

## **SIECI JAKO SZANSA NA ZACHOWANIE MATERIALNEGO DZIEDZICTWA POPRZEMYSŁOWEGO**

*Dziedzictwo przemysłowe jest jedną z cech charakterystycznych Łodzi i województwa. Ostatnie lata pokazały, że istnieje wiele koncepcji zachowania tego rodzaju dziedzictwa, jednak niewiele z nich zostało wdrożonych w życie. Szansą na zmianę tego stanu rzeczy jest zaadaptowanie zasad myślenia sieciowego w zakresie zachowania materialnego dorobku przeszłości, które przetrwały w formie obiektów pofabrycznych. Celem głównym artykułu jest wskazanie możliwości jakie niesie ze sobą filozofia sieci na adaptację dziedzictwa przemysłowego. Na podstawie dobrych praktyk zagranicznych, gdzie obiekty przemysłowe współtworzą sieć, można sformułować zasady współpracy na poziomie lokalnym i regionalnym między różnymi interesariuszami tego rodzaju dziedzictwa.*



**Dr Filip Moterski**  
Katedra Zarządzania  
Miastem i Regionem,  
Uniwersytet Łódzki  
(m. Łódź, Polska)

## **NETWORKS AS A CHANCE FOR MAINTENANCE OF THE POST-INDUSTRIAL HERITAGE**

Postindustrial heritage is one of the distinguishing features of Lodz and the Lodz region. Recent years have shown that there are many concepts to preserve this kind of heritage. The main objective of this article is to identify opportunities and opportunities posed with each network philosophy to adapt existing historical heritage. On the basis of good practices abroad, where industrial objects creation by the network, you can formulate principles of cooperation at the local and regional level between the different stakeholders such heritage.

### **1. Wprowadzenie**

Dziedzictwo przemysłowe jest jedną z cech charakterystycznych Łodzi. Miasto przez ostatnie dwadzieścia lat coraz więcej traciło obiektów z czasów jego świetności na przełomie XIX i XX wieku. Po reformach ustrojowo- -gospodarczych przeprowadzonych w latach 1989-1990 przemysł lekki w Łodzi dotknął poważny kryzys. Proces produkcji, przerost zatrudnienia, brak wykształconych relacji z klientami z zagranicy spowodowały, że z mapy gospodarczej miasta zniknęły zakłady przemysłowe zatrudniające po kilkanaście tysięcy osób. Likwidowane przedsiębiorstwa zostawiły po sobie zarówno wielkie obiekty, które niewykorzystane zaczęły niszczyć. celem głównym artykułu jest wskazanie możliwości jakie niesie ze sobą filozofia sieci na adaptację dziedzictwa przemysłowego. Zagraniczne przykłady doskonale pokazują, że ten specyficzny rodzaj spuścizny może stać się atrakcją turystyczną jeśli spełni się określone warunki, między innymi tworząc relacje sieciowe od poziomu lokalnego ku międzynarodowemu. Pierwsza część artykułu systematyzuje pojęcie dziedzictwa przemysłowego, jego ochrony i adaptacji. W kolejnej przedstawione zostały założenia dotyczące sieciowości, a ostatnia część to wskazanie możliwości wykorzystania dziedzictwa w procesie tworzenia sieci.

### **2. Dziedzictwo przemysłowe**

Prawidłowe określenie pojęcia „dziedzictwo kulturowe” jest punktem wyjścia do rozpoczęcia rozważań nad możliwością jego wykorzystania, w postaci dziedzictwa przemysłowego. M.W. Kozak dziedzictwo opisuje posługując się definicją stosowaną przez ONZ. „Koncentruje się na obiektach materialnych i uwzględnia trzy główne ich grupy:

- zabytki architektury, rzeźby i malarstwa, przedmioty lub struktury archeologiczne, inskrypcje, jaskinie mieszkalne, które mają wybitną wartość z punktu widzenia historii, sztuki lub innej dziedziny nauki;
- grupy budynków tj. grupy pojedynczych lub połączonych budynków, które ze względu na swoją architekturę, jednorodność lub położenie w krajobrazie odgrywają w nim ważną rolę

