

PRZEKSZTAŁCENIA REGIONALNYCH STRUKTUR FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNYCH

Europa bez granic - nowa jakość przestrzeni

redakcja tomu: Sylwia Dolzblasz, Andrzej Raczyk

Redaktor naukowy:
Stanisław Ciok

Redakcja tomu
Sylwia Dołzbłasz, Andrzej Raczyk

Recenzent:
prof. dr hab. Edyta Jakubowicz

© Copyright 2008 by Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego

Skład komputerowy i łamanie:
Andrzej Raczyk

Opracowanie graficzne:
Sylwia Dołzbłasz, Andrzej Raczyk

Druk:
Studio Graphito,
ul. Dworcowa 52
55-120 Oborniki Śląskie
tel. (0-71) 310 21 65
e-mail: graphito@poczta.wp.pl

Ilustracja na okładce: Budynki Uniwersytetu Wrocławskiego (fot. Andrzej Raczyk)

ISBN 978-83-928255-1-7

THE CHANGES IN FUNCTIONAL AND SPATIAL REGIONAL STRUCTURES

Europe without borders – the new quality of space

Edited by: Sylwia Dołzblasz, Andrzej Raczyk

Editors

Sylvia Dolzblasz, Andrzej Raczyk

Reviewer

prof. dr hab. Edyta Jakubowicz

Printed in:

Studio Graphito

ul. Dworcowa 52

55-120 Oborniki Śląskie

ISBN 978-83-928255-1-7

SPIS TREŚCI

Beniamin KOSTRUBIEC , Województwa na tle regionów europejskich. Lata 2003 – 2007	9
Paweł CHURSKI , Robert PERDAŁ , Czynniki rozwoju społeczno- gospodarczego w układzie regionalnym Unii Europejskiej.....	21
Josef NOVOTNY , Regional convergence and divergence in the European Union revisited.....	33
Zbigniew DYNAK , Wdrażanie i ewaluacja „Strategii rozwoju województwa dolnośląskiego do 2020 roku” – obszary problemowe	45
Maciej ZATHEY , Strategiczne cele rozwojowe Dolnego Śląska w perspektywie europejskich uwarunkowań przestrzennych – na przykładzie inicjatyw Via Regia, CETC, Partnerstwo Odry i innych.....	51
Kazimierz SZCZYGIELSKI , Śląsk Opolski w Unii Europejskiej (aspekt demograficzny).....	59
Sławomir DOROCKI , Bartosz JENNER , Regionalne zróżnicowanie rozwoju ekonomicznego Francji.....	69
Iwona JAŻEWICZ , Problemy rozwoju regionalnego na pograniczu polsko – niemieckim na przykładzie województwa zachodniopomorskiego i Meklemburgii – Pomorze Przednie	75
Jerzy ŁADYSZ , Wpływ redukcji funkcji granicy państwowej na rozwój współpracy transgranicznej na przykładzie współpracy miast granicznych Zgorzelca i Görlitz.....	83
Jarosław JAŃCZAK , Polsko-niemieckie regiony transgraniczne i miasta transgraniczne po 2004 roku. Pomiedzy pragmatyzmem instytucjonalnym a izolacją społeczną.....	93
Magdalena BELOF , Nowe instrumenty dla nowych wyzwań w dziedzinie planowania przestrzennego na pograniczu: Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko-Czeskiego	101
Tomasz KOMORNICKI , Polska granica wschodnia – zmiany w natężeniu, strukturze i kierunkach interakcji w latach 1990–2007	109
Barbara SZEJGIEC , Rafał WIŚNIEWSKI , Struktura i wielkość ruchu granicznego na granicy polsko-ukraińskiej	121

Tadeusz PALMOWSKI , Wybrane problemy pogranicza polsko-rosyjskiego po wprowadzeniu Układu z Schengen.....	131
Renata ANISIEWICZ , Zmiany natężenia i struktury ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w okresie poakcesyjnym.....	141
Andrzej MISZCZUK , Dysproporcje w rozwoju pogranicza polsko-ukraińskiego w warunkach integracji europejskiej	149
Michał DOLATA , Zmiany struktur terytorialno-administracyjnych w niemieckich krajach związkowych położonych przy granicy z Polską.....	157
Hanna DUMAŁA , Rodzaje i formy struktur współpracy międzyterytorialnej w Europie	167
Henryk PONIKOWSKI , Centra i peryferie rozwoju w przestrzeni Europy bez granic.....	175
Krzysztof JANC , Konrad Ł. CZAPIEWSKI , Przestrzenne aspekty zmiany poziomu wykształcenia ludności w Polsce	183
Janusz SŁODCZYK , Edyta SZAFRANEK , Przemiany funkcjonalno-przestrzenne na obszarach położonych w pasie autostrady A4	195
Piotr TRZEPACZ , Regionalne uwarunkowania funkcjonowania portów lotniczych w Polsce	201
Edyta PIJET-MIGOŃ , Przyszłość portów lotniczych zachodniej Polski w warunkach konkurencji z lotniskiem Berlin Brandenburg International.....	211
Joanna BALACH-FRANKIEWICZ , Inwestycje zagraniczne w Jelczu-Laskowicach.....	221
Pavol KOREC , Marcel HORNÁK , Slavomír ONDOŠ , Dynamics of regional development of Slovakia by economic sectors.....	231
Magdalena SZMYTKOWSKA , Przemiany miejskich struktur funkcjonalno – przestrzennych w kontekście integracji europejskiej. Przykład Gdyni	243
Dariusz ILNICKI , O geograficznej istocie wskaźników przyrodniczych J. Perkala. Propozycja graficznego ujęcia metody i analizy wyników	251

WPROWADZENIE

INTRODUCTION

Złożoność problematyki regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych i ich zmian pod wpływem zachodzących procesów industrializacji, urbanizacji oraz prób modernizacji naszej gospodarki, przestrzeni i społeczeństwa, była inspiracją do rozpoczęcia badań i cyklicznych spotkań zapoczątkowanych w 1987 r., które po 21 latach kontynuujemy – tym razem spotykając się po raz dziewiąty.

Region jako jedna z podstawowych kategorii badawczych, a ostatnio także polityczno-administracyjnych w skali krajowej, jak i międzynarodowej – szczególnie europejskiej, budzi zainteresowanie, nie tylko wśród geografów, ale również ekonomistów, urbanistów, przedstawicieli nauk społecznych, a także wśród specjalistów związanych z organizacją, planowaniem, zagospodarowaniem przestrzeni oraz wśród przedstawicieli władz terenowych różnego szczebla.

Dla potwierdzenia tej tezy, przytoczę niedawną wypowiedź tegorocznego laureata Nagrody Nobla w dziedzinie ekonomii Paula R. Krugmana z książki *„Geography and Trade”* (1991), który napisał:

„Istnieją trzy powody, dla których ekonomiści powinni zacząć zajmować się geografią:

- po pierwsze, lokalizacja działalności gospodarczej w obrębie krajów sama w sobie jest ważnym zagadnieniem,*
- po drugie, we współczesnym świecie zacierają się granice pomiędzy ekonomią międzynarodową a ekonomią regionalną,*
- i po trzecie, jednak zdecydowanie najważniejszym powodem nowego spojrzenia na geografie ekonomiczną jest intelektualne i empiryczne laboratorium, jakiego ona dostarcza”.*

Dlatego też, od włączenia procesu globalizacji do badań geograficznych a szczególnie od rozpoczęcia procesu transformacji polskiej gospodarki, społeczeństwa i przestrzeni w 1989 r. na naszych cyklicznych konferencjach staraliśmy się prezentować różne uwarunkowania i modele tych przemian, a także wskazywać na towarzyszące im bariery i ograniczenia rozwoju, przedstawiając przy tym szanse i perspektywy przemian funkcjonalno-przestrzennych różnych regionów.

Ostatni raport Banku Światowego, przedstawiony w Brukseli przez Palomę Anas Casero, zawierał konkluzję, iż przed Polską i pozostałymi państwami nowej „10” stoją te same wyzwania co i przed znacznie bogatszymi krajami Europy Zachodniej.

A zatem mamy koniec okresu transformacji – to nie są już gospodarki w okresie przejściowym, ponieważ:

- po raz pierwszy zbadano wzrost gospodarczy na poziomie, gdzie analizą objęto 60 tys. konkretnych firm polskich i innych krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Okazało się, jak mówi wspomniany Paul R. Krugman: „Produktywność to nie wszystko. Ale w długim okresie to prawie wszystko”,*
- właśnie produktywność, rozumiana jako wielkość dochodu wytwarzanego przez pojedynczego (człowieka) pracownika była głównym motorem wzrostu gospodarczego przez ostatnie lata. Od 1995 r. do 2005 r. aż 80 % wzrostu gospodarczego w państwach naszego regionu Europy, które należą dziś do UE, było efektem wzrostu produktywności. Co istotne przy tym nie są to efekty 10 wielkich strukturalnych zmian – których rezultatem jest przesuwanie czynnika pracy z sektorów mniej do bardziej efektywnych lub upadek firm i zastępowanie ich przez bardziej konkurencyjne. Według wspomnianych badań, średnio 70 % wzrostu produktywności było efektem zmian dokonywanych wewnątrz podmiotów gospodarczych – ich innowacyjności zawdzięczamy zwiększenie dochodu.*

Przytoczone uogólnienia bynajmniej nie oznaczają, że jesteśmy już rozwiniętym krajem o dobrze rozwiniętych regionach. Po prostu zwykła restrukturyzacja i wykorzystywanie taniej siły roboczej nie jest już panaceum na dalszy rozwój.

Do dalszego wzrostu produktywności a następnie rozwoju regionalnego potrzebny jest kapitał, pozyskiwany przez konkurencyjne firmy oraz ludzie, którzy są w stanie pracować w nowoczesnych gałęziach produkcji i usług – bez inwestowania w nowe technologie i szeroko rozumianą edukację oraz wspieranie innowacji, nie będzie oczekiwanego postępu i rozwoju. Niestety wydatki na badania i rozwój (prywatne i publiczne) stanowią u nas ok. 0,5 % PKB, w całej UE = 1,8 % PKB, natomiast u sąsiadów Czechów 1,5 % PKB, a na Węgrzech 1 % PKB.

