
STANISŁAW DZIADEK

Rola województwa katowickiego w Makroregionie Południowym

Spośród ośmiu makroregionów powołanych zarządzeniem Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów z dnia 19 lipca 1975 roku Makroregion Południowy jest jednostką przestrzenną zwartą, o wyraźnie zaznaczających się funkcjach, głównie przemysłowych. Skupia on obok województwa katowickiego trzy dalsze jednostki administracyjne tego typu, tj. województwa: bielskie, częstochowskie i opolskie. Makroregion zajmuje ósme miejsce w kraju pod względem powierzchni (8,3%), drugie pod względem liczby ludności (17,8%) oraz drugą pozycję pod względem ludności zatrudnionej w przemyśle (10,4%) i pierwszą pod względem wartości koncentracji środków trwałych w gospodarce (21,1%).

Makroregion Południowy położony jest w południowej części kraju, graniczy z Czechosłowacją. Mimo to stanowi ważne terytorium w krajowym układzie powiązań przestrzenno-ekonomicznych. Przez jego obszar przechodzą ważne szlaki komunikacyjne, łączące wszystkie centra produkcyjne kraju i obsługujące główne kierunki wymiany gospodarczej Polski z państwami środkowej Europy. Na obszarze analizowanego makroregionu krzyżują się ważne szlaki transportu kolejowego, łączące obszary północnej i południowej Polski, jak również tereny południowe poprzez tzw. linię podkarpacką. W wyniku ukształtowanej tu sieci kolejowej utworzone zostały ważne w krajowej sieci transportu węzły: Katowice, Gliwice, Tarnowskie

Góry, Częstochowa, Opole, Kędzierzyn-Koźle, z czego 4 pierwsze zaliczane są do 15 największych w kraju.

Sieć transportu kolejowego i drogowego jest podstawowym czynnikiem integracji przestrzeni w makroregionie, wywiera zasadniczy wpływ na kształtowanie się powiązań produkcyjnych [7]. Wynika to z faktu, że wszelka działalność gospodarcza jest przestrzennie zdeterminowana, co rodzi zjawisko popytu na przewozy będące podstawową funkcją transportu umożliwiającą ludności i dobrom materialnym pokonanie tej bariery, którą stanowi przestrzeń.

Zasadniczym elementem sieci transportu w makroregionie południowym, jak już wspomniano, są linie kolejowe i drogi publiczne (tab. 1). Długość linii kolejowych w makroregionie wynosi 3 878 km (1980), co stanowi 14,2% w skali kraju. Najdłuższą sieć linii kolejowych w omawianym makroregionie posiadają województwa katowickie i opolskie, które wykazują też największe jej zagęszczenie w $\text{km}/100 \text{ km}^2$ (katowickie 23,3, opolskie 12,6). Porównując analogiczne wskaźniki z lat 1970 i 1980, daje się zauważyć pewien przyrost zagęszczenia sieci kolejowej o 1,9%, przekraczający średnie tempo krajowe wynoszące zaledwie 0,08%. Było to jednak zjawisko wykazujące zróżnicowane tendencje w poszczególnych województwach. Jeśli w województwie częstochowskim w latach 1970-1980 długość linii kolejowych wzrosła z 578 km (1970) do 602 km (1980), to w analogicznym okresie na obszarze województwa opolskiego zanotowano zjawisko odwrotne (spadek o 42 km).

Biorąc pod uwagę linie normalnotorowe, ich długość w Makroregionie Południowym wynosi 3 370 km, w tym 1 878 km to linie zelektryfikowane (ok. 28% stanu krajowego). Prawie 42% ogółu linii zelektryfikowanych przypada na województwo katowickie, 29% na częstochowskie, 16% na opolskie i 13% na woj. bielskie.

Gęstość sieci kolejowej w Makroregionie Południowym jest stosunkowo duża i wynosiła w 1980 roku około $14,2 \text{ km}/100 \text{ km}^2$,

wobec 8,7 km/100 km² w kraju. Rozmieszczenie tej sieci było jednak mocno zróżnicowane i wahało się od 9,2 km/100 km² (województwo częstochowskie) do 23,3 km/100 km² (województwo katowickie).

Ważnym elementem infrastruktury w analizowanym makroregionie jest sieć dróg kołowych.