• miejsca-wytwory ludzi lub konglomeraty stworzone przez naturę i ludzi oraz obszary zawierające stanowiska archeologiczne, które są wartościowe z historycznego, estetycznego, etnograficznego lub antropologicznego punktu widzenia

D. Throsby przedstawia pogląd, iż definicja dziedzictwa jest bardzo elastyczna, a samo dziedzictwo w najszerszym znaczeniu można zdefiniować jako wszystko to, co odziedziczyliśmy z przeszłości i często to w kompetencjach osób zarządzających lub administrujących dziedzictwem zależy określenie co nim jest a co nim nie jest<sup>1</sup>. Kobyliński zwraca uwagę, że dziedzictwem kulturowym jest „ta część dawnych dóbr kultury (a więc materialnych i niematerialnych wytworów człowieka lub natury posiadających wartości duchowe), która uznana została za wartościową przez kolejne następnne pokolenia i dzięki temu dotrwała do chwili obecnej”<sup>2</sup>. T. Jędrusiak zauważa z kolei, że „najczęściej dziedzictwo kulturowe utożsamia się z architekturą i sztuką, należy jednak pamiętać, że składają się na nie wszystkie formy działalności ludzkiej w środowisku fizycznym. Dziedzictwo kulturowe to również ludzie z ich podziałami etnicznymi, wyznaniowymi, struktury społeczne i lokalna tradycja – często ustna”<sup>3</sup>. Zaprezentowany pogląd utożsamia się ze współczesnymi definicjami procesu rewitalizacji, które zwracają uwagę na konieczność prowadzenia jej równocześnie w wielu płaszczyznach: architektonicznej, społecznej, urbanistycznej i ekonomicznej. Wielu autorów zwraca uwagę na konieczność integracji wielu obszarów w procesie rewitalizacji dziedzictwa przemysłowego. Podkreślają to między innymi Siemczyński i Topczewska, którzy wskazują, iż „proces rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich w sposób najpełniejszy odpowiada modelowi zrównoważonego rozwoju miasta, ponieważ rewitalizacja z założenia musi łączyć i harmonizować działania w sferze społecznej, ekonomicznej i ekologicznej”<sup>4</sup>. Na kompleksowość oraz konieczność integracji w procesie rewitalizacji zwracają uwagę także D. Stawasz i T. Markowski, którzy stwierdzają, że „rewitalizacja jest przedsięwzięciem planowym, lecz zmiany mają różnorodny wymiar i daleko idące konsekwencje. Obszary zmian dotyczą różnorodnych płaszczyzn, przede wszystkim zaś przestrzennej (w tym zagospodarowania terenów przemysłowych), społecznej, gospodarczej, środowiskowej, urbanistycznej i infrastrukturalnej”<sup>5</sup>.

Uzupełnieniem rozważań na temat symbiozy procesu rewitalizacji z dziedzictwem przemysłowym są słowa St. Korenika i J. Słodczyka, że „charakterystycznym elementem programu rewitalizacji jest zachowanie najciekawszych i najcenniejszych fragmentów starej zabudowy przemysłowej, traktowanych jako dziedzictwo kultury materialnej. Często tereny te są chętnie odwiedzaną atrakcją turystyczną”<sup>6</sup>. Oznacza to, że należy szukać kompromisu między skrajnymi stanowiskami: konserwatorskim i prorynkowym (dążącym do uwolnienia przestrzeni zajmowanej przez zdewastowane obiekty). Podmiotem inicjującym poszukiwania punktu równowagi powinny być władze publiczne, których strategia działania powinna skupiać się na identyfikacji wszystkich punktów, sprzyjających rozwojowi miasta i regionu.