Z przytoczonych faktów i danych wynika dość jednoznacznie, iż kluczem do dalszego rozwoju jest teraz inwestowanie w edukację i innowacje, a więc w te sfery, które już od pewnego czasu są domeną kierunków badawczych podejmowanych głównie w geograficznym ośrodku poznańskim (gospodarka oparta na wiedzy, m. in. R. Domański, T. Czyż, T. Strykiewicz i inni) oraz kreowanie i wprowadzenie innowacji – co już dość dawno rozpoczął rozwijać ośrodek wrocławski (m. in. B. Fiedor, J. Łoboda i inni).

prof. dr hab. Jan Łoboda

Beniamin Kostrubiec
Uniwersytet Pasteura w Strasburgu

WOJEWÓDZTWA NA TLE REGIONÓW EUROPEJSKICH. LATA 2003 - 2007

Słowa kluczowe: *konwergencja, spójność gospodarcza*

1. Wprowadzenie

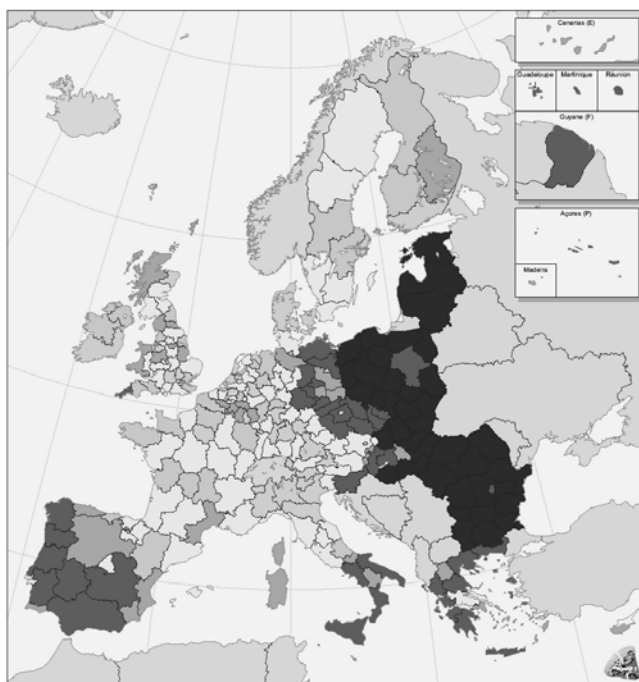
W opracowaniu wykorzystano statystyki publikowane przez EUROSTAT z lat 2002-2006. Patchwork podziałów administracyjnych na poziomie NUTS-2, w krajach Unii stanowi swoisty problem. Powierzchnia tych jednostek przestrzennych jest zróżnicowana w poszczególnych krajach, co przesadnie wpływa na zmienność cech. Do analizy wybrano tylko trzy surowe zmienne, ze względu na ich prostotę i diagnostyczność, a także ze względu na fakt, iż rozkłady tych zmiennych podlegają rozkładowi zbliżonemu do rozkładu normalnego: PKB (Produktu Krajowego Brutto na mieszkańca w euro), oraz zmienne istotnie generujące PKB, czyli: pracujący i bezrobocie.

Za Hellwigiem (1968) stymulantą nazwiemy zmienną diagnostyczną, której wysokie wartości w badanych regionach są pożądane z punktu widzenia rozpatrywanego zjawiska i powodują wzrost oceny cechy badanego regionu, a destymulantą zmienną, których wartości w badanych obiektach są niepożądane (w naszym przypadku: bezrobocie) i spowalniają gospodarkę. Ujednolicenie charakteru zmiennych i doprowadzenie do zgodnego układu cech polega na zamianie destymulant na stymulanty.

Pierwszego maja 2004 roku, 74 milionów obywateli nowych krajów wzmocniło Unię Europejską. Rozszerzyło to jej terytorium o 42 %, a w konsekwencji przemieściło jej środek ciężkości w stronę Europy Środkowo-Wschodniej. W następstwie zmian, nowa przestrzeń straciła na jednorodności. Zróżnicowania między regionami Unii po każdorazowym rozszerzaniu chwilowo pogłębiają się. Większość dwunastu państw (poza Maltą i Cyprem), które wówczas wstąpiły do UE, nie zdołały w pełni otrząsnąć się z wpływów byłego ZSRR. Wyrosły ze zbankrutowanego ustroju, by po transformacjach dążyć do wprowadzenia nowego ładu ekonomicznego.

2. Kontrast regionalny

Poziom rozwoju gospodarczego oraz zasobności ludności, zwyczajowo mierzony jest za pomocą PKB na mieszkańca (ryc. 1). Jak widać z przedstawionej ryciny, Polska wraz z krajami kandydackimi, stanowią przedmurze zamożnej starej Unii. Przepaść dzieląca regiony najbogatsze od najuboższych jak dotychczas niewiele się zmieniła.



Ryc. 1. Produkt Krajowy Brutto na mieszkańca w euro w 2000 roku
Źródło: Grasland (2006)

Tab. 1. Para najzamożniejszych i najuboższych regionów w krajach UE (wielkości PKB na mieszkańca w 2004 roku)

Wielkości wartości PKB/capita w €	Najuboższy	Region	Najzamożniejszy	Region	(max-min) PKB
Rumunia	1 948	Północno-wschodni	5 327	Bukareszt - Ilfov	3 379
Polska	3 704	Lubelski	8 146	Mazowiecki	4 442
Słowacja	4 663	Zachodnio Słowacki	14 482	Bratysławski	9 819
Węgry	5 368	Dél-Alföld	12 861	Közép	7 493
Republika Czeska	6 849	Północnozachodni	17 771	Praski	10 922
Grecja	10 559	Dytiki Ellada	22 267	Attiki	11 709
Portugalia	10 879	Północny	14 346	Lizbona	3 467
Słowenia	11 067	Wschodnia Słowenia	16 115	Zachodnia Słowenia	5 048
Francja	12 164	Guyana	41 093	Île de France	28 929
Hiszpania	13 069	Extremadura	25 816	Madryd	12 747
Włochy	15 009	Sycylijski	31 513	Bolzano-Bozen	16 504
Niemcy	17 524	Brandenburg - NE	46 688	Hamburg	29 164
Belgia	18 219	Hainaut	55 207	Brukselski	36 988
Zjednoczone Królestwo	18 813	Kornwalia i wyspy Scilly	72 206	Londyński	53 393
Austria	20 058	Burgenland	40 404	Wiedeński	20 346
Finlandia	21 446	Itä-Suomi	37 769	Åland	16 323
Holandia	22 344	Flevoland	36 668	Utrecht	14 324
Irlandia	26 541	Wewnętrzny Zachodni	40 127	Południowo-wschodni	13 586
Szwecja	27 374	Östra Mellansverige	44 001	Stokholmski	16 627

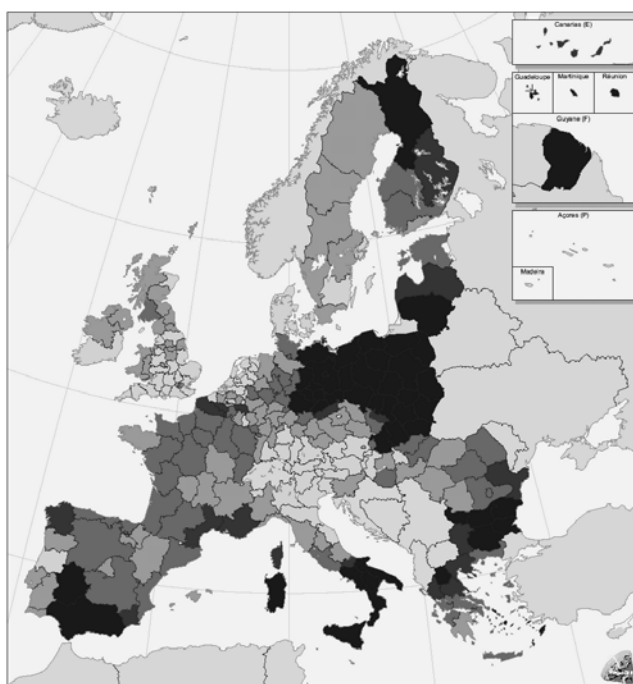
Źródło: opracowanie własne

Rozwarcie wartości PKB na mieszkańca wyraża zróżnicowanie wewnątrz danego kraju. Pomimo relatywnie wyrównanego poziomu życia, w tabeli 1 figurują regiony wnoszące najmniejszy i największy wkład w bogactwo kraju. Dochód na osobę w regionach z przewagą obszarów miejskich jest niemal dwukrotnie większy niż w przypadku zdominowanych regionów z przewagą obszarów wiejskich.

PKB per capita, w dniu przystąpienia Polski do UE, wykazywał znaczne zróżnicowanie wewnątrz krajowe. Najwyższy poziom osiągnęło wtedy województwo mazowieckie z 8146 € na mieszkańca. Dobrym poziomem rozwoju charakteryzowały się również województwa: śląskie

(6010 €) i wielkopolskie (5745 €). Strefę o najniższym poziomie PKB na Polaka, tworzyły województwa zamykające listę: lubelskie (3704 €), podkarpackie (3740 €), podlaskie (3989 €), świętokrzyskie (4130 €) oraz warmińsko-mazurskie (4150 €). Niższe wartości zajęły tylko regiony rumuńskie (dane figurujące w statystykach, jako kraju kandydackiego). Uporządkowanie to zachowało się niemal do dziś.