Szczególnej pozycję mają tu drogi publiczne, których długość wynosi około 15,8 tys. km, tj. ponad 9,6% ogólnego stanu w kraju. Najdłuższą sieć dróg kołowych posiada województwo opolskie (4 923 km), a najkrótszą województwo bielskie (2 923 km). Gęstość sieci dróg w makroregionie wynosi 58,1 km/100 km² powierzchni, a 46,4 km w kraju. Zróżnicowanie tej gęstości w obrębie poszczególnych województw omawianego makroregionu jest znaczne i waha się od 51,1 km/100 km² do 64,8 km/100 km² (tab. 1).

Pod względem fizycznogeograficznym teren makroregionu dzieli się na:

- część północno-wschodnią należącą do Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, zwanej też Jurą Krakowsko-Wieluńską,
- część środkową obejmującą Wyżynę Śląską,
- część południową, na którą składają się podkarpacka Kotlina Oświęcimska oraz Beskid Śląski,
- część zachodnią, stanowiącą wschodnie obszary Niziny Śląskiej [1, s. 543].

Wartość użytkową gleb w makroregionie cechuje znaczne zróżnicowanie. Dominują gleby bielcowe, zaliczane do kompleksów glebowo-rolniczych żyznych. Gleby najbardziej przydatne dla produkcji rolnej znajdują się na obszarze województwa opolskiego. Na tym obszarze warunki glebowe stwarzają możliwość dalszego rozwoju bardzo intensywnej gospodarki pszenno-buraczanej.

Klimat makroregionu wykazuje znaczne zróżnicowanie. Specyficzne położenie makroregionu, otwartego od zachodu, północy i wschodu, a częściowo również od południa (Brama Mo-

T a b e l a 1

Sieć transportu kolejowego i dróg kołowych w Makroregionie Południowym
według stanu na 1980 rok

Wyszczególnienie	Ogółem kraj	Makroregion Południowy	Udział Makroregionu Południowego w %	w tym województwa			
				bielskie	częstochowskie	katowickie	opolskie
Długość linii kolejowych w km	27 185	3 878	14,3	428	602	1 776	1 072
w tym normalnotorowych	24 356	3 370	13,9	421	584	1 430	1 035
Linie kolei elektrycznych	6 868	1 878	27,6	187	491	902	298
Gęstość linii w km/100 km ²	8,7	14,2	163,9	11,4	9,2	23,2	12,6
Długość dróg w km	254 075	15 806	6,3	2 923	3 837	4 123	4 923
w tym nawierzchnia twarda	147 680	14 156	9,8	2 391	3 184	3 831	4 750
w tym państwowe	65 651	7 093	10,5	999	1 318	1 887	2 889
Gęstość dróg o nawierzchni twardej w km/100 km ²	47,2	58,1	125,1	64,8	51,1	54,4	56,3

Zródło: Rocznik statystyczny 1981, Warszawa 1981, s. 386-387, obliczenia własne.

rawska) powoduje, że na jego terytorium krzyżują się wpływy różnorodnych centrów aktywności i impulsów atmosferycznych. Znajduje się on bowiem zarówno w zasięgu arktycznych mas powietrznych, jak i podzwrotnikowych, napływających poprzez Bramę Morawską, w kierunku natomiast równoleżnikowym region ten znajduje się w zasięgu zarówno mas morskich jak i skrajnie kontynentalnych [10]. Scieranie się wpływów tych różnorodnych mas powietrza wywołuje dużą zmienność i nieregularność stanów pogody. Stosunkowo najbardziej korzystne warunki klimatyczne dla gospodarki rolnej posiadają obszary województwa opolskiego, gdzie zimy są znacznie łagodniejsze od przeciętnych krajowych, co jest wynikiem napływu ciepłych i wilgotnych mas zachodnich. W miarę przesuwania się ku wschodowi wielkość opadów spada, a temperatury miesięcy zimowych są także znacznie niższe.

