

JERZY J. PARYSEK

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

O METAFORACH I INNYCH POJĘCIACH W KONTEKŚCIE WEHIKUŁÓW ROZWOJU LOKALNEGO I REGIONALNEGO

Abstract: On Metaphors and Related Concepts in Context of Vehicles of Local and Regional Development. A feature of the contemporary language, also scientific, is metaphoricisation. Used metaphor is not only a subject of individual reflection, but by the freedom of interpretation, often leads to confusion and misunderstandings. One of the recently proposed metaphors is *vehicle of regional and local development*. The purpose of the present article is to present own interpretation of this new metaphor of economic language (vehicle). The introduction to the interpretation of the metaphor *vehicle of local and regional development* is a wider reflection on the contemporary scientific language above all on multiplication of a new concepts. In this paper a vehicle of development is understood as a set of logically connected factors of economic growth (on regional and local level). There are also presented examples of vehicles of local and regional development, referring to the current paradigms of development at these levels of territorial organization of the state, society and economy. In conclusion, reference is made to the so-called Occam's Razor: *Plurality must never be posited without necessity*, recommending caution in creating new concepts.

Keywords: Concepts, metaphors, paradigms, vehicles, vehicles of local and regional development.

Wstęp

Cel, jaki założyli sobie zrealizować podczas konferencji w Ustroniu, 17-18 listopada 2016 r. organizatorzy XIX Forum Rozwoju Lokalnego i Regionalnego, a którym było *spojrzenie na rozwój lokalny i regionalny poprzez wehikuły rozwoju* zachęca do refleksji nie tylko w zakresie zapisanego powyżej przesłania, ale także w szerszym kontekście metafor, jakie pojawiają się w języku naukowym, a które odnoszone są do określonych idei, paradygmatów, modeli, a także do czynników rozwoju. W tych, wymienionych powyżej kategoriach prowadzić bowiem można i chyba trzeba, dyskusję na temat wehikułów rozwoju regionalnego i lokalnego i poszukiwać takich wehikułów,

znajdując odpowiednią interpretację dla tej, w zasadzie nowej w języku naukowym metafory. Jest wprawdzie wiele nowych odkryć ostatnich czasów, będących wynikiem oderwania się w myśleniu od istniejącej rzeczywistości, ale równie wiele, zwłaszcza nowych skojarzeń, odczytań, idei i innych pomysłów, ma swoje źródło w refleksji nad stanem istniejącym lub w krytycznej ocenie oddalającej się przeszłości. W tej sytuacji, jak się wydaje, relatywnie łatwo jest tworzyć i przyjmować nowe kategorie pojęciowe (metafory, zapożyczenia z języków obcych, obcojęzyczne tłumaczenia, rozmnazane pojęcia itp.) lecz niekiedy trudno jest wypełnić je, jednoznacznie odczytywaną treścią. Organizatorzy „ustrońskiej konferencji” zachęcali jej uczestników – i dobrze, *do rozwijania filozofii wehikulów rozwoju, do przenoszenia w czasie do przodu myśli, pozwalających może pełniej widzieć, rozumieć, a nawet planować przyszłość miast i regionów*. Tego rodzaju zachęta nie wyklucza jednak, przynajmniej zdaniem autora tego tekstu, także refleksji, nie tylko nad stanem obecnym i przeszłością rozwoju regionalnego i lokalnego i samego rozwoju gospodarczego, a nawet pewnego rodzaju „nawrócenia”, właśnie w kontekście tego, co organizatorzy chcą nazwać czy nazywają *wehikulami rozwoju* [Barbour 1984]. Wehikul, jaki by to nie był, jest pojazdem, który zazwyczaj poruszać się, a nawet pędzić będzie do przodu. Wydaje się jednak że – i to z równym powodzeniem, cofać się może, aby raz jeszcze spojrzeć na i ocenić przebytą drogę. Często tak jest, że to co nowe, a więc nowe horyzonty myślowe, idee, pomysły, zachowania strategiczne, pozostają, w mniejszym lub większym zakresie efektem zamyślenia i refleksji zarówno nad tym co jest, jak i nad tym co przeminęło. Podobny sposób myślenia prezentuje przecież popularne podejście badawczo–analityczne (także planistyczne, jak się wydaje) nazywane *path dependence* [Arthur 1994; Martin, Sunley 2006]. Prawdopodobnie jest i tak, że próba „przeniesienia się” do nowej, nieznannej rzeczywistości (abstrahując od tego czy to, co prawdopodobnie będzie w przyszłości i co jest nieznanne, można nazwać rzeczywistością) nie może zostać oderwana od tej (rzeczywistości), która jest, a także która była. Taki jest przynajmniej punkt widzenia autora tego tekstu, osoby raczej konserwatywnej, sceptycznej, czasami filozofującej, wywodzącej się ze tzw. poznańskiej szkoły geografii społeczno-ekonomicznej, a także gospodarki przestrzennej¹. Przyjęty punkt widzenia, a może raczej przekonanie, że i w taki sposób, tj. przez zamyślenie nad tym co jest i było, można się wpisać w podejmowanie, choć nie wprost, filozofowania w kontekście metafory, jaką jest wehikul rozwoju lokalnego i regionalnego, do czego przecież zachęcają organizatorzy 19. już kolejnej „ustrońskiej konferencji”, zdecydowało o podjęciu takiego wyzwania.

¹ Szkoły śp. prof. Z. Chojnickiego, wybitnego specjalisty z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej, jednak w kontekście jego wykształcenia, zainteresowań, wiedzy i dorobku naukowego, także, a może przede wszystkim, filozofa, logika oraz metodologa.

1. Metafory języka naukowego

Metafory, które najczęściej definiowane są jako językowe środki wyrazu, w których obce sobie słowa tworzą związek frazeologiczny o nowym znaczeniu, z języka literackiego, przez język kultury i życia codziennego, relatywnie szybko trafiły do języka naukowego, gdzie przeżywają, także w nauce polskiej, okres rozkwitu i popularyzacji. Generalnie przyjmuje się, że metafora wzbogaca użytkowany język, świadcząc o jego żywotności i rozwoju. Jej stosowanie nie jest zatem niczym złym. Inaczej ma się jednak sprawa z językiem naukowym, gdzie zastosowana, jest nie tylko przedmiotem indywidualnej refleksji, ale przez dowolność interpretacji, często prowadzi do niejasności i nieporozumień. Tak się jednak składa, że świat, w którym żyjemy jest, w coraz większym stopniu, postrzegany i opisywany z użyciem metafor i jakoś trzeba sobie z tym radzić [Lackoff Johnson 1988; Lackoff 1993]. Dla metafor języka naukowego szczególnie pomyślny był okres postmodernizmu, bowiem wtedy zyskują one na znaczeniu, nie tylko w kształtowaniu wiedzy, stając się sposobem czy rodzajem prowadzenia dyskusji naukowej, ale także wyrażania myśli [Barnes 1991; Barnes, Curry 1992; Rorty 1995]. Prezentowany jest jednak i taki punkt widzenia, w myśl którego, metafory, jako wynalazek semantyki oparty na psychologicznych i filozoficznych implikacjach, tworzą język sztuczny [Turbayne 1962]. Formułowane są ponadto zastrzeżenia co do przydatności pojawiających się i stosowanych metafor w kształtowaniu wiedzy [Chojnicki 2003]. Mimo tych i innych zastrzeżeń, metafora jest raczej składnikiem języka, a nie procesu myślenia – i tak powinna być traktowana, także w nauce.

W nauce metafory występują jako powiązane ze sobą *domeny pojęciowe*, z których jedna jest domeną źródłową, a druga docelową. W ten sposób mniej konkretne pojęcie jest objaśniane przez inne znane i bardziej konkretne. Innymi słowy, nowe metafory są konstruowane z pojęć znanych, dostępnych, funkcjonujących zarówno w języku naukowym, jak i potocznym. Tworzone są z dostępnego materiału językowego. W kognitywistycznej teorii metafor relacje między metaforą źródłową a docelową są nieodwracalne. W procesie tworzenia metafor zawsze powinno jednak chodzić o to, aby nowa metafora ułatwiała poznanie i wyjaśnianie rzeczywistości [Kuhn 1970, 1985, 1993; Lackoff, Johnson 1988; Lackoff 1993]. Taką rolę odgrywają jednak przede wszystkim metafory semantyczne, nie zaś retoryczne. Te pierwsze, semantyczne, przez heurystyczną i odkrywczą rolę, wnoszą pewną innowacyjność w tworzenie podstaw teorii i metodologii różnych dziedzin nauki [Chojnicki 2003]. Szczególnej roli metafor języka naukowego upatrywać zatem należy w (1) budowie nowych pojęć teoretycznych oraz (2) modelowaniu teoretycznym [*ibidem*]. W ten sposób metafory są wykorzystywane zarówno w tworzeniu nowych paradygmatów rozwoju nauki, jak i w modelowaniu obserwowanej rzeczywistości. Należy w tym miejscu dodać, że nie wszystkie tworzone metafory wzbogaciły język naukowy, spełniając pokładane w nich nadzieje. Po prostu nie zrobiły kariery w żywym i wzbogacanym języku naukowym,

albo używając metafory, ich *cykl życiowy* był zbyt krótki. Te drugie, retoryczne, wzbogacają język czyniąc go bardziej różnorodnym i pojemnym – i tylko to.

Jak to już napisano na wstępie, metafory wzbogacają nie tylko język potoczny oraz artystyczny, ale także naukowy. Zawsze będą przede wszystkim nowym składnikiem języka, niestety bardzo często języka sztucznego. Nie będą natomiast sposobem myślenia, bowiem pierwszoplanową cechą metafory nie jest jej sens, a użyteczność [Barnes 1991; Barnes, Curry 1992]. W gruncie rzeczy metafory ciągle pozostają wynalazkiem semantyki, opartym przede wszystkim na implikacjach psychologicznych i filozoficznych [Turbayne 1962; Lakoff 1993].