Polska, pomost między zachodnią Europą a jej wschodnią ścianą, wysoce kontrastuje w porównaniu z sąsiadami (ryc. 2). Województwa tworzą zwarty blok z ogona regionów unijnych. Za ostatnim polskim województwem dolnośląskim, tylko dwa francuskie zamorskie regiony: Gujana Francuska i Reunion są gorzej sklasyfikowane. Zastana sytuacja to efekt spustoszeń sprzed transformacji. Ten wizerunek powoli ulega zmianie. Uwidocznia się na mapce pożądaný efekt dużych aglomeracji miejskich - motorów rozwoju. Pobudzenie ekonomiczne ostatnich lat zahamowało bezrobocie i wzmoгло konsumpcję ludności. Jednakże Polska z końcem 2005 roku liczyła niemal trzy miliony bezrobotnych i miała najwyższe stopy bezrobocia w Unii. Koszty utworzenia nowych stanowisk pracy obarczyły kraje akceptujące polskich pracowników. W latach 1997-2006 wyjechało z Polski ok. 170 tys. pracowników.

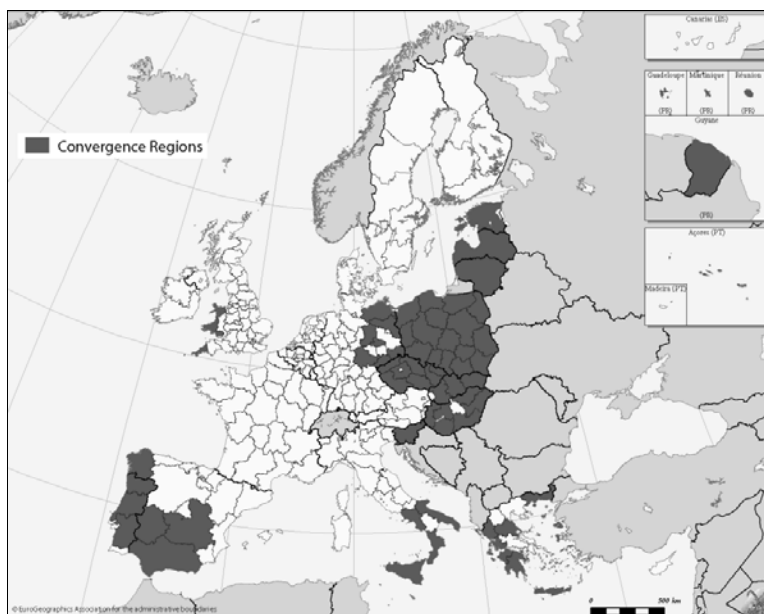


Ryc. 2. Stopa bezrobocia. Kontrast pomiędzy Nutsami-2. Rok 2004
Źródło: Eurostat

3. Konwergencja

W myśl solidarności europejskiej, wytypowane regiony problemowe stały się beneficjentami specjalnego funduszu pomocowego. Ta pomoc, przeciwdziałając marginalizacji niektórych obszarów, przeznaczona (w zależności od stopnia odstawania od średniej unijnej) dla najsłabiej rozwiniętych regionów, podejmowana jest zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, obowiązującego do końca 2013 r. Fundusze te zasilają regiony, które pozbawione tej pomocy nie byłyby w stanie dorównać średniemu poziomowi rozwoju gospodarczego UE.

Działania naprawcze niwelujące różnice pomiędzy obszarami to pobudzanie wzrostu gospodarczego - nadrzędny cel strategiczny państw członkowskich



Ryc. 3. Regiony europejskie wytypowane do wsparcia unijnego

Źródło: Eurostat

Na ryc. 3 ciemnoszarym kolorem oznaczone są regiony wytypowane do wsparcia w ramach programu konwergencji. Z dofinansowania korzystać będzie całe terytorium Polski oraz pozostałe kraje Europy Środkowo-Wschodniej. Działania powyższe z uwagi na zacieśniające się więzi gospodarcze, odbijają się na gospodarce całej Unii Europejskiej.

Trudno porównywać usytuowanie punktów względem zmieniających się wartości średnich unijnych dla różnych okresów t : $N(\bar{X}_t, \sigma_{X_t})$, dlatego w tej analizie stosujemy transformację

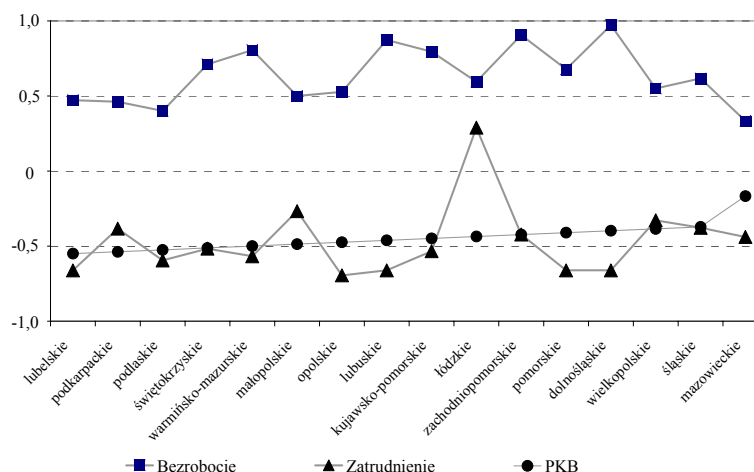
polegającą na ujednoliceniu zakresu zmienności wszystkich cech X_j w każdym okresie, stosując specyficzną normalizację zmiennych:

$$Z_j = \frac{(X_{ij} - \bar{X}_j)}{k * \sigma_{X_j}}, \text{ gdzie } k \geq 3$$

Zachodzi wtedy pewność, że zgodnie z prawem 3-sigm, ekstremalne wartości zmiennych dla wyjątkowych regionów, mieszczą się w przedziale $(-1; 1)$. Wartość $Z=1$ otrzymuje region o najkorzystniejszej wartości badanej zmiennej, a $Z=-1$ o najmniej korzystnej, przy czym zero jest zarezerwowane dla średniej wartości danej cechy w całym obszarze.

Oś pozioma $Z=0$, oznacza średni poziom unijny. Województwa leżące poniżej osi poziomej, świadczą o „niedorozwoju” danego województwa odnośnie pozostałych regionów Unii (ryc. 4). Dla uspokojenia opinii publicznej decydenci sięgają po środki budżetowe i subwencje unijne by poczynić działania korekcyjne. Takie informacje umożliwiają określenia priorytetów strategii rozwoju województw.

Powstaje pytanie, ile czasu potrzeba nowym regionom, by zrównać poziom życia z poziomem starych krajów unijnych? W tym modelu, dla każdego roku, trajektoria 16 województw przesuwają się jednostajnie w czasie, zgodnie z wyznaczonym trendem indywidualnym. Regiony rozwinięte poniżej średniej unijnej znajdują się poniżej osi $Y=0$, lepiej rozwinięte, charakteryzują się dodatnimi wartościami Y . Punkty-regiony tasują się po pionowych kreskach, by przy sprzyjających okolicznościach, w pewnym momencie, zrównać się lub przeciąć trajektorię unijną. Zrównanie zachodzi, gdy dany wskaźnik osiąga średnią unijną. Moment przecięcia krzywej wybranego województwa z wykresem unijnym jest momentem zrównania obu charakterystyk (rozwiązaniem układu dwóch równań). Odległość tego momentu (pierwiastek równania) od dnia dzisiejszego wyznacza opóźnienie danego województwa.



Ryc. 4. Poziom rozwoju województw Polski na tle Unii Europejskiej

Źródło: opracowanie własne

Unia jest zbiorem regionów mocno zróżnicowanych. Integracja europejska pogłębia jeszcze zastane dysproporcje gospodarcze. Dostrzega się jednakże tendencje do zbieżności. Konwergencja wybranej charakterystyki dokonałaby się w ciągu t lat. Polska, mozolnie wyrównuje potencjał gospodarczy i poziom życia społeczeństwa w stosunku do średniej wspólnotowej. Analizując położenie punktów na przesuwającej się prostej, uzyskujemy dynamiczny obraz różnic między poszczególnymi regionami. Jeżeli dynamika PKB w województwach kształtowałaby się w przyszłości według prostoliniowego trendu, to poszczególne regiony uzyskalyby średnią PKB na mieszkańca najwcześniej dla województwa mazowieckiego w 2018 roku (tab. 2). Bez odpowiedniego bodźca generującego rozwój, pięć województw nie osiągnie poziomu unijnego w tym wieku. Oczekiwana data wyrównania dystansu rozwojowego z Unią przy obecnym tempie dokonałaby się w ciągu dwóch wieków. Poziom unijny osiągnęłyby najpóźniej województwa: zachodniopomorskie i podlaskie.

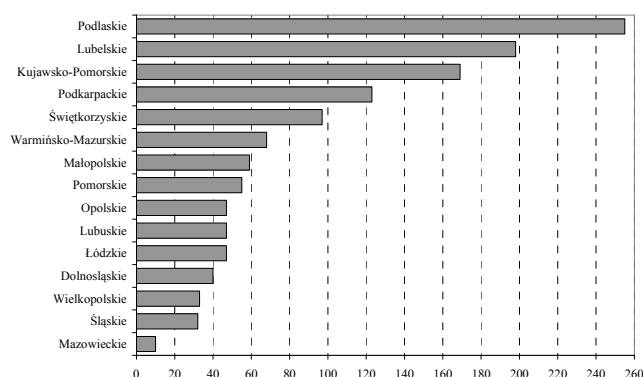
Tab. 2. Prognozy zrównania województw ze średnim poziomem rozwoju Unii Europejskiej

Województwo	Równanie trendu	R ²	Data	Za lat
Mazowieckie	1,58 T + 72,06	0,8543	2018	10
Śląskie	1,25 T + 50,17	0,7604	2040	32
Wielkopolskie	1,27 T + 48,27	0,8319	2041	33
Dolnośląskie	1,1 T + 47,32	0,9628	2048	40
Łódzkie	1,07 T + 42,03	0,9792	2055	47
Lubuskie	1,08 T 40,48	0,8221	2055	47
Opolskie	1,16 T 37,1	0,6712	2055	47
Pomorskie	0,86 T + 46,04	0,9353	2063	55
Małopolskie	0,91 T + 39,39	0,9756	2067	59
Warmińsko-Mazurskie	0,85 T + 35,53	0,8696	2076	68
Świętokrzyskie	0,61 T + 36,03	0,7085	2105	97
Podkarpackie	0,51 T + 33,07	0,9356	2131	123
Kujawsko-Pomorskie	0,32 T + 43,38	0,5981	2177	169
Lubelskie	0,32 T + 33,58	0,9046	2206	198
Podlaskie	0,24 T + 36,72	0,8324	2263	255
Zachodniopomorskie	0,04 T + 47,36	0,5714	-	-

Źródło: opracowanie własne

Proces konwergencji postępuje bardzo wolno, w rytmie zależnym od zamożności i dynamiki rozwoju regionów (ryc. 5). Strefa najbardziej opóźniona składa się z województw: świętokrzyskiego, podkarpackiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, podlaskiego i zachodniopomorskiego. Rodzi się pytanie o trwałość różnic. Czy możemy oczekiwać zrównania

poziomów, kiedy się ich spodziewać? W zachodniopomorskim nie zanotowano tendencji zwykłej PKB (wykazał „pekabogram” płaski). Po kilku latach uprawiania polityki spójności, której celem jest wzmocnienie regionów i sektorów gospodarki, odbiegających od średniego poziomu rozwoju w ramach Unii, państwa członkowskie ujednolicają się.