Dziedzictwo przemysłowe i poprzemysłowe są terminami, które bardzo często używane są jako synonimy. Wskazują na to zarówno T. Jędrusiak, jak również M. Kronenberg. Jędrusiak opisując dziedzictwo przemysłowe wskazuje, że „dziedzictwo przemysłowe obejmuje zabytki budownictwa przemysłowego i techniki. Są to obiekty związane z działalnością produkcyjną, jak również dziedzictwo przemysłowe uznaje się również maszyny i urządzenia stanowiące wyposażenie fabryk, zbiory placówek muzealnych, pojazdy silnikowe, urządzenia kolejowe itp.”<sup>7</sup>. Jak sygnalizuje M. Kronenberg dziedzictwo przemysłowe dotyczy obszarów, gdzie funkcja przemysłowa dalej jest aktywna, a obiekty oprócz swojej podstawowej funkcji, jaką w tym przypadku jest produkcyjna, spełniają również dodatkowe, w tym historyczną, kulturową i turystyczną. Dziedzictwo poprzemysłowe dotyczy obszarów bądź obiektów, w których działalność produkcyjna ustała, a podstawową

<sup>1</sup> Throsby D.: *Ekonomia i kultura*, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa 2010, s. 75.

<sup>2</sup> Kobyliński Z.: *Własność dziedzictwa kulturowego*, Wyd. Instytutu Archeologii i Etnologii PAN, Warszawa 2009, s. 18.

<sup>3</sup> Jędrusiak T.: *Turystyka kulturowa*, PWE, Warszawa 2008, s. 25-56.

<sup>4</sup> Siemczyński W., Topczewska T.: *Rewitalizacja miast w Polsce przy wsparciu funduszami UE w latach 2004-2008*, Wyd. Difin, Warszawa 2009, s.8.

<sup>5</sup> Markowski T., Stawasz D. (red.): *Rewitalizacja a rozwój funkcji metropolitalnych miasta Łodzi*, WUŁ, Łódź 2007, s. 38-42.

<sup>6</sup> Korenik S., Słodczyk J.: *Podstawy gospodarki przestrzennej – wybrane aspekty*, Wyd. AE im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2005, s. 152.

<sup>7</sup> Jędrusiak T.: *Turystyka ...*, op. cit., s. 57-58.

funkcją obiektu lub obszaru jest funkcja turystyczna, historyczna czy kulturo<sup>1</sup>. Z punktu widzenia dalszych rozważań jest to kluczowe rozróżnienie gdyż w niniejszym artykule podjęta zostaje problematyka dziedzictwa przemysłowego i jego wykorzystania w kontekście filozofii sieciowości.

### 3. Sieci oraz możliwość wykorzystania dziedzictwa przemysłowego

D. Barney opisuje sieci jako struktury, które „składają się z trzech głównych elementów: punktów węzłowych (nodes), powiązań (ties) i przepływów (flows). Węzeł to wyraźny punkt, połączony z przynajmniej jednym innym punktem, chociaż często funkcjonuje jednocześnie jako punkt łączący dwa lub więcej punktów. Powiązanie łączy jeden węzeł z innym. Przepływy są tym, co przechodzi pomiędzy węzłami wzdłuż powiązań<sup>2</sup>. Sieci, jak wskazują J. Niemczyk, E. Hugiet-Stańczyk oraz B. Jasiński, odzwierciedlają warunki strukturalne, dzięki którym oddzielne podmioty (określane mianem węzłów) są ze sobą połączone relacjami o zróżnicowanym i złożonym charakterze<sup>3</sup>. Jest to ważne stwierdzenie, które wskazuje z jednej strony na zachowaną autonomię organizacji tworzących sieć. Z drugiej strony, odnajdujemy informację o połączeniach tychże podmiotów za pomocą różnego rodzaju relacji, którymi mogą być transfery wiedzy, informacji, przepływy pieniężne czy tworzenie specjalnych struktur organizacyjnych, ykracających poza granice podmiotów tworzących sieć. Zwraca na to uwagę M. Ciesielski, który podkreśla, że „sieci w sensie gospodarczym to struktury tworzone przez organizacje, pomiędzy którymi funkcjonują pewne współzależności. Przedsiębiorstwa te są lepiej zorganizowane i przystosowane do efektywniejszego wykorzystania możliwości niż wtedy, gdyby nie funkcjonowały w sieci<sup>4</sup>. W przypadku przedsiębiorstw tworzenie sieci nie jest działaniem spontanicznym, a poparte jest analizami ekonomicznymi, badaniem rynku oraz możliwościami organizacyjnymi wszystkich wchodzących w skład sieci. Sama skłonność o kooperacji nie jest warunkiem wystarczającym do utworzenia struktur sieciowych. Zauważa to S. Korenik, który mówi, że „samo stworzenie możliwości do tworzenia się określonych form organizacyjnych nie jest równoznaczne z ich zaistnieniem. Aby taka organizacja zaistniała, musi się to opłacać ekonomicznie oraz przynajmniej być jeszcze bardziej efektywne niż inne formy gospodarowania<sup>5</sup>. Warunek opłacalności takiej współpracy, możliwości rozwoju, zwiększenie konkurencyjności i dostępności dla interesariuszy skłaniają organizację do podejmowania kooperacji. Badacze tego typu ewolucji organizacyjnych podkreślają, że nie zawsze da się odnaleźć pozytywny efekt utworzenia sieci. Zauważają to Piekarczyk i Zimniewicz stwierdzając, że „sieć jest wynikiem „uruchomienia” różnych procesów, które aktywizują części, w wyniku czego pojawia się ciąg oddziaływań. Powołanie do życia sieci nie oznacza, że system, w ramach którego sieć funkcjonuje, osiągnie postawione cele w sposób optymalny<sup>6</sup>. Z kolei A. Jewtuchowicz widzi w tym jedną z najważniejszych przewag sieci. Według niej „przyspieszenie i zmienność tak charakterystyczna dla naszych czasów wymaga istnienia innej niż dotychczas organizacji i struktury gospodarki, ponieważ już ani rynek, ani hierarchia nie zapewniają właściwej koordynacji. Odpowiedzią na ten stan rzeczy stały się sieci, które charakteryzuje elastyczność, łatwość dostosowywania się do bieżących wymogów, rozłożenie ryzyka na wielu partnerów, zwiększenie dostępu do technologii<sup>7</sup>. A. Jewtuchowicz zdaje się zauważać, że organizacje, które chcą pozostać konkurencyjne muszą nie tylko zaakceptować ten rodzaj zmian, ale powinny dążyć do stałego udoskonalania tego rodzaju innowacji.

