

JUSTYNA MARTYNIUK-PĘCZEK
TOMASZ PARTEKA

Politechnika Gdańska

OLGA MARTYNIUK

Uniwersytet Gdański

IDEA *SMART CITY*
W KONTEKŚCIE ROZWOJU PRZEDSIĘBIORCZOŚCI
NA PRZEDMIEŚCIACH*

Abstract: *Smart City Concept in the Context of Entrepreneurship Development in Suburban Areas.* Supporting innovation and knowledge within economic development, these are the goals of public managers, enthusiasts of the *Smart City* concept. It is questioned whether this concept is the best solution for regional development and efficient support to local entrepreneurship based on SMEs (small and medium enterprises). Moreover, the results of the nationwide survey state that the local authorities and entrepreneurs perceive the efficiency of local policy totally different. In order to co-ordinate requirements of entrepreneurs and urban policy proposals, authors attempted to analyse economic – spatial relation of SME development in suburban areas in comparison to the city centres in Gdańsk Metropolitan Region. The paper presents the correlation between entrepreneurship development and the urban processes in the contemporary metropolitan area. The authors combine their research and experience from the field of microeconomy and the field of urban planning. Research results of intensive entrepreneurial activity in the suburban areas are extraordinary in the context of city development.

Keywords: Sector business, Smart City, SME, suburbanisation.

* Opracowanie jest prezentacją wyników badań nad grantem prowadzonych w ramach umowy z Narodowym Centrum Nauki UMO-2013/09/B/HS4/01175. Realizacja zadania 1.

Wstęp

Wymiar miejski rozwoju cywilizacyjnego jest oczywisty. Można zatem postawić pytanie, jak stymulować ten proces. Jedną ze ścieżek, ostatnio mocno eksponowaną, jest koncepcja *smart growth*, której jednym z segmentów jest *Smart City* [Allwinkle, Cruickshank 2011; Schuurman *et al.* 2012]. Entuzjaści tej idei za główny cel przyjęli wspieranie innowacji i wiedzy. Cyrkulacja idei między środowiskiem naukowym i biznesowym ma na celu doprowadzić do rozwoju gospodarczego. W tym kontekście pojawia się pytanie, czy ta koncepcja jest najlepszym rozwiązaniem dla rozwoju regionalnego i czy skutecznie wspiera lokalną przedsiębiorczość sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Istota skupienia uwagi na tych podmiotach gospodarczych wynika z tego, że obecnie stanowią one ponad 99% ogółu przedsiębiorstw w Polsce i ich liczba, w przeciwieństwie do dużych jednostek, stale wzrasta. Duża elastyczność, wysoka innowacyjność oraz skłonność do ryzyka to cechy charakterystyczne dla tego sektora podmiotów. Przedsiębiorstwa te są siłą napędową współczesnej gospodarki. Ich udział w kreowaniu PKB w Polsce w ostatnich latach wyniósł prawie 50%. Przedsiębiorstwa te odgrywają również ważną rolę, będąc postrzegane jako podmioty kreujące nowe miejsca pracy oraz zdrową konkurencję, wymuszającą wysoką jakość wytwarzanych produktów i świadczonych usług. Liczba osób pracujących w sektorze MŚP wynosiła w 2012 r. w Polsce 6,3 mln, co stanowi ok. 70,1% ogółu zatrudnionych.

Prezentowana praca ma na celu wskazanie relacji między rozwojem współczesnych metropolii a aktywnością sektora MŚP. Problem ten zostanie zaprezentowany na przykładzie Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego. Kwestie dotyczące rozwoju obszarów metropolitalnych stały się obecnie tematem debaty politycznej i licznych opracowań zleczanych przez władze lokalne i regionalne [Markowski, Marszał 2006]. Wydaje się jednak, że to krawędź regionu metropolitalnego generuje ogromny potencjał dla lokalnej gospodarki.

Badanie tych relacji ma na celu poszukiwanie odpowiedzi na indywidualny, charakterystyczny dla polskiej sytuacji kierunek rozwoju idei Smart Metropolii. W pracy przedstawiono częściowe wyniki badań empirycznych prowadzonych w ramach umowy z Narodowym Centrum Nauki UMO-2013/09/B/HS4/01175. Badania przeprowadzono w 2014 r. w GOM. Ustalenie dynamiki rozwoju strefy podmiejskiej zaprezentowano na podstawie analizy migracji ludności i aktywności budowlanej. Aktywność gospodarcza została określona na podstawie danych statystycznych dotyczących MŚP.



W pracy Autorzy pragnęli przedstawić zależności między rozwojem przedsiębiorczości i procesem suburbanizacji. Autorzy w swoich badaniach łączą doświadczenia z zakresu makroekonomii i planowania przestrzennego. Przedstawione wyniki badań aktywności gospodarczej w strefie podmiejskiej nasuwają pytania, czy te silne stymulanty rozwojowe przyczyniają się do urzeczywistnienia idei Smart Metropolii.

1. *SMART City* – formuła rozwoju w płynnej nowoczesności

Rosnące znaczenie miast w przestrzeni i gospodarce, będące sumą efektów skupienia funkcji i efektywności, napotyka na bariery cywilizacyjne. Są to przede wszystkim bariery ochrony środowiska, energetyczne, transportowe. Bariery te warunkują pozycję konkurencyjną miast wpływając na dobrobyt mieszkańców. Mają one charakter jakościowy. Chodzi więc o lepszą jakość środowiska, wyższą jakość zaopatrzenia w energię, czy też transport, który zaspokoi potrzeby jakości życia w mieście – wobec wciąż rosnącej motoryzacji.

Formuła, czy też wzorzec rozwoju zrównoważonego *sustainable development* wydaje się być niewystarczający, co nie znaczy, że stracił swoją aktualność.

Pojawił się termin *smart growth* (inteligentny, sprytny wzrost), który nie tyle wspiera istotę równoważenia rozwoju, lecz doskonale ją uzupełnia zwłaszcza w wątku oszczędności środowiska, energii. Jest to więc formuła miasta oszczędnego. Interesujące jest takie równoważenie relacji trzech pojęć: *sustainable development*, *smart growth* oraz *green growth*.

Smart growth to rozwój inteligentny, a więc mądrze wykorzystujący zasoby, rozwijający relacje silnych i słabych czynników rozwoju, jak też wzmacniający szanse i redukujący zagrożenia. Działania o cechach *smart* są w jakimś sensie „sprytnie”, potrafiące przekształcić słabe strony w silne (np. energia odnawialna wiatru na obszarach peryferyjnych, słabych). Są to także działania reagujące na zmiany w określonym czasie. Służą temu np. inteligentne sieci energetyczne reagujące na zmienne czynniki i w ten sposób zapobiegające np. zagrożeniom *black out* wyłączające dostawę energii elektrycznej do wielkich miast czy regionów. Dziś już wiemy, że takie groźne sytuacje mogą być spowodowane zarówno awarią najsłabszego ogniwa systemu, jak i burzami magnetycznymi na słońcu.

Pojęciem siostrzanym wobec *smart* jest *green*. Jest to bardzo powszechne oznaczanie całych gałęzi gospodarki czy transportu. Mówimy więc o „zielonej

gospodarce”, czy „zielonym transporcie”. Są to sfery działania respektujące skutki ekologiczne, bardzo innowacyjne, o cechach równoważenia rozwoju.

