

**Anna Grabowiecka, Bogumiła  
Mucha-Leszko**

---

**Infrastruktura w makroregionach  
południowym i  
środkowo-wschodnim Polski**

---

Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio H, Oeconomia 23,  
117-125

---

1989

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ANNALES  
UNIVERSITATIS MARIAE CURIE-SKŁODOWSKA  
LUBLIN — POLONIA

VOL. XXIII, 8

SECTIO H

1989

---

Katedra Ekonomii Politycznej  
Wydziału Ekonomicznego UMCS

Anna GRABOWIECKA, Bogumiła MUCHA-LESZKO

**Infrastruktura w makroregionach południowym i środkowo-wschodnim  
Polski**

Инфраструктура в южном и средневосточном макрорегионах Польши

Infrastructure in the Southern and Central-Eastern Macro-regions

ROLA INFRASTRUKTURY W ROZWOJU REGIONU

W literaturze ekonomicznej najczęściej wymieniane są trzy zasadnicze czynniki decydujące o rozwoju regionów: 1) zasoby siły roboczej, 2) majątek trwały, 3) warunki przyrodnicze<sup>1</sup>. Są to tzw. czynniki tradycyjne, obok których wyróżnia się również czynniki nowoczesne, czyli postęp naukowo-techniczny i organizacyjny. Majątek trwały należy traktować zarówno ilościowo, jak i jakościowo. Możliwości rozwoju regionu zależą bowiem nie tylko od istniejącego majątku trwałego, lecz głównie od jego stanu technicznego i nowoczesności. Majątek trwały dzieli się na bezpośrednio produkcyjny i majątek tworzący niezbędne warunki dla uruchomienia i przebiegu procesów produkcyjnych. Ta część majątku warunkująca rozwój i sprawność działalności produkcyjnej oraz wszelkich przedsięwzięć gospodarczych nazywa się infrastrukturą. Obejmuje ona urządzenia i inwestycje, które służą bezpośrednio procesom produkcyjnym oraz te, które decydują o warunkach życia ludności. W zależności od spełnianych funkcji wyróżnia się w literaturze infrastrukturę ekonomiczną (bądź techniczną, lub produkcyjną) i społeczną. Wyposażenie obszaru w infrastrukturę przyciąga inwestycje produkcyjne

---

<sup>1</sup> Por. K. Secomski: *Ekonomika regionalna*, PWE, Warszawa 1982, s. 135—162.

i wpływa na atrakcyjność warunków życia ludności. Niski poziom rozwoju infrastruktury staje się barierą rozwoju działalności gospodarczej, szczególnie wyraźnie występuje to w krajach kapitalistycznych, ponieważ właściciele kapitału nie są zainteresowani w ponoszeniu dodatkowych nakładów inwestycyjnych. Tworzenie infrastruktury w regionach opóźnionych w rozwoju traktowane jest jako środek stymulujący inwestycje produkcyjne i stanowi ważny kierunek w polityce regionalnej krajów kapitalistycznych.

Dość szeroka aktywizacja regionów poprzez rozwój infrastruktury prowadzona była we Włoszech (nie dała oczekiwanych rezultatów). Znacznie większe efekty poprzez budowę systemu autostrad i inwestycje wodno-energetyczne oraz żeglugowe osiągnięte zostały w Stanach Zjednoczonych.