W przypadku dyskusji nad sieciami w strukturze lokalnej i regionalnej, pojawia się pytanie czy władze publiczne mogą i powinny mieć wpływ na kształtowanie się powiązań sieciowych.

<sup>1</sup> Kronenberg M.: Turystyka dziedzictwa przemysłowego – próba sprecyzowania terminologii, [w:] Burzyński T. (red.), Dziedzictwo przemysłowe jako strategia rozwoju innowacyjnej gospodarki (Materiały pokonferencyjne IV Międzynarodowej Konferencji Naukowo Praktycznej, Zabrze, 6-7 września 2007), Katowice 2007, s. 36

<sup>2</sup> Barney D.: Społeczeństwo sieci, Wyd. Sic!, Warszawa 2008, s. 37

<sup>3</sup> Niemczyk J., Stańczyk-Hugiet E., Jasiński B.: Sieci międzyorganizacyjne. Współczesne wyzwanie dla teorii i praktyki zarządzania, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2012, s. 43.

<sup>4</sup> Ciesielski M.: Sieci w gospodarce, Wyd. PWE, Warszawa 2013, s. 15.

<sup>5</sup> Korenik S.: Region ekonomiczny w nowych realiach społeczno-gospodarczych, Wyd. CeDeWu.pl, Warszawa 2011, s. 55.

<sup>6</sup> Piekarczyk A., Zimniewicz K.: Myślenie sieciowe w teorii i praktyce, Wyd. PWE, Warszawa 2010, s. 46.

<sup>7</sup> Jewtuchowicz A.: Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013, s. 30-31.

W sposób pośredni podkreśla to Jewtuchowicz, która wskazuje, że władze lokalne, instytucje publiczne i prywatne oraz duże przedsiębiorstwa mają do odegrania niemałą rolę w procesie tworzenia się sieci<sup>1</sup>. Władze lokalne powinny odgrywać rolę inicjującą powstanie sieci. Powinny uczestniczyć w procesie jej tworzenia. Jeśli zapisy dokumentów strategicznych (zarówno na poziomie lokalnym jak i regionalnym) wcześniej nie uwzględniały istnienia sieci to należy podjąć działania zmierzające do ich aktualizacji. Należy przy tym pamiętać, że rolę władz lokalnych nie powinno być zarządzanie siecią, ale stwarzanie optymalnych warunków do jej tworzenia i funkcjonowania.