Możemy więc postawić tezę, że nakładanie się czynnika *smart* i *green* tworzy nową jakość *sustainable development*. Jest to więc równoważenie rozwoju drugiej generacji. Warto także spróbować skonkretyzować pojęcie *smart specialization* coraz częściej pojawiające się w praktyce planowania strategicznego. Cechami takiej specjalizacji miejskiej czy lokalizacyjnej są:

- ukierunkowanie na innowacje związane z sektorem badań i rozwoju (B + R),
- definiowanie priorytetów rozwoju zrównoważonego,
- uwzględnianie ukierunkowań zewnętrznych i potencjałów wewnętrznych,
- dostosowanie do specyfiki miasta i regionu,
- otwarte i elastyczne interakcje z otoczeniem, sąsiedztwem przestrzennym,
- respektowanie i umacnianie partycypacji obywatelskiej uczestnictwa w kreowaniu zmiany.

Inteligentna specjalizacja jest pochodną inteligentnego wzrostu (*smart growth*). Jest on interpretowany jako rozwój o cechach wzrostu szybko reagującego na zmiany i nowe wyzwania, wykorzystujący zdolności i wartości endogeniczne regionu czy miasta do ich inteligentnego wykorzystania. Jest to jednocześnie wzrost o długim okresie trwania, adaptacyjny wobec zagrożeń, a nawet kryzysu.

Smart growth jest kierunkiem myślenia i działania strategicznego o relatywnie długiej już historii. Początków można by szukać w USA, gdzie w Urban Land Institute powstał w latach 90. akronim SMART zbudowany ze słów kluczowych: S – *simple* (prosty), M – *measurable* (mierzalny), A – *achievable* (osiągalny), R – *relevant* (trafny), T – *timetable* (określony w czasie).

Leksykalnie – *smart* znaczy: inteligentny, sprytny, bystry, elegancki, modny. W polskiej literaturze najpowszechniej przyjętą się zwrot: *smart* – inteligentny. Jest tu pewna analogia z trudnością przyswojenia określenia *sustainable development*, które ma już długą historię w polskiej literaturze.

Nie jest więc tak istotne szukanie prawideł i czystości definicyjnej lecz wartości operacjonalizacji. Ważniejsza jest odpowiedź na pytanie: czy skoro termin *smart* (*growth, place, city, region, code*) jest tak często używany, oznacza to pewien nowy kierunek rozwoju? Należy pamiętać, że początek myślenia i działania z marką *SMART* jest efektem diagnozy rozwoju miast amerykańskich, w których bardzo szybko rozwinęły się procesy suburbaniza-



cyjny, zatłoczenie transportem samochodowym, a w konsekwencji - rosnące zanieczyszczenie powietrza i hałas komunikacyjny. Te same procesy, z pewnym opóźnieniem, dotknęły również miasta europejskie, w tym także polskie.

Można by postawić tezę, że *smart growth* jest próbą praktyczną operacjonalizacji *sustainable development*, który to kierunek rozwoju cywilizacyjnego był (szczególnie na początku) bardzo idealistyczny z bardzo silnym eksponowaniem celu ekologicznego.

Smart growth jest bardziej pragmatyczny i lepiej daje się zidentyfikować operacyjnie. Zawiera w sobie także *implicite* – warunek partnerstwa, różnorodności celów i sposobów działania. Jest także działaniem oszczędzającym zasoby i selektywnie je wykorzystującym.

Aglomeracja gdańska wkroczyła na ścieżkę metropolizacji. Jednocześnie świadomość planistyczna, wizjonerska stara się nadążać za tendencjami generowanymi myśleniem w kategoriach *SMART*. Na czym to polega?

Metropolia gdańska utrwali i rozwinie swoje naturalne walory położenia nadmorskiego. Oznacza to jednocześnie, że rozwój terytorialny będzie polegał na ekspansji w część lądową. Eksploracja morza (Zatoki Gdańskiej) według doświadczeń np. Abu Dhabi kreującego Masdar jako wzorca *smart city* na pustyni, czy miasta katarskie, jest bardzo odległą ewentualnością.

Natomiast rozwój linearny metropolii gdańskiej wymusi poszukiwanie „smartowych” koncepcji rozwoju strefy podmiejskiej. Może ono stać się producentem energii (np. z zasobów składowisk odpadów), użytkownikiem smartowych systemów transportowych z wysokim poziomem sterowania i energooszczędności.

Będzie to także przestrzeń wysokiej sieciowej kooperacji rozproszonych podmiotów gospodarczych opartych na nowej generacji rozproszonej logistyki (logistyka dostaw *on line*). Będzie to także przestrzeń przyjazna dla środowiska wobec rozproszonych unikatowych zasobów różnorodności biologicznej.

2. Charakterystyka procesu suburbanizacji

Od 1990 r., polskie miasta doświadczyły radykalnych zmian przestrzennych. Migracje mieszkańców doprowadziły m.in. do zwiększonej aktywności w ich strefach podmiejskich. Istnieje wiele dowodów, że to nowe zjawisko suburbanizacji istotnie wpłynęło na kształt współczesnych polskich miast [Lorens 2005; Lisowski, Grochowski, 2009; Kajdanek 2011]. *Urban sprawl* stało się podstawową formą przestrzenną rozwoju przedmieść, co w konse-

kwencji zaowocowało pojawieniem się problemu związanego z przesunięciem funkcji miejskich z centralnych obszarów na peryferia.

Obecnie zjawisko suburbanizacji jest powszechne na całym świecie. Niekontrolowany rozwój miast jest również istotnym elementem badań nad miastem [Gillham 2002; Bruegmann 2005; Clapson, Hutchison 2010]. Jednak polski proces suburbanizacji ma swoje własne cechy i może być oglądany z genezą podobnej do tej w innych krajach Europy Wschodniej [Stanilov, Sykora 2014].

Przyczyn tak znacznego postępu procesu suburbanizacji w Polsce w szczególności od lat 90. XX w. należy upatrywać w przemianach społeczno-ekonomiczno-politycznych transformacji ostatnich 25 lat. Upadek reżimu komunistycznego spowodował odejście od planowania centralnego, co z kolei wywarło wielki wpływ na rozwój przestrzenny miast, a tym samym ich krajobrazów. Już w maju 1990 r. odbyły się pierwsze demokratyczne wybory do polskich samorządów. Wybrane władze, po raz pierwszy, przejęły kwestie zagospodarowania przestrzeni i po raz pierwszy miały realny i decydujący wpływ na ich kształt. Władze, które niestety w większości były niedoświadczone w planowaniu przestrzennym, zaczęły interpretować prawo własności gruntów jako „wolność” dysponowania nimi w jakikolwiek pożądanym przez właściciela sposób. W rezultacie planowanie przestrzenne zostało sfragmentowane. W reakcji na negatywne skojarzenia związane z centralnym planowaniem, odchodzono od całościowego planowania przestrzennego jednostki osadniczej, na rzecz wypełnień przestrzeni planami i decyzjami o charakterze punktowym. Władze lokalne głównie koncentrowały się na spełnianiu wniosków i żądań właścicieli gruntów. W konsekwencji tych działań ogólna potrzeba mieszkańców zamieszkania w domu jednorodzinnym z ogrodem (ekskluzywna rzadkość w czasach reżimu) uzyskała formę masowo pojawiających się pozwoleń na budowę w strefach podmiejskich [Lisowski, Grochowski 2009; Kajdanek 2011]. Przedmieścia stały się najlepszą lokalizacją dla tego typu inwestycji, gdyż w większości grunty stanowiły własność osób fizycznych. Tymczasem w miastach pojawiły się problemy związane z restytucją i prywatyzacją nieruchomości. Na tego typu kompilację problemów prawno-finansowych władze samorządowe nie były przygotowane. W tym kontekście niezabudowane tereny podmiejskie zdawały się być przystępniejsze do zrealizowania inwestycji. Popyt na mieszkania wciąż rósł, a jednocześnie budowa budynków wielorodzinnych w miastach gwałtownie spadła [Tsenkova 2005; Lisowski, Grochowski 2009]. Proces suburbanizacji był dodatkowo stymulowany przez wewnętrzną konkurencję między lokalnymi władzami, które w celu pozyskania nowych mieszkańców



i inwestorów wzmacniali trend przeznaczania nowych terenów podmiejskich na cele budowlane.