Szczególne bogactwo metafor zawiera język nauk społecznych, bowiem przy ich użyciu, relatywnie łatwo jest postrzegać i opisywać życie społeczne. Jest ich wiele, a jaka jest ich różnorodność niech pokaże przykładowe jedynie ich wyliczenie. W odniesieniu do gospodarki wskazać można na tego rodzaju metafory, jak: *życie gospodarcze, elastyczność produkcji, elastyczność popytu, potencjał gospodarczy, bieguny wzrostu, hamulce rozwoju, cykl życia produktu, inkubator przedsiębiorczości, środowisko biznesu, regiony uczące się, gospodarka oparta na wiedzy, gospodarka kreatywna, przemysł turystyczny, także i wehikuly rozwoju*, natomiast w odniesieniu do życia społecznego czy politycznego, przykładowo: *propaganda sukcesu, nowomowa, targowisko próżności, poprawność polityczna, podpalanie państwa, pedagogika wstydu, partyjny beton, homo sovieticus, moherowe berety, lemingi itp.*

Metaforą jest także, jak już wspomniano, *wehikul rozwoju*, podobnie jak motory (maszyny, silniki) rozwoju, impulsy rozwoju, paliwo napędowe gospodarki, generatory rozwoju, bieguny rozwoju (wzrostu), lokomotywy rozwoju, potencjały rozwojowe, determinanty, trajektorie rozwoju i zapewne wiele innych.

2. Paradygmaty i modele

Jak to napisano powyżej, metafory języka naukowego znajdują swoje zastosowanie przede wszystkim w tworzonych paradygmatach, a także w budowanych modelach.

W obiegu naukowym funkcjonuje wiele, nawet kilkadziesiąt definicji czy pojmowania pojęcia *paradygmat*, wprowadzonego do języka naukowego przez Kuhna, co jest związane przede wszystkim z przyjmowanym punktem widzenia (ale także z innymi czynnikami) oraz dziedziną wiedzy, na potrzeby której definicja paradygmatu i sam paradygmat, zostały sformułowane [Kuhn 1970, 1985]. W najbardziej ogólnym ujęciu, *paradygmatem* jest sposób widzenia rzeczywistości przyjmowany w danej dziedzinie nauki przez pewne wspólnoty badaczy, który charakteryzuje (tworzy) zbiór przyjmowanych pojęć i teorii, mających swoje umocowanie w tradycji i obowiązującej praktyce [Kuhn 1970, 1985, 1993; Barbour 1984]. Paradygmat jest ponadto traktowany jako wzorzec prowadzenia badań naukowych [Barbour 1984] albo model rozwiązywania problemów naukowych [Jodkowski 1990]. Przyjmowane w danym paradygmacie jego składniki stają się pewną tradycją badawczą i trwają tak długo, do-

póki nie zostaną zastąpione przez nowe, oparte na innych założeniach. W ten sposób, zarówno dane obserwacyjne, jak i kryteria ocen istniejących teorii (także budowanych) stają się zależne od przyjmowanych paradygmatów [Kuhn 1970, 1985, 1993]. Te zaś są „niewspółmierne”, a ich przekształcenie w czasie rewolucji naukowych raczej nie dokonuje się za sprawą logicznej argumentacji, lecz pewnego rodzaju namysłu czy „nawrócenia” [Barbour 1984]. Wydaje się, że w każdej dziedzinie nauki (uprawianej przez wspólnoty naukowe), w pewnych okresach (od jednej rewolucji naukowej do kolejnej), przyjmowane są określone paradygmaty, które jak się wydaje, dotyczyć mogą także, rozwoju regionalnego i lokalnego (sposób widzenia rzeczywistości, przyjmowane założenia, wzorce prowadzenia badań, sposoby rozwiązywania problemów). To w ramach przyjmowanych paradygmatów tworzone są idee, koncepcje, teorie i modele rozwoju. Bardzo często składnikami przyjmowanych paradygmatów są nowe pojęcia, w tym także metafory. Co więcej, bardzo często metafora jest nazwą paradygmatu, np. *rozwój zrównoważony*, *rozwój endogeniczny*, *gospodarka oparta na wiedzy*, *gospodarka kreatywna*, *nowa geografia ekonomiczna*, *paradygmat decyzji przestrzennych itp.*

W znaczeniu ogólnym i w odniesieniu do nauk społecznych, *model* jest: (1) uproszczonym obrazem rzeczywistości lub (2) jej projekcją (wzorcem). W pierwszym przypadku jest to odwzorowanie czegoś co realnie istnieje, a w drugim, wzorec tego, co zamierza się uzyskać. Zawsze będzie to jednak uproszczony obraz tego co jest lub tego, co zakłada się, że będzie. Odwzorowywane są bowiem zazwyczaj przede wszystkim najbardziej zasadnicze właściwości branych pod uwagę obiektów [Chojnicki 1966; Ackoff 1969; Parysek 2007]. Istotą każdego modelu jest podobieństwo strukturalne, czyli izomorfizm pomiędzy odwzorowywanym przedmiotem (rzeczywistością) a jej modelem. W nauce wyróżnia się różne kategorie modeli np.: (1) teoretyczne, (2) analogowe oraz (3) matematyczne. Modelem teoretycznym jest pewien system słowny lub symboliczny, na wzór którego konstruuje się inny system lub który jest odwzorowaniem innego systemu. W modelu analogowym, do formułowania zagadnień oraz tworzenia nowych pojęć lub hipotez wykorzystywana jest analogia z innych dziedzin. Przykładem jest tzw. fizyka społeczna, w ramach której, w odniesieniu do procesów społecznych, formułowane są hipotezy analogiczne do przyjmowanych w fizyce. W modelu matematycznym ma natomiast miejsce wyrażenie czy odwzorowanie, w formie matematycznej, konkretnej sytuacji problemowej [Chojnicki 1966]. W innej klasyfikacji wyróżnia się nieco inne kategorie modeli: (1) doświadczalne (empiryczne), (2) logiczne, (3) matematyczne oraz (4) teoretyczne [Barbour 1984]. Jako takie, modele pełnią w nauce wiele ważnych funkcji, zarówno teoretycznych, jak i praktycznych. W wielu modelach stosowane są nowe pojęcia, w tym metafory. Co więcej, wskazuje się na pewne podobieństwo modeli i metafor. W przypadku jednych i drugich mamy bowiem do czynienia z zastosowaniem analogii oraz mają one charakter otwarty [Barbour 1984].

3. Mnożenie i rozszerzanie pojęć oraz obcojęzyczne zapożyczenia

Inną charakterystyczną cechą języka nauk społeczno-ekonomicznych, choć nie tylko, jest mnogość wprowadzanych w użycie pojęć, w tym także nowo utworzonych metafor lub zapożyczeń z języków obcych. Na szczęście wiele z tych nowych pojęć lub pojęciowych rozszerzeń nie jest wymysłem nauki, lecz wprowadzanych do języka naukowego i upowszechnianych przez obowiązujące dokumenty prawne. Pierwszym z brzegu przykładem niech będzie znowelizowana (stan na koniec 2015 r.) *Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r.* To w tym akcie prawnym zupełnie niepotrzebnie wprowadza się nowe kategorie obszarów będących przedmiotem planowania i gospodarki przestrzennej, takie jak: *obszary funkcjonalne* różnych kategorii (*miejskie obszary funkcjonalne ośrodków: wojewódzkich, regionalnych, subregionalnych i lokalnych, wiejskie obszary funkcjonalne: rozwojowe i wymagające wsparcia*), a także szczególnie niejasną i zróżnicowaną kategorię: *obszarów funkcjonalnych szczególnych zjawisk* oraz dodatkowo *obszar związku metropolitalnego*. Czyni to chaos terminologiczno-pojęciowy, a ponadto wprowadza w obieg klasyfikacje, które ani nie są adekwatne ani rozłączne, a zatem nie są poprawne z punktu widzenia teorii klasyfikacji [Parysek 1982]². W teorii geografii, a także gospodarki regionalnej i przestrzennej, przedmiotem badania, poznania i działania jest *region*, zarówno węzłowy (funkcjonalny) jak i jednorodny (strukturalny) i takie obszary są przedmiotem planowania. Plany zagospodarowania przestrzennego opracowuje się ponadto dla obszarów problemowych i wymienione dwie kategorie regionów (węzłowe i jednorodne) oraz obszary problemowe wyczerpują, jak się wydaje, wszystkie potrzeby planowania. Oznacza to, że przedmiotem planowania (i gospodarki przestrzennej) powinny pozostawać jedynie: jednostki terytorialnego podziału kraju, aglomeracje oraz obszary problemowe³.

Przykładem adaptacji przetłumaczonych na język polski pojęć obcojęzycznych, jest niezwykle popularny ostatnimi czasy, zwłaszcza w odniesieniu do procesów planowania, *interesariusz* (ang. *stakeholder*). Jest to wyjątkowo „rozmyte semantycznie” pojęcie, na co dowodów dostarcza tekst *Ustawy z 9 października 2015 r. o rewitalizacji*. Zgodnie z treścią tej ustawy (Art. 2), rewitalizacja prowadzona zaś będzie przez *interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji*, a interesariuszami rewitalizacji są, biorąc pod uwagę treść tego dokumentu, właściwie wszystkie podmioty prawne oraz wszystkie osoby i organizacje społeczne, jakie znajdują się na

² Stan ten doskonale dokumentuje tekst *Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 (w skrócie niezbyt szczęśliwie nazwanej KPZK)*, dokumentu przyjętego przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r. (por. klasyfikacje i mapy obszarów funkcjonalnych).

³ Zupełnie inną kwestią jest nierozróżnienie funkcjonowania i funkcjonalności, co także dokumentuje treść znowelizowanej *Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r.*

terenie gminy i realizują tam swoje cele⁴. Czy zatem, w przypadku rewitalizacji, ale także i w innych przypadkach związanych z planowaniem rozwoju nie byłoby lepiej, wyróżnić jednoznacznie określone podmioty względnie realizatorów (uczestników) projektu (procesu) oraz beneficjentów zrealizowanych zamierzeń (terminy: *beneficjum*, *beneficja*, *beneficjent*, choć wywodzące się z języka łacińskiego, od wieków obecne są w języku polskim). Podmiotami i przedmiotami żadnej decyzji nie mogą być realnie wszyscy mieszkańcy danej jednostki terytorialnej, bowiem wszyscy praktycznie oznacza, że nikt⁵. Termin *interesariusz* niczego nie precyzuje, nie uszczegółowia, nie wyjaśnia, niczego nowego nie definiuje, lepiej nie ujmuje, nie określa, interpretuje, wymiaruje. Trudno jest zrozumieć sens wprowadzenia do języka naukowego, takiego niedookreślonego i „rozmytego” pojęcia.