W następnej kolejności należy przybliżyć termin „szlak kulturowy”, który opisywany jest przez A. M. von Rohrscheidta. Mówi on, że można go przedstawić jako „przestrzenny ciąg turystyczny służący do linearnej penetracji rekreacyjnej inicjującej interakcyjne związki pomiędzy turystą a środowiskiem geograficznym, zachodzące w strefie percepcji krajobrazu multisensorycznego”<sup>2</sup>. W tym miejscu należy zadać pytanie: czy obiekty, które zaliczane są do dziedzictwa poprzemysłowego również mogą tworzyć i funkcjonować w ramach sieci? Odpowiedzią może być stwierdzenie A. Hajdugi, który mówi, iż w efekcie podejmowanej współpracy zauważalne zaczynają być skutki synergii jakie są generowane przez obiekty, które zaczynają działać razem pod egidą wspólnego produktu sieciowego. Nie można jednak zapominać o występujących trudnościach, które związane są z organizacją tak skomplikowanego przedsięwzięcia jak szlak tematyczny, oparty na dziedzictwie historycznym regionu (po-) przemysłowego<sup>3</sup>. Hajduga wielokrotnie zwracał uwagę na konieczność zaangażowania władz lokalnych i regionalnych w proces tworzenia szlaku, który powinien być rozpatrywany jako produkt zintegrowany (pod względem zróżnicowanej oferty oferowanej klientowi w ramach jednej, dużej usługi), ale także jako produkt sieciowy (w obrębie danego terytorium wiele obiektów związanych dziedzictwem pofabrycznym oferuje możliwość jego eksplorowania).

Jeden z najbardziej uznanych przykładów wdrożenia myślenia sieciowego w proces zarządzania dziedzictwem poprzemysłowym jest organizacja ERIH (European Route of Industrial Heritage, czyli Europejski Szlak Dziedzictwa Poprzemysłowego). Jest to stowarzyszenie, które działa na terenie całej Europy i zrzesza obiekty poprzemysłowe. Ideą jego funkcjonowania jest stworzenie wspólnej, rozpoznawalnej przez turystów marki dla obszarów bogatych w ten rodzaj dziedzictwa. Funkcjonowanie w ramach szlaku ERIH jest możliwe po spełnieniu szeregu warunków przez obiekty. Obiekty tworzące sieć przestają konkurować ze sobą, a zaczynają konkurować z jednej strony z innymi obiektami, które nie należą do sieci, a z drugiej strony z innymi sieciami. Idea produktu sieciowego, którego realizacją jest szlak ERIH, zakłada wytyczenie jasnej ścieżki, która ma prowadzić do osiągnięcia określonego statusu, w tym uzyskania pozycji produktu kluczowego w ramach szlaku. Potrzebne są nie tylko inwestycje twarde polegające na przystosowaniu infrastruktury do potrzeb zwiedzających, ale również inwestycje miękkie, polegające na szkoleniu osób zaangażowanych w istnienie atrakcji tak, aby zrozumiały ideę współpracy między węzłami sieci. Warto zauważyć, że produkty kluczowe (w terminologii ERIH to tzw. anchor points) to jeden z trzech możliwych do uzyskania statusów przez punktu. Pozostałe to: dziedzictwo w ujęciu szlaków regionalnych oraz pozostałe punkty<sup>4</sup>. Wszystkie obiekty mają jasno przedstawione wymagania, które muszą spełnić jeśli chcą ubiegać się o którąkolwiek z wyżej wymienionych kategorii. Istotne jest również założenie, które mówi o tym, że obiekt, który ubiega się o status produktu kluczowego musi stanowić atrakcję turystyczną na poziomie narodowym. Obowiązujące kryteria oczywiście należy adaptować, natomiast istotnym założeniem powinien być udział obiektów, które mogą tworzyć sieć międzynarodową jako kluczowych produktów, które muszą znaleźć się na szlaku regionalnym. Dalej, punkty znajdujące się na szlaku regionalnym powinny być początkiem mniejszych sieci – lokalnych szlaków tematycznych opartych na dziedzictwie poprzemysłowym. W procesie tworzenia sieci silny wpływ w

<sup>1</sup>Ibidem, s. 35.