Czynniki te były pierwszym impulsem do rozwoju procesu suburbanizacji, który rozwija się w Polsce od dwóch dekad. Szerzej na temat rozwoju procesu w krajach postsocjalistycznych pisze wiele autorów [Nuisl *et al.* 2007; Lisowski *et al.* 2014]. Większość badań nad problematyką utracenia przez miasta swych wyraźnych granic diagnozuje podobne przyczyny w zakresie przemian społeczno-gospodarczych. Zauważono ogólny trend poszukiwania lepszej jakości życia, który doprowadził do rosnącej konsumpcji i pojawiania się nowych modeli stylu życia. Ten proces, w połączeniu ze wzrostem motoryzacji, ułatwiał pojawianie się decyzji o przenoszeniu się na obrzeża miast z możliwością codziennych dojazdów do pracy. Równolegle powiększała się dysproporcja potrzeb mieszkaniowych związana z nasilającym się niżem demograficznym. Największy odpływ mieszkańców z miasta zaobserwować można było od 2004 r. [Działek 2012].

Transformacje gospodarcze doprowadziły do masowego bezrobocia, które następnie doprowadziły do rozwinięcia się sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Niedogodne warunki formalno-finansowo-lokalizacyjne, które często charakteryzowały centrum miasta, spowodowały coraz większe zainteresowanie i lokację działalności człowieka na obrzeżach. Ponadto, wolnorynkowa gospodarka doprowadziła do radykalnej przebudowy systemu usług, których formy przestrzenne zaznaczyły się w krajobrazie miasta. Nowe struktury handlu w postaci hipermarketów i centrów handlowych zaczęły lokalizować się w obszarach łatwo dostępnych komunikacyjnie zarówno dla klientów z miast, jak i z regionu. Pod koniec lat 90. XX w. wraz z pojawieniem się nowych form parków biznesowych, jak i specjalnych stref ekonomicznych, obszary podmiejskie przybrały zróżnicowany charakter.

W kwestiach zarządzania przestrzenią istotnymi skutkami suburbanizacji w tym okresie był brak skoordynowanego planowania, a także brak odpowiednich instrumentów i narzędzi planowania przestrzennego [Liskowski *et al.* 2014; Stanilov, Sýkora 2014]. Te, jak i inne przyczyny przemian społeczno-gospodarczo-politycznych doprowadziły do zdeformowania tkanki miejskiej i pojawienia się nowej formy miast postsocjalistycznych.

Suburbanizację w kontekście rozwoju miast o randze silnych ośrodków regionalnych postrzega się dziś jako część szerszego procesu przekształceń we współczesnej urbanistyce, zwanym procesem metropolizacji, który jest obecnie tematem debaty politycznej i licznych opracowań zleczanych przez władze



lokalne i regionalne [Gillham 2002; Markowski, Marszał 2006]. W obszarach metropolitalnych, gdzie można zaobserwować zwiększoną tendencję do rozrastania się terenów podmiejskich, często wyłaniają się nowe formy struktury przestrzennej przedmieść. Jest to sieć rozproszonych, rozmytych systemów, silnie związanych z punktu widzenia jego funkcjonowania, ale pozbawionych tradycyjnej zwartości urbanistycznej i nie spełniającej kanonu ładu przestrzennego. Paradygmat bezładnej zabudowy zidentyfikowany został przez Duany, Plater-Zyberk, Speck [Duany *et al.* 2000]. Składa się on z pięciu elementów, takich jak (1) *housing subdivisions, living pods* – fragmentacja tkanki mieszkaniowej (2) *malls, retail centers* - hipermarkety i centra handlowe, (3) *office, business parks* – parki biurowe (4) *civil institutions, no public space* - instytucja publiczne bez przestrzeni publicznej (w Polsce jednak tej formy najczęściej brak), (5) *roads* – drogi.

Polski proces suburbanizacji nawiązuje charakterem do światowych przykładów, lecz nie jest w pełni jego odwzorowaniem. Zarys tego procesu w kontekście rozwoju terenów mieszkaniowych i usługowych jest szeroko omawiany w literaturze fachowej [Zuziak 2005; Markowski, Marszał 2006; Lisowski, Grochowski 2009; Kajdanek 2011; Liskowski *et al.* 2014]. Obserwacje Autorów wskazują, że powstałe w ostatnich dwóch dekadach polskie przedmieścia są obszarem szczególnej aktywności gospodarczej. Ta cecha odróżnia je od ich europejskich i amerykańskich odpowiedników. Na polu badawczym dotyczącym kwestii suburbanizacji brak jest zaś badań opisujących sektor MŚP i jego udział w kształtowaniu struktury podmiejskiej. Wspólna przyczyna rozwoju tych dwóch zjawisk w Polsce skłania do podjęcia interdyscyplinarnych badań dotyczących wzajemnych relacji zachodzących pomiędzy nimi. W literaturze przedmiotu często podkreśla się lokalny charakter sektora MŚP, silne więzi społeczne i ekonomiczne z miejscem prowadzenia działalności. Dzięki ich swobodzie działania, skłonności i możliwości wykorzystywania lokalnych zasobów, wzrasta zamożność lokalnych społeczności (właścicieli, pracowników). Podmioty te są tym samym ekonomiczną podstawą budowania klasy średniej [Strużycki 2004; Lichniak 2011]. Powoduje to, że istnieje ścisła zależność między rozwojem tego sektora a rozwojem lokalnym i regionalnym. Dobrą ilustracją zachodzących zjawisk aktywności gospodarczej małych i średnich przedsiębiorstw i procesów suburbanizacji w obszarach podmiejskich jest przykład Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.



3. Rola MŚP w rozwoju gospodarczym

Dynamiczny rozwój małych przedsiębiorstw, jaki obserwowano w XX w. jest cechą charakterystyczną współczesnej gospodarki. Teoretycy XIX w. twierdzili, że małe przedsiębiorstwa nie mają szans w konkurencji z wielkim przemysłem. Do końca lat 60. XX w. rozwój gospodarczy większości państw wysoko rozwiniętych opierał się na działalności dużych przedsiębiorstw. Zmiany nastąpiły z początkiem lat 70.¹ na skutek postępu technologicznego (miniaturyzacja i specjalizacja), wzrostu konkurencji globalnej, przeobrażeń związanych z brakiem niektórych surowców, wzrostem wymagań konsumentów, którzy zaczęli szukać towarów i usług niestandardowych oraz skokiem inflacyjnym. W krajach Europy Wschodniej rozwój małej przedsiębiorczości nastąpił o dwadzieścia lat później w związku z przeobrażeniami ustrojowo-gospodarczymi. W Polsce do przyczyn szybkiego rozwoju MŚP można zaliczyć:

- zniesienie monopolu lub preferencji w dostępie do rynku przedsiębiorstw państwowych;
- wyzwolenia ogromnego potencjału przedsiębiorczości, odrodzenie się tradycji rodzinnych – rzemieślniczych i kupieckich;
- brak elastyczności w działaniach firm państwowych i spółdzielczych;
- groźba systematycznie rosnącego bezrobocia;
- otwarcie gospodarki na świat i wprowadzenie wewnętrznej wymiennalności złotego;
- konsekwentnie prowadzoną politykę pieniężną i prywatyzacyjną;
- wprowadzenie swobody podróżowania i obrotu towarami dewizowymi;
- restytucja lokalnej samorządności;
- możliwość rozpoczęcia działalności przy minimalnym wkładzie kapitałowym;
- utrzymującą się nierównowagę rynkową.