Inwestycje infrastrukturalne są kapitałochłonne, przede wszystkim w dziedzinie infrastruktury produkcyjnej, a więc wodne, energetyczne, transportowe. W Polsce występuje stały priorytet inwestycji produkcyjnych. Inwestycje infrastrukturalne nie tworzące bezpośrednio dochodu narodowego traktowane były i są jako drugoplanowe. Priorytetowy charakter inwestycji produkcyjnych sprawiał, że na infrastrukturę nie starczało już środków, której rozwój wymuszany jest z opóźnieniem. W warunkach generalnego niedorozwoju infrastruktury w Polsce występują ponadto regionalne dysproporcje w jej rozmieszczeniu i poziomie technicznym. Jednym z obszarów słabo wyposażonych w infrastrukturę jest makroregion środkowo-wschodni, który tworzą obszary czterech województw: białsko-podlaskie, chełmskie, lubelskie i zamojskie. Rolniczy charakter tych województw nie sprzyjał lokalizacji inwestycji infrastrukturalnych. Czynnikiem aktywizującym rozwój gospodarczo-społeczny były inwestycje przemysłowe, które wpływały również na powstanie infrastruktury. Inwestycje infrastrukturalne były uruchamiane przez proces industrializacji i lokalizowane w obszarach intensywnego rozwoju przemysłu i w głównych ośrodkach urbanistycznych. Jednocześnie lepsze wyposażenie w infrastrukturę istniejących już ośrodków przemysłowych prowadziło do nadmiernej koncentracji produkcji przemysłowej. Przykładem obszaru o nadmiernej koncentracji przemysłu jest Górny Śląsk, gdzie występuje wiele negatywnych zjawisk związanych z przeciążeniem infrastruktury i zachwianiem równowagi ekologicznej.

W makroregionie środkowo-wschodnim dominującym centrum urbanistycznym i przemysłowym o znaczeniu ogólnokrajowym jest Lublin. Ośrodek ten ma największą siłę oddziaływania na rozwój obszarów przyległych w całym makroregionie. W strefie oddziaływania Lublina znajduje się ponadto silny ośrodek przemysłowy Świdnik i Lubartów.

Rozwija się obecnie centrum Lubelskiego Zagłębia Węglowego — Łęczna. Wzrost znaczenia wymienionych mniejszych ośrodków wpływa na rozszerzenie i intensyfikację ekonomicznych i kulturalno-naukowych powiązań z Lublinem, które stymulują rozwój infrastruktury w obrębie rozszerzającej się aglomeracji Lublina.

Stolice pozostałych trzech województw makroregionu środkowo-wschodniego są zdecydowanie mniejsze od Lublina i pełnią funkcje regionalne, a ich siła oddziaływania na obszary przyległe i rozwój infrastruktury w regionie jest znacznie słabsza. Należy jednak podkreślić, że ich znaczenie istotnie wzrosło w nowym układzie administracyjnym, tzn. od połowy lat siedemdziesiątych.

W makroregionie południowym największe miasta znajdują się w województwie katowickim tworząc obszar wysoce zurbanizowany w którym Katowice nie pełnią tak dominującej roli jak Lublin w makroregionie środkowo-wschodnim. Szereg miast jak np. Sosnowiec, Bytom, Gliwice, Chorzów i Zabrze stanowią ośrodki przeciwwagi Katowic.

Pozostałe województwa makroregionu południowego są znacznie niżej zurbanizowane od wiodącego województwa katowickiego, ludność miejska stanowi nawet mniejszy odsetek niż średnio w kraju. Stolice województw częstochowskiego, opolskiego i bielskiego są jednak ośrodkami o znaczeniu ponadlokalnym, w przeciwieństwie do miast wojewódzkich makroregionu środkowo-wschodniego Białej Podlaskiej, Chełma i Zamościa.

#### POZIOM ROZWOJU INFRASTRUKTURY W MAKROREGIONACH ŚRODKOWO-WSCHODNIM I POŁUDNIOWYM

Aktualny podział administracyjny kraju powoduje, że jednostki terytorialne, tj. województwa, są zbyt małymi obszarami, by mogły pełnić funkcje regionów gospodarczych. Stworzone jednostki planistyczne — makroregiony nie zawsze obejmują obszary jednorodne. W roku 1982 z makroregionu środkowo-wschodniego wyłączone zostało województwo siedleckie, którego gospodarcza więź z tym makroregionem była sztuczna. Historycznie ukształtowane powiązanie z woj. warszawskim przesądziło ostatecznie o włączeniu woj. siedleckiego do makroregionu środkowego. Istniejące makroregiony są zróżnicowane pod względem obszaru i liczby ludności. Najmniejszymi obszarowo makroregionami są środkowo-wschodni (7,4% obszaru kraju) i południowy (8,1% obszaru kraju). Pozostałe makroregiony są znacznie większymi jednostkami terytorialnymi. Wśród ośmiu makroregionów dwa najmniejsze pod względem obszaru, środkowo-wschodni i południowy, są równocześnie makroregionami charakteryzującymi się skrajnymi wskaźnikami rozwoju. Makroregion południowy