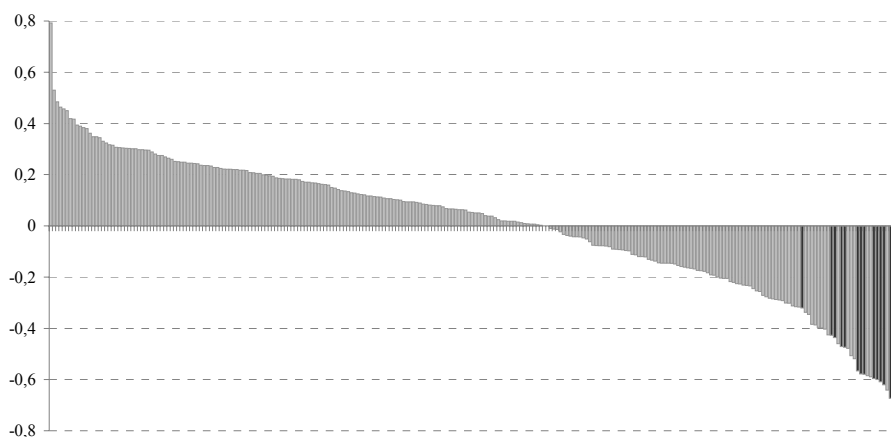
Ryc. 5. Data zrównania do średnio-unijnego poziomu zamożności wyrażonego wysokością PKB na mieszkańca przez województwa

Źródło: opracowanie własne

Większość nowych krajów charakteryzowała się niskim wynagrodzeniem minimalnym, co zaowocowało niskim PKB na mieszkańca - poniżej średniej UE. Analizując możliwości osiągnięcia przez Polskę średniego poziomu PKB na mieszkańca przyjęliśmy następujące założenia. Jeżeli kraje rozwijałyby się dalej w tym samym średnim tempie, to przy niewielkiej dynamice zmian, momenty spotkania ze średnią unijną są odległe. Datę osiągnięcia pułapu odczytuje się na osi. Konwergencja gospodarcza może być postrzegana wyłącznie w perspektywie długookresowej a proces doganiania poziomu średniego jest daleki ze względu na start z niskiego poziomu. Obecny krach giełdowy może ujemnie odbić się na gospodarkach najuboższych krajów i wytrącić je z rytmu.

4. Sytuacja Polski na tle krajów Unii Europejskiej

Polskie regiony uporządkowane zostały liniowo według malejących rang przy pomocy zmodyfikowanego wskaźnika wielkości Perkala (1953). Rangę otrzymuje się w wyniku agregacji zmiennych unormowanych dla każdego obiektu. W analizowanym przypadku wagi zmiennych mają jednakowy ciężar gatunkowy, jako że rozkłady są znormalizowane na $N(0,1/mk)$; m jest liczbą zmiennych, a $k \geq 3$. Efektem tego zabiegu jest gwarancja, że wspomniany wskaźnik jest ucięty z góry i dołu i mieści się w przedziale $(-1; 1)$, gdzie wartość zero jest średnią wartością unijną w każdym rozpatrywanym okresie. Znak wskaźnika wyraża wartości ponad unijne, ujemne zaś poniżej przeciętnego poziomu unijnego. Chodzi o doprowadzenie różnorodnych zmiennych do wzajemnej porównywalności (postulat addytywności), zastąpienie zróżnicowanych zakresów zmienności poszczególnych zmiennych zakresem stałym (postulat stałości rozstępu lub stałości wartości ekstremalnych).



Ryc. 6. Ranga województw na tle regionów europejskich według wskaźnika wielkości
(uporządkowane rangi NUTS-2, 2004 r.)

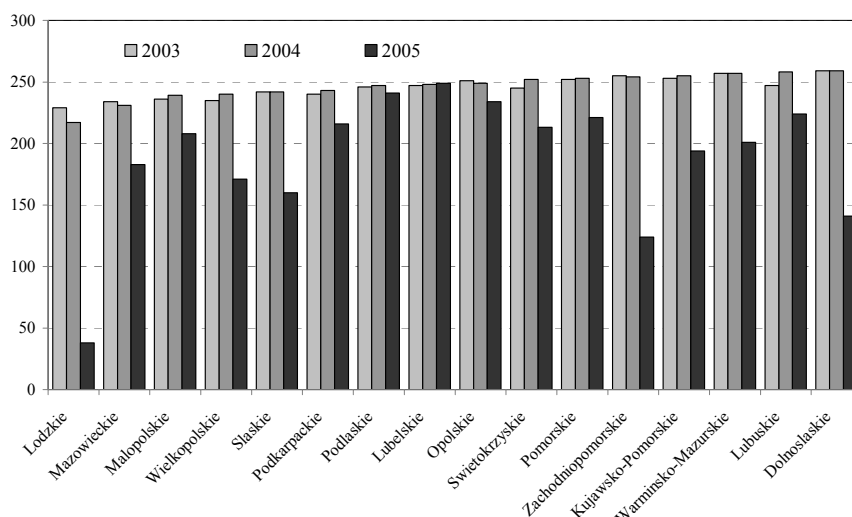
Źródło: opracowanie własne

Tab. 3. Rozpiętość i średnie rangi regionów europejskich według kolejności

Kraj członkowskie UE	Średnia ranga	Liczba regionów	Rozpiętość
Luksemburg	8	1	8
Litwa	41	1	41
Finlandia	50	4	10÷92
Dania	52	1	52
Hiszpania	57	17	3÷201
Polska	58	16	6÷143
Portugalia	59	5	19÷114
Estonia	61	1	61
Łotwa	70	1	70
Słowacja	87	4	25÷165
Holandia	95	12	7÷231
Słowenia	107	1	107
Niemcy	115	41	30÷216
Austria	121	9	12÷259
Szwecja	129	8	28÷217
Francja	131	22	5÷347
Cypr	136	1	136
Włochy	151	23	13÷252
Belgia	157	11	2÷208
Węgry	163	7	80÷223
Zjednoczone Królestwo	163	37	1÷254
Republika Czeska	168	8	55÷215
Rumunia	181	8	151÷225
Bułgaria	202	6	4÷260
Grecja	215	13	54÷253
Malta	258	1	258

Źródło: opracowanie własne

W konfrontacji z innymi regionami europejskimi, województwa zajmują końcowe pozycje (ryc. 6, tab. 3). Liderem klasyfikacji 27 państw UE jest bogaty region Luksemburg. Z krajów Europy Środkowej najwyżej zaszeregowana się Polska, bo na szóstej średniej pozycji, następnie Estonia, Łotwa i Słowacja. Listę zamykają Republika Czeska, Rumunia i Bułgaria. Rozpiętość rang dla poszczególnych państw to interwały wynoszące dla Austrii od 12 do 259 miejsca w hierarchii regionów.



Ryc. 7. Zmiana rang województw na tle unijnym w kolejnych latach

Źródło: opracowanie własne

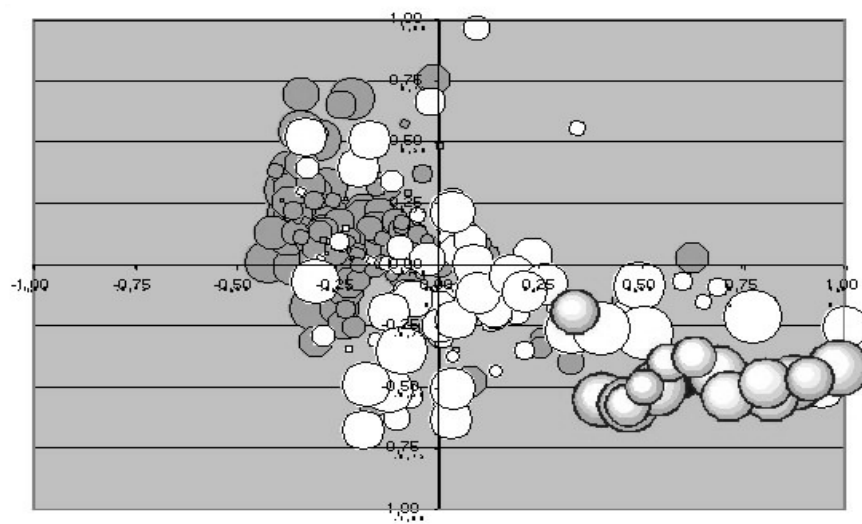
Dla większej czytelności, ranga województw podana została tylko dla roku 2005. Im niższy słupek, tym województwo jest bliższe czołówki regionów (ryc. 7). Postęp poczyniony przez województwa w ciągu tych trzech lat jest znakomity. Trzy województwa wzniosły się ponad 100 miejsc: łódzkie, zachodniopomorskie i dolnośląskie. Tylko jedno województwo (lubelskie) spadło o dwa miejsca.