Jest wiele innych obcojęzycznych zapożyczeń, przyjmowanych w oryginalnej wersji lub w dość dziwnym tłumaczeniu i wprowadzanych do języka naukowego. Takim pojęciem jest na odmianę przymiotnik *smart* tłumaczony przede wszystkim – i niezbyt trafnie, jako *inteligentny* i podobnie jak *interesariusz*, niezwykle ochoczo przyjmowany. Przymiotnik *smart* ma w języku angielskim wiele znaczeń: przede wszystkim elegancki, wykwintny, gustowny i wytworny i w takim sensie stosowany był już przez II wojnę światową np. w odniesieniu do osób i mody (*smart lady*, *smart suit*)⁶. Być może kłopoty z doбором odpowiedniego polskiego terminu sprawiły, że w użyciu znajduje się także termin oryginalny, tj. *smart*, co jednak najczęściej tłumaczy się jako *inteligentny*. Można by przejść nad tym do porządku dziennego kiedy w grę wchodzi *smart growth*, bowiem ten model czy paradygmat rozwoju społeczno-ekonomicznego, zwłaszcza przestrzennego został dość dokładnie opisany, tak w zakresie celów, jak i podejmowanych działań [Bourne 2001; Downs 2001; Dale 2003; Fillion 2003; Braun 2006; Parysek 2012]. Są też przykładowo wymieniane miasta, w których model *smart growth* został wprowadzony do praktyki planowania rozwoju, tj. Seattle i Portland w USA oraz Vancouver i Victoria w Kanadzie. Można także zaakceptować model czy paradygmat *smart city*, ale jedynie wtedy, kiedy podobnie jak w przypadku *smart growth*, określone zostaną cechy takiego miasta, któremu przy-

⁴ Warto w tym miejscu przypomnieć, że *interesariusz* jest pojęciem powstałym na potrzeby zarządzania projektami i zarządzania strategicznego. W takim odniesieniu interesariuszami są zatem osoby i grupy osób mające wpływ na określoną rzecz, zdarzenie lub proces, zaangażowane w przebieg realizacji określonych działań oraz zainteresowane efektami podejmowanych działań [Freeman 1984; Stoner *et al.* 1998; Stabryła 2000].

⁵ W języku polskim mamy wiele podobnie brzmiących, jak *interesariusz* pojęć, jednak w każdym przypadku wiadomo kto to jest i co robi. Nie ma zatem wątpliwości kto to taki: *emisariusz*, *woluntariusz*, *sanitariusz*, *notariusz*, *antykwarium*, *akejonariusz*, *ordynariusz*, *templariusz*, *utrącający*, *funkcjonariusz*, *parlamentariusz*, starsi wiedzą kto to *proletariusz* – i wielu innych o podobnym brzmieniu, i w każdym przypadku jednoznacznie wiadomo, o kogo chodzi.

⁶ Oczywiście, w słownikach znaleźć można także inne znaczenie tego terminu w polskim tłumaczeniu: sprytny, zręczny, błyskotliwy, efektywny, także *inteligentny*, mądry, bystry, znający, wiedzący (*intelligent*, *wise*, *clever*, *knowing* itp.).

pisać można przymiotnik *smart*. W przypadku wprowadzania nowych pojęć ważna jest, jak się wydaje, konfrontacja znaczenia tego pojęcia z tymi, jakie są stosowane w innych koncepcjach, modelach i paradygmatach rozwoju regionów i miast np. z gospodarką opartą na wiedzy, miastem kreatywnym, miastem konkurencyjnym itp. [Florida 2002; Chojnicki, Czyż 2006; Klasik 2009; Stryjakiewicz *et al.* 2007; Nijkamp 2008; Musterd, Murie 2010; Stryjakiewicz, Stachowiak 2010]. Dobrym przykładem jednoznacznie zdefiniowanej idei, koncepcji, modelu czy paradygmatu jest *miasto XXQ*, gdzie cechy takiego miasta (*XXQ*) zostały dokładnie określone [Nijkamp 2008; Mierzejewska 2009a, 2009b; Parysek 2008, 2012].

Wieloznacznych pojęć stosowanych w planowaniu rozwoju regionalnego i lokalnego jest wiele. Wystarczy wspomnieć tylko o tym, że wszystko może być zrównoważone, podobnie jak wszystkim można zarządzać.

4. Wehikuly rozwoju (jako metafora) i ich poszukiwanie

Przykładów na metafory, a także na nowe pojęcia oraz obcojęzyczne zapożyczenia w polskim języku nauk społeczno-ekonomicznych jest tak wiele, że ich przedstawienie, analiza oraz semantyczna ocena mogłyby być tematem nie tylko odrębnego artykułu, ale także poważnej rozprawy naukowej. W tym miejscu zostały (pkt. 2 i 3) i zostaną przytoczone (pkt. 4) jedynie wybrane przykłady, wskazujące na często niepotrzebne mnożenie czy wręcz inflację pojęć, z jaką mamy w ostatnich latach do czynienia w nauce polskiej, która pod tym względem jest, jak się wydaje, szczególnie płodna.

W tab. 1 zestawiono kilka znanych i stosowanych w literaturze polskiej (i nie tylko) pojęć, a właściwie metafor, które mają zastosowanie w pojmowaniu i prezentacji problematyki rozwoju społeczno-gospodarczego, także regionalnego i lokalnego. Analizując zawartość tab. 1 nie można nie dojść do wniosku, że przytoczone metafory, w gruncie rzeczy odnoszą się do tego, co tradycyjnie, z jednej strony nazwać można przede wszystkim czynnikami, a z drugiej, co wiązać można z paradygmatami (w mniejszym stopniu także modelami) rozwoju.

Wehikul rozwoju jest bez wątpienia nową metaforą języka naukowego, w tym konkretnym przypadku (rozwój), nauk ekonomicznych. W słownikach języka polskiego *wehikul* objaśniany jest jako pojazd, raczej nienowoczesny, staroświecki, niekiedy śmieszny. Innymi słowy jest to urządzenie do pokonywania odległości [Skorupka *et al.* 1968; Zgółkowa 2005]. We współczesnym języku potocznym termin ten nie jest zbyt często używany, a jeśli tak, to najczęściej, w pejoratywnym sensie np. w odniesieniu do starego samochodu czy innego, dziwaczego pojazdu. W języku polskim, zwłaszcza literackim, funkcjonuje natomiast oraz jest dość szeroko i bardzo różnie interpretowane pojęcie – *wehikul czasu*, prawdopodobnie za sprawą H. G. Wellsa,

Tabela 1

Wybrane przykłady metafor dotyczących rozwoju regionalnego i lokalnego

Domena źródłowa	Objaśnienia	Domena (y) docelowa
Potencjał	Stan pola grawitacyjnego, elektromagnetycznego, wypadkowa działania sił pola i oporu odległości	Potencjał rozwojowy (rozwoju)
Lokomotywa	Pojazd mechaniczny przeznaczony do ciągnięcia wagonów po przygotowanym torze	Lokomotywa (y) rozwoju
Generator	Urządzenie (maszyna) do wytwarzania czegoś (prądu, drgań, pola elektrycznego, pola magnetycznego, pola elektromagnetycznego, dźwięku itp.)	Generator rozwoju
Maszyny (motory, silniki, napędy)	Urządzenia zastępujące pracę ludzką, jednostki napędowe innych urządzeń	Maszyny, motory, silniki, napędy itp. rozwoju
Bieguny	Przeciwległe końce magnesu (elektromagnesu), bieguny Ziemi	Bieguny wzrostu (rozwoju)
Trajektoria	Krzywa zakreślona przez poruszające się ciało; tor pocisku	Trajektorie rozwoju
Paliwo	Substancje wydzielające podczas spalania duże ilości ciepła (nośnik energii)	Paliwo napędowe gospodarki

Źródło: Opracowanie własne (tab. 1-3).

autora powieści, w tłumaczeniu polskim, o takim właśnie tytule⁷. Treść tej fantastycznej powieści (*science fiction*) może być pewną, choć niezbyt klarowną i dość ryzykowną drogą do interpretacji tej metafory, w nawiązaniu do rozwoju społeczno-gospodarczego, w tym regionalnego i lokalnego⁸. Wehikuł czasu z powieści Wellsa jest machiną, która umożliwia bohaterowi powieści przemieszczanie się, przede wszystkim w czasie, ale i w przestrzeni (obserwuje zmieniającą się w czasie podróż rzeczywistość) i taki jest prawdopodobnie sens odniesienia tej metafory do rozwoju regionalnego i lokalnego. Chodzić bowiem może o oderwanie się w rozważaniach na temat rozwoju od realiów „dnia dzisiejszego”, o przeniesienie rozważań w mniej lub bardziej przewidywalną czy określoną, jednak prawdopodobną przyszłość. Jak zatem, w przedstawionym powyżej „wellsowskim” kontekście,

⁷ W oryginale nie jest to jednak wehikuł, a maszyna czasu (*The Time Machine*), choć wehikuł jest zapewne pewną kategorią maszyny.

⁸ Bohaterem powieści jest naukowiec, który używając skonstruowanej przez siebie maszyny (wehikułu) dokonuje podróży w czasie (*time machine*), najpierw do roku 802 701, a potem jeszcze 30 mln lat i więcej do przodu, doznając w drodze, raczej makabrycznych przeżyć, przebywając podczas tej podróży w zupełnie niewyobrażalnym świecie. Wykorzystany pojazd porusza się z niesamowitą wręcz prędkością, zdaniem fizyków wielokrotnie większą od prędkości światła. Co ciekawe, ze swojej podróży ów uczyony wraca jednak po krótkim czasie, bowiem już po 3 godzinach.

interpretować można metaforę, która wyznacza przedmiot konferencji naukowej zatytułowanej *Wehikuly rozwoju lokalnego i regionalnego. Nowe perspektywy poznawcze i idee strategiczne*. Pomocną w tym względzie będzie, jak się wydaje, druga część tytułu konferencji, która w pewnym sensie ukierunkowuje płaszczyznę dyskusji, wskazując zarówno na *perspektywy poznawcze, jak i na idee strategiczne* dotyczące gospodarki regionalnej i lokalnej w nowych warunkach, nie do końca przewidywalnych. Stosując metaforę *wehikuly rozwoju* przyjąć można, że oczywiście nie chodzi o pojazdy, a o oderwanie się, w rozważaniach na temat rozwoju regionalnego i lokalnego, od uwarunkowań dnia dzisiejszego, a zatem od tego, co znane, poznane, opisane, na co już mimo woli zwracano uwagę. Oznaczać to może, sformułowanie nowych, wybiegających w jakąś mniej lub bardziej przewidywalną przyszłość: idei, paradygmatów i modeli rozwoju regionalnego i lokalnego lub wskazanie prawdopodobnych czynników takiego rozwoju, ale też, poszerzenie płaszczyzny poznawczej gospodarki regionalnej i lokalnej, zwłaszcza w sferze teorii i metodologii. Zadanie to niewątpliwie trudne, jednak jak się wydaje, warte zachodu, mimo wątpliwości, co do potrzeby wprowadzania nowego pojęcia (*wehikul rozwoju*).