<sup>2</sup> von Rohrscheidt A. M.: Regionalne szlaki turystyczne. Idea, potencjał, organizacja, Wyd. Proksenia, Kraków 2010, s. 18. von Rohrscheidt A. M.: Regionalne szlaki turystyczne. Idea, potencjał, organizacja, Wyd. Proksenia, Kraków 2010, s. 18.

<sup>3</sup> Hajduga A.: Strategia marketingowa produktu turystycznego jako zasadniczy element jego komercjalizacji. Studium przypadku: Szlak Zabytków Techniki, [w:] Burzyński T. (red.), Dziedzictwo przemysłowe jako strategia rozwoju innowacyjnej gospodarki (Materiały pokonferencyjne IV Międzynarodowej Konferencji Naukowo Praktycznej, Zabrze, 6-7 września 2007), Katowice 2007, s. 67 i następne.

<sup>4</sup> Dostęp przez: <http://www.erih.net/anchor-points.html>

początkowej fazie powinny mieć władze publiczne, które będą oddziaływać na samorządy lokalne przedstawiając możliwości, korzyści nie wkraczając jednak na drogę przeznaczoną dla podmiotów funkcjonujących na rynku. Władze publiczne powinny wspomagać, tworzyć możliwości, ale samemu nie muszą uczestniczyć jako aktywny podmiot. Te kwestie obiekty powinny wypracować samodzielnie, gdyż wtedy struktura sieciowa będzie trwała. Można postawić pytanie: czy w łódzkiej rzeczywistości możliwe jest produktu zintegrowanego opartego na dziedzictwie pofabrycznym, które wpisywałoby się w filozofię myślenia sieciowego reprezentowanego przez organizację ERIH? Prace nad koncepcją łódzkiego szlaku poprzemysłowego rozpoczęły się w 2013 roku, a ich inicjatorem był Departament Kultury i Edukacji Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi. Do nieformalnych spotkań zaproszeni byli pracownicy Biura Planowania Przestrzennego, Departamentu Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, Wojewódzki Konserwator Zabytków, przedstawiciele Delegatur Wojewódzkiego Urzędu Konserwatora Zabytków oraz pracownicy uczelni wyższych z Łodzi. Na tych spotkaniach wypracowano model delimitacji w celu stworzenia listy obiektów, które mogłyby tworzyć szlak. Pierwszą grupę projektów stanowiły tzw. „produkty kluczowe”, w których istnieje już funkcja turystyczna, odpowiednia infrastruktura i przede wszystkim związek z tematyką poprzemysłowej historii regionu łódzkiego. Te produkty, po wdrożeniu odpowiednich metod zarządzania, jakości oraz adaptacji do wymagań stawianych przez ERIH mogłyby zostać włączone do szlaku europejskiego. Dodatkowo punkty te miałyby się stać kluczowymi ogniwami w tworzeniu szlaków regionalnych (członek szlaku międzynarodowego stałby się produktem kluczowym w szlaku o znaczeniu regionalnym) oraz tematycznych (dziedzictwo przemysłowe można dzielić na podkategorie: transport, maszyny, budowle, obiekty, funkcjonujące zakłady przemysłowe). Drugi rodzaj produktów to tzw. kotwice regionalne, czyli miejsca o znaczeniu regionalnym i lokalnym, które w chwili obecnej stanowią atrakcję turystyczną, mają wykształconą (aczkolwiek niedoskonałą i nie zawsze wydolną) infrastrukturę turystyczną. Obiekty te powinny stanowić najliczniejszą grupę jeśli chodzi o szlak poprzemysłowy województwa łódzkiego. Ostatnią grupą to produkty rozwojowe, które w chwili obecnej niekoniecznie pełnią funkcję turystyczną, widoczne są ułomności jeśli chodzi o infrastrukturę turystyczną (lub jej brak). Ich główną zaletą jest wartość historyczna miejsca oraz możliwość adaptacji i realizacji wymogów stawianych odpowiednim kategoriom produktów. Pierwszym trudnym krokiem było wypracowanie konsensusu przy doborze kryteriów delimitacji szlaku. Stanowisko konserwatorskie zostało postawione naprzeciw koncepcji myślenia zintegrowanego opartego na zasadach zarządzania strategicznego i marketingu. Wypracowane porozumienie w postaci optymalnego zestawu cech zostało przekazane do dalszych prac konsultacyjnych przy udziale organizacji i osób sprawujących nadzór nad proponowanymi obiektami. W perspektywie finansowania unijnego w okresie 2014-2020 i nowego narzędzia w postaci Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, które promuje tego rodzaju inicjatywy, podjęte prace mogą stanowić mocny fundament do zawiązania partnerstwa formalnego i ubiegania się o środki na realizację tego projektu.

