miejsc można również wskazać takie lokalizacje, których położenie względem sieci komunikacyjnych może w przyszłości mieć decydujący wpływ na budowę kolejnych terminali multimodalnych, m.in.: okolice Częstochowy, Bielska-Białej/Czechowic-Dziedzic, Sosnowca, Tarnowskich Gór, Raciborza, Lublińca, Żywca, Zawiercia

i Cieszyna. Na obszarze województwa funkcjonuje około kilkudziesięciu parków logistycznych i centrów magazynowych. Liczba centrów logistycznych, popyt na ich usługi, wskaźnik pustostanów magazynowych, powierzchni oddanych do użytku, czy powierzchni magazynowych w budowie pokazuje, że województwo śląskie ma zdecydowaną przewagę infrastruktury logistycznej i może stanowić zaplecze logistyczne dla Małopolski. Szczegóły pokazuje tabela 1.

Dopełnieniem opisu systemu transportowo-logistycznego będzie analiza stanu podmiotów działających w branży transportowej.

W województwie śląskim w 2012 r. w ramach sekcji H PKD — Transport i gospodarka magazynowa zarejestrowanych było 29,5 tys. (małopolskie — 22,3 tys.; Bank Danych Lokalnych) podmiotów, co stanowiło odpowiednio 12% i 9% wszystkich tego rodzaju podmiotów w Polsce. Województwa charakteryzują się bardzo dużą liczbą zarejestrowanych pojazdów użytkowych, co pokazuje tabela 2.

Pod względem wielkości przewozu ładunków wewnątrz regionów (95 mln t) i między regionami kraju (po ok. 35 mln t ładunki nadane i przyjęte) województwo śląskie znajduje się w czołówce po województwie mazowieckim. Województwo śląskie jest liderem w eksporcie i imporcie ładunków w obrocie międzynarodowym i jako jedno z 12 województw charakteryzuje się dodatnim bilansem

tych przewozów. Dominującymi kierunkami wywozu ładunków są województwa: opolskie, małopolskie, zachodniopomorskie, pomorskie. Ważnym kierunkiem wywozu są także Czechy. W kierunku województwa śląskiego towary przywożone są z województw kolejno: małopolskiego, świętokrzyskiego, dolnośląskiego i opolskiego, a także z Ukrainy.

Tabela 3 przedstawia projekty inwestycyjne w infrastrukturę transportową istotne dla makroregionu ujęte w kontraktach terytorialnych, ich finansowanie przewidziane jest z różnych źródeł, w większości rządowych zgodnie z uchwałą nr 224 Rady Ministrów z dnia 4 listopada 2014 r.

Przedsięwzięcia ujęte w tabeli 3 nie wyczerpują listy projektów powiązanych z SRPP i realizowanych w makroregionie. W zakresie inwestycji transportowych należy również wymienić projekty uzgodnione przez regiony i ujęte w obydwu kontraktach terytorialnych i należą do nich:

1. Linia Kolejowa nr 93 na odcinku Trzebinia–Oświęcim–Czechowice Dziedzice.
2. Prace na liniach kolejowych nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice–Bytom–Chorzów Stary–Mysłowice Brzezinka–Oświęcim oraz Dorota–Mysłowice Brzezinka.
3. Prace na liniach kolejowych nr 62, 660 na odcinku Tunel–Bukowno–Sosnowiec.