jest w Polsce najwyżej uprzemysłowiony, z nadmierną koncentracją przemysłu. Makroregion środkowo-wschodni, łącznie z północno-wschodnim, są najsłabiej uprzemysłowione i zurbanizowane.

W makroregionie południowym jest 15 miast powyżej 100 tys. mieszkańców, podczas gdy w środkowo-wschodnim tylko jedno. Makroregiony środkowo-wschodni i południowy obejmują po cztery województwa. Województwem wiodącym w makroregionie południowym jest katowickie a w środkowo-wschodnim lubelskie. Zróżnicowanie między województwami w ramach obu rozpatrywanych makroregionów pod względem zaludnienia i urbanizacji jest duże. Wysoki poziom urbanizacji woj. katowickiego sprawia, że liczba ludności przypadająca na 1 km<sup>2</sup> jest najwyższa w Polsce i prawie 5 razy wyższa od wskaźnika krajowego i wskaźników charakteryzujących gęstość zaludnienia woj. opolskiego i częstochowskiego i 2,5 raza od zaludnienia woj. bielskiego. Poziom urbanizacji województw makroregionu południowego poza katowickim jest niższy niż woj. lubelskiego i niższy niż średnia krajowa, lecz wysoki udział ludności miejskiej woj. katowickiego decyduje, że średni wskaźnik urbanizacji dla całego makroregionu południowego jest wyższy od średniego krajowego. W makroregionie środkowo-wschodnim nawet najwyżej zurbanizowane województwo lubelskie znajduje się poniżej średniej krajowej.

Traktując uprzemysłowienie i urbanizację jako procesy stymulujące rozwój infrastruktury porównujemy wyposażenie w infrastrukturę w dwóch skrajnych pod względem industrializacji i urbanizacji makroregionach.

Powszechnie przyznaje się, że rozwój działalności gospodarczej może przyspieszać sprawnie funkcjonujący system transportowy. W Polsce podstawowe znaczenie mają transport kolejowy i samochodowy. W tabeli 2 zamieszczone są wskaźniki charakteryzujące rozwój linii kolejowych i sieci dróg twardych w makroregionach środkowo-wschodnim i południowym. Wyposażenie badanych obszarów w sieci linii kolejowych w przeliczeniu na km<sup>2</sup> w makroregionie środkowo-wschodnim jest prawie trzykrotnie niższe niż w południowym i niemal dwukrotnie niższe niż średnia w kraju. Mimo słabego rozwoju kolei w południowo-wschodniej części Polski wskaźniki w trzech województwach makroregionu pozostają od roku 1975 niezmiennie. Wyjątek stanowi woj. zamojskie, w którym wzrost wskaźnika z 5,3 km/km<sup>2</sup> do 7 km/km<sup>2</sup> nastąpił w wyniku zbudowania linii hutniczo-siarkowej.

Pod względem gęstości dróg twardych dysproporcje są mniejsze a tendencje rozwojowe korzystne dla makroregionu środkowo-wschodniego, dystans w stosunku do makroregionu południowego zmniejsza się.

Okazuje się jednak, że dominacja makroregionu południowego w dzie-

dzinie transportu nie oznacza zdecydowanej przewagi tego obszaru w dziedzinie infrastruktury. Zamieszczony w kolejnych tabelach materiał statystyczny dowodzi, że pod względem wielu elementów infrastruktury socjalnej sytuacja w makroregionie środkowo-wschodnim jest podobna bądź nawet lepsza. Interesujące dane zawiera tabela 3. Poziom telefonizacji wyższy jest w makroregionie środkowo-wschodnim, co wynika z wyjątkowo niekorzystnej sytuacji pod względem woj. makroregionu południowego, ponieważ wskaźnik telefonizacji w makroregionie środkowo-wschodnim jest niższy od średniego krajowego.