Pod względem hydrograficznym Makroregion Południowy należy niemalże w całości do zlewiska Morza Bałtyckiego, stanowiąc fragment dorzecza dwóch największych polskich rzek - Wisły i Odry. Wyjątek stanowi południowy skrawek makroregionu (woj. bielskie) w okolicy Koniakowa i Jaworzyny odwadniany przez rzekę Czadeczkę, która przebiega się przez pasmo Beskidów do Czarniawki i wraz z nią wpada do Kisuczy i Wagu, a stąd Dunajem do Morza Czarnego. Głównym węzłem hydrograficznym makroregionu jest szczyt Ochodzica w Beskidzie Śląskim. Wypływające z jego zbocza potoki górskie kierują swoje nurty do trzech dorzeczy: Odry (dopływy Olzy), Wisły (dopływy Rostoki), Dunaju (Czadeczka). Lokalizacja w obrębie działu wodnego sprawia, że tereny makroregionu cierpią na niedobór wody, a istniejące rzeki są mocno zanieczyszczone [15].

Stąd istnieje stała konieczność przerzutów wody dla pokrycia potrzeb gospodarki i ludności tego makroregionu.

Obszar makroregionu należy do bogatych pod względem występowania surowców mineralnych. Do największych należą złoża węgla kamiennego (woj. katowickie), którego zasoby do

głębokości 1000 m zlokalizowane w obrębie Zagłębia Górnośląskiego szacowane są na około 70 mld ton [4], rud cynkowo-olowianych (Niecka Bytomska, Tarnogórska, Siewiersko-Olkuńska), gazu ziemnego (ok. Dębowca), soli kamiennej (Rybnik, Orzesze, Żory), wapieni, dolomitów, margli (Wyżyna Krakowsko-Częstochowska, Nizina Śląska - woj. opolskie).

W obrębie makroregionu znalazły się województwa o stosunkowo zróżnicowanym stanie gospodarki i różnych predyspozycjach jej rozwoju, co jest wynikiem pewnych różnic etnicznych, jak również odrębnej przynależności poszczególnych województw w okresie zaborów. Makroregion charakteryzuje się rozwiniętą produkcją rolniczą i przemysłową oraz pełni funkcje ponadregionalne w zakresie nauki, handlu (katowickie, opolskie, częstochowskie) jak i rekreacyjno-uzdrowiskowe (bielskie). Dwa województwa analizowanego makroregionu (katowickie i opolskie) pod względem potencjału ludnościowego i rozwoju ekonomicznego należą do 10 czołowych województw kraju. Znaczny wpływ na rozwój gospodarczy makroregionu obok bogactw mineralnych posiada zróżnicowany profil produkcji przemysłowej poszczególnych województw, jak również stosunkowo niska podaż miejscowej siły roboczej, która musi być zaspokojona poprzez stały rozwój dojazdów do pracy z ościennych województw. Ośrodki miejskie makroregionu zlokalizowane szczególnie w obrębie GOP i ROW stymulowały i dalej stymulują silne procesy migracyjne. Siła ich przyciągania jest tak wielka, że w znacznym stopniu niweluje ona ingerencję wpływów atrakcyjnych ośrodków ościennych, powodując znaczną komasację potencjału ludnościowego w obrębie województwa katowickiego. Rozwój górnictwa węgla kamiennego, szczególnie w obrębie ROW po 1955 roku stał się przesłanką do ukształtowania się tu nowych 100-tysięcznych ośrodków miejskich (Rybnik, Wodzisław, Jastrzębie Zdrój), które stały się podstawą do ukształtowania nowego okręgu, mogącego w przyszłości być pewną przeciwwagą dla GOP [4].

T a b e l a 2

Nakłady inwestycyjne w gospodarce uspołecznionej
w województwie katowickim w latach 1950-1980
(ceny bieżące) w mln złotych

Lata	Ogółem kraj	W tym woj. katowickie mln zł	%
1951-1955 ^x	199 055	32 391	16,3
1956-1960	350 336	57 744	16,4
1961-1965	555 052	90 682	16,3
1966-1970	830 212	123 658	14,8
1971-1975	1 597 692	262 384	16,4
1975-1980	2 857 371	453 860	15,8

^x Lata 1951-1975 obejmują dane województwa katowickiego z wyłączeniem byłych powiatów przyłączonych do woj. częstochowskiego i bielskiego.