Tabela 1

Rynek powierzchni magazynowych w Polsce

IV kw. 2013 r.	Warszawa	Góry Śląsk	Poznań	Polska Centralna	Wrocław	Polska Północna	Kraków	Poland
<b>Powierzchnia istniejąca (m<sup>2</sup>)</b>	2 626 000	1 431 000	1 023 000	1 021 000	780 000	232 000	141 000	<b>7 445 000</b>
<b>Zmiana r-d-r</b>	+2,1%	+1,2%	+0,0%	+0,0%	+0,8%	+0,0%	+0,0%	<b>+0,7%</b>
<b>Popyt netto w 2013 r. (m<sup>2</sup>)</b>	220 000	123 000	301 000	139 000	342 000	91 000	6 000	<b>1 256 000</b>
<b>Zmiana r-d-r</b>	-16,6%	-13,0%	+618,8%	+45,5%	+123,4%	+78,3%	-34,1%	<b>+66,3</b>
<b>Wskaźnik pustostanów w IV kw. 2013r</b>	14,6%	9,3%	4,4%	15,2%	11,7%	8,9%	4,0%	<b>11,3%</b>
<b>Zmiana r-d-r</b>	+0bps	+90bps	+100bps	+30bps	+660bps	-280bps	+0bps	<b>+120bps</b>
<b>Powierzchnia oddana do użytku w 2013 r. (m<sup>2</sup>)</b>	78 000	51 000	6 000	23 000	117 000	26 000	3 000	<b>305 000</b>
<b>Zmiana r-d-r</b>	-14,1%	-46,6%	-92,1%	-71,0%	+107,6%	-28,1%	-83,1%	<b>-41,0%</b>
<b>Powierzchnia w budowie w IV kw. 2013 r. (m<sup>2</sup>)</b>	17 000	37 000	215 000	80 000	259 000	72 000	0	<b>714 000</b>
<b>Czynsze bazowe (EUR/m<sup>2</sup>/miesiąc)</b>	4,10-5,50 (*)	3,00-3,70	3,30-3,80	3,40-4,30 (*)	3,70-4,00(*)	3,20-3,95(**)	4,00-4,80	
<b>Czynsze bazowe</b>	2,70-3,60			2,60-3,40	3,00-3,80	3,0-3,60(***)		
<b>Zmiana r-d-r</b>	0% (*)	-4,3%	-1,4%	0% (*)	0%	-3,5%(**)	0%	
	0%			-0%		+3,8%		

(\*) Czynsze wewnątrz miast za małe moduły biznesowe (SBU); (\*\*) czynsze w Trójmieście (\*\*\*) czynsze w Szczecinie

Źródło: [www.Rynek\\_powierzchni\\_magazynowych\\_w\\_Polsce\\_w\\_2013\\_2%20\(1\).pdf](http://www.Rynek_powierzchni_magazynowych_w_Polsce_w_2013_2%20(1).pdf)

Tabela 2

Pojazdy użytkowe przypadające na województwa łącznie z czasowo zarejestrowanymi i w przeliczeniu na 1000 osób w 2011 roku

Pojazdy użytkowe przypadające na województwa łącznie z czasowo zarejestrowanymi i w przeliczeniu na 1000 osób w 2011 roku					
* W tym ciągniki siodłowe					
Źródło: GUS					
Województwa	Samochody ciężarowe * [szt.]	Autobusy [szt.]	Naczepy [szt.]	Autobusy	Samochody ciężarowe *
<b>Polska</b>	<b>2 892 064</b>	<b>100 299</b>	<b>266 910</b>	<b>3</b>	<b>81</b>
Dołnośląskie	208 789	8 063	14 684	3	77
Kujawsko-pomorskie	144 650	5 308	12 678	3	75
Lubelskie	140 810	6 379	13 387	3	71
Lubuskie	73 816	2 338	7 009	2	79
Łódzkie	205 869	5 995	16 769	2	87
Małopolskie	242 097	10 424	17 638	3	78
Mazowieckie	516 463	14 891	57 854	3	109
Opolskie	66 476	2 393	6 740	2	70
Podkarpackie	133 338	5 210	10 843	2	67
Podlaskie	75 250	2 368	7 429	2	69
Pomorskie	172 993	6 273	16 576	3	84
Śląskie	295 472	10 526	26 480	2	69
Świętokrzyskie	111 792	4 334	8 902	3	95
Warmińsko-mazurskie	91 045	3 687	7 553	3	69
Wielkopolskie	295 283	7 432	32 710	2	94
Zachodniopomorskie	117 921	4 678	9 658	3	75

Źródło: Raport 2013 Transport pod lupą, [http://www.efl.pl/aktualnosci/Transport\\_raport.pdf](http://www.efl.pl/aktualnosci/Transport_raport.pdf)

Tabela 3

Projekty inwestycyjne w infrastrukturę transportową regionu Polska Południowa (realizacja do 2020 r.)