Zastosowanie pojęcia *wehikul* (w nawiązaniu do czasu) oznaczać także może wyznaczenie i uwzględnianie, szerokiej gamy czynników i ram rozwoju, jako że pojazd ten (*wehikul czasu*) miał możliwość przemieszczania się nie tylko w czasie, ale i w przestrzeni. Tym się więc *wehikul rozwoju* prawdopodobnie różni od motoru, maszyny, silnika, paliwa (*rozwoju*), które miały w właściwy dla siebie sposób napędzać rozwój i od lokomotywy (*rozwoju*), która poruszając się do przodu, ciągnie wagony jedynie po ściśle wyznaczonym torze.

Skoro przyjmiemy, że *wehikul* (zwłaszcza czasu) jest pojazdem umożliwiającym podróżę w czasie, to wydaje się, że obok umieszczenia rozważań w mniej lub bardziej określonej przyszłości, możliwe jest także cofnięcie się w prowadzonych rozważaniach, do tego co już było, choć niekoniecznie ujmowanego w tych samych uwarunkowaniach. Przyjęcie takiego rozumowania oznaczać może zatem nie tylko poszukiwania nowych, oryginalnych, z pewnością śmiałych i niekonwencjonalnych, a zatem nowych idei, modeli, paradygmatów i rozwiązań dotyczących rozwoju regionalnego i lokalnego w sferze teorii i metodologii, ale także weryfikowanie rozwiązań dawniej stosowanych, a przynajmniej przywrócenie ich sensu w nowych warunkach.

W kontekście tematu konferencji zastanowić się jednak należy nad tym, czy do poszukiwania nowych perspektyw poznawczych i idei strategicznych niezbędna jest metafora *wehikul rozwoju*? Poszukiwanie nowych rozwiązań jest przecież immanentną cechą rozwoju nauki i standardowym zajęciem uczonych. Ciągłe weryfikowane są stare i tworzone nowe hipotezy, formułowane twierdzenia, przyjmowane paradygmaty, budowane teorie, proponowane nowe podejścia metodologiczne – i tą drogą przebiega rozwój nauki oraz dokonuje się postęp naukowy. Jako osoba starająca się pamiętać o przykazaniu brata W. Ockhama (o czym w dalszej części opracowania), uważam że nowa metafora *wehikul rozwoju* niekoniecznie jest potrzebna do tego, aby

zarysowywać *nowe perspektywy poznawcze* i formułować *nowe idee strategiczne* w zakresie gospodarki regionalnej i lokalnej. Może natomiast, jak się wydaje, być płaszczyzną szerszej dyskusji na temat przyszłości rozwoju regionalnego i lokalnego rozpatrywanej w różnych aspektach. Jest to indywidualny punkt widzenia i być może jego posiadacz nie ma w tym względzie racji, zwłaszcza że jest człowiekiem starej daty i nie w pełni potrafi zrozumieć i zaakceptować drogi rozwojowe języka współczesnego. Ma jednak pewne doświadczenie wyniesione nie tylko z pracy naukowej, ale i zawodowej w jednostkach planowania społeczno-gospodarczego i przestrzennego na szczeblu regionalnym, co może pozwala inaczej spojrzeć na zagadnienia pojmowania czynników i mechanizmów rozwoju regionalnego i lokalnego. Jako takiego rodzaju dyskutant, zapewne nie będzie miał pomysłu na żaden nowy i oryginalny *wehikuł rozwoju regionalnego i lokalnego*, choć w kwestii samego rozwoju, a właściwie jego czynników, postara się przedstawić własny punkt widzenia [Parysek 1996a, 1996b, 1997, 2007]. Przedstawiona także zostanie własna, poniekąd wymuszona tematyką konferencji, interpretacja *wehikułów rozwoju* w nawiązaniu do tego, co w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego w skali regionalnej i lokalnej już napisano, choć w różnych miejscach i przy różnych okazjach⁹. Mając zatem świadomość tego, że najlepsze lata mam już dawno za sobą, w kwestii perspektyw rozwoju regionalnego i lokalnego, powrócę do przeszłości, tj. do czynników i paradygmatów rozwoju, a także do interpretacji metafory *wehikuł rozwoju*, co jest w pewnym sensie autorskim obowiązkiem uczestnika „ustrońskiego” spotkania.

5. Czynniki (i bariery) oraz *wehikuły rozwoju* w kontekście przyjmowanych paradygmatów rozwoju regionalnego i lokalnego

Wydaje się, że uzasadniony może być taki punkt widzenia, w którym metafora *wehikuły rozwoju* może być potraktowana jako synonim takich innych metafor dotyczących rozwoju, jak: bieguny, maszyny, impulsy, paliwa, potencjały, generatory, lokomotywy, trajektorie itp., ale w takim ujęciu nie wnosi niczego nowego. Synonimem wszystkich wymienionych jest zaś, prawdopodobnie, znane, stare pojęcie *czynniki rozwoju*.

Czynnik to nic innego jak przyczyna danego zjawiska, powodująca określony skutek. W tym znaczeniu czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego są przyczyny

⁹ Nowe pomysły, jak na to wskazują badania amerykańskie, są właściwością osób młodych, z ich (pomysłów) kulminacją w wieku 35-40 lat. Wtedy bowiem takie młode osoby dysponują największą żywotnością umysłu i największymi zdolnościami odkrywczymi, które wraz z wiekiem, stopniowo się zmniejszają. Cechą zaawansowanych wiekowo badaczy jest natomiast większy, ale i bardziej selektywny zasób wiedzy, większe doświadczenie badawcze oraz umiejętności dokonywania syntez i przeprowadzania ocen. Opisane zależności znajdują swoje potwierdzenie w liczbie publikacji, których liczba wzrasta do kulminacji w wieku ok. 40 lat, następnie stopniowo opada, by w wieku 50-60 lat osiągnąć drugą kulminację, po której ma miejsce ponowny spadek aktywności twórczej [Regulski 1971].

powodujące taki (konkretny) rozwój. Innymi słowy, obserwowany rozwój jest w pewnym sensie wypadkową wykorzystania czynników, choć nie do końca. Brać bowiem należy pod uwagę także ograniczenia (bariery) rozwoju i ich oddziaływania [Maik *et al.* 1978].

Wyróżnia się wiele, różnego rodzaju czynników rozwoju regionalnego i lokalnego mających przede wszystkim charakter endogeniczny (choć także egzogeniczny). Tkwią bowiem w danej jednostce terytorialnej (występują na obszarze tej jednostki). Jako takie mają w zasadzie charakter imperatywny, a zatem są decyzyjne, sterowalne, kontrolowane itp. [Blakely 1989; Domański 1990; Parysek 1997]. Chcąc oprzeć rozwój na konkretnych czynnikach należy uprzednio je odkryć, zidentyfikować, wymierzyć, określić przydatność dla rozwoju i w końcu wykorzystać [Reijnen 1987; Parysek 1997]. Nie zawsze jest to zadanie łatwe, bowiem wykorzystaniu czynników rozwoju towarzyszą dwojakiego rodzaju bariery (ograniczenia), które przesadzają o uzyskanych efektach, a mianowicie: (1) bariery endogeniczne, tkwiące w danej jednostce terytorialnej, możliwe do przewyciężenia lub ograniczenia ich oddziaływania oraz (2) bariery egzogeniczne – występujące na zewnątrz danej jednostki terytorialnej, trudne do przewyciężenia, których potencjalne oddziaływanie brać jednak należy pod uwagę tworząc plan lub strategię rozwoju¹⁰. Zarówno czynniki, jak i bariery rozwoju mają różny charakter, różną siłę oddziaływania oraz zmieniają się w wymiarze czasowym i przestrzennym [Maik *et al.* 1978]. Jako takie są włączane w ramy idei, teorii, koncepcji, modeli, zwłaszcza zaś paradygmatów rozwoju. Inne, a przynajmniej charakterystyczne, będą czynniki i bariery rozwoju odnoszone do rozwoju regionalnego, a inne do lokalnego.

W przyjmowanych w ostatnich latach paradygmatach rozwoju społeczno-gospodarczego szczególną uwagę poświęca się czynnikom rozwoju. Nawiązując do przedmiotu konferencji (tj. zwłaszcza do *wehikulów rozwoju*) warto zatem przytoczyć ujmowane w konkretnych paradygmatach czynniki rozwoju (wehikule), choć w różnych ujęciach występować mogą różne ich konfiguracje (tab. 2).

Dla autora tego tekstu *wehikulem rozwoju* może być (co wydaje się sensowne) określona konfiguracja czy kombinacja ujmowanych całościowo (w jednym zbiorze) i jednocześnie czynników rozwoju, jakie uwzględniane są w danym paradygmacie. W tym kontekście przyjmuje się dość szerokie rozumienie pojęcia paradygmat, na co już zwracano uwagę.

W paradygmacie *rozwoju zrównoważonego* trudno jest doszukać się klasycznych czynników takiego rozwoju, bowiem uwaga zwrócona jest na nieco inne sprawy. Wskazuje się na pożądane cechy kształtowanych w tym paradygmacie gospodarki czy obszaru, takie jak: równowaga, harmonia, ograniczenia, podtrzymałość, racjonal-

¹⁰ Barię endogeniczną rozwoju może być brak lub niemożliwość wykorzystania konkretnego czynnika, natomiast barię egzogeniczną są różnego rodzaju uwarunkowania zewnętrzne, w stosunku do danej jednostki terytorialnej, na które nie ma się w zasadzie wpływu.