#### 4. Podsumowanie

Tworzenie sieci jest jedną z możliwości zachowania dziedzictwa poprzemysłowego. Podstawową zaletą tego typu rozwiązań jest wprowadzenie zasad ekonomii i zarządzania na grunt, w którym dominowało dotychczas skrajne myślenie konserwatorskie. Jego efektem było wyburzenie wielu obiektów, gdyż właściciele nie mogli osiągnąć konsensusu z konserwatorami zabytków. Bardziej opłacalne było zapłacenie kary finansowej za wyburzenie i realizacja nowych inwestycji. Myślenie sieciowe, inicjowane przez władze na poziomie regionalnym i lokalnym ma wnieść nową jakość i pokazać możliwość adaptacji i wykorzystania dziedzictwa w sposób opłacalny zarówno dla właścicieli jak również dla miasta oraz regionu. Wymogiem jest podjęcie współpracy, wypracowanie zasad funkcjonowania sieci. Sieci są rozwiązaniem, które unika skrajności, dąży do pogodzenia różnych interesów i ma prowadzić do wieloetapowego rozwoju jednostki terytorialnej, zgodnie z kierunkami wytyczonymi przez jej strategię. Przykłady polskie i zagraniczne pokazują, że istnieje popyt na dziedzictwo poprzemysłowe. Stopień jego realizacji jest różny, łączy je natomiast idea myślenia i działania zintegrowanego, którego efektem jest tworzenie sieci od poziomu lokalnego po międzynarodowy.

**LITERATURA:**

- Barney D.: Społeczeństwo sieci, Wyd. Sic!, Warszawa 2008.
- T. Burzyński (red.): Dziedzictwo przemysłowe jako strategia rozwoju innowacyjnej gospodarki (Materiały pokonferencyjne IV Międzynarodowej Konferencji Naukowo Praktycznej, Zabrze, 6-7 września 2007), Katowice 2007.
- Ciesielski M.: Sieci w gospodarce, Wyd. PWE, Warszawa 2013.
- Jewtuchowicz A.: Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2013.
- Jędrysiak T.: Turystyka kulturowa, PWE, Warszawa 2008.
- Kobyliński Z.: Własność dziedzictwa kulturowego, Wyd. Instytutu Archeologii i Etnologii PAN, Warszawa 2009.
- Korenik S., Słodczyk J.: Podstawy gospodarki przestrzennej – wybrane aspekty, Wyd. AE im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław 2005.
- Korenik S.: Region ekonomiczny w nowych realiach społeczno-gospodarczych, Wyd. CeDeWu. pl, Warszawa 2011.
- Markowski T., Stawasz D. (red.): Rewitalizacja a rozwój funkcji metropolitalnych miasta Łodzi, WUŁ, Łódź 2007.
- Niemczyk J., Stańczyk-Hugiet E., Jasiński B.: Sieci międzyorganizacyjne. Współczesne wyzwanie dla teorii i praktyki zarządzania, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2012.
- Piekarczyk A., Zimniewicz K.: Myślenie sieciowe w teorii i praktyce, Wyd. PWE, Warszawa 2010.
- von Rohrscheidt A. M.: Regionalne szlaki turystyczne. Idea, potencjał, organizacja, Wyd. Proksenia, Kraków 2010.
- Siemczyński W., Topczewska T.: Rewitalizacja miast w Polsce przy wsparciu funduszami UE w latach 2004-2008, Wyd. Difin, Warszawa 2009.
- Throsby D.: Ekonomia i kultura, Narodowe Centrum Kultury, Warszawa 2010.