¹ W Wielkiej Brytanii udział pracujących w przedsiębiorstwach zatrudniających powyżej 200 osób w 1935 r. wynosił 38%, a w 1976 r. spadł do 22,6%. Podobne dane można przytoczyć dla pozostałych gospodarczo rozwiniętych krajów [Piasecki 2001].



Dane makroekonomiczne dotyczące MŚP w Polsce (stan na 31/12/2012)

Wielkość przedsiębiorstwa/miernik	Mikro ²	Małe ³	Średnie ⁴	Sektor MŚP	Duże
Liczba podmiotów (%)	95,8	3,2	0,9	99,2	0,8
Liczba pracujących (%)	38,32	13,34	17,75	69,41	29,59
Liczba zatrudnionych (%)	19,76	16,6	24,15	60,51	39,49
Udział w PKB (%) ⁵	29,7	7,8	11,0	48,5	24,5

Różnica między liczbą osób pracujących a liczbą osób zatrudnionych w poszczególnych klasach wielkości przedsiębiorstw wynika z tego, że większość podmiotów to przedsiębiorstwa niewielkie, z dość istotnym udziałem pracujących (a więc właścicieli i pomagających członków rodzin), przy niewielkim udziale pracowników etatowych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [Raport 2014].

² Za mikroprzedsiębiorcę „uważa się przedsiębiorcę, który, w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych:

- zatrudniał średniorocznie mniej niż 10 pracowników oraz
- osiągnął roczny obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych nieprzekraczający równowartości w zł 2 mln euro, lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczyły równowartości w zł 2 mln euro.

Art. 105 *Ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej*, Dz.U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807.

³ Za małego przedsiębiorcę „uważa się przedsiębiorcę, który, w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych:

- zatrudniał średniorocznie mniej niż 50 pracowników oraz
- osiągnął roczny obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych nieprzekraczający równowartości w zł 10 mln EURO, lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczyły równowartości w zł 10 mln euro”.

Art. 106 *Ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej*, Dz.U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807.

⁴ Za średniego przedsiębiorcę „uważa się przedsiębiorcę, który w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych:

- zatrudniał średniorocznie mniej niż 250 pracowników oraz
- osiągnął roczny obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych nieprzekraczający równowartości w zł 50 mln euro, lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczyły równowartości w zł 43 mln euro.”

Art. 107 *Ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej*, Dz.U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807.

⁵ Udział w PKB innych podmiotów 15,6%.



Doświadczenia krajów wysoko rozwiniętych wskazują, że o ich sile gospodarczej decydują właśnie małe firmy. Obecnie gospodarka polska również funkcjonuje w znacznej mierze na bazie działalności tych przedsiębiorstw. Potwierdzają to dane makroekonomiczne zestawione w tab. 1. Polskie MŚP działają przede wszystkim w usługach i handlu (76,6%), rzadziej w budownictwie (13,%) i przetwórstwie przemysłowym (10,3%). W porównaniu ze średnią unijną sektor MŚP w Polsce jest w większym stopniu zdominowany przez mikroprzedsiębiorstwa, a udział małych firm jest o połowę mniejszy niż średnio w UE. Jednak struktura polskich przedsiębiorstw stopniowo zbliża się do unijnej. Począwszy od 2008 r. następuje stopniowy spadek udziału firm mikro- oraz wzrost liczby firm pozostałych kategorii wielkości. Większość, bo 90,4%, wszystkich przedsiębiorców z sektora MŚP to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Osoby prawne i jednostki niemające osobowości prawnej stanowią 9,6% małych i średnich przedsiębiorstw.

Działające w Polsce przedsiębiorstwa generują blisko trzy czwarte polskiego PKB. W strukturze udziału w PKB sektor MŚP generuje co drugą złotówkę (48,5%), w tym najmniejsze firmy blisko co trzecią (29,7%), udział średnich podmiotów jest trzy razy mniejszy (11,0%) niż mikrofirm, a małych – prawie cztery razy (7,8%).

Największym pracodawcą w Polsce są mikroprzedsiębiorstwa prowadzone przez osoby fizyczne oraz firmy duże utworzone przez osoby prawne.

Pod względem rozwoju sektora MŚP na tle kraju zdecydowanie i niezmienne od 2008 r. wyróżnia się woj. mazowieckie. Natomiast drugą pozycję w rankingu województw pod względem przedsiębiorczości⁶ od kilku lat zajmuje woj. pomorskie. W woj. pomorskim jest zarejestrowanych ok. 7% wszystkich polskich podmiotów sektora MŚP. Analizując z kolei liczbę przedsiębiorstw aktywnych na 1000 mieszkańców ponownie najlepiej wypada woj. mazowieckie (57,57), a zaraz za nim wielkopolskie (52,95) i zachodniopomorskie (52,20). Województwo pomorskie plasuje się powyżej średniej krajowej.

⁶ Ranking województw stworzony na podstawie wskaźnika syntetycznego. Wskaźnik syntetyczny rozwoju przedsiębiorczości w regionach sporządzono na podstawie miejsca zajmowanego przez dany region w 26 podrankingach województw, które obrazują kształtowanie się zmiennych dotyczących rozwoju przedsiębiorczości, m.in. liczebności przedsiębiorstw, liczby pracujących w przedsiębiorstwach, wielkości przychodów, kosztów i nakładów inwestycyjnych [Raport 2014, s. 61].

4. Gniazda przedsiębiorczości. Relacje ekonomiczno-przestrzenne

Badania nad problematyką suburbanizacji i rozwoju MŚP zostały podzielone na dwie części. Celem prac badawczych w aspekcie przestrzennym było wyłonienie gmin podmiejskich, które wykazują największy wskaźnik suburbanizacji w Trójmiejskim Obszarze Metropolitalnym (TOM), natomiast w aspekcie ekonomicznym wybór gmin/miejscowości o największej koncentracji podmiotów MŚP. Posłużono się analizą migracji i wskaźnikiem aktywności budowlanej. Badania oparto na danych GUS oraz Urzędu Marszałkowskiego. Autorzy projektu są świadomi niedoskonałości przedstawionych metod badawczych, które zostały wybrane do oceny procesu suburbanizacji aktywności gospodarczej. Są one jednak niezależne od autorów i związane przede wszystkim ze sposobem gromadzenia danych statystycznych. W kontekście pomiaru dynamiki migracji do słabości zaliczyć można np. brak obowiązku zgłoszenia zmiany adresu, a także możliwość posiadania kilku mieszkań w Polsce. Analiza aktywności budowlanej obarczona jest błędem związanym z opóźnieniami w rejestracji ukończonych budynków. Słabą stroną analizy aktywności gospodarczej na podstawie liczby zarejestrowanych przedsiębiorstw sektora MŚP jest to, że często rzeczywiste miejsce prowadzenia działalności gospodarczej jest różne od siedziby podmiotu gospodarczego (miejsca rejestracji).

TOM stanowi istotną część struktury funkcjonalno-przestrzennej w woj. pomorskim i jest najważniejszym ośrodkiem gospodarczym i społecznym obszaru Południowego Bałtyku. Delimitacja obszaru została przeprowadzona zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego woj. pomorskiego. TOM składa się w centrum aglomeracji z 3 głównych miast oraz obszaru funkcjonalnego obejmującego 6 miast, w tym 1 miasto - wieś i 5 gmin wiejskich. Otoczenie aglomeracji stanowi 5 miast i 12 gmin.