Tabela 2

Czynniki (cechy, pryncypia) rozwoju gospodarczego w ramach przyjmowanych, wybranych paradygmatów rozwoju

Paradygmat rozwoju	Czynniki rozwoju
Rozwój zrównoważony (cechy)	Równowaga, harmonia, ograniczenia, oszczędność, podtrzymałość, zasoby na przyszłość itp.
Gospodarka oparta na wiedzy (czynniki)	Potencjał naukowy, wiedza, informacja, technologia, kapitał ludzki, badania i rozwój, sieciowy model gospodarki, dominacja sektora usług, zwłaszcza teleinformatycznych itp.
Gospodarka kreatywna (czynniki)	Technologia, talenty oraz tolerancja i zróżnicowanie społeczne
Miasto inteligentne <i>smart city</i> (czynniki)	Kapitał ludzki, kapitał społeczny, technologia (w tym ICT), infrastruktura oraz demokracja uczestnicząca itp.
Rozwój endogenne miast (czynniki)	Zarządzanie gospodarcze, zarządzanie finansowe, kontrola, usługi sfery finansowej i biznesowej, usługi projektowe, kultura oraz inne dziedziny kreatywne gospodarki, infrastruktura transportowa i teleinformatyczna, a także relacje z otoczeniem
Miasto XXQ (czynniki)	Kapitał gospodarczy, suprastruktura społeczna, systemy technologiczne, zasoby ekologiczne oraz infrastruktura geograficzna
Rozwój endogenne w skali regionalnej i lokalnej (czynniki)	Ludzie, zorganizowane społeczeństwo obywatelskie, zasoby intelektualne, materialne i niematerialne dziedzictwo kulturowe, bogactwa naturalne, walory środowiska, infrastruktura techniczna i społeczna
Hipotezy Bostońskie (czynniki)	Demokratyczne społeczeństwo, koncentracja kapitału społecznego, kooperacja w gospodarce
<i>Smart growth</i> (pryncypia rozwoju przestrzennego)	Racjonalne użytkowanie ziemi, zwarta zabudowa, budownictwo mieszkaniowe, wielofunkcyjne jednostki urbanistyczne, wysokiej jakości społeczność lokalna, racjonalne wykorzystanie zasobów środowiska, problemy i potrzeby społeczności lokalnej jako wyznaczniki rozwoju, zróżnicowany transport z preferencją publicznego, czytelnymi i uczciwymi decyzjami dotyczącymi rozwoju, współpraca władz lokalnych, właścicieli nieruchomości oraz inwestorów w procesie podejmowania decyzji rozwojowych

ność, oszczędność, zwłaszcza zaś na właściwe relacje: przyroda – człowiek – gospodarka. Choć są to, jak napisano cechy, to jednak ich uzyskanie nie byłoby możliwe bez wykorzystania odpowiednich zestawów (kombinacji) czynników rozwoju [Parysek, Dutkowski 1994a, 1994b; Parysek 2007; Mierzejewska 2009a]. Inaczej ma się sprawa z *gospodarką opartą na wiedzy*, w której wskazuje się już na typowe czynniki rozwoju, m.in. na takie, jak: potencjał naukowy, wiedza, informacja, technologia, kapitał ludzki, badania i rozwój, sieciowy model gospodarki, dominacja sektora usług, zwłaszcza teleinformatycznych itp. Jest to paradygmat, na bazie którego budowano te wszystkie inne, w których w nauce, technice, technologii, edukacji, upatrywano zasadniczych czynników rozwoju. Wymieniane w różnych sformułowaniach, czynniki gospodarki opartej na wiedzy, traktowane łącznie, jak i we wzajemnym oddziaływaniu, mogą zo-

stać potraktowane, jako wehikuł rozwoju takiego modelu gospodarki [Chojnicki, Czyż 2006; Hutton 2007; Musterd, Murie 2010]. *Gospodarkę kreatywną* ma zagwarantować wykorzystanie takich czynników rozwoju, jak: technologia, talenty oraz tolerancja i zróżnicowanie społeczne [Florida 2002]. W podstawowych sformułowaniach miernikiem zaawansowania technologicznego gospodarki ma być liczba uzyskanych patentów, na utalentowanie społeczności wskazywać ma liczebność tzw. klasy kreatywnej, czego miernikiem ma być tzw. *bohemian index*, natomiast o tolerancji oraz zróżnicowaniu społecznym świadczyć mają tzw. *gay index oraz imigrant index* [Florida 2002]. Te ostatnie wskaźniki budzą jednak, zwłaszcza ostatnio, poważne wątpliwości. Trudno jest bowiem podać przykłady wpływu liczby gejów (dlaczego pominięto lesbijki) oraz imigrantów na rozwój społeczno-gospodarczy, zwłaszcza migrantów masowo napływających do Europy¹¹. Opisany powyżej paradygmat gospodarki kreatywnej w sformułowaniu Floridy nie jest jednak jedynym, jakie są przyjmowane [Stryjakiewicz *et al.* 2007; Klasik 2009; Musterd, Murie 2010; Stryjakiewicz, Stachowiak 2010]. *Rozwój inteligentny (elegancki)* czyli *smart development* wiązany jest z wykorzystaniem wielu bardzo różnych czynników rozwoju. Szczególną rolę mają jednak odgrywać: kapitał ludzki, kapitał społeczny, technologia (w tym ICT), infrastruktura oraz demokracja uczestnicząca, co w jakimś stopniu składa się na wehikuł rozwoju w tym paradygmacie [Nam, Pardo 2011a, 2011b; Deakin 2013; Neirotti *et al.* 2014; Nowicka 2014; Szczech-Pietkiewicz 2015]. Za dość oryginalny paradygmat rozwoju, przede wszystkim miast, uznać można zbiór czynników kształtujących *miasto XXQ* czy mających doprowadzić do urzeczywistnienia idei takiego miasta [Nijkamp 2008]. Podstawowym czynnikiem, który ukształtuje takie właśnie miasto jest gospodarka, zwłaszcza zaś jej produktywność. Z tych to względów *miasto XXQ* bywa często identyfikowane z kompleksem innowacyjnym, w skład którego wchodzi: kapitał gospodarczy, suprastruktura społeczna, systemy technologiczne, zasoby ekologiczne oraz infrastruktura geograficzna, ukształtowanym w procesie samoorganizacji. Te pięć czynników decydować będzie o możliwości zaferowania przez miasto najwyższej, możliwej w danych warunkach, jakości życia. Cechami takiego *miasta XXQ* są: zależność od kreatywności, innowacyjności i sprawnego kierownictwa, wysoki poziom rozwoju sektora badawczo-rozwojowego, wysoka produktywność i konkurencyjność gospodarki, orientacja rynkowa prowadzonej działalności gospodarczej oraz ścieżka rozwoju określona przez ewolucyjną kompleksowość, a także zasady behawioralnego uczenia się [Nijkamp 2008; Mierzejewska 2009a, 2009b; Parysek 2012]. Wprawdzie model czy też paradygmat XXQ odniesiony został do miasta, jednak uniwersalny charakter czynników rozwoju pozwala na jego rozszerzenie na skalę regionalną i lokalną. Popularyzowane ostatnio przez Uniwersytet Harvarda tzw. *Hipotezy Bostońskie* ujmują, jako relatywnie ważne,

¹¹ Napływający w całkowicie niekontrolowany sposób imigranci nie są z pewnością klasą kreatywną, a raczej roszczeniową i jako tacy są źródłem problemów, a nie czynnikiem rozwoju, (jakkolwiek imigranci tworzyli i naród amerykański i potęgę gospodarczą USA, choć dziś są także problemem).

jednak dość ogólnie określone czynniki rozwoju, a mianowicie: demokratyczne społeczeństwo, koncentrację kapitału społecznego oraz kooperację w gospodarce [Glaeser 2016]. Jest to jednak, jak się wydaje, ponowny powrót do wskazywanych już w innych paradygmatach, społecznie zorientowanych metaczynników rozwoju, które w konkretnych sytuacjach przyjmować mogą różne konfiguracje składników. Są to ponadto makroskalowe czynniki rozwoju o mniejszym znaczeniu dla gospodarki regionalnej i lokalnej. W paradygmacie *rozwoju endogenicznego (endogennego)* odnoszonego do dużych miast (rozwoju lokalnego specyficznego charakteru) wskazywane są następujące, bardzo różnej natury czynniki rozwoju: sprawne zarządzanie gospodarcze, zarządzanie finansowe, kontrola, usługi sfery finansowej i biznesowej, usługi projektowe, kultura oraz inne dziedziny kreatywne gospodarki, infrastruktura transportowa i teleinformatyczna, a także relacje z otoczeniem, składające się w sumie na złożony rodzajowo wehikuł rozwoju [Friedmann 2005, 2007; Harding 2007]. Czynniki *rozwoju endogenicznego* w skali regionalnej i lokalnej (miasta plus obszary wiejskie) są natomiast: ludzie, zorganizowane społeczeństwo obywatelskie, zasoby intelektualne, materialne i niematerialne dziedzictwo kulturowe, bogactwa naturalne, walory środowiska oraz infrastruktura techniczna i społeczna [Friedmann 2005, 2007; Hall 2007]. W przypadku paradygmatów rozwoju endogenicznego (endogennego) formułowane są ponadto uwarunkowania efektywnego wykorzystania wymienianych czynników takiego rozwoju. Na poziomie regionalnym będą to przede wszystkim: poziom i faza urbanizacji, policentryczny układ osadniczy, zintegrowany system transportowy, poziom rozwoju i struktura gospodarki, struktura użytkowania terenu, relacje między polityką miejską a regionalną. Na poziomie lokalnym uwarunkowaniami wykorzystania endogenicznych czynników rozwoju będą natomiast: zdolność wykorzystania lokalnych zasobów, pojemność innowacyjna gospodarki, podział pracy i specjalizacja, zdolności kooperacyjne i przygotowanie do działań komplementarnych, szybkość reakcji na wyzwania oraz dialog społeczny, zwłaszcza w zakresie formułowania celów i rozwiązywania problemów [Friedmann 2005, 2007; Harding 2007].

Współcześnie przyjmowanych paradygmatów rozwoju regionalnego i lokalnego przytoczyć można z całą pewnością więcej. Te które wymieniono w prezentowanym tekście przedstawiają, jak się wydaje, jedną z możliwych interpretacji metafory *wehikulu rozwoju*, tj. pojmowania jej jako określonej kombinacji różnego rodzaju czynników rozwoju (tab. 2).