Tabela 4 podaje sumaryczną rangę wskaźnika wielkości 16 polskich regionów na tle 259 regionów unijnych. Rangi te nadano na podstawie trzech cech wziętych do kalibracji. Układ ten jest stabilny w czasie. Czołowe trzy pierwsze miejsca uzyskały regiony: Londyn, Bruksela i Andaluzyja. Województwa uzyskały niskie pozycje z końca zbioru. Najlepszą pozycję w 2003 roku uzyskał region łódzki, natomiast najgorzej uplasowany region dolnośląski, na 259 pozycji. Poza pierwszą setką uplasowały się cztery województwa. Z krajów, które równocześnie z Polską wstąpiły do Unii Europejskiej, na najlepszym 25 miejscu uplasował się region zachodnio-słoweński, którego wyprzedziły 4 polskie regiony. W pierwszej pięćdziesiątce poza tymi regionami usytuowała się tylko region-Litwa na 41 miejscu.

Tab. 4. Wskaźnik wielkości województw na tle regionów europejskich

Województwo	2003	2004	2005
Łódzkie	0,004	0,148	0,404
Mazowieckie	0,096	-0,094	-0,188
Małopolskie	-0,131	-0,086	-0,345
Wielkopolskie	-0,093	-0,049	-0,146
Śląskie	0,054	-0,037	-0,103
Podkarpackie	-0,213	-0,161	-0,397
Podlaskie	-0,204	-0,250	-0,721
Lubelskie	-0,310	-0,252	-0,846
Opolskie	-0,177	-0,217	-0,611
Świętokrzyskie	-0,132	-0,112	-0,377
Pomorskie	0,002	-0,135	-0,430
Zachodniopomorskie	0,213	0,012	0,032
Kujawsko-pomorskie	0,023	-0,068	-0,256
Warmińsko-mazurskie	0,067	-0,092	-0,309
Lubuskie	0,113	-0,087	-0,472
Dolnośląskie	0,246	-0,033	-0,039

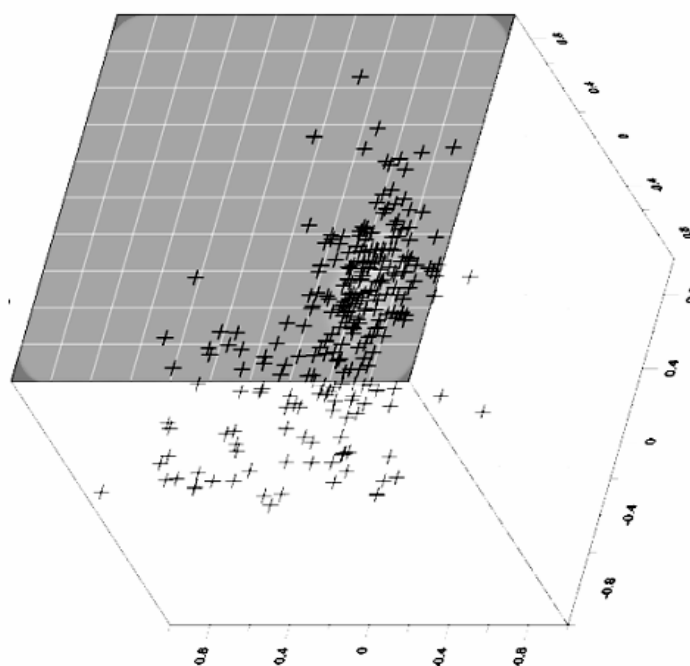
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 8. Województwa na tle chmury regionów europejskich w 2004 roku

Źródło: opracowanie własne

Rycina 8 pokazuje uproszczone warstwiczne położenie regionów (diagnozę) w trójwymiarowym kubiku względnie znormalizowanych cech. Regiony o ujemnej wielkości znormalizowanego zatrudnienia zaznaczone są białymi kołami, nadto, dodatkowo, wszystkie województwa, dla rozróżnienia zostały podkreślone ciemniejszą obwódką. Cała szesnastka trafiła do IV kwarty (PKB <0, zatrudnienie <0, ale bezrobocie >0). Województwa tworzą zwartą grupę regionów charakteryzujących się jednymi z najgorszych osiągnięć w Unii pod względem rozpatrywanych cech.



Ryc. 9. Chmura punktów-regionów (w układzie 3D: zatrudnienie, bezrobocie, PKB) dla 2004 roku

Źródło: opracowanie własne

Przyjmując początek układu współrzędnych pokrywający się z centrum hiperkuli jednostkowej $K(C=\{0,0,0,\dots\}, r\leq 1)$, to równanie jej wnętrza wpisane w powyżej przedstawionym hipersześcianie o boku 1, który spełnia w 3D nierówność:

$$(X-0)^2 + (Y-0)^2 + (Z-0)^2 \leq 1^2, \text{ tj. } (X^2 + Y^2 + Z^2 \leq 1).$$

Punkty $P_i(X_i, Y_i, Z_i)$ ukazane w tym trójwymiarowym diagramie (ryc. 9), rozmieszczone są w ośmiu oktantach. Pierwszy oktant scharakteryzowany jest przez najbardziej pożądane wartości zmiennych ($X_i \geq 0, Y_i \geq 0, Z_i \geq 0$), pozostałe w zależności od kombinacji znaków poszczególnych zmiennych. Punkty w miarę wzrostu dobrobytu przechodzą do pierwszego oktantu. Strategia konwergencji przesuwają punkt ku pozytywnemu oktantowi. Gdy punkt do niego trafi, decydenci pozwalają regionowi dalej się rozwijać nie schładzając gospodarki. W konsekwencji takiego postępowania, dochodzi do jeszcze szybszej ucieczki bogatych regionów.

5. Koncentracja zbioru regionów

Wskaźnik koncentracji zbioru punktów (oderwane od położenia w przestrzeni NUTS-ów) w przestrzeni cech obliczony został na podstawie lekko zmodyfikowanego wskaźnika Kostrubca (1969). Aplikując tę metodę, zamiast sumy kwadratów odległości występującego w formule, których w latach sześćdziesiątych łatwiej było liczyć bez komputera, zastosowano sumę odległości D_{ij} (elementów tablicy odległości).

$$C = \frac{1}{n^2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n D_{ij}$$

Wskaźnik koncentracji jest średnią wszystkich elementów macierzy zawartych w tablicy odległości między regionami (tab. 5). Innymi słowy, miernik ten jest średnią długością krawędzi pełnego grafu rozpiętego na n wierzchołkach. Dla prześledzenia ewentualnego wzmocnienia jednorodności 260 regionów Unii, przedstawiono zmianę wskaźników w czasie. Można spożytkować coroczne macierze odległości dla obliczania zmian odległości do regionu-lidera, względnie do środka ciężkości chmury.

Tab. 5. Koncentracja regionów europejskich

Rok	2003	2004	2005
C_t	1,43243673	2,114480692	2,08340788

Źródło: opracowanie własne

Zgodnie z oczekiwaniami, chmura punktów R^3 po perturbacjach związanych z rozszerzeniem z UE-15 do UE-25, gwałtownie dekoncentrowała się, by w kolejnych latach, po skoordynowanych działaniach interwencyjnych państw członkowskich, odreagować i podążyć ku homogenizacji przestrzeni. Ten stabilny, samoregulujący się system, po każdej perturbacji dzięki wewnątrzregionalnym oddziaływaniom, adaptuje się i z wolna powraca do równowagi funkcjonalnej. W każdej fazie rozwoju, rozszerzenie rynku unijnego odpowiednio sterowane, zasila przede wszystkim budżet starych krajów Unii.

Literatura

- Grasland C., 2006, *Discontinuités économiques et limites politiques*, European Spatial Planning Observation Network, Paris 7.
- Hellwig Z., 1968, Zastosowanie metody taksonomicznej do typologicznego podziału krajów ze względu na poziom ich rozwoju oraz zasoby i strukturę wykwalifikowanych kadr, *Przegląd Statystyczny*, nr 4.
- Kostrubiec B., 1969, Miary koncentracji w badaniach geograficznych, *Przegląd Geograficzny*, T. XLI, z. 2, s. 229-251.
- Perkal J., 1953, O wskaźnikach antropologicznych, *Przegląd antropologiczny*, t.19, s. 209-221.

VOIVODESHIPS ON THE EUROPEAN BACKGROUND. YEARS 2003-2007

Key words: *convergence, economic cohesion*

Summary

The present work aimed at investigating the economic state of voivodeships with regard to the corresponding NUT-2 regions. We focus on the between-regions differences pointed out by the equilibrium model of Europe after accession of Poland to European Union. Our first goal is to try to unravel on what basis the voivodeships can be distinguished. Then, we ask whether the current economic state of the voivodeships allows them to move on to higher place in the European regions hierarchy and when, given the current economic trends, the between-regions differences in the standard of living could be decreased.

prof. dr hab. Beniamin Kostrubiec
emerytowany profesor
Uniwersytet Pasteura w Strasburgu i Uniwersytet Śląski
e-mail: benkost@orange.fr

Paweł Churski, Robert Perdał
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

CZYNNIKI ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO W UKŁADZIE REGIONALNYM UNII EUROPEJSKIEJ

Słowa kluczowe: *rozwój regionalny, czynniki rozwoju regionalnego, polityka regionalna, regiony Unii Europejskiej*

1. Wprowadzenie

Wzrastający poziom zróżnicowania rozwoju poszczególnych regionów stał się jednym z podstawowych problemów współczesnej gospodarki. Duże różnice w poziomie dochodów i warunkach życia występują w podziale na regiony dynamicznego rozwoju i regiony opóźnione w rozwoju. Sytuacja ta nie sprzyja procesowi rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, a wręcz staje się jedną z jego głównych barier, co znajduje swoje potwierdzenie w najnowszych raportach opracowywanych dla państw członkowskich (por. *Fourth Report...*, 2007; *Territory matters...*, 2006). Problematyka zmniejszania tych różnic, zwłaszcza poprzez sterowanie procesem rozwoju w ramach polityki regionalnej i poszukiwania nowych czynników rozwoju zapewniających konwergencję regionalną, stały się bardzo ważnym nurtem współczesnych badań ekonomicznych, jak i geograficzno-ekonomicznych (por. Barro i Sala-i-Martin, 2004; Churski, 2008; Henley, 2005; Malaga i Kliber, 2007; Michałek, 2007; Royuela i Artis, 2006; Ratajczak, 2008; Sapir i inni., 2004; Wójcik, 2008).