Zródło: Rocznik statystyczny 1971, Warszawa 1971, s. 155,
Rocznik statystyczny 1970, Warszawa 1970, s. 159,
Rocznik statystyczny województwa katowickiego
1980, Warszawa 1980, s. 67, Rocznik wojewódz-
twa katowickiego 1981, Katowice 1981, s. 189.

Stały przyrost nakładów inwestycyjnych, w gospodarce uspołecznionej, których udział w poszczególnych okresach pięcioletnich wahał się od 14,8% do 16,4% całości nakładów krajowych potwierdza fakt permanentnej rozbudowy tutejszej bazy gospodarki uprzemysłowionej, a szczególnie rozwój górnictwa węgla kamiennego i hutnictwa żelaza oraz energetyki. Po 1975 roku można było zauważyć pewien minimalny spadek udziału województwa katowickiego w "konsumpcji" krajowych nakładów inwestycyjnych (tab. 2), co w pewnym stopniu stało się sygnałem do potwierdzenia często lansowanych stwierdzeń, że obszar analizowanego województwa na odcinku infrastruktury

ry produkcyjnej jest już nasycony, czego nie można powiedzieć o inwestycjach komunalnych i w dziedzinie ochrony środowiska.

W wyniku dalszego intensywnego wzrostu specjalizacji gospodarki obszaru województwa katowickiego oddziaływanie tego regionu na obszary sąsiednie dalej rośnie. Jednocześnie rośnie proces integracji przestrzennej obszarów włączonych do województwa w wyniku przeprowadzonych po 1975 roku zmian podziału administracyjnego kraju, rozwoju na ich obszarze aglomeracji stanowiących nowe ogniska rozwoju społeczno-gospodarczego tych terenów (Jaworzno, Chrzanów). Niedostateczny jednak rozwój urządzeń komunalnych, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu, jak również inwestycji na odcinku ochrony środowiska stwarzają istotne bariery dla dalszej dynamiki wzrostu potencjału gospodarczego omawianego regionu.

Obszar województwa katowickiego stanowi w zasadzie zwarty i ukształtowany region nie tylko administracyjny, ale także ekonomiczny. Podstawowymi kryteriami delimitacji tego regionu są między innymi wspomniane już surowce mineralne, przemysł ciężki - głównie górnictwo, hutnictwo i koksochemia, chłonny rynek pracy stwarzający przesłanki do stałego wzrostu zasięgu dojazdów do pracy, jak również chłonny rynek na produkty rolne. Tak ukształtowane granice administracyjne województwa katowickiego mimo spotykanych kontrowersyjnych opinii sprawiają, że wydaje się ono być regionem jednolitym o ustabilizowanych możliwościach, wpływach, ale i wymaganiach, szczególnie na odcinku ochrony środowiska.

PODSTAWOWE DZIAŁY GOSPODARKI WOJEWÓDZTWA

Aktualna pozycja województwa katowickiego w gospodarce makroregionu i kraju to nie tylko rezultat występujących tu

surowców mineralnych, ale także ukształtowanie struktury nakładów inwestycyjnych w poprzednich okresach wyraźnie preferującej przemysł (tab. 3). W latach 1961-1965 na inwestycyjne działy produkcyjne przypadało prawie 87,2%, w tym aż 65,9% to wydatki na odcinku inwestycji przemysłowych, przy średniej krajowej wynoszącej 46%. W tym czasie szczególnie intensywnie rozbudowano przemysł węglowy, budując nowe kopalnie na obszarze Rybnickiego Okręgu Węglowego.

T a b e l a 3

Struktura nakładów inwestycyjnych
w gospodarce uspołecznionej w odsetkach

Działy gospodarki narodowej	1961-1965		1966-1970		1971-1975		1976-1980	
	Pol-ska	woj. katow.	Pol-ska	woj. katow.	Pol-ska	woj. katow.	Pol-ska	woj. katow.
Przemysł	46,0	65,9	44,2	64,8	43,8	68,5	50,4	58,2
Rolnictwo i leśnictwo	10,8	2,6	12,6	2,6	14,1	1,5	13,5	1,4
Transport i łączność	12,1	8,5	13,0	6,9	11,4	5,6	10,1	8,2
Obrót towarowy	3,3	2,1	3,7	1,5	2,6	1,4	2,3	1,2
Gospodarka komunalna i mieszkaniowa	15,9	15,3	14,7	17,1	17,2	12,7	13,1	25,8
Ochrona zdrowia, opieka społeczna i kultura fiz.	2,0	5,3	2,0	5,5	3,8	3,4	6,3	3,4
Inne	4,0	0,3	5,9	1,6	7,1	6,9	4,3	1,8

Zródło: Rocznik statystyczny województw 1976, Warszawa 1976, s. 49, Rocznik statystyczny powiatów 1971, Warszawa 1971, s. 134, Rocznik statystyczny 1981, Warszawa 1981, s. 182.