6. Próba syntezy czyli identyfikacja wehikułów rozwoju regionalnego i lokalnego

Analizując różnego rodzaju czynniki rozwoju, jakie przypisywać można formułowanym ideom, koncepcjom, modelom czy paradygmatom rozwoju dojść można do wniosku, że w wielu przypadkach mamy, w istocie rzeczy, ciągle do czynienia w tymi

samymi czynnikami rozwoju, tylko inaczej nazywanymi, szerzej pojmowanymi lub odmiennie interpretowanymi. Bez względu na to, jaki przyjmuje się punkt widzenia, wiecznie żywy jest, jak się wydaje, klasyczny, a nawet do pewnego stopnia banalny punkt widzenia, zakładający że są dwa istotne czynniki rozwoju gospodarczego i społecznego, tj. ludzie (konkretnie praca ludzka) oraz kapitał, a wszystkie inne wymieniane są w mniej lub bardziej istotny sposób powiązane z nimi. Pewnym usprawiedliwieniem przyjęcia takiego punktu widzenia może być, także obecnie niekwestionowane, modelowe zapisanie tej zależności pochodzące z 1928 r., sformułowane przez P. Douglasa i Ch. Cobba, nazywane funkcją produkcji, której ogólny zapis przyjmuje postać: $P = f(aL^\alpha, K^\beta)$, gdzie L – nakłady pracy, a K – kapitał [Pawłowski 1969; Czerwiński 1972]. Nie można bowiem nie przyjąć tego, że istotą każdego rozwoju gospodarczego, zwłaszcza traktowanego ilościowo, jest przyrost produkcji (także usług). Oczywiście sprawa przedstawia się nieco inaczej, kiedy chodzi o rozwój jakościowy, choć i w tym przypadku czynnikami takiego rozwoju także będą, zarówno praca ludzka, jak i kapitał (w wymiarze materialnym i finansowym), decydujące przykładowo, o jakości i poziomie życia mieszkańców. Praca ludzka nie może już dziś być i nie jest ujmowana wyłącznie w kategoriach ilościowych, czego wyrazem jest liczba zatrudnionych lub pracujących. Nie mówi się też dziś o sile roboczej, jako nakładzie czy czynniku pracy, a o kapitale ludzkim i społecznym. Te dwa pojęcia lepiej oddają, zarówno rolę osób pracujących i ich wkład w działalność gospodarczą i społeczną, jak i charakter współcześnie wykonywanej pracy. Tak więc w kategorii praca ludzka mieszczą się nadal osoby zaangażowane w konkretną działalność, jednak postrzegane przede wszystkim przez ich: uzdolnienia, inteligencję, poziom wykształcenia, specjalizację, kwalifikacje, kreatywność, innowacyjność, samoorganizację, doświadczenie zawodowe, efektywność wykonywanej pracy, zdolność podejmowania decyzji, prezentowany poziom kultury, elastyczność podejścia do wykonywanych czynności, zdyscyplinowanie, sumienność, odpowiedzialność, skłonność do podnoszenia kwalifikacji, umiejętności współpracy itp. Z pracą ludzką wiążą się ponadto: wiedza, technika i technologia, poziom rozwoju społecznego, poziom społecznego zorganizowania i zaangażowania, przyjmowane systemy wartości, zdolności przywódcze i inne cechy, które decydują o innowacyjności, efektywności i jakości wykonywanej pracy i które są przypisywane konkretnym osobom lub grupom społecznym. Podobnie ma się sprawa z kapitałem, na który współcześnie składają się nie tylko ziemia i majątek trwały, ale także zasoby i walory środowiska przyrodniczego, a także poziom rozwoju gospodarczego, struktura gospodarki, infrastruktura techniczna i społeczna, położenie: geograficzne, geopolityczne i gospodarcze, zagospodarowanie przestrzenne, układ osadniczy, dziedzictwo kultury materialnej, *milieu* miejsca i wiele innych składników.

W różnych ideach, koncepcjach, paradygmatach i modelach rozwoju mamy więc do czynienia z określonymi zestawami i kombinacjami ww. czynników rozwoju, powiązanych zarówno z pracą ludzką, jak i z kapitałem. Nieustająca, wysoka dynamika rozwoju nauki, techniki i technologii prawdopodobnie znajdzie swoje odbicie

w formułowaniu nowych czynników rozwoju, a tym samym wehikułów rozwoju, jednak w chwili obecnej trudno jest przewidzieć kierunek przyszłych zmian. Jak na to pokazuje dorobek nauk przestrzenno-ekonomicznych, rozważania dotyczące rozwoju gospodarczego, zwłaszcza na poziomie regionalnym i lokalnym, od wielu lat obejmują w zasadzie te same czynniki, a dorobek naukowy w tym zakresie prezentuje przede wszystkim bardziej dokładne sposoby ich pomiaru oraz bardziej wiarygodne i precyzyjne modelowanie ich oddziaływania. Pisanie o rozwoju regionalnym i lokalnym w najbliższych latach będzie w sumie, jak się wydaje, albo formułowaniem prognozy albo zarysowaniem scenariuszy obu tych kategorii rozwoju. Zapisane w tym tekście rozważania nie mają jednak ani charakteru klasycznej, nowatorskiej prognozy ani opartego na prognozach, wielowariantowego scenariusza rozwoju. Odnoszone są bowiem do pewnych tradycyjnych ujęć, w których kwestie rozwojowe rozpatrywane są w kategoriach czynników (ograniczeń) rozwoju, wskazywanych w ramach przytoczonych paradygmatów rozwoju gospodarczego. Mają one, mimo wszystko (tak się wydaje), jakiś związek z *wehikułem czasu*, bowiem wybiegają myśleniem w trudną do przewidzenia, jednak w sumie nie bardzo odległą przyszłość.

Udział w dyskusji na temat *wehikułów rozwoju regionalnego i lokalnego* zobowiązuje, jak się wydaje, nie tylko do oceny sytuacji, ale i przedstawienia takiej kombinacji najbardziej prawdopodobnych czynników (a więc wehikułu rozwoju), które w najbliższej przyszłości decydować będą o rozwoju społeczno-gospodarczym w skali regionalnej i lokalnej. Nie będzie to jednak kombinacja czynników oryginalnych, bowiem takie trudno jest wymyśleć, a znanych, jednak subiektywnie uznanych za szczególnie ważne.

Proponuje się zatem, zgodnie z tzw. *brzytwą* brata *Williamia Ockhama* (o której nieco szerzej w zakończeniu), pozostać przy wskazywanych i uznawanych, choć odnoszonych do nowych uwarunkowań, *czynnikach rozwoju*, przede wszystkim endogenicznych, działających w sytuacji, jaką funduje nam zmieniająca się rzeczywistość. W erze niekończącej się, choć jak niektórzy twierdzą, słabnącej globalizacji, a także wzrostu poziomu konkurencyjności gospodarki regionalnej i lokalnej, ta właśnie kategoria czynników prawdopodobnie odgrywać będzie najważniejszą rolę w rozwoju regionów oraz miast i gmin.

W literaturze znaleźć można zestawy wielu różnych czynników rozwoju regionalnego i lokalnego, na które już wskazywano w prezentowanym opracowaniu [Blakely 1989; Albrechts *et al.* 1989; Domański 1990; Parysek 1997; Florida 2002; Friedmann 2005, 2007; Chojnicki, Czyż 2006; Hall 2007; Harding 2007; Hutton 2007; Churski 2004, 2008; Nijkamp 2008; Klasik 2009; Musterd, Murie 2010; Strykiewicz, Stachowiak 2010 i inni]. W zasadzie wszystkie są w jakimś stopniu aktualne i ważne, zwłaszcza kiedy zostaną przypisane do konkretnych regionów lub jednostek lokalnych. W tym ogromnym zbiorze wyróżnić można jednak i takie, które zestawione w określone zbiory, traktować można jako wehikuły rozwoju regionalnego i lokalnego. Będzie to zawsze, co jest oczywiste, wybór subiektywny, jednak uzasadniony

przyjmowanym punktem widzenia. Będzie ponadto uzasadniany warunkami, z jakimi mamy do czynienia w polskiej rzeczywistości, nie tylko świadomie kształtowanej, ale także będącej efektem oddziaływania różnego rodzaju czynników losowych, przyjmujących w różnych miejscach i w różnym czasie, różny wymiar ilościowy i jakościowy, wspomagających lub ograniczających możliwości realizacji zaplanowanych działań (wykorzystanie czynników).

Tabela 3

Przykładowe wehikuły rozwoju regionalnego i lokalnego,
 traktowane jako kombinacje klasycznych czynników rozwoju

Kategoria czynnika	Czynniki, składowe wehikuły rozwoju regionalnego	Czynniki, składowe wehikuły rozwoju lokalnego
Przyrodnicze	(1) bogactwa naturalne; (2) walory środowiska przyrodniczego; (3) surowce rolnicze i leśne;	(1) ziemia; (2) zasoby surowców mineralnych (w tym wody); (3) walory środowiska przyrodniczego oraz zasoby ekologiczne; (4) surowce rolnicze i leśne;
Spoleczne	(4) zasoby intelektualne dobrze wykształconej i zorganizowanej społeczności regionalnej; (5) zasoby intelektualne oraz wysoki poziom rozwoju sektora badawczo-rozwojowego; (6) Kultura oraz dziedzictwo kultury materialnej i duchowej;	(5) dobrze wykształcona i związana emocjonalnie z miejscem zamieszkania społeczność lokalna; (6) potrzeby związane z funkcjonowaniem gospodarstw domowych oraz rozwojem cywilizacyjno-kulturowym; (7) kultura i sztuka, lokalny folklor, dziedzictwo kultury materialnej i duchowej;
Ekonomiczne	(7) kapitał gospodarczy, w tym poziom rozwoju, struktura branżowa gospodarki oraz znaczenie kreatywnych i innowacyjnych jej dziedzin; (8) produktywność oraz konkurencyjność podmiotów gospodarczych; (9) jednostki zarządzania gospodarczego, gospodarki finansowej, kontroli oraz usługi sfery: finansowej, biznesowej i projektowej;	(8) zdolności kooperacyjne i innowacyjne istniejących podmiotów gospodarczych; (9) warunki i umiejętności włączania się w gospodarkę globalną;
Infrastrukturalne	(10) infrastruktura transportowa i teleinformatyczna;	(10) lokalna infrastruktura techniczna i społeczna;
Inne	(11) położenie geograficzne, geopolityczne i gospodarcze.	(11) atrakcyjność oraz walory i korzyści miejsce (<i>milieu</i>).

W tab. 3, w ujęciu pięciu kategorii: (1) przyrodnicze, (2) społeczne, (3) ekonomiczne, (4) infrastrukturalne i (5) inne, zamieszczono przypisane sformułowanym wehikulom rozwoju regionalnego i lokalnego, czynniki rozwoju. Zawarta w tabeli klasyfikacja rodzajowa czynników nie jest do końca adekwatna i rozłączna, choćby

z tego względu, że niektórych czynników, ze względu na ich charakter, nie można jednoznacznie przypisać do wydzielonych kategorii.