Rozwój służby zdrowia ilustrują dane tabeli 4. Określają ją cztery współczynniki: liczba lekarzy, liczba łóżek, liczba stomatologów i liczba pielęgniarek na 10 tys. ludności. Pod względem liczby łóżek szpitalnych i liczby pielęgniarek sytuacja makroregionu południowego jest lepsza od środkowo-wschodniego i lepsza niż średnio w kraju. W zakresie liczby lekarzy i stomatologów średnie dla makroregionów są zbliżone. Jednakże duże różnicowania występują między województwami południowo-wschodnimi, szczególnie niekorzystna sytuacja charakteryzuje woj. bialsko-podlaskie i zamojskie, a więc najniżej uprzemysłowione. Wśród wszystkich ośmiu województw najlepszą pozycję ma woj. lubelskie, na co ma niewątpliwie wpływ istnienie w Lublinie uczelni medycznej i jej placówek szpitalnych.

Warunki mieszkaniowe charakteryzują wskaźniki zamieszczone w tabeli 5 ilustrujące przeciętną powierzchnię mieszkaniową w m<sup>2</sup> na osobę oraz ich jakość uzależnioną od wyposażenia w wodociągi, kanalizację i gaz ziemny. Pod względem przeciętnej powierzchni mieszkaniowej na osobę sytuacja w makroregionie południowym jest korzystniejsza, lecz nie odbiega od warunków w makroregionie środkowo-wschodnim. Znaczne rozbieżności występują natomiast w standardzie mieszkań. Wyposażenie mieszkań w urządzenia komunalne jest bardzo niskie w trzech województwach makroregionu środkowo-wschodniego: bialsko-podlaskim, zamojskim i chełmskim i mimo że w woj. lubelskim sytuacja w tej dziedzinie jest zdecydowanie lepsza, to przeciętnie wskaźniki dla makroregionu są niskie i niższe od średniej krajowej. Województwa bialkopodlaskie i chełmskie nie mają gazu ziemnego, a w zamojskim korzysta niewielki odsetek ludności.

Z porównania materiału statystycznego charakteryzującego poziom rozwoju transportu, sieci telefonicznej, służby zdrowia i warunków mieszkaniowych w makroregionach południowym i środkowo-wschodnim wynika, że ogólnie przewaga makroregionu południowego jest wyraźna. Niemniej jednak są dziedziny, w których pozycja makroregionu środkowo-wschodniego jest lepsza bądź tylko nieznacznie gorsza. Korzystniejsze wskaźniki ma makroregion środkowo-wschodni w zakresie liczby

abonentów telefonicznych, lecz wynika to z większych opóźnień pod tym względem w makroregionie południowym w stosunku do średniej krajowej. W dziedzinie telefonizacji Polska jest europejskim autsaiderem i niewielkie różnice regionalne w tym ogólnie niskim poziomie rozwoju nie mają większego znaczenia.

Nieznaczna jest przewaga woj. makroregionu południowego w zakresie rozwoju służby zdrowia, lecz w tym przypadku również wynika to nie z dobrego poziomu służby zdrowia w makroregionie środkowo-wschodnim, a z bardzo przeciętnego jej stanu w makroregionie południowym.

Generalnie w zakresie infrastruktury społecznej przewaga makroregionu południowego jest niewielka. Wyraźne różnice występują w infrastrukturze transportu, traktowanego jako główny czynnik stymulujący rozwój działalności gospodarczej.