4.1. Aspekty ekonomiczne lokalizacji przedsiębiorstw MŚP

Celem badań w części ekonomicznej była analiza aktywności gospodarczej MŚP w TOM mierzonej ilorazem lokalizacji (LQ). Iloraz lokalizacji (LQ) jest miarą stopnia koncentracji danej cechy na danym obszarze (w % ogółu danej cechy) w stosunku do stopnia koncentracji liczby ludności na danym obszarze (w % ogółu ludności). Iloraz lokalizacji równy 1 oznacza, że region (tu: gmina w strefie TOM) posiada taki sam udział danej cechy w odniesieniu

do udziału liczby ludności na tym obszarze. Zazwyczaj przyjmuje się, że iloraz lokalizacji wyższy od 1,25 świadczy o regionalnej koncentracji danej cechy [Brodzicki, Szultka 2002]. Analizowaną cechą w przypadku tego badania była liczba podmiotów sektora MŚP w danej gminie TOM.

Autorzy projektu przyjęli założenie, że w gminach charakteryzujących się najwyższym saldem migracji i wskaźnikami aktywności budowlanej stopień koncentracji przedsiębiorstw sektora MŚP będzie przeciętnie wyższy niż w pozostałych gminach, tym samym gminy te można będzie nazwać gniazdami przedsiębiorczości w TOM. Dane statystyczne dotyczące salda migracji oraz aktywności budowlanej przedstawiono na ryc. 1 oraz w tab. 2.

Tabela 2

Saldo migracji oraz wskaźnik aktywności budowlanej w TOM
i gniazdach przedsiębiorczości

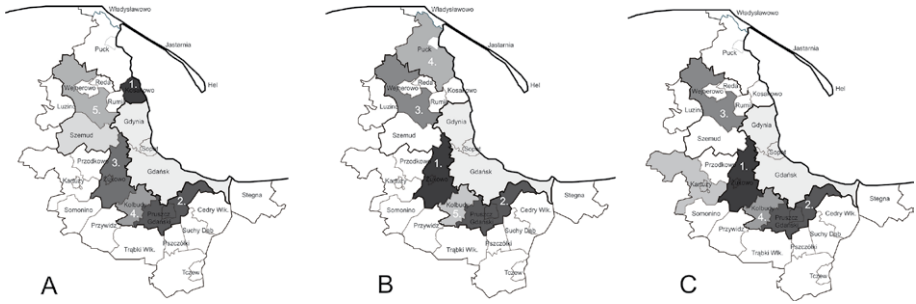
	Cały obszar TOM			Gniazda przedsiębiorczości		
	Saldo migracji	AB1*	AB2**	Saldo migracji	AB1*	AB2**
Średnia	7,7	418	44	24,92	801	66
Mediana	4,28	320	39	25,30	664	74
Wartość minimum	-22,22	10	3	8,55	360	44
Wartość maximum	35,06	1480	126	35,06	1359	105

* AB1 - wskaźnik aktywności budowlanej 1 – liczna budynków mieszkalnych (2008–2012)

** AB2 - wskaźnik aktywności budowlanej 2 – liczna budynków niemieszkalnych (2008–2012)

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS i Urzędu Województwa Pomorskiego.

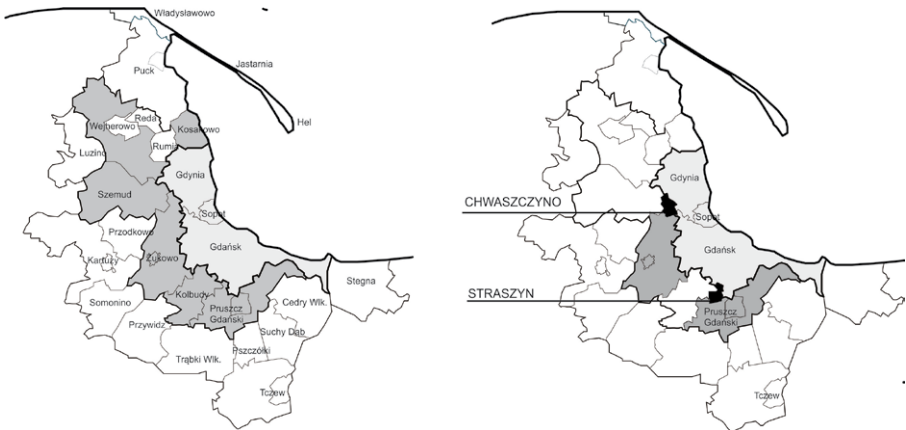




A. – Saldo migracji – na lata 2003- 2012
 B. – Aktywność budowlana 2008-2012 – Nowych budynków mieszkalnych
 C. - Aktywność budowlana 2008-2012 - Nowych budynków niemieszkalnych

Ryc. 1. Przestrenny obraz salda migracji

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



Ryc. 2. Przestrenny obraz gmin o najwyższym stopniu rozwoju procesu suburbanizacji oraz wybór gniazd przedsiębiorczości na podstawie ilorazu lokalizacji

Zestawienie dwóch czynników dotyczących salda migracji i wskaźnika aktywności budowlanej umożliwiło wyłonienie 7 jednostek osadniczych zlokalizowanych w obszarze TOM i posiadających cechy najintensywniej rozwijającego się procesu suburbanizacji. Są to: Pruszcz Gdański (2), Kolbudy, Żukowo – obszar wiejski, Kosakowo, Szemud, Kartuszy – obszar wiejski, Wejherowo (2). Z kolei ustalenie ilorazu lokalizacji mierzącego stopień koncentracji jednostek MŚP w danej gminie w odniesieniu do liczby ludności



umożliwiło wybór dwóch miejscowości (Chwaszczyno, Straszyn) o największej koncentracji przedsiębiorstw sektora MŚP, tym samym można je nazwać gniazdami przedsiębiorczości dla TOM⁷. Dane dotyczące ilorazu lokalizacji dla jednostek administracyjnych w TOM, a w szczególności miast centralnych, gmin o największym natężeniu procesów suburbanizacji oraz gniazd przedsiębiorczości prezentuje tab. 3.

Tabela 3

Iloraz lokalizacji w TOM, miastach centralnych
i gniazdach przedsiębiorczości

	Wszystkie jednostki administracyjne w TOM	Miasta centralne			Wybrane gminy (7)	Chwaszczyno	Straszyn
		Sopot	Gdańsk	Gdynia			
Średnia	0,7854	1,5925	1,0717	1,0649	0,8518	1,1398	1,2418
Mediana	0,7768				0,7991		
Wartość minimum	0,4832				0,6345		
Wartość maximum	1,5925				0,9993		

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Obszary zabudowy podmiejskiej przybierają różne formy i tworzą skomplikowane wzory często rozlanej tkanki urbanistycznej. Wyniki studiów przypadków i powyższej analizy pokazują, że oprócz tkanki mieszkaniowej, w obszarach podmiejskich lokalizowane są również inne formy zabudowy wskazujące na aktywność gospodarczą tego terenu. Bański udowodnił, że największe zagęszczenie przedsiębiorstw w Polsce notuje się w gminach bezpośrednio sąsiadujących z miastem, podczas gdy wielkość strefy o większej

⁷ Wyższe ilorazy lokalizacji MSP można zauważyć dla gmin nadmorskich (Władysławowo, Jastarnia) jednak po eliminacji z liczby przedsiębiorstw sektora MSP jednostek sekcji I (działalność związana z zakwaterowaniem usługami gastronomicznymi) wskaźnik ten istotnie się obniża. Eliminacja sektora I wydaje się być konieczna w związku z tym, że w większości przypadków działalność ta polega wyłącznie na sezonowym wynajmie kwater.



liczbie przedsiębiorstw zależy od wielkości miasta [Bański 2005]. Zaproponowana przez autorów opracowania analiza potwierdza wyniki Bańskiego, pogłębiając je w kontekście przestrzennym o analizę miejscowości w ramach gmin, a w kontekście ekonomicznym o klasy wielkości przedsiębiorstw.