Celem pracy jest przedstawienie analizy zróżnicowania czynników rozwoju regionalnego w układzie regionalnym Unii Europejskiej. Wyprowadzone na podstawie przeglądu teorii wzrostu i rozwoju regionalnego czynniki poddaje się analizie w układzie regionalnym, zarówno grup państw unijnych, jak również wybranych państw, w celu określenia ich wpływu na proces rozwoju oraz ukazania ich zróżnicowanego znaczenia w unijnej polityce regionalnej. Podstawą analizy jest próba określenia wpływu poszczególnych czynników rozwoju regionalnego na proces rozwoju. Postępowanie badawcze składa się z trzech etapów. W pierwszym etapie przeprowadza się systematyzację czynników rozwoju na podstawie przeglądu teorii wzrostu i rozwoju regionalnego, które następnie próbuje się opisać przy pomocy wskaźników charakteryzujących różnorodne zjawiska społeczno-gospodarcze. Przyjmuje się, że wyprowadzone wskaźniki stanowią mierniki czynników rozwoju regionalnego. W drugim etapie, w celu redukcji zestawu wskaźników, przeprowadza się analizę składowych głównych. Procedura redukcji dotyczy każdego czynnika rozwoju i prowadzi do przyjęcia do dalszej analizy jednej metacechy – pierwszej składowej głównej, w największym stopniu wyjaśniającej zmienność przyjętych mierników danego czynnika w układzie regionalnym państw członkowskich Wspólnoty. Trzeci etap obejmuje analizę wpływu czynników rozwoju regionalnego na poziom rozwoju, którą przeprowadza się w różnych układach regionalnych UE. Analiza ta opiera się na badaniu zależności między poziomem rozwoju regionalnego, określonym wartością PKB *per capita* a poszczególnymi czynnikami rozwoju opisanymi metacechami uzyskanymi wcześniej.

Układem jednostek przestrzennych wykorzystanym w badaniu jest zbiór regionów państw członkowskich UE, które są jednostkami podziału administracyjnego tych krajów i odpowiadają poziomowi regionalnemu NUTS2. Ze względu na ograniczenia w dostępie do danych statystycznych zbiór ten nie jest kompletny i obejmuje 219 regionów na 271 jednostki NUTS2 państw członkowskich (<http://ec.europa.eu/eurostat/>, 09.2008). Dane wykorzystane w analizie pochodzą z ogólnodostępnego banku danych regionalnych Eurostat-u i dotyczą stanu z 2006r., z wyjątkiem wskaźników odnoszących się do sytuacji demograficznej oraz finansowej regionów, które opisują stan w 2005r.

2. Czynniki rozwoju regionalnego i ich operacjonalizacja w układzie regionalnym UE

Określenie czynników rozwoju przedstawia wstępne hipotezy dotyczące zakresu determinacji rozwoju regionalnego. Jest ono szczególnie istotne z punktu widzenia prowadzenia polityki regionalnej, która jest sterowaniem procesem rozwoju przez władze publiczne. Czynnikiem rozwoju regionalnego to składnik, własność regionu oddziałująca na zmiany jego stanu tj. wywierająca wpływ na jego rozwój społeczno-gospodarczy. Czynnikiem rozwoju może być również zdarzenie, które nie tkwi w regionie, jest przyczyną zewnętrzną zmian zachodzących w jego granicach. Bardzo bogaty i zróżnicowany, prezentowany w literaturze przedmiotu, zbiór współczesnych czynników rozwoju regionalnego można podzielić na trzy grupy (por. *Third Cohesion Report...*, 2004; Pietrzyk, 2006; Churski, 2008): (1) **infrastruktura techniczna** – wyposażenie regionu i dostęp mieszkańców oraz podmiotów gospodarczych do urządzeń i sieci wodno-kanalizacyjnej, energetycznej, gazowej, telekomunikacyjnej, transportowej, ochrony środowiska, itd., (2) **kapitał ludzki** – wyposażenie regionu w zasoby wykwalifikowanej i wykształconej siły roboczej mającej dostęp do oferty edukacyjnej umożliwiającej kształcenie ustawiczne, a przez to dostosowywanie się do zmieniających się potrzeb rynku pracy, (3) **czynniki miękkie** – zbiór czynników tworzących warunki do budowania regionalnej gospodarki opartej na wiedzy, będącej podstawą współczesnego rozwoju gospodarczego (dostęp do nowych technologii, dyfuzję innowacji wraz z możliwościami adaptacyjnymi gospodarki rynkowej, kulturę przedsiębiorczości, zdolność do tworzenia sieci współpracy i skupisk przedsiębiorstw, wyposażenie instytucjonalne).

Jak pisze Pietrzyk (2006, s. 63) wszystkie te czynniki „...są ze sobą wzajemnie powiązane i w dążeniu do konkurencyjnego rozwoju regionu muszą być włączone do jego strategii długookresowej...”. Analiza podstaw teoretycznych, zróżnicowania i systematyzacji czynników rozwoju regionalnego oraz ich związków z polityką regionalną władz publicznych przeprowadzona została w pracy Churskiego (2008). Jej wyniki prowadzą do wyróżnienia najważniejszych czynników rozwoju, które działają we współczesnych uwarunkowaniach społeczno-ekonomicznych gospodarki rynkowej. Są to: kapitał ludzki, kapitał materialny, kapitał finansowy, kapitał społeczny, innowacje technologiczne i organizacyjne, korzyści skali, korzyści aglomeracji, zewnętrzne przepływy osób, kapitału i towarów, marketing terytorialny.

Próba operacjonalizacji tak określonego zestawu czynników rozwoju regionalnego w układzie regionalnym państw członkowskich UE napotyka na poważne przeszkody. Generalizując można stwierdzić, że sprowadzają się one do trzech braków występujących w ogólnodostępnej statystyce regionalnej w Europie. Pierwszy to: brak informacji pozwalających na opis niektórych czynników rozwoju (np. korzyści skali, korzyści aglomeracji, zewnętrzne przepływy osób, kapitału i towarów). Drugi to: brak danych dla regionów niektórych państw członkowskich w przypadku równolegle dostępnych informacji dla jednostek NUTS2 innych krajów (np. Dania, Wielka Brytania). Trzeci to: brak ciągłości danych prowadzący do sytuacji, w której pomimo występowania informacji w statystykach Eurostat-u, jej wykorzystanie w analizie regionalnej w układzie jednostek NUTS2 w Europie staje się niemożliwe (np. Grecja, Włochy, wschodnie landy Niemiec, terytoria zamorskie Francji, regiony wyspiarskie Portugalii i Hiszpanii oraz hiszpańskie Ceuta i Melilla).

Sytuacja ta w sposób zasadniczy ogranicza liczbę czynników rozwoju poddaną analizie oraz liczbę i rodzaj przyjętych do analizy wskaźników statystycznych. Ostatecznie w analizie uwzględniono cztery czynniki rozwoju: kapitał ludzki, kapitał finansowy, kapitał społeczny, innowacje technologiczne i organizacyjne, których opisu w kategoriach wskaźników społeczno-gospodarczych w układzie regionów UE dokonano przy użyciu 23 zmiennych (pierwotnie przyjęto do analizy 60 zmiennych). W rezultacie takiego postępowania uzyskano macierz informacji $m \times p$ (m – liczba jednostek, p – liczba cech), o wymiarach 219×23 , która stanowi podstawę dla przeprowadzenia kolejnych kroków postępowania badawczego.

3. Zróżnicowanie czynników rozwoju w układzie regionalnym Unii Europejskiej

W celu określenia zróżnicowania czynników rozwoju w układzie regionalnym UE oraz przeprowadzenia oceny wpływu tych czynników na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, dokonano procedury redukcji zmiennych przy zastosowaniu metody analizy składowych głównych. Konieczność przeprowadzenia redukcji wynikała z ograniczeń matematycznych, jakie występują w analizie regresji wykorzystanej w niniejszej pracy dla określenia wpływu czynników na proces rozwoju. Analiza regresji ogranicza liczbę zmiennych zależnych zgodnie z zasadą, że $m-1 < p$. W sytuacji, w której analiza regresji jest przeprowadzana w kilku układach odniesienia, tak jak ma to miejsce w niniejszej pracy: UE 27 $m = 219$; UE 15 $m = 165$; UE 12 $m = 54$; Belgia $m = 11$; Hiszpania $m = 17$; Austria $m = 9$; Polska $m = 16$; Rumunia $m = 8$, liczba zmiennych niezależnych p nie powinna przekraczać najmniejszego $m - 1 = 7$. Mając na uwadze te ograniczenia postanowiono dokonać redukcji zmiennych opisujących czynniki rozwoju regionalnego, przeprowadzając dla każdego czynnika analizę głównych składowych. Pozwoliło to na uwzględnienie w dalszej analizie tylko czterech metacech (pierwszych składowych głównych) opisujących cztery czynniki rozwoju, odpowiednio V_{KL} – kapitał ludzki, V_{KF} – kapitał finansowy, V_{KS} – kapitał społeczny, V_{ITO} – innowacje technologiczne i organizacyjne. W przypadku każdego z czynników z macierzy obserwacji $m \times p^1$ wyprowadzono macierz korelacji stopnia p , z której następnie wyprowadzono wektory charakterystyczne stanowiące podstawę transformacji zmiennych wyjściowych w nowe zmienne – składowe główne. Dla każdego czynnika rozwoju w dalszej analizie bierze się pod uwagę jedynie pierwszą składową główną, która wyjaśnia największy odsetek zmienności ogólnej².