Na wehikuł rozwoju regionalnego składają się zatem:

(1) w kategorii czynników przyrodniczych: (a) bogactwa naturalne, w tym przede wszystkim poważne zasoby wodne, kopaliny surowców energetycznych oraz dla przemysłu: metalurgicznego, chemicznego oraz materiałów budowlanych; (b) walory środowiska przyrodniczego większych powierzchniowo obszarów, na które składają się: morfologia terenu oraz jego pokrycie szatą roślinną, wody stojące i płynące, warunki klimatyczne, walory krajobrazowe, specyficzne ekosystemy, obszary przyrodnicze prawnie chronione itp.; (c) surowce rolnicze będące efektem dobrze rozwiniętej gospodarki rolnej oraz surowce leśne dużych kompleksów leśnych;

(2) w kategorii czynników społecznych: (a) dobrze wykształcona i dobrze zorganizowana społeczność regionalna, składająca się na wysokiej jakości kapitał ludzki i społeczny; (b) zasoby intelektualne oraz wysoki poziom rozwoju sektora badawczo-rozwojowego, który tworzą wyższe uczelnie oraz inne placówki naukowe, a także umocowana w regionie wiedza (jej poziom i jakość) oraz wykorzystywane techniki i technologie; (c) kultura oraz dziedzictwo kultury materialnej i duchowej, w tym przede wszystkim: instytucje kultury i sztuki i ich działalność, wielkie wydarzenia kulturalne, zabytki architektury wraz z ich klasą, zabytkowe zespoły urbanistyczne, historyczne miejsca pamięci, regionalna tradycja kulturalna, duchowość społeczności regionalnej, życie religijne itp.;

(3) w kategorii czynników ekonomicznych: (a) kapitał gospodarczy, w tym poziom rozwoju gospodarki, jej nowoczesność i innowacyjność, zrównoważona struktura sektorowa, kluczowe dziedziny i podmioty gospodarki, duża rola aktywności dziedzin kreatywnych i innowacyjnych, rozwinięte powiązania gospodarcze; (b) wysoka produktywność gospodarki będąca wynikiem zaawansowania technologicznego produkcji oraz jakości kadr, konkurencyjność innowacyjnych i kreatywnych podmiotów gospodarczych, nowatorstwo stosowanych rozwiązań organizacyjnych; (c) obecność w regionie jednostek zarządzania gospodarczego, gospodarki finansowej, kontroli o ponadregionalnym znaczeniu oraz jednostek usług finansowych, biznesowych i projektowych, przyciągających wysokiej jakości kadry oraz podmioty kooperujące;

(4) w kategorii infrastruktury: infrastruktura transportowa i teleinformatyczna ułatwiająca: funkcjonowanie podmiotów gospodarczych w zakresie zaopatrzenia i zbytu, wypełnianie funkcji zarządzania, obsługę finansową, kooperację, transfer informacji, współpracę międzyregionalną i globalną, kontakty osobiste i teleinformatyczne, marketing, promocję itp.;

(5) w kategorii inne: – położenie geograficzne, geopolityczne i gospodarcze umożliwiające i usprawniające prowadzenie działalności gospodarczej, kooperację, współpracę międzynarodową, zwłaszcza bilateralną itp. (por. tab. 3).

Wehikuł rozwoju lokalnego tworzą natomiast następujące czynniki rozwoju (tab. 3):

(1) w kategorii czynników przyrodniczych: (a) ziemia, traktowana i jako teren inwestycyjny, na który przyciągnąć można nowych inwestorów i jako obszar pokryty glebami różnej wartości użytkowo rolniczej, określającymi możliwe formy użytkowania ziemi, zarówno produkcyjne, jak i nieprodukcyjne; (2) zasoby surowców mineralnych, w tym wody, także mineralnej i termalnej, często małe i średnie, będące podstawą funkcjonowania małych zakładów produkcyjnych, zwłaszcza materiałów budowlanych, przetwórstwa rolno, produkcji wód mineralnych, akwaparków, a także lokalnych systemów ogrzewania; (c) walory środowiska przyrodniczego oraz zasoby ekologiczne umożliwiające rozwój turystyki, rekreacji, lecznictwa uzdrowiskowego, rybactwa śródlądowego, myślistwa, a także prowadzenie działalności edukacyjnej; (d) surowce rolnicze i leśne mogące być podstawą przetwórstwa rolno-spożywczego, produkcji zdrowej żywności, lokalnych wyrobów spożywczych oraz wyrobów z drewna i przetwórstwa runa leśnego;

(2) w kategorii czynników społecznych: (a) dobrze wykształcona, inicjatywna i związana emocjonalnie z miejscem zamieszkania, społeczność lokalna, potrafiąca i chcąca włączyć się w inicjatywy na rzecz rozwoju lokalnego oraz tworząca klimat sprzyjający takiemu rozwojowi; (b) potrzeby związane z funkcjonowaniem gospodarstw domowych oraz rozwojem cywilizacyjno-kulturowym, generujące rozwój produkcji artykułów spożywczych i innych codziennego użytku oraz handlu i usług, przede wszystkim lokalnego zasięgu oddziaływania; (c) kultura i sztuka, w tym zabytki składające się na dziedzictwo kultury materialnej, lokalny folklor i związane z nim imprezy kulturalne, rękodzieło, obiekty sakralne i towarzyszące tym obiektom wydarzenia i uroczystości religijne oraz koncerty, wystawy i prowadzona w nich działalność, a także uroczystości patriotyczne, festiwale, festyny, rekonstrukcje wydarzeń historycznych itp.;

(3) w kategorii czynników ekonomicznych: (a) zdolności kooperacyjne, innowacyjne i kreatywne istniejących podmiotów gospodarczych, pozwalające na ich dalszy rozwój oraz postęp techniczny i technologiczny w zakresie prowadzonej działalności; (b) warunki i umiejętności włączania się w gospodarkę globalną, dzięki lokalizacji unikatowych zasobów surowcowych, atrakcyjnemu rynkowi pracy, lokalnym systemom edukacji, kształcącym rzadko spotykanych specjalistów, rozwojowi elastycznej specjalizacji, inicjatywom władz lokalnych itp.;

(4) w kategorii czynników infrastrukturalnych: – lokalna infrastruktura społeczna i techniczna podnosząca poziom i warunki obsługi mieszkańców oraz będąca czynnikiem przyciągającym drobnych i średnich inwestorów;

(5) w kategorii czynników innych: – atrakcyjność oraz walory i korzyści miejsca (*milieu*) określone przez urokliwość, piękno, czystość, spokój, mikroklimat, ład przestrzenny, harmonię zabudowy z przyrodą, zabytki kultury materialnej, kultura duchowa, tradycja, a także bezpieczeństwo osób i mienia, jakość i rodzaj oferowanej

edukacji, ilość i jakość placówek handlowych i gastronomicznych, warunki uprawiania sportu oraz turystyki i rekreacji, możliwości uczestnictwa w życiu kulturalnym, rozrywce, możliwości zaspokojenia szerokiego wachlarza potrzeb, w tym także niewymienionych w tym miejscu (tab. 3).

Są to wszystko, jak już napisano, czynniki wybrane subiektywne i obejmujące jedynie zasadnicze, jak się wydaje, czynniki rozwoju regionalnego i lokalnego, których liczbę oraz interpretację można zwiększać i zmieniać w konkretnych warunkach (tab. 3).

7. Zamiast zakończenia: Zapomniana przestroga brata Williama Ockhama

Maniera tworzenia nowych pojęć, rozszerzenie znaczenia pojęć znanych oraz wprowadzenie obcojęzycznych dotyczy języka niemal wszystkich dyscyplin naukowych, jednak w sposób szczególny jest obecna w naukach społecznych. Jakby zapomniano o tym, że już w XIV w. angielski franciszkanin William Ockham (1285-1347 lub 1349) sformułował *zasadę prostoty* czy *pierwszeństwa prostoty nad złożonością*, nazwaną *brzytwą Ockhama*. Oryginalne sformułowanie tego franciszkańskiego filozofa, logika i teologa miało postać zapisu: *nie wolno przyjąć niczego bez uzasadnienia, że ono jest, musi ono być oczywiste albo znane na mocy doświadczenia albo zapewnione przez autorytet Pisma Świętego*. Dopiero później pojawiły się inne sformułowania tej zasady (przez J. P. De Corca, J. Clauberga, W. Hamiltona i innych), zarówno w zapisie zwięzłym, jak i bardziej rozbudowanym. Przytoczyć można m.in. następujące sformułowania *brzytwy Ockhama*: *nie należy mnożyć bytów ponad potrzebę, nie należy zakładać mnogości bez potrzeby, nie mnożyć bytów bez potrzeby, bytów nie mnożyć, fikcyjnie nie tworzyć, tłumaczyć fakty jak najprościej* itp. *Brzytwa Ockhama* nazywana jest też *zasadą ekonomii myślenia*, w myśl której, w wyjaśnianiu zjawisk należy dążyć do prostoty stosując zasadę wybierania takiej drogi postępowania, która zawierać będzie jak najmniejszą liczbę założeń wstępnych i pojęć [Panaccio 1998; Heinzmann 1999]. Choć poglądy Ockhama w tym zakresie były i są uznawane przez wielu filozofów za kontrowersyjne, to w nauce (zwłaszcza naukach ścisłych) przyjmowane są, jako wysoce użyteczne, co wydaje się potwierdzać rozwój nauki i techniki. Co więcej, *brzytwa Ockhama* traktowana jest często jako narzędzie walki z pseudonauką, a jej branie pod uwagę uważane jest za przejaw pragmatyzmu i użyteczności. Niestety, wiele wskazuje na to, że w naukach społecznych zapomniano o przestrodze brata W. Ockhama. Może więc warto sobie o tym przypomnieć oddając się zajęciu tworzenia nowych, nie zawsze uzasadnionych i potrzebnych pojęć.