W następnej pięciolatce (lata 1966-1970) udział nakładów przeznaczonych na inwestycje przemysłowe w województwie nieco spadł i wynosił 64,8%, przekraczając dalej analogiczny wskaźnik krajowy wynoszący 44,2%. Po chwilowym minimalnym spadku nakładów na cele przemysłowe w 5-latce lat 1971-1975 zanotowano ich wzrost do 68,5%. Był to bowiem okres dalszego wzmoczonego tempa rozbudowy kopalń węgla kamiennego w ROW (XXX-lecia PRL, Manifest Lipcowy), jak również prowadzenia największej inwestycji w polskim hutnictwie żelaza (I etap budowy huty "Katowice"). Po 1975 roku, mimo dalszego kontynuowania rozpoczętych już inwestycji w województwie katowickim udział nakładów na cele przemysłowe spadł i był najniższy w ostatnim dwudziestoleciu. Nakłady inwestycyjne na cele przemysłowe w tym okresie wynosiły 58,2% ogółu wydatków na inwestycje w gospodarce społecznej i były zaledwie o 8% wyższe od analogicznego wskaźnika w kraju. Analizując wielkość nakładów inwestycyjnych w odniesieniu do zaludnienia obszaru województwa katowickiego, daje się zauważyć, iż wskaźnik ten w przeliczeniu na 1 mieszkańca był większy od średniej kraju i makroregionu. Niekorzystnie jednak w analogicznym okresie kształtują się wskaźniki nakładów na cele nieprodukcyjne, a szczególnie: ochronę zdrowia i oświatę, gospodarkę komunalną i handel oraz infrastrukturę transportu i łączności (tab. 3), gdzie wskaźniki były znacznie niższe od średnich krajowych.

W pozostałych województwach Makroregionu Południowego tempo inwestowania na cele przemysłowe kształtowało się na poziomie średniej krajowej, z lekką przewagą wskaźnika w przypadku województwa opolskiego, gdzie intensywnie rozbudowano głównie przemysł materiałów budowlanych. Struktura nakładów w pozostałych województwach Makroregionu Południowego była odmienna od województwa katowickiego; dotyczy to głównie inwestycji w dziedzinie rolnictwa, których wskaźnik był znacznie wyższy i wynosił w latach 1975-1980 w przypadku woj. opolskiego - 14,6%, częstochowskiego - 11,9% i biel-

skiego - 10,3%, przy średniej krajowej wynoszącej 13%. Znacznie wyższe były też nakłady w dziedzinie handlu i gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. Szczególnie duże ożywienie notowano na odcinku budownictwa mieszkaniowego, jednak mimo wzmożonych nakładów, wynoszących prawie 16% ogółu wydatków na cele inwestycyjne w gospodarce społecznej, nie zdołano zlikwidować dysproporcji pomiędzy podażą i popytem.

Struktura nakładów inwestycyjnych wskazuje na dalsze utrzymywanie się dysproporcji pomiędzy poszczególnymi dziedzinami gospodarki. Supremacja nakładów na rozbudowę przemysłu nie tylko utrzymuje dominantę tej gałęzi, ale wskazuje na dalszy wzrost dysproporcji wynikających z nadmiernego uprzemysłowienia, co odbija się głównie na środowisku przyrodniczym (widoczne szczególnie w odniesieniu do województwa katowickiego).