Lp.	Nazwa projektu i uwagi
1	Modernizacja linii kolejowej Katowice–Kraków (szybkie połączenie)
2	Budowa beskidzkiej drogi integracyjnej o parametrach drogi ekspresowej (dk 52)
3	Podniesienie standardów dk 94 do parametrów drogi ekspresowej lub drogi głównej ruchu przyspieszonego (Kraków–Olkusz–Sławków–Dąbrowa Górnicza–Bytom)
4	Budowa drogi S1 od węzła kosztowy II w Mysłowicach do węzła Suchy Potok w Bielsku Białej w wariantcie przebiegu przez powiat oświęcimski
5	Opracowanie i wdrożenie programu ograniczenia niskiej emisji w Polsce Południowej z podprogramem 5.1 — Kompleksowe przedsięwzięcia z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej ekologicznego transportu

Źródło: Informacja o realizacji Strategii Rozwoju Polski Południowej, 2014.

#### 4. Rewitalizacja linii kolejowej nr 117 na odcinku Kalwaria Zebrzydowska–Lanckorona–Bielsko-Biała.

Po analizie infrastruktur transportowych obu województw Śląska i Małopolski warto wymienić cele infrastrukturalnego integrowania przestrzeni województw. Do priorytetowych należą:

- utworzenie wspólnego podmiotu kolejowego: małopolsko-śląskie przewozy regionalne;
- opracowanie koncepcji rozwoju transportu intermodalnego Polski Południowej, w tym powiązanie

Euroterminalu Sławków z układem dróg krajowych;

- usprawnienie magistrali kolejowej Przemyśl, Kraków, Katowice, Wrocław;
- poprawa parametrów drogi Racibórz–Rybnik /Cieszyn–Pszczyna–Bielsko-Biała, Kęty–Wadowice–Mszana/Ustrzyki; ekspresowa droga Sudecko-Karpacka (przez Bielsko-Białą i Rybnik);
- uruchomienie połączenia szynobusowego Bielsko-Biała–Kęty–Kraków;



- modernizacja sieci kolejowej granica PL SK–Żywiec–Sucha Beskidzka–Kraków;
- modernizacja podkarpackiej linii kolejowej na trasie Bielsko-Biała–Kęty–Andrychów–Wadowice–Kalwaria–Kraków;
- budowa połączenia kolejowego Katowice–Tychy–Bieruń–Oświęcim;
- bezpośrednie połączenia kolejowe subregionu częstochowskiego z województwem małopolskim.

## Komputerowe systemy wspomagające transport ponadregionalny

Jednym z obszarów Strategii Rozwoju Polski Południowej jest infrastruktura transportowa — niezbędny czynnik rozwoju makroregionu. Inwestycje kolejowe i drogowe, ale także inteligentne systemy transportowe stanowią priorytet. Funkcjonują już ponadregionalne inteligentne systemy transportowe zapewniające spójne połączenia kolejowe między regionami, które ułatwiają sterowanie ruchem oraz informacją pasażerską. W opracowaniu jest nowatorski projekt rozwoju inteligentnych systemów transportowych i infrastruktury koordynowany przez Uniwersytet Jagielloński w Krakowie — „C4@A4 — Korela-

cje, Koherencja, Kognitywność wzdłuż A4”. Powstający transportowy system informatyczny projektowany jest z wykorzystaniem grafowej bazy danych GPS/EGNOS. Interoperacyjny, audiowizualny system ma włączyć międzymodalne węzły transportowe, obejmując je ponadregionalnym systemem zarządzania transportowego.