Badanie potwierdza, że gminy o najintensywniejszym stopniu zachodzenia procesów suburbanizacji charakteryzują się większą aktywnością gospodarczą w sektorze MŚP (tab. 3). Jednak teza autorów, że obszary podmiejskie charakteryzują się wyższym nagromadzeniem lokalizacji firm sektora MŚP w stosunku do miast centralnych aglomeracji została zweryfikowana jedynie częściowo. Prawdą jest, że tylko w niektórych miejscowościach, a nie w całych gminach nagromadzenie podmiotów gospodarczych jest wyższe niż w miastach centralnych. Wskazane jednak byłoby sprawdzenie, jaka część podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w miastach centralnych rzeczywiście swoją działalność prowadzi na ich terenie. Analiza dla miasta Sopotu wydaje się szczególnie konieczna. Może bowiem się okazać, że część przedsiębiorstw tylko siedzibę ma w mieście centralnym, a rzeczywiste miejsce prowadzenia działalności to strefy podmiejskie.

4.2. Aspekty przestrzenne lokalizacji przedsiębiorstw MŚP na przedmieściach

Różne badania empiryczne bardzo wyraźnie pokazały, że nie istnieje zjawisko, takie jak zachowanie lokalizacji małych i średnich przedsiębiorstw [van Noort, Reijmer 1999]. Wybór miejsca lokalizacji danego przedsiębiorstwa zależy od różnych czynników. Celem tej części opracowania jest zbadanie aspektów przestrzennych, które wpływają na tworzenie się „gniazd działalności MŚP”.

W teorii urbanistyki wyróżnione zostały klasyczne stymulanty rozwoju przestrzennego. Opisane zostały one jako czynniki przyrodnicze, gospodarcze, komunikacyjne, infrastrukturalne, kulturowe [Gruszkowski 1989]. W aktualnych uwarunkowaniach dwa z nich w szczególnie sposób kształtują współczesny zurbanizowany krajobraz. Dostępność dróg transportowych i dostępność rynków (rozumiana jako czynników produkcji i dostępność konsumentów) w wyraźny sposób przekłada się na wyraz zagospodarowania przestrzennego.

Infrastruktura transportowa jest charakterystycznym elementem krajobrazu przestrzeni podmiejskiej, ale przede wszystkim jest kluczowym elementem umożliwiającym funkcjonowanie terenów. Hierarchizacja kategorii dróg w układzie regionalnym w istotny sposób wpływa na atrakcyjność położenia



danego terenu. Łatwy dostęp do danej firmy, jak i innych usług umożliwia sprawne funkcjonowanie podmiotu gospodarczego. W niektórych branżach sektora MŚP (np. transport, logistyka) istotną rolę odgrywa bliskość węzłów komunikacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym. Czasem ułomny system transportu zbiorowego staje się impulsem lokalizacji danych funkcji w obszarze podmiejskim. Przyczyny upatrywać należy w zbyt długim czasie dojazdów do miasta za pomocą transportu publicznego, a także zbyt niską częstotliwością połączeń. Współcześnie kluczowym elementem w rozwoju danego regionu staje się planowanie nowych rozwiązań strategicznych w zakresie infrastruktury, takich jak: ponadregionalny układ drogowy, inwestycje w transport publiczny lub inną infrastrukturę o zasięgu metropolitalnym. Ich zasięg nie tylko będzie widoczny w podmiejskim krajobrazie, ale przede wszystkim istnieje przekonanie, że doprowadzi to do wzrostu gospodarczego regionu.

Dostępność rynków rozumiana jako nagromadzenie czynników produkcji i konsumentów ukryta jest w formach zagospodarowania przestrzennego. Intensywność tych czynników odczytywana jest w formach architektonicznych obiektów. Charakterystyczna rozlana tkanka urbanistyczna na terenach podmiejskich uwypukla cechy związane z określeniem ładu przestrzennego. W Polsce bywa ona opisywana głównie jako rozproszona tkanka mieszkaniowa, przestrzenie handlu wielkopowierzchniowego oraz business parki. Ponadto, w obszarach metropolitalnych zauważyć można inwestycje o szerokim zasięgu i wyjątkowej formie, które obsługują szerszy kontekst regionalny. W tak różnorodnych, jakkolwiek często niepołączonych ze sobą formach przestrzennych, po głębszej analizie zauważyć można drobniejsze elementy, tj. różnego typu usługi, szkoły i sklepy, które zazwyczaj obsługują najbliższe otoczenie, ale równie dobrze mogą obsługiwać klienta o charakterze ponadlokalnym. W rozproszonej tkance, której często brakuje spójnego planowania, wyróżnić można także inne typy zagospodarowania, takie jak zakłady rzemieślnicze, firmy produkcyjne czy składy. To właśnie te ostatnie zazwyczaj charakteryzują w dużej mierze gniazda przedsiębiorczości.

W celu potwierdzenia tezy postawionej w pierwszej części badania, traktującej o ekonomicznych przesłankach powstawania gniazd przedsiębiorczości autorzy postanowili przebadać miejscowości Chwaszczyno i Straszyn pod kątem istnienia stymulantów rozwojowych tych terenów podmiejskich. Zastosowana metoda analizy urbanistycznej została zredukowana do dwóch podstawowych uwarunkowań, które w znaczny sposób mogą wpływać na lokalizację funkcji usługowo-rzemieślniczo-przemysłowo-produkcyjnej.



Tabela 4 określa występowanie poszczególnych zasobów wraz z ich uszczegółowieniem. oraz opisuje w skali 1-3 potencjalne znaczenie.

Tabela 4

Charakterystyka cech przestrzeni wybranych gniazd przedsiębiorczości

Czynnik rozwojowy		Występowania poszczególnych elementów	Chwaszczyno	Straszyn
Infrastruktura transportowa	Infrastruktura transportu kołowego	Droga krajowa – ruchu przyspieszonego	–	√
		Droga krajowa	√	√
		Droga wojewódzka	√	√
		Droga regionalna	√	√
		Droga lokalna	√	√
		Regionalny węzeł komunikacyjny	√	√
		Inne	–	–
	Infrastruktura transportu publicznego	Węzeł transportu publicznego	–	–
		Czas dojazdu do miasta – za pomocą transportu publicznego	20 min.	30-45 min.
		Inne	–	–
	Kluczowe planowane elementy układu transportowego metropolii Gdańska	Układ drogowy ponadlokalny	√	√
		Transport publiczny	–	–
		Inna infrastruktura	–	–
Dostępność rynków	Dominujące funkcje przestrzeni	Funkcje mieszkaniowe – jednorodzinne	√	√
		Funkcje mieszkaniowe – wielorodzinne	√	√
		Lokalne usługi	√	√
		Handel wielkopowierzchniowy	–	–
		Zakłady produkcyjne i rzemieślnicze	√	√
		Inne	√	√



Infrastruktura społeczna	Przedszkola	√	√
	Szkoły podstawowe	√	√
	Gimnazjum	√	√
	Liceum	–	–
	Obiekty kulturalne, w tym atrakcje turystyczne	√	√
	Lokalne obiekty sportowe	–	√
	Ośrodki zdrowia	–	–
	Inne	–	–
Formy tkanki urbanistycznej	Struktura zwarta	–	–
	Struktura rozluźniona	√	√

Źródło: Opracowanie własne.