T a b e l a 4

Struktura zatrudnienia w województwie katowickim,
(Makroregionie Południowym i w Polsce w 1980 roku
(w odsetkach)

Działy gospodarki narodowej	Gospodarka narodowa		Gospodarka społeczna		
	Polska	woj. katow.	Polska	Makror. poł.	woj. kat.
Przemysł	31,8	53,2	39,1	19,4	53,7
Rolnictwo i leśnictwo	27,0	1,5	9,0	6,4	1,6
Budownictwo	8,4	13,7	10,2	9,5	14,3
Transport i łączność	6,8	6,9	9,0	7,7	6,9
Obrót towarowy	7,9	7,2	9,0	8,1	7,1
Gospodarka komunalna i mieszkaniowa	3,0	4,2	4,7	3,0	3,9
Oświata i nauka	5,1	5,5	7,8	6,2	5,5
Kultura i sztuka	0,3	0,4	0,4	0,5	0,4
Ochrona zdrowia i kultura fizyczna	4,2	4,2	6,0	4,9	4,2
Pozostałe	5,4	3,2	4,5	3,6	2,4

Źródło: Rocznik statystyczny GUS 1981, Warszawa 1981, s. 64, Rocznik statystyczny województwa katowickiego 1981, Katowice 1982, s. 171, obliczenia własne.

Taki układ w pewnym stopniu utrudnia prawidłowe funkcjonowanie gospodarki w obrębie województwa, a największe bariery dla dalszego rozwoju stwarza infrastruktura transportu i niedostateczne zasoby urządzeń komunalnych i mieszkań.

Mając na uwadze proporcje działowe gospodarki województwa katowickiego, oparto ich analizę na strukturze zatrudnienia, która mimo szeregu zastrzeżeń (brak uwzględnienia rozmiarów działalności produkcyjnej, wyposażenia jednostek gospodarczych, organizacji i wydajności pracy), może być obrazem struktury gospodarczej obszaru.

Analiza struktury zatrudnienia w województwie katowickim (tab. 4) jest dowodem przemysłowego charakteru obszaru. Potwierdzeniem tych założeń jest także odsetek ludności miejskiej wynoszący w 1980 roku prawie 87,4% (przy średniej dla całego kraju wynoszącej 58,7% a dla makroregionu 71,8%). Wskaźnik ten, w połączeniu z wyposażeniem obszaru w infrastrukturę przemysłową i zatrudnieniem, dowodzi wysokiego stopnia uprzemysłowienia województwa.

Biorąc pod uwagę strukturę zatrudnienia w gospodarce uspołecznionej Makroregionu Południowego, stwierdza się, iż bezwzględnie przeważa tu przemysł. Największe zatrudnienie w przemyśle występuje w województwie bielskim (54,1%) i katowickim (53,7%), a najniższe w opolskim (40,5%). Znacznie niżej od średniej krajowej kształtuje się wskaźnik zatrudnienia w rolnictwie.

Analiza wskaźnika zatrudnienia w poszczególnych działach gospodarki narodowej w województwie katowickim i porównanie go z analogicznymi wskaźnikami makroregionu i kraju pozwala na sformułowanie określonych wniosków.

Z analizy powyższych wskaźników wynika, że dominującą rolę w gospodarce regionu zajmuje przemysł. Niekorzystnie natomiast kształtują się wskaźniki zatrudnienia w województwie katowickim, szczególnie w dziedzinach usługowych i socjalno-bytowych. Biorąc pod uwagę strukturę zatrudnienia

w latach 1976-1982 w województwie katowickim zauważamy pewną stagnację. Istniejące wskaźniki nie ulegają zmianie, bądź zmieniają się nieznacznie; dotyczy to głównie sfery usług, gdzie zanotowano minimalny spadek zatrudnionych (transport i łączność o 0,3%, handel o 0,5%).

Jest to zjawisko w pewnym stopniu niepokojące, gdyż istniejące dysproporcje pomiędzy zaspokojeniem potrzeb usługowych w województwie katowickim i w innych województwach makroregionu, czy też gospodarczo rozwiniętych - analogicznych regionach kraju, nie tylko się utrzymują, ale podlegają dalszemu pogłębianiu.

Trzeba bowiem uwzględnić fakt, że mimo pewnych ograniczeń w dziedzinie lokalizacji nowych inwestycji przemysłowych, budownictwo nowych zakładów w województwie katowickim nadal jest prowadzone. Dotyczy to głównie kopalń węgla kamiennego ("Budryk", "Suszec", "Kaczyce" - w ROW), które zaliczyć należy do zakładów zgłaszających największe zapotrzebowanie na nakłady inwestycyjne i pracowników. Jest to problem istotny, gdyż po uruchomieniu tych kopalń liczba zatrudnionych w przemyśle wzrośnie.