## Wnioski

Konkurencyjność regionów i dynamika ich rozwoju jest coraz bardziej zależna od wiedzy i innowacji, zagospodarowania przestrzennego i poprawności rozmieszczenia różnorodnych funkcji gospodarowania w przestrzeni, a także od współpracy władz regionów sąsiadujących i miast (albowiem procesy innowacyjne z reguły najsilniej występują na obszarach zurbanizowanych). Celem artykułu była ocena współpracy logistycznej dwóch współpracujących regionów (współpracy na szczeblu władz regionu; infrastruktury transportowej i logistycznej). Potwierdzono hipotezy, że „Śląsk jest ważnym zapleczem logistyczno-transportowym dla Małopolski” i że „Projekty istotne dla makroregionu ujęte w kontraktach terytorialnych przyczynią się do rozwoju infrastruktury transportowo-logistycznej, a co za tym idzie do rozwoju współpracy B+R Śląska i Małopolski”.

## Bibliografia

- Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny: [http://stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p\\_name=indeks#](http://stat.gov.pl/bdl/app/strona.html?p_name=indeks#)
- Gorzelał, G. (1996). *Restrukturyzacja regionalna*. Warszawa: MIRR.
- <http://ec.europa.eu/eurostat/web/products-statistical-books/-/KS-HA-14-001-10>
- [http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/krak/ASSETS\\_2013\\_01\\_inf\\_syg.pdf](http://stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/krak/ASSETS_2013_01_inf_syg.pdf)
- [http://www.malopolskie.pl/Pliki/2012/STRATEGIA\\_ROZWOJU\\_TRANSPORTU.pdf](http://www.malopolskie.pl/Pliki/2012/STRATEGIA_ROZWOJU_TRANSPORTU.pdf)
- [https://www.mir.gov.pl/media/3364/informacja\\_SRPP\\_2014.pdf](https://www.mir.gov.pl/media/3364/informacja_SRPP_2014.pdf)
- <https://www.slaskie.pl/zalaczniki/2013/04/08/1365415927/1365415979.pdf>
- <https://www.slaskie.pl/zalaczniki/2013/04/08/1365415927/1365415979.pdf>
- Informacja o realizacji Strategii Rozwoju Polski Południowej do roku 2020 za rok 2014. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Departament Programów Ponadregionalnych kwiecień 2015 [https://www.mir.gov.pl/media/3364/informacja\\_SRPP\\_2014.pdf](https://www.mir.gov.pl/media/3364/informacja_SRPP_2014.pdf)
- Klamut, M. (2000). *Polityka budowy regionu konkurencyjnego*. Wrocław: Wyd. AE.
- Korenik, S. (2009). *Rozwój regionu ekonomicznego na przykładzie Śląska*. Wrocław: Wyd. AE.
- Krawczyk, G., Tomanek, R. (2013). *Rozwój systemów transportowych jako priorytet strategii regionalnych w Polsce, współczesne uwarunkowania rozwoju transportu w regionie*, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach. Katowice: [http://www.ue.katowice.pl/uploads/media/SE\\_143.pdf](http://www.ue.katowice.pl/uploads/media/SE_143.pdf)
- Nischke, B. (red.). (2002). *Europa regionów. Tradycje i perspektywy*. Zielona Góra.
- Potencjał społeczno-gospodarczy regionu południowego Polski w 2012 r.* Urząd statystyczny w Katowicach, Urząd statystyczny w Krakowie. <http://krakow.stat.gov.pl/publikacje-i-foldery/inne-opracowania/potencjal-spoleczno-gospodarczy-regionu-poludniowego-polski-w-2012-r-,14,1.html>
- Raport 2013 Transport pod lupą: [http://www.efl.pl/aktualnosci/Transport\\_raport.pdf](http://www.efl.pl/aktualnosci/Transport_raport.pdf)
- [www.Rynek\\_powierzchni\\_magazynowych\\_w\\_Polsce\\_w\\_2013\\_2%20\(1\).pdf](http://www.Rynek_powierzchni_magazynowych_w_Polsce_w_2013_2%20(1).pdf)

Zapraszamy na naszą stronę internetową

[www.gmil.pl](http://www.gmil.pl)

