

ZBIGNIEW MAKIEŁA

Krakowska Szkoła Wyższa im. A. F. Modrzewskiego

**WYBRANE SPOSTRZEŻENIA
DOTYCZĄCE KSZTAŁCENIA KADR
DLA GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ**

Abstract: The Selected Observations Concerning Personnel Education for Spatial Economy. In the process of personnel education for spatial economy one has to assume its continuity at all levels of education, from primary school, through gymnasium and secondary school, up to college. Throughout the education period a student should, therefore, have opportunity for acquiring skills and knowledge about the mechanisms concerning the functioning of the economy at the local, regional and global level. While drawing up the basic curriculum in primary and secondary schools one has to get acquainted with contemporary goals of education included in the formulated educational Strategy for Poland until 2020, The White Book of the European Commission – ‘*Teaching – Learning*’, and with the results of the research on students’ achievements concerning the abilities necessary to function in society.

Zmiany systemu gospodarowania związane z wdrażaniem reguł gospodarki rynkowej dotyczą nie tylko instrumentów ekonomicznych, społecznych, prawnych, ale przede wszystkim kształcenia kadr i przygotowania społeczeństwa do nowych wyzwań i zadań stawianych przed gospodarką przestrzenną.

W dyskusji nad kształceniem kadr dla gospodarki przestrzennej niezmienne pojawia się kwestia związana z procesem kształcenia.

W procesie kształcenia kadr należy przyjąć założenie o jego ciągłości na wszystkich poziomach edukacji, od szkoły podstawowej, przez gimnazjum, liceum po szkołę wyższą. W trakcie kształcenia uczniów powinien mieć zatem sposobność zdobywania wiedzy i umiejętności o mechanizmach funkcjonowania gospodarki w ujęciu lokalnym, regionalnym i globalnym. Opracowując podstawy programowe w szkołach podstawowych i ponadpodstawowych należy zaznajomić się ze współczesnymi zadaniami stawianymi edukacji, zawartymi w opracowanej *Strategii edukacyjnej dla Polski do 2020 r.*, Białej Księdze Komisji Europejskiej – „Nauczanie-uczenie się” oraz wynikami badań nad osią-

gnięciami uczniów w zakresie umiejętności niezbędnych do funkcjonowania w społeczeństwie¹.

Analizując problematykę kształcenia młodzieży oczywista wydaje się konieczność kompleksowego rozwiązywania zagadnień programowych przy określaniu celów i treści kształcenia na każdym etapie i udziału poszczególnych przedmiotów w ich realizacji. Jest to droga do korelacji międzyprzedmiotowej. Integracja przedmiotów daje możliwość wprowadzenia całościowych zagadnień wówczas, gdy uczeń będzie posługiwał się wiedzą z geografii, historii, podstaw przedsiębiorczości, wiedzy o społeczeństwie.

Kolejnym ważnym problemem jest zakres doboru treści kształcenia na każdym poziomie. Z punktu widzenia procesu dydaktycznego ogromne znaczenie ma spójność synchroniczna, głębsza korelacja międzyprzedmiotowa, mająca na celu usunięcie z programów drugorzędnych treści, zbędnych powtórzeń, nierównomiernego rozłożenia treści.

Przy obecnym modelu opracowywania programów studiów na wyższych uczelniach, gdzie ich autorzy jako wspólne uwzględniają minima programowe, zasadne jest pytanie o model kształcenia w zakresie gospodarki przestrzennej.

Problemem istotnym z punktu widzenia zachodzących przemian w funkcjonowaniu struktur lokalnych i regionalnych kraju jest problematyka istotności treści kształcenia, do których należy zaliczyć szeroko rozumianą problematykę infrastruktury. Uzasadnienie znaczenia tej problematyki wynika z tego, że zmiany społeczno-gospodarcze na początku lat 90. XX w. zapoczątkowały przewartościowanie roli infrastruktury w kształtowaniu struktury przestrzennej kraju. Okazało się, że infrastruktura w nowych warunkach gospodarowania jest podstawowym czynnikiem określającym atrakcyjność lokalizacyjną układów lokalnych. Ocena przestrzennego zróżnicowania rozwoju gospodarki po kilkunastu latach funkcjonowania gospodarki rynkowej wskazuje, że obszarami relatywnie szybkiego wzrostu są tereny położone w sąsiedztwie systemów infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym i aglomeracje miejskie o wysokim potencjale nowoczesnej infrastruktury. Badania dowodzą, że infrastruktura ze względu na swoje uniwersalne cechy jest czynnikiem wzrostu gospodarczego. Doświadczenia ostatnich lat wskazują także, że brak dostatecznie rozwiniętych systemów infrastruktury, szczególnie infrastruktury transportu dyskwalifikuje polskie regiony w konkurencji lokalizacji dużych inwestycji przemysłu. Niedorozwój systemów infrastruktury ostro zarysował się wraz ze wstąpieniem Polski do struktur Unii Europejskiej. Polska ze względu na swoje położenie tranzytowe, pomostowe jest zwornikiem na kontynencie europejskim, scalają-

¹ M. Tracz: *O niektórych kryteriach doboru treści nauczania do podstawy programowej i programu nauczania z podstaw przedsiębiorczości*, [w:] *Przedsiębiorczość a współczesne wyzwania cywilizacyjne*, Z. Ziolo, T. Rachwała (red.), AP Kraków. 2005.

cym struktury europejskich państw należących do UE z państwami powstałymi po rozpadzie ZSRR. W związku z powyższym najpilniejszym zadaniem w warunkach Polski jest budowa systemu autostrad i szybkich kolei, który utrwali pozycję naszego kraju w strukturze przestrzennej Europy.