MIEJSCE WOJEWÓDZTWA KATOWICKIEGO W MAKROREGIONIE POŁUDNIOWYM KRAJU

Województwo katowickie należy do grupy średnich województw kraju i jest drugim co do wielkości województwem w makroregionie południowym. Obszar województwa wynosi 6 650 km², co stanowi 2,14% powierzchni kraju i 26,6% makroregionu. W 89 jednostkach terytorialnych stopnia podstawowego (43 miastach, 46 gminach) województwa w 1980 roku mieszkało 3 733,9 tys. osób (10,6% ludności kraju i 59,3% ludności makroregionu). Mając na uwadze gęstość zaludnienia, województwo to należy zaliczyć do grupy województw najgęściej zaludnionych. Gęstość zaludnienia w 1980 roku wynosiła tu

561,5 osób/km² i była niższa tylko od gęstości województw miejskich: warszawskiego (612,2 osób/km²) i łódzkiego (740,5 osób/km²).

Zatrudnienie w gospodarce uspołecznionej w 1980 roku w województwie katowickim wynosiło 1 627,1 tys. osób i stanowiło 13,3% zatrudnienia kraju i 65,4% makroregionu południowego. Wysoki stopień uprzemysłowienia sprzyja dalszej koncentracji zatrudnienia i środków trwałych, których wartość w gospodarce wzrosła z 619 mln zł w 1975 roku do 1 034,9 mln zł w 1980 roku. Wartość środków trwałych w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi w województwie 177,1 tys. zł, przy średniej krajowej - 205,3 tys. zł. Spośród województw makroregionu południowego wyższą wartość środków trwałych od średniej krajowej, w przeliczeniu na 1 mieszkańca, posiada jedynie województwo opolskie - 219,4 tys. zł.

Środki trwałe w przemyśle, budownictwie, transporcie i łączności stanowią 72,3% łącznej wartości środków trwałych brutto, w Polsce 56,3%, a w Makroregionie Południowym 63,4%. Dzięki temu województwo katowickie posiada największy udział w produkcji przemysłowej całego kraju i makroregionu.

Największy udział w produkcji globalnej województwa posiada przemysł metalurgiczny - 29,3%, paliwowo-energetyczny - 27,2% i elektromaszynowy - 22,1%.

T a b e l a 5

Produkcja globalna ważniejszych wyrobów
w województwie katowickim w 1980 roku

Nazwa wyrobu	Jednostka miary	Produkcja w kraju	Produkcja w woj. katowickim	% w woj. katowickim
Węgiel kamienny	mln ton	193,1	189,5	98,2
Koks	tys. ton	19 244,0	6 017,9	30,2
Energia elektr.	mln kWh	121 877,0	30 400,0	30,4
Stal	tys. ton	19 210,0	9 970,1	51,1
Cement	mln ton	18,3	0,9	4,6

Zródło: Rocznik statystyczny województwa katowickiego 1981, Katowice 1981.

Powyższe wskaźniki jednoznacznie określają pozycję województwa katowickiego w gospodarce kraju jako regionu paliwowo-energetycznego. Preferowanie tychże gałęzi przemysłu jest konsekwencją występowania w tym regionie określonych surowców mineralnych, jak również ośrodków ukazywanych w okresach historycznych. Taka koncentracja jest przyczyną szeregu ujemnych cech i barier nie sprzyjających procesowi rozwoju gospodarczego [6].

Obok przemysłu w województwie katowickim prowadzona jest działalność ponadregionalna w dziedzinie budownictwa, którego jednostki organizacyjne, mimo znacznego frontu robót wewnątrz regionu, wykonują szereg prac w innych województwach. Budownictwo województwa katowickiego partycypuje w produkcji podstawowej tego działu w makroregionie południowym w granicach 57,3%.

Analizując pozycję województwa w gospodarce makroregionu i kraju nie sposób pominąć takich dziedzin, jak: ochrona zdrowia, oświata, kultura i handel, gdzie mimo wzmożonych nakładów inwestycyjnych oraz dużego potencjału środków trwałych (oświata - 10,3%, handel - 9,7% wartości globalnej kraju) notowany jest stały niedobór usług.