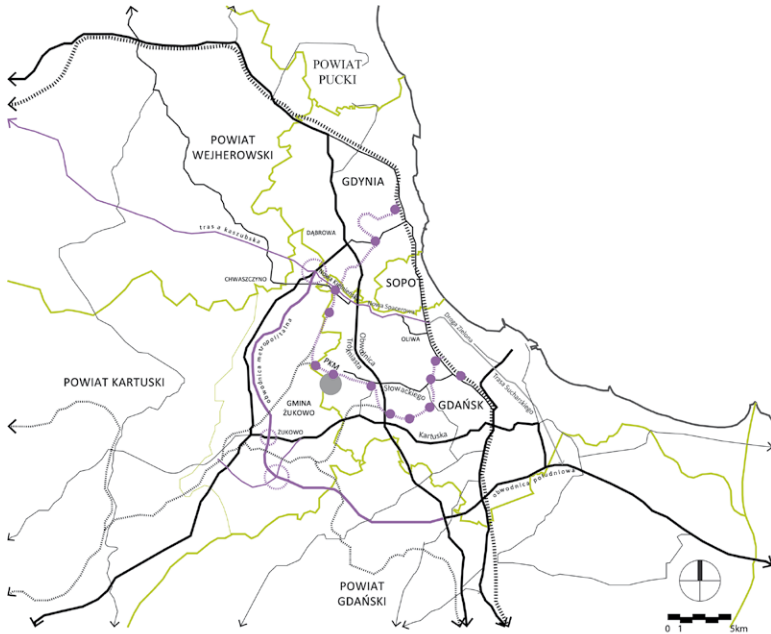
Istotą badania jest poszukiwanie kluczowych elementów przestrzennych determinujących rozwój danych funkcji. Bahatta [2010] wykazał, że czynniki rozwoju miast są podobne do przyczyn ich rozlewania. Nasze badania potwierdziły wcześniejsze studia i uzupełniły je o wyszczególnioną listę potencjalnych determinant przestrzennych wpływających na gromadzenie firm sektora MŚP w danych miejscowościach, w wyniku powstawania „gniazd przedsiębiorczości”. Kluczowym elementem jest tutaj dostępność komunikacyjna szczebla regionalnego i ponadregionalnego, która wielokrotnie była poruszana w rozprawach naukowych [Parteka 1997; Owen 1972] jako czynnik rozwojowy. Wnioski wynikające z tej części badania mogą doprowadzić do stwierdzenia, że rozbudowa sieci transportowej wraz z węzłami komunikacyjnymi, niekoniernie w połączeniu z transportem zbiorowym, skutkować może powstaniem „gniazd przedsiębiorczości”. Autorzy opracowania zdają sobie sprawę, że w kolejnym etapie badaniom powinny zostać poddane inne miejscowości, które w rankingu LQ znajdowały się na dalszych miejscach. W ten sposób istnieje większa szansa zweryfikowania poprawności tezy.

Stymulanta ta nie jest jednak jedyną wytyczną, gdyż obie miejscowości posiadają odmienne uwarunkowania lokalizacyjne. Straszyn znajduje się blisko obecnego węzła komunikacyjnego, natomiast lokalizacja kluczowego węzła drogowego w okolicy Chwaszczyna jest dopiero planowana. Poszukiwanie odpowiedzi na pytania dotyczące przyczyn tak intensywnego nagromadzenia przedsiębiorstw w tych miejscowościach wymaga badania jakościowego. Dlatego kolejnym etapem badań nad projektem będzie ankieta



dla właścicieli firm znajdujących się w gniazdach przedsiębiorczości. Wyniki z ankiet posłużą do stworzenia modelu stymulant rozwoju przedsiębiorczości sektora MŚP na przedmieściach.

Poszukiwania impulsów rozwojowych firm sektora MŚP zestawione zostanie z polityką zagospodarowania przestrzennego. Dla Autorów interesujące będzie poszukiwanie odpowiedzi czy te stymulanty rozwoju są zgodne z promowaną ostatnio ideą *Smart City*.



LEGENDA

- | | | |
|------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------|
| — linia brzegowa | DROGI: | DROGI KOLEJOWE: |
| ● lotnisko | — krajowe | ▬▬▬▬▬▬ o znaczeniu krajowym |
| ■ Osowa | — wojewódzkie | ⋯⋯⋯⋯⋯ o znaczeniu lokalnym |
| — granice administracyjne powiatów | — inne | |
| PROJEKTOWANE INWESTYCJE: | | |
| — drogowe | ○ węzły na trasie Obwodnicy Trójmiasta | |
| ⋯⋯⋯⋯⋯ kolejowe (Pomorska Kolej Metropolitalna) | ○ projektowane węzły | |
| ● przystanki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej | | |

Ryc. 3. System komunikacji dla TOM – stan istniejący wraz z planowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi



Podsumowanie

Zrównoważone tempo urbanizacji nowych terenów prowadzące do powstania funkcjonalnie, przestrzennie i społecznie wyważonych przedmieść uznaje się za naturalny rozwój przestrzenny miast. Jednak sam proces suburbanizacji utożsamia się zazwyczaj jako negatywną formę zagospodarowania przestrzennego. Lisowski i Grochowski [2019] opisują ją następująco: „nowa forma miasta w postaci międzymiasta, miasta rozproszonego, miasta sieciowego, układu rozmytego, funkcjonalnie silnie powiązanego, ale pozbawionego tradycyjnej zwartości przestrzennej i niespełniającego tradycyjnych kanonów ładu przestrzennego”. W Polsce charakterystyczne jest to, że dopiero po 1989 r., wskutek zmian w ustroju politycznym oraz przejścia z gospodarki planowej do gospodarki rynkowej ponownie zaczęła rozwijać się dynamicznie strefa podmiejska [Lorens 2005]. Reakcją na te zmiany w sferze gospodarki był także dynamiczny rozwój sektora mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw. Powstały w wyniku działalności człowieka wzór urbanistyczny jest odzwierciedleniem potrzeb o charakterze antropogenicznym. Być może, poszukując wartości w tej przestrzeni należy stwierdzić, że wzorzec rozproszonego rozwoju nosi potencjał przedsiębiorczości.

Przytoczony w opracowaniu zbiór badań jest tylko fragmentem szerszego opracowania. Autorzy zdają sobie sprawę, że jest on niekompletny. Niemniej jednak chcieliby zwrócić uwagę na zjawisko procesu suburbanizacji w Polsce, który postępuje równoległe do rozwoju MŚP. Jest to tylko wstępne badanie, które oferuje niepełne uzasadnienie procesu suburbanizacji w jednej z aglomeracji w Polsce. Silna polityka przestrzenna rozbudowy regionalnego układu drogowego sprzyja rozwojowi przedsiębiorczości na przedmieściach. Na te uwarunkowania nakłada się polityka przestrzenna mówiąca dziś o idei *SMART City*. W tym kontekście pomysł na rozwój przestrzenny metropolii powinien skupiać się nie tylko na działaniach usprawniających systemy transportowych z wysokim poziomem sterowania i energooszczędności, ale objąć szerszy zakres zjawisk i działań. Tak rozwijająca się strefa podmiejska ma szansę generować sieć rozproszonych podmiotów gospodarczych. Sukces takiego rozwoju powinien być oceniany pod kątem przestrzeni wysoko zsięciowanej, gdzie rozwiązania przestrzenne wpisują się w zapotrzebowanie jednostek, tworząc jednocześnie spójny i harmonijny krajobraz przyjazny dla środowiska.