Ponadto należy podkreślić duże dysproporcje w rozmieszczeniu infrastruktury w ramach makroregionów, które są znacznie większe niż różnice pomiędzy badanymi makroregionami. Trudno zatem określić makroregiony południowy i środkowo-wschodni jako obszary homogeniczne. Są to raczej obszary, w których można wyodrębnić węzłowe jednostki urbanistyczne pełniące wiodące funkcje i mające swoje obszary oddziaływania. Materiał statystyczny potwierdził wcześniej postawioną tezę, że uprzemysłowienie i urbanizacja zasadniczo określiły rozmieszczenie infrastruktury w Polsce.

Tab. 1. Gęstość zaludnienia i odsetek ludności miejskiej  
The population density and the percentage of urban population

Województwo	Ludność na 1 km <sup>2</sup>		Ludność w miastach ogółem w %	
	1975	1984	1975	1984
Białsko-podlaskie	52	55	25,7	32,5
Chełmskie	57	62	33,0	39,9
Lubelskie	130	144	49,9	55,5
Zamojskie	68	70	19,5	24,9
MŚW	82	86,9 (87)	36,5	42,8
Bielskie	210	234	42,6	48,9
Częstochowskie	118	123	44,6	51,2
Katowickie	525	586	85,9	87,7
Opolskie	114	118	46,9	50,9
M Półd	238	260	68,9	72,6
Polska	109	119	55,7	60,0

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1985, GUS Warszawa 1985  
1—3, ss. 28, 29.

Tab. 2. Rozmieszczenie sieci kolejowej i drogowej  
The distribution of the railway and road network

Województwo	Linie kolejowe gęstość na 100 km <sup>2</sup>		Drogi twarde gęstość na 100 km <sup>2</sup>			
	1975	w km	1984	1975	w km	1984
Bialsko-podlaskie	4,5		4,3	33,6		41,2
Chełmskie	3,9		3,9	30,2		39,2
Lubelskie	4,5		4,5	41,6		47,5
Zamojskie	5,3		7,0	36,6		45,0
MŚW	4,6		5,1	36,3		44,0
Bielskie	11,2		11,4	64,8		65,4
Częstochowskie	9,1		9,9	51,0		54,1
Katowickie	23,1		24,0	55,4		60,1
Opolskie	12,5		12,3	56,3		57,4
M Płd	14,3		14,7	56,0		58,5
Polska	8,5		8,7	45,6		49,1

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1976 GUS, Warszawa 1976, s. 221.

Rocznik Statystyczny Województw 1985 GUS, Warszawa 1985, s. 270.

Tab. 3. Abonenci telefoniczni  
Telephone subscribers

Województwo	Abonenci na 1000 ludności					
	Ogółem		Miasto		Wieś	
	1975	1984	1975	1984	1975	1984
Bialsko-podlaskie	21,2	43,3	49,8	94,3	11,3	18,8
Chełmskie	25,4	46,5	52,5	87,9	12,0	19,0
Lubelskie	38,8	60,2	68,5	97,3	9,3	13,8
Zamojskie	19,3	36,3	56,9	96,4	10,2	16,3
MŚW	29,6	50,2	63,2	95,9	10,2	16,0
Bielskie	32,2	50,7	64,6	84,7	8,2	18,0
Częstochowskie	26,0	39,2	46,2	64,8	9,7	12,4
Katowickie	35,6	48,9	40,2	54,2	8,0	11,4
Opolskie	31,3	45,1	54,5	75,2	10,6	14,0
M Płd	33,3	47,4	44,2	85,8	9,2	13,9
Polska	42,9	63,4	68,1	94,2	11,3	17,2

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1976 r. 6, 8, s. 226.

Rocznik Statystyczny Województw 1985 r., op. cit., s. 278, wylicz. wł.