Z treści niniejszego artykułu charakteryzującego rolę województwa katowickiego w gospodarce makroregionu południowego i kraju wynika, że jest to region wybitnie przemysłowy. Proces rozwoju poszczególnych działów gospodarki jest nierównomierny, zarówno w układzie pionowym, jak i przestrzennym, a dawne dysproporcje w zagospodarowaniu i w strukturze funkcjonalnej zatrudnienia nie tylko nie ustępują, ale wręcz się ugruntowują. W najbliższej przyszłości należy zwrócić szczególną uwagę na modernizację infrastruktury transportu. Istniejące na tym odcinku dysproporcje w istotnym stopniu utrudniają koordynację zadań wszystkich gałęzi gospodarki narodowej. Stąd też szczególną uwagę w województwie katowickim kładzie się na rozwój drogownictwa, głównie w obrębie GOP oraz sieci kolejowej, szczególnie w odniesieniu do trans-

portu pasażerskiego, gdzie aktualnie realizuje się prace związane z tzw. Szybką Koleją Regionalną [5].

Należy zwrócić uwagę na fakt, że właściwe funkcjonowanie transportu wpływa także na dalsze kształtowanie się sieci osadniczej, głównie miast, które mimo wzrostu przestrzennego dokonującego się kosztem wchłaniania przyległych jednostek nie zawsze w pełni spełniają swoje funkcje.

Przyspieszenie rozwoju likwidacji istniejących dysproporcji w zagospodarowaniu przestrzennym i gałęziowym województwa katowickiego posiadać będzie nie tylko wpływ na gospodarkę samego województwa, ale pośrednio także kraju. Do pierwszoplanowych zadań należą jednak inwestycje w dziedzinie ochrony środowiska, gdyż dalsza jego dewastacja może spowodować ukształtowanie się bariery dla wszelkiej działalności ekonomiczno-społecznej.

LITERATURA

- [1] Berezowski S. (red.), Geografia ekonomiczna Polski, PWN, Warszawa 1978.
- [2] Cichy L. (red.), Modernizacja struktury gospodarczej aglomeracji katowickiej, Sl. Inst. Nauk., Katowice 1971.
- [3] Domański R., Geografia ekonomiczna, PWN, Warszawa-Poznań 1977.
- [4] Dziadek S., Rybnicki Okręg Węglowy, Probl. Ekon. 1977 nr 2.
- [5] Dziadek S., Rola i zadania transportu w rozwoju gospodarczym województwa katowickiego, Prz. Komun., 1979 nr 9.
- [6] Dziadek S., Struktura powiązań przestrzennych województwa katowickiego jako pochodna międzywojewódzkich przewozów ładunków masowych, Akademia Ekonomiczna, Katowice 1981.
- [7] Dziadek S., Funkcje transportu w makroregionie południowym, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej, z. 1, Katowice 1981.

- [8] Fajferek A., Region ekonomiczny i metody analizy regionalnej, PWN, Warszawa 1966.
- [9] Goryński J., Polityka przestrzenna, PWN, Warszawa 1982.
- [10] Kosiba A., Klimat ziem śląskich, Sl. Inst. Nauk., Katowice-Wrocław 1948.
- [11] Leszczycki S., Geografia, planowanie przestrzenne i ochrona środowiska, PWN, Warszawa 1977.
- [12] Lijewski T., Geografia transportu Polski, PWN, Warszawa 1977.
- [13] Lijewski T., Uprzemysłowienie Polski 1945-1975, PWN, Warszawa 1978.
- [14] Pietrucha J., Współczesne koncepcje rozwoju aglomeracji gospodarczych, Sl. Inst. Nauk., Katowice 1977.
- [15] Piontek F., Dziadek S., Kusztal J., Organizacja i funkcjonowanie procesów ochrony środowiska na szczeblu centralnym i regionalnym, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1980.
- [16] Secomski K., Ekonomia regionalna, PWN, Warszawa 1982.
- [17] Zawadzki S.M., Polska, przestrzeń, społeczeństwo, PWN, Warszawa 1973.