Kapitał ludzki jest najważniejszym rodzajem kapitału dla współczesnego procesu rozwoju regionalnego. Tworzy go ta część zasobów ludzkich, która aktywnie lub potencjalnie uczestniczy w działalności społeczno-gospodarczej ze względu na posiadane kwalifikacje, umiejętności i wiedzę. Uwzględniając ograniczenia w dostępie do danych, kapitał ludzki bada się jedynie w aspekcie sytuacji ludnościowej, zwracając uwagę na fakt, że stan i strukturę kapitału ludzkiego warunkuje sytuacja ludnościowa w regionie (ruch naturalny, struktura wieku). Składowa V_{KL} wykazuje istotny związek z 3 zmiennymi oryginalnymi (tab. 1). Interpretuje się ją jako metacechę opisującą czynnik kapitału ludzkiego w kategoriach jego uwarunkowań demograficznych.

Tab. 1. Istotne statystycznie wartości współczynników korelacji zmiennych oryginalnych z wartością pierwszej składowej głównej kapitału ludzkiego (V_{KL})

Lp.	wskaźniki	współczynnik korelacji Persony
1	gęstość zaludnienia	
2	udział ludności w wieku do 19 lat w liczbie ludności ogółem	-0,8346
3	udział ludności w wieku 65 lat i więcej w liczbie ludności ogółem	0,8367
4	wskaźnik obciążenia demograficznego	
5	liczba urodzeń żywych na 1000 mieszkańców	-0,8306
6	liczba zgonów na 1000 mieszkańców	

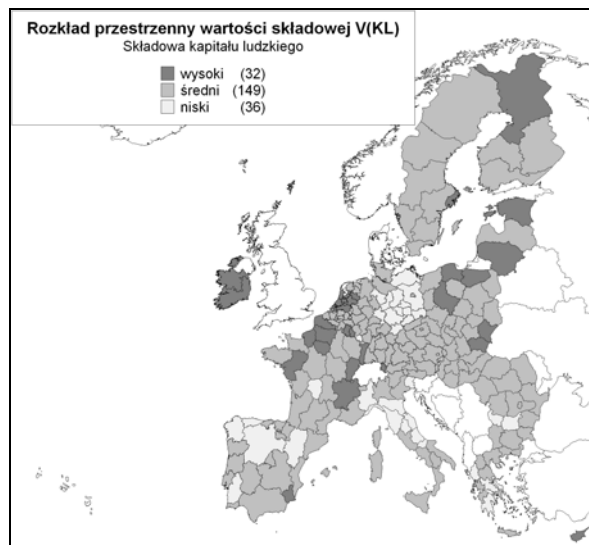
Źródło: opracowanie własne

Regionom charakteryzującym się niekorzystnymi uwarunkowaniami demograficznymi kapitału ludzkiego, przejawiającymi się wysokim udziałem ludności w wieku poprodukcyjnym, niskim udziałem ludności w najmłodszych grupach wiekowych oraz niskim wskaźnikiem urodzeń żywych odpowiadają wysokie wartości tej składowej. Najwyższe wartości składowej V_{KL} świadczące o niekorzystnych uwarunkowaniach kapitału ludzkiego występują w regionach Europy Południowej, zwłaszcza w Hiszpanii, we Włoszech i w Grecji. Swoistą enklawę charakteryzującą się również niskim poziomem kapitału ludzkiego tworzą regiony wschodnich landów Niemiec. Relatywnie najlepsze uwarunkowania demograficzne kapitału ludzkiego występują w pojedynczych regionach zarówno nowych, jak i starych państw członkowskich: Malta, Cypr, Słowacja, Litwa, Estonia i Polska z jednej strony, jak i Francja, Holandia i Finlandia z drugiej

¹ V_{KL} : 219 x 7, V_{KF} : 219 x 3, V_{KS} : 219 x 5, V_{ITO} : 219 x 9

² Są to odpowiednio: $V_{KL} = 72,3\%$, $V_{KF} = 56,0\%$, $V_{KS} = 56,0\%$, $V_{ITO} = 46,1\%$.

strony. Na tym tle wyraźnie wyróżniają się regiony Irlandii, która notuje najlepsze uwarunkowania demograficzne kapitału ludzkiego w układzie regionalnym Europy (ryc. 1).



Ryc. 1. Rozkład przestrzenny wartości składowej kapitału ludzkiego (V_{KL})

Źródło: opracowanie własne

Kapitał finansowy jest tradycyjnym rodzajem kapitału niezbędnym w procesie rozwoju gospodarczego. Obejmuje on całość wolnych środków finansowych, które mogą być przeznaczone na realizację nowych inwestycji powiększających kapitał materialny regionu oraz środki przeznaczane przez mieszkańców na konsumpcję zwiększającą popyt wewnętrzny. Dostępność do danych w układzie regionalnym państw członkowskich Unii Europejskiej ogranicza zakres analizy kapitału finansowego, jako czynnika rozwoju regionalnego do aspektu sytuacji finansowej przedsiębiorstw¹. Składowa V_{KF} wykazuje istotny związek z dwoma zmiennymi oryginalnymi (tab. 2). Interpretuje się ją jako metacechę opisującą czynnik kapitału finansowego w kategoriach jego uwarunkowań wynikających z sytuacji finansowej przedsiębiorstw. Składowa ta pozwala również określić relacje, jakie w zakresie sytuacji finansowej przedsiębiorstw występują między sektorem przemysłu i usług. Wysokie wartości składowej V_{KF} odpowiadają regionom, w których uwarunkowania kapitału finansowego wynikające z sytuacji finansowej przedsiębiorstw są relatywnie lepsze i w których wartość dodaną przedsiębiorstw w większym stopniu buduje sektor usług niż przemysł. Najwyższe wartości składowej kapitału finansowego występują w większości regionów państw „starej” UE (UE 15) zwłaszcza Francji, Włoch, Niemiec i krajów Beneluksu. Na tym tle wyraźnie wyróżniają się regiony stołeczne (np. Paryż, Berlin, Sztokholm, Wiedeń, Luksemburg) oraz regiony turystyczne (np. Lazio, Attiki, Korsyka, Liguria, Baleary, Kreta).

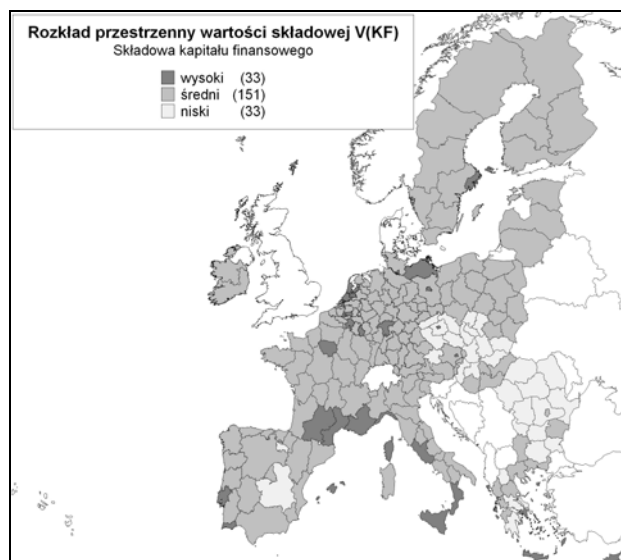
Tab. 2. Istotne statystycznie wartości współczynników korelacji zmiennych oryginalnych z wartością pierwszej składowej głównej kapitału finansowego (V_{KF})

Lp.	wskaźniki	współczynnik korelacji Pearsona
1	wartość dodana przedsiębiorstw na 1 mieszkańca	
2	udział % wartości dodanej przedsiębiorstw w przemyśle w wartości dodanej ogółem	-0,9164
3	udział % wartości dodanej przedsiębiorstw w usługach w wartości dodanej ogółem	0,9781

Źródło: opracowanie własne

¹ Próba włączenia do analizy wskaźników opisujących poziom dochodów ludności opierających się na relacji wartości PKB *per capita* w wartości średniej dla UE, ze względu na dużą korelację ze zmienną zależną opisującą poziom rozwoju prowadziła w trzecim etapie postępowania badawczego do identyfikacji czynnika kapitału finansowego, jako najistotniejszego w każdym układzie regionalnym państw członkowskich. Fakt ten skłonił autorów do eliminacji tych wskaźników i ograniczenia opisu kapitału finansowego tylko trzema dostępnymi wskaźnikami.

Gorsze uwarunkowania kapitału finansowego wynikające z sytuacji finansowej przedsiębiorstw występują zwłaszcza w nowych państwach członkowskich (UE 12) oraz w wybranych regionach „starej” UE (UE 15), zwłaszcza w Hiszpanii i Grecji. Należy podkreślić, że taki rozkład wartości w dużym stopniu może być zależny od struktury sektorowej, tzn. w regionach o relatywnie wyższym udziale przemysłu notuje się niższe wartości składowej V_{KF} (ryc. 2).



Ryc. 2. Rozkład przestrzenny wartości składowej kapitału finansowego (V_{KF})

Źródło: opracowanie własne

Kapitał społeczny należy do nowych kategorii kapitału wpływających na proces rozwoju regionalnego. Obejmuje on normy, wartości, aktywność społeczną i zrozumienie zapewniające współpracę wewnątrz i między grupami społecznymi. Kapitał społeczny stwarza warunki dla rozwoju przedsiębiorczości oraz w istotny sposób sprzyja „zakorzenianiu” (*embeddedness*) przedsiębiorstw wpływając na konkurencyjność i zjawisko tzw. „lepkości” regionu. Ze względu na swoją specyfikę oraz brak danych jest on bardzo trudno kwantyfikowalny. Jego stan i zmiany jako czynnika rozwoju rozpatruje się w aspekcie aktywności zawodowej i społecznej ludności. Składowa V_{KS} wykazuje istotny związek z czterema zmiennymi oryginalnymi (tab. 3). Interpretuje się ją jako metacechę opisującą czynnik kapitału społecznego w kategoriach jego uwarunkowań wynikających z aktywności zawodowej i społecznej ludności. Regionom charakteryzującym się niską aktywnością zawodową i społeczną odpowiadają wysokie wartości składowej V_{KS} .