Tab. 4. Służba zdrowia  
The medical service

Województwo	Łóżka na 10 tys. lud.		Ilość lekarzy na 10 tys. lud.		Ilość stomat. na 10 tys. lud.		Ilość pielęgn. na 10 tys. lud.	
	1975	1984	1975	1984	1975	1984	1975	1984
Białsko-podl.	40,2	48,9	7,9	12,9	2,4	3,4	20,4	37,1
Chełmskie	48,9	61,7	8,1	13,2	2,7	3,1	20,2	46,7
Lubelskie	71,1	74,9	22,5	26,8	4,4	5,2	37,7	47,4
Zamojskie	49,0	48,7	6,7	10,1	2,0	2,8	21,6	39,2
MŚW	48,2	63,1	14,7	19,0	3,2	4,1	29,7	43,8
Bielskie	43,8	48,4	12,8	16,8	3,8	4,1	35,1	44,1
Częstochowsk.	66,3	61,2	10,1	14,5	3,2	3,6	29,7	39,4
Katowickie	79,4	72,0	16,4	20,4	4,3	4,4	41,3	51,6
Opolskie	83,8	74,2	12,9	14,3	3,5	4,0	38,1	45,2
M Półd	73,9	67,9	14,6	18,3	4,0	4,2	38,6	48,2
Polska	66,3	65,4	17,0	19,2	4,7	4,7	37,9	46,4

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1976 r. 3, 4, 5, s. 314, 316.

Rocznik Statystyczny Województw 1985 r. 29, s. 356—359, wyliczenia własne.

Tab. 5. Przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkania w m<sup>2</sup> na osobę i stan  
gospodarki komunalnej

The mean urban area of a flat in m<sup>2</sup> per one person and the state of the municipal  
economy

Województwo	Przec. pow. użytk. w m <sup>2</sup> na osobę		Odsetek ludn. w miastach korzystających z:					
			wodociągów		kanalizacji		gazu ziemnego	
	1975	1984	1975	1984	1975	1984	1975	1984
Białsko-podl.	15,1	17,2	26,9	53,8	20,7	49,1	—	—
Chełmskie	14,4	16,2	77,9	85,8	53,7	69,1	—	—
Lubelskie	13,7	15,6	81,6	90,9	70,9	82,2	44,6	74,7
Zamojskie	14,7	16,9	47,5	70,4	41,5	60,1	—	25,1
MŚW	14,5	16,5	70,8	83,2	59,8	73,9	29,1	50,9
Bielskie	14,4	16,8	70,5	79,3	59,8	71,5	54,6	71,4
Częstochow.	14,6	17,0	78,3	86,2	60,5	66,3	36,5	40,9
Katowickie	15,5	17,9	88,9	94,1	73,1	81,6	50,1	68,2
Opolskie	17,2	19,0	89,1	94,2	76,9	81,2	69,9	78,5
W Półd 15	15,4	17,7	86,6	92,1	71,4	79,4	51,5	67,3
Polska	14,4	16,2	81,8	88,6	71,3	79,5	56,6	68,9

Źródło: Rocznik Statystyczny Województw 1976 r. GUS, Warszawa 1976, s. 255, 274.

Rocznik Statystyczny Województw 1985 r. *op. cit.*, s. 314 i 300.

## РЕЗЮМЕ

В статье представлено состояние и развитие важнейших элементов инфраструктуры в двух макрорегионах: южном (территория воеводств: Бельского, Ченстоховского, Катовицкого и Опольского) и средневосточном (территория воеводств: Бяла-Подляского, Холмского, Люблинского и Замосцького). На основании приведенного статистического материала подтверждается сформулированный вначале тезис о том, что индустриализация и урбанизация в принципе определили размещение инфраструктуры в Польше. Статистические данные обнаруживают кроме того значительные диспропорции в развитии инфраструктуры в рамках обоих макрорегионов.

## SUMMARY

The paper presents the state and development of the more important devices of infrastructure in two macro-regions (Southern Bielsko-Biała, Częstochowa, Katowice, Opole districts) and Central Eastern ones (Biała-Podlaska, Chełm, Lublin, and Zamość districts). On the basis of the statistical material the thesis which had been put forward before was confirmed according to which industrialization and urbanization determined the arrangement of infrastructure in Poland. The statistical data also provided some information about considerable disproportions existing in the development of infrastructure within the two macro-regions.