Poszukiwanie stymulantów rozwoju przedsiębiorczości na przedmieściach, a następnie wykreowanie modelu rozwoju przestrzennego na bazie sektora firm MŚP jest kolejnym etapem grantu badawczego. Badania jakościowe

wybranych miejscowości mają na celu wyszukanie determinant ekonomiczno-przestrzennych wpływających na lokalizację przedsiębiorstw na terenach podmiejskich. Wówczas zostanie zweryfikowana teza van Noorta i Reijmera, mówiąca o tym, że nie istnieje cecha lokalizacji przestrzennej małych i średnich przedsiębiorstw. W licznych badaniach nad tematem rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w świetle rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, o zdobyciu i utrzymaniu przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstw decydują nie tylko ich zasoby rzeczowe i finansowe, ale również zasoby intelektualne. Pojawia się więc pytanie czy kreatywni mieszkańcy suburbiów stymulują rozwój przestrzenny nie tylko funkcji mieszkaniowych ale i usługowo-produkcyjno-rzemieślniczych. Końcowym etapem badań będzie prześledzenie uwarunkowań architektoniczno-urbanistycznych gniazd przedsiębiorczości w kontekście nowych założeń rozwojowych w myśl idei *SMART City*.

Literatura

- Allwinkle S., Cruickshank P., 2011, *Creating Smart-er Cities: An Overview*. Journal of Urban Technology, t. 18, wyd. 2.
- Bahatta B., 2010, *Analysis of Urban Growth and Sprawl from Remote Sensing Data*. 17 Advances in Geographic Information Science, Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Bański J., 2005, *Suburban and Peripheral rural areas in Poland: The Balance of Development In the Transformation Period*. Geografický Casopis, 57, 2, Slovak Academic Press, Bratislava,
- Barlett W., 2001, *Neo-Liberalism, SME Development and the Role of Business Support Centres in the Transition Economies of Central and Eastern Europe*. Small Business Economics, t. 14, wyd. 4.
- Brodzicki T., Szultka S., 2002, *Koncepcja klastrów a konkurencyjność przedsiębiorstw*. „Organizacja i Kierowanie”, nr 4(110), s. 45-59.
- Bruegmann R., 2005, *Sprawl: A Compact History*. University of Chicago Press, Chicago.
- Clapson M., Hutchison R., 2010, *Suburbanization in Global Society*. Research in Urban Sociology, t. 10, Emerald Books.
- Couch C., Petschel-Held G., Leontidou L., 2008, *Urban Sprawl in Europe: Landscape, Land-Use Change and Policy*. John Wiley & Sons New York.
- Dominiak P. (red.), 2005, *Europejski sektor małych i średnich przedsiębiorstw wobec wyzwań gospodarki światowej*, [w:] *Małe i średnie przedsiębiorstwa wobec wyzwań współczesnej gospodarki*. VM Group, Gdańsk.





- Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J., 2000, *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. North Point Press, New York.
- Działek J., 2012, *Powiązania migracyjne i procesy suburbanizacji rezydencjonalnej*, [w:] *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej*, R. Guzik. Gdańsk, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- Enterprise and Industry POLAND 2013 SBA Fact Sheet*, http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis/performance-review/files/countries-sheets/2013/poland_en.pdf.
- Gillham O., 2002, *The Limitless City: A Primer on the Urban Sprawl Debate*. Island Press, Washington.
- Grudzewski W., Hejduk I., 1998, *Małe i średnie przedsiębiorstwa w gospodarce rynkowej w Polsce*. WSHiP, Warszawa.
- Gruszkowski W., 1989, *Zarys historii urbanistyki*. Skrypty Uczelniane, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.
- Kajdanek K., 2011, *Pomiędzy miastem a wsią. Suburbanizacja na przykładzie osiedli podmiejskich Wrocławia*. Wyd. NOMOS, Wrocław.
- Lichniak I. (red.), 2011, *Determinanty rozwoju przedsiębiorczości w Polsce*. Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Lisowski A., M. Grochowski M., 2009, *Procesy suburbanizacji. Uwarunkowania, formy, konsekwencje*. Biuletyn KPZK, z. 240, Warszawa.
- Liskowski A., Mantey D., Wilk W., 2014, *Lesson from Warsaw, The lack of Coordinated Planning on Urban Sprawl*, [w:] *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*, K. Stanilov, L. Sykora (red.). Wiley, New York.
- Lorens P., 2005, *Problem suburbanizacji. „Urbanista”*, Warszawa.
- Markowski T., Marszał T., 2006, *Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe*. KPZK PAN, Warszawa.
- Masik G., 2010, *Wpływ polityki lokalnej na warunki i jakość życia. Przykład strefy suburbanizacji Trójmiasta*. Wyd. Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Nuissl H., Rink D., Couch C., Karecha J., 2007, *Decline and Sprawl: Urban Sprawl is not Confined to Expanding City Regions*, [w:] *European Patterns of Urban Sprawl*, Ch. Couch, L. Leontidou, G. Petschel-Held (red.). Blackwell, Oxford.
- Owen W., 1972, *The Accessible City*. The Bookings Institution, Washington.
- Parteka T., 1997, *Planowanie strategiczne rozwoju zrównoważonego*. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Piasecki B. (red.), 2001, *Ekonomika i zarządzanie małą firmą*. PWN, Warszawa.

- Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2008–2009*, 2010, PARP, Warszawa.
- Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2010–2011*, 2012, PARP, Warszawa.
- Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2011–2012*, 2013, PARP, Warszawa.
- Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2012–2013*, 2014, PARP, Warszawa .
- Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2012–2013*, 2014, PARP, Warszawa.
- Raport 2013. Sektor MSP na Pomorzu w warunkach spowolnienia tempa wzrostu gospodarczego*, 2013, ARP, Gdańsk.
- Renski H., 2008, *New Firm Entry, Survival, and Growth in the United States: A Comparison of Urban, Suburban, and Rural Areas*. *Journal of the American Planning Association*, 75, s. 1.
- Sasin K., 2003, *Zarządzanie małą firmą*. Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Schuurman D., Baccarne B., De Marez L., Mechant P., 2012, *Smart Ideas for Smart Cities: Investigating Crowdsourcing for Generating and Selecting Ideas for ICT Innovation in a City Context*. *Journal of Theoretical and Applied Electronic Commerce Research*, Electronic Version t. 7 / Wyd. 3 / DECEMBER 2012 / 49-62, Universidad de Talca – Chile.
- Stanilov K., Sykora L. (red.), 2014, *Confronting Suburbanization: Urban Decentralization in Postsocialist Central and Eastern Europe*. Wiley, New York.
- Starczewska–Krzysztosek M., 2011, *Słabe i mocne strony mikro, małych i średnich przedsiębiorstw*. Lewiatan, Warszawa.
- Strużycki M., 2004, *Małe i średnie przedsiębiorstwa w gospodarce regionu*. PWE, Warszawa.
- Tsenkova S., 2005, *Trends and Progress in Housing Reforms in South Eastern Europe*. Council of Europe Development Bank, Paris.
- Van Noort, E. A., Reijmer, I. J. T., 1999, *Strategic Study Location Choice of SMEs – The Most Important Determinants*. Small Business Research and Consultancy, Zoetermeer.
- Ustawa z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej*, Dz.U. z 2004 r. Nr 173, poz. 1807.
- Webber M., 1998, *The Joys of Spread-City*. *Urban Design International*, 3, nr 4 (December 1998), s. 201-206.



- Wolak–Tuzimek A., 2010, *Determinanty rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce*. PWN, Warszawa.
- Zuziak Z., 2005, *Strefa podmiejska w architekturze miasta. W stronę nowej architektury regionu miejskiego*, [w:] *Problem suburbanizacji*, P. Lorens (red.). Biblioteka Urbanisty, 7, “Urbanista”, Warszawa.