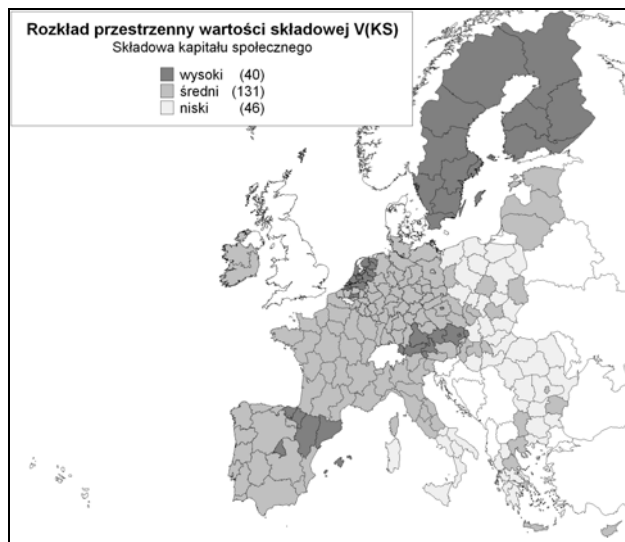
Tab. 3. Istotne statystycznie wartości współczynników korelacji zmiennych oryginalnych z wartością pierwszej składowej głównej kapitału społecznego (V_{KS})

Lp.	wskaźniki	współczynnik korelacji Pearsona
1	stopa bezrobocia	
2	udział % długotrwale bezrobotnych (pow. 12 miesięcy) w liczbie bezrobotnych ogółem	0,713936
3	odsetek ludności aktywnej ekonomicznie w grupie ludności w wieku 15–64 lata	-0,770362
4	liczba osób uczestniczących w programie <i>Lifelong Learning</i> na 1000 mieszkańców	-0,871586
5	udział zasobów ludzkich w nauce i technice w liczbie ludności ogółem	-0,759071

Źródło: opracowanie własne

Zróznicowanie wartości tej składowej prowadzi do wyraźnego podziału regionów państw członkowskich. Regiony „nowej” UE (UE 12), zwłaszcza państw Europy Środkowo-Wschodniej charakteryzują się najniższymi wartościami kapitału społecznego mierzonego aktywnością zawodową i społeczną. Jest to m.in. rezultat większego stopnia niezrównoważenia rynków pracy w tej części Europy, co skutkuje wyższym poziomem bezrobocia, zwłaszcza strukturalnego. W przypadku regionów „starej” części UE stan ten jest relatywnie lepszy, z wyjątkiem regionów państw Europy Południowej, zwłaszcza Grecji i Włoch. Bardzo pozytywnie na tle zróznicowania

kapitału społecznego w układzie regionalnym UE wyróżniają się państwa skandynawskie. Wysoka aktywność zawodowa i społeczna mieszkańców Szwecji i Finlandii wydaje się pozytywnie oddziaływać na sytuację obserwowaną w krajach nadbałtyckich, zwłaszcza w Estonii i Łotwie, które to państwa pomimo przyporządkowania do przedziału o średnich wartościach kapitału społecznego charakteryzują się, w stosunku do innych nowych państw członkowskich, relatywnie wysokimi wartościami składowej V_{KS} (ryc. 3).



Ryc. 3. Rozkład przestrzenny wartości składowej kapitału społecznego (V_{KS})

Źródło: opracowanie własne

Innowacje technologiczne i organizacyjne są uważane za podstawowy czynnik rozwoju regionalnego we wszystkich współczesnych modelach rozwoju. Obejmują one różne formy innowacyjności gospodarki dotyczące nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, ale również nowych form organizacyjnych, instytucjonalnych i zarządczych. Analiza tego czynnika rozwoju, ze względu na ograniczenia dostępu do danych w układzie regionalnym państw członkowskich UE koncentruje się na problematyce innowacyjności gospodarki mierzonej udziałami pracujących w przemysłach wysokiej techniki i w usługach o wysokim nasyceniu wiedzą. Składowa V_{ITO} wykazuje istotny związek z czterema zmiennymi oryginalnymi (tab. 4).

Tab. 4. Istotne statystycznie wartości współczynników korelacji zmiennych oryginalnych z wartością pierwszej składowej głównej innowacji technologicznych i organizacyjnych (V_{ITO})

Lp.	wskaźniki	współczynnik korelacji Pearsona
1	udział % pracujących w liczbie ludności ogółem	
2	udział pracujących w HTMh i HTS w zatrudnieniu ogółem	-0,91074
3	udział pracujących w HTM (ogółem) w zatrudnieniu ogółem	
4	udział pracujących w HTMh w zatrudnieniu ogółem	
5	udział pracujących w HTMm w zatrudnieniu ogółem	
6	udział pracujących w KIS (ogółem) w zatrudnieniu ogółem	-0,811136
7	udział pracujących w HTS w zatrudnieniu ogółem	-0,856564
8	udział pracujących w KIMS w zatrudnieniu ogółem	-0,75885
9	udział pracujących w KIFS w zatrudnieniu ogółem	

HTM – (*high-technology manufacturing*) sekcje: 24, 29–35

HTMh – (*high high-technology manufacturing*) sekcje: 30, 32, 33

HTMm – (*medium high-technology manufacturing*) sekcje: 24, 29, 31, 34, 35

KIS – (*knowledge-intensive services*) sekcje: 61, 62, 64–67, 70–74, 80, 85, 92

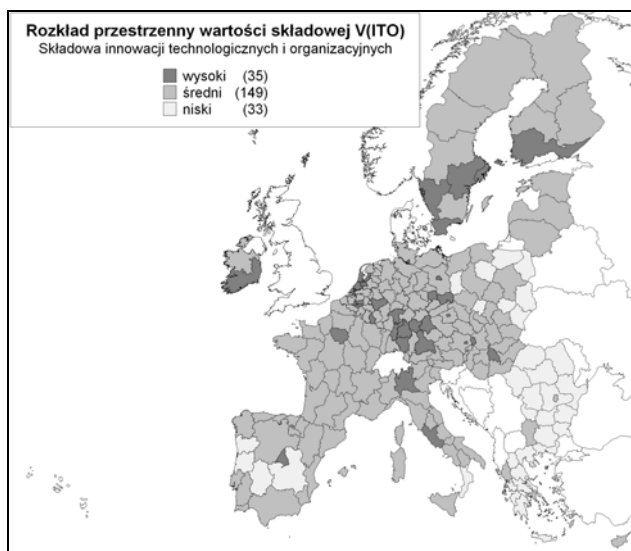
HTS – (*high-technology services*) sekcje: 64, 72, 73

KIMS – (*knowledge-intensive market services*) sekcje: 61, 62, 70, 71, 74

KIFS – (*knowledge-intensive financial services*) sekcje: 65–67

Źródło: opracowanie własne

Interpretuje się ją jako metacechę opisującą czynnik innowacji technologicznych i organizacyjnych w aspekcie nowoczesności sektorów gospodarki, zwłaszcza usług i przemysłu. Wysokie wartości składowej odpowiadają regionom, w których poziom innowacji technologicznych i organizacyjnych mierzonych udziałami pracujących w przemysłach wysokiej techniki i w usługach o wysokim nasyceniu wiedzą jest najniższy. Sytuacja taka występuje zarówno w regionach „starej” UE (UE 15), głównie w Grecji i Hiszpanii oraz w regionach nowych państw członkowskich, głównie w Rumunii, Bułgarii i Polsce. Najwyższy poziom innowacji technologicznych i organizacyjnych notuje się w regionach stołecznych „starych” państw członkowskich, m.in.: Paryż, Bruksela, Berlin, Wiedeń, Madryt, Rzym, Sztokholm oraz w regionach z ośrodkami innowacji, np. Darmstadt i nowoczesnymi okręgami przemysłowymi, m.in.: Hamburg, Kolonia, Stuttgart, Karlsruhe, Mediolan, Utrecht. W przypadku „nowej” UE (UE 12) najwyższym poziomem innowacji charakteryzują się regiony Pragi, Bratysławy i Budapesztu (ryc. 4).



Ryc. 4. Rozkład przestrzenny wartości składowej innowacji technologicznych i organizacyjnych (V_{ITO})

Źródło: opracowanie własne

Podsumowując przeprowadzoną analizę zróżnicowania czynników rozwoju w układzie regionalnym Unii Europejskiej należy stwierdzić, że uzyskane wyniki potwierdzają znaczne różnice w poziomie rozwoju regionów „starej” (UE 15) i „nowej” (UE 12) Wspólnoty. Dotyczy to wszystkich analizowanych czynników rozwoju, przy czym w przypadku kapitału społecznego jest to najbardziej jednoznaczne. Najmniejsze różnice w tym układzie obserwuje się pod względem uwarunkowań demograficznych kapitału ludzkiego, w przypadku którego zarówno w nowych jak i w starych państwach członkowskich występują regiony o relatywnie dobrej lub złej sytuacji w tym zakresie. Można nawet postawić tezę, że korzystniejsze uwarunkowania demograficzne kapitału ludzkiego występują w regionach nowych państw członkowskich. Obok wyraźnie zaznaczających się różnic w układzie UE 15 i UE 12 należy również zwrócić uwagę na wewnętrzne zróżnicowanie tych dwóch podzbiorów regionów Wspólnoty. W przypadku „starych” (UE 15) państw członkowskich do obszarów o niższym poziomie rozwoju w aspekcie analizowanych czynników, tradycyjnie zalicza się regiony Europy Południowej, głównie Grecji, środkowej Hiszpanii i południowych Włoch. Ich odpowiednikiem w zbiorze regionów „nowej” UE (UE 12) są regiony Bułgarii i Rumunii, wyraźnie wyróżniające się niższym poziomem rozwoju.

4. Wpływ czynników na poziom rozwoju w układzie regionalnym Unii Europejskiej

Analiza wpływu czynników na poziom rozwoju w układzie regionalnym UE