Literatura

- Ackoff R. L., 1969, *Decyzje optymalne w badaniach stosowanych*. PWN, Warszawa.
- Albrechts L., Moulaert F., Roberts P., Swyngedouw E. (red.), 1989, *Regional Policy at Crossroads*. Jessica Kingsley Publ, London.
- Arthur W. B., 1994, *Returns and Path Dependence in the Economy*. The University of Michigan Press, An Arbor.
- Barbour J. G., 1984, *Mity, modele, paradymaty*. Znak, Kraków.
- Barnes Y. J., 1991, *Metaphors and Conversations in Economic Geography. Richarde Rotry and the Gravity Model*. Geografiska Annaler, 73B: 111-120.
- Barnes Y. J., Curry M. R., 1992, *Postmodernism in Economic Geography: Metaphor and the Construction of Alterity*. Environment and Planning, D, Society and Space, 10: 57-68.
- Blakely E. J., 1989, *Planning Local Economic Development. Theory and Practice*. Sage Library and Social Research, 168, London.
- Bourne L., 2001, *The Urban Sprawl Debate. Myths, Realities and Hidden Agenda*. Plan Canada, 41 (4): 26-28.
- Braun G., 2006, *Smart Growth. The End of a Good Idea*, [w:] *Cities in Global Perspective: Diversity and Transition*, Y. Murayama., G. Du (red.). Rikkyo University, Tokyo: 79-93.
- Chojnicki Z., 1966, *Zastosowanie modeli grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-ekonomicznych*. Studia KPZK PAN, t. XIV, Warszawa.
- Chojnicki Z., 2003, *Koncepcje i zastosowanie metafory w geografii społeczno-ekonomicznej*, [w:] *Problemy interpretacji wyników metod badawczych stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, H. Rogacki (red.). Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Chojnicki Z., Czyż T., 2006, *Aspekty regionalne gospodarki opartej na wiedzy*. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Churski P., 2004, *Rozwój regionalny w warunkach transformacji gospodarczej i integracji europejskiej*, [w:] *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Regionalny wymiar integracji europejskiej*, S. Ciok, D. Ilnicki (red.). T. VIII/1. Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław: 31-45.
- Churski P., 2008, *Czynniki rowoju regionalnego i polityka regionalna w Polsce, w okresie integracji z Unią Europejską*. Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Czerwiński Z., 1972, *Matematyka na usługach ekonomii*. PWN, Warszawa.
- Dale G. C., 2003, *Smart Growth*. Planning Commissioners Journal, 50.
- Deakin M. (red), 2013, *Creating Smart-er Cities*. Routledge, New York.
- Domański R., 1990, *Gospodarka przestrzenna*. PWN, Warszawa.
- Downs A., 2001, *What Does Smart Growth Really Mean?* Plannig, 64, 4: 20-25.

- Filion P., 2003, *Towards Smart Growth. The Difficult Implementation of Alternatives to Urban Dispersion*. Canadian Journal of Urban Research, 12/1: 48-60.
- Florida R., 2002, *The Rise of the Creative Class and How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Basic Books, New York.
- Friedmann J., 2005, *Globalization and the Emerging Culture of Planning*. Progress in Planning, 64: 183-234.
- Friedmann J., 2007, *Spatial Network for Urban Policy. New Directions, New Challenges*. Campo de las Naciones, Madrid: 74-93.
- Freeman R. E., 1984, *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Pitman, Boston.
- Glaeser E., 2016, *Cities and Economic Development*. Referat na konferencję *Urban Empires: Cities as a Global Rules in the New Urban World*. Poznań. Regional Sciences Academy i Stowarzyszenie Gospodarka Przestrzenna w Poznaniu.
- Hall P., 2007, „Hard” *Policy Instruments and Urban Development*. Campo de las Naciones: 160-189.
- Harding A., 2007, *Globalization. Spatial Economic Change and Urban Policy*. Campo de las Naciones, Madrid: 44-73.
- Heinzmann R., 1999, *Filozofia średniowieczna* (tłum. P. Domański). Wyd. „Antyk”, Kęty.
- Hutton W., 2007, *Building Successful Cities in the Knowledge Economy. The Role of Soft Policy Instruments*. Campo de las Naciones, Madrid: 125-159.
- Jodkowski K., 1990, *Wspólnoty uczonych, paradygmaty i rewolucje naukowe*. Wyd. UMCS, Lublin.
- Klasik A., (red.), 2009, *Kreatywne miasto – kreatywna aglomeracja*. Prace Naukowe AE, Katowice.
- Kuhn T. S., 1970, *The Structure of Scientific Revolutions (Enlarged)*. University of Chicago Press, Chicago.
- Kuhn T. S., 1985, *Dwa bieguny: tradycja i nowatorstwo w badaniach naukowych*. PIW, Biblioteka Myśli Współczesnej, Warszawa.
- Kuhn T. S., 1993, *Metaphor in Science*, [w:] *Metaphor and Thought*, A. Ortony (red.). Cambridge University Press, Cambridge: 405-419.
- Lakoff G., 1993, *The Contemporary Theory of Metaphor*, [w:] *Metaphor and Thought, op.cit.*: 202-251.
- Lakoff G., Johnson M., 1988, *Metafory w naszym życiu*. PIW, Biblioteka Myśli Współczesnej, Warszawa.
- Maik W., Parysek J., Wojtasiewicz L., 1978, *Bariery wzrostu w gospodarce przestrzennej*. Biuletyn KPZK PAN, z. 99, Warszawa.
- Martin R., Sunley P., 2006, *Path Dependence and Regional Economic Evolution*. Journal of Economic Geography, 6. 4: 395-437.

- Mierzejewska L., 2009a, *Rozwój zrównoważony miast. Zagadnienia poznawcze i praktyczne*. Wyd. UAM, Poznań.
- Mierzejewska L., 2009b, *Urban Planning in Poland in the Context of European Standards*, [w:] *Urban and Regional Development and Planning*, J. Parysek (red.). *Quaestiones Geographicae*, 28, B/1: 29-38.
- Musterd S., Murie A., 2010, *Making Competitive Cities*. Wiley – Blackwell, Chichester.
- Nam T., Pardo T. A., 2011a, *City as Urban Innovation: Focusing on Management Policy*. Proceedings of the 12-th Annual International Conference on Digital Government Research: 185-194.
- Nam T., Pardo T., A. 2011b, *Conceptualizing Smart City with Dimension of Technology, People and Institutions*. Proceedings of the 12-th Annual International Conference on Digital Government Research: 282-291.
- Neirotti P., de Marco A. C., Mangano G., Scorrano F., 2014, *Current Trends in Smart City Initiatives: Some Stylised Facts*. *Cities*, 38: 25-36.
- Nijkamp P., 2008, *XXQ Factors for Sustainable Urban Development: A Systemic Economics View*. *Romanian Journal of Regional Science*, 2. 1: 2-34.
- Nowicka K., 2014, *Smart city – miasto przyszłości*. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, LXVI, 5: 2-6.
- Panaccio R., 1998, *Ockham*, [w:] *Routledge Encyclopedia of Philosophy*, E. Craig (red.). Routledge. London – New York.
- Parysek J., 1982, *Modele klasyfikacji w geografii*. Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J., 1996a, *Lokalny wymiar gospodarki przestrzennej*, [w:] *Rozwój lokalny i lokalna gospodarka przestrzenna*, J. Parysek (red.). Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań: 11-29.
- Parysek J., 1996b, *Gospodarka lokalna w warunkach wolnego rynku i samorządowych struktur społecznych*, [w:] *Rozwój lokalny i lokalna gospodarka przestrzenna*, J. Parysek (red.). Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań: 31-46.
- Parysek J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*. Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J., 2007, *Wprowadzenie do gospodarki przestrzennej*. Wyd. Naukowe UAM, Poznań.
- Parysek J., 2008, *Urbanizacja i niektóre współczesne idee, koncepcje i modele planowania rozwoju miast*, [w:] *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, J. Słodczyk, M. Śmigieliska (red.). Uniwersytet Opolski, Opole: 11-26.
- Parysek J., 2012, *Współczesne miasta i problemy ich funkcjonowania i rozwoju*, [w:] *Kształtowanie przestrzeni miejskiej: Aspekty teoretyczne i praktyczne*, J. Parysek (red.). UAM, Wydział Pedagogiczno-Artystyczny, Poznań – Kalisz: 9-57.
- Parysek J., Dutkowski M., 1994a, *Going Green. Sustainable Development as a Model of Socio-economic Development in European Post-comunist Countries*. *European Planning Studies*, 2. 4: 419-434.

- Parysek J., Dutkowski M., 1994b, *Koncepcja ekorozwoju i jej technologiczne oraz społeczno-polityczne uwarunkowania*. Przegląd Geograficzny, 66, 1-2: 3-18.
- Parysek J., Stryjakiewicz T., 2004, *Globalny a lokalny wymiar badań geograficzno-ekonomicznych*, [w:] *Geografia wobec problemów teraźniejszości i przyszłości*, Z. Chojnicki (red). Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Pawłowski Z., 1969, *Ekonometria*. PWN, Warszawa.
- Regulski J., 1971, *Wstęp do programowania przestrzennych badań naukowych*. Instytut Planowania Przestrzennego PW, Materiały i Studia, PWN, Warszawa.
- Reijnen J., 1987, *The Role of Local Authorities in Fostering Local Initiatives*, [w:] *Local Initiatives. Alternative Path for Development*, A. Sutton (red.). Press Interuniversitaires Europeennes, Maastricht.
- Rorty R., 1995, *Filozofia jako nauka, jako metafora i jako polityka*, [w:] *Między pragmatyzmem a postmodernizmem*, A. Szahaj (red.). UAM, Toruń.
- Skorupka S., Auderska H., Łempicka Z., (red.), 1968, *Mały słownik języka polskiego*. PWN, Warszawa.
- Stabryła A., 2000, *Zarządzanie strategiczne w teorii i praktyce firmy*. PWN, Warszawa.
- Stoner J. A. F., Freeman R. E., Gilbert D. K. jr., 1998, *Kierowanie*. PWE, Warszawa.
- Stryjakiewicz T., Stachowiak K., 2010, *Uwarunkowania, poziom i dynamika rozwoju sektora kreatywnego w poznańskim obszarze metropolitalnym*. Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.
- Stryjakiewicz T., Kaczmarek T., Męczyński M., Parysek J., Stachowiak K., 2007, *Poznań Faces the Future. Pathways to Creative and Knowledge – Based Regions*. ACRE, Raport 2.8, University of Amsterdam, Amsterdam.
- Szczech-Pietkiewicz E., 2015, *Smart City. Próba definicji i pomiaru*. Prace Naukowe UE we Wrocławiu, *Gospodarka Lokalna w teorii i praktyce*, 391, Wrocław: 71-82.
- Turbayne C. M., 1962, *The Myth of Metaphor*. Yale University Press, Oxford.
- Zgółkowska H., (red.), 2005, *Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny*. Wyd. Kurpisz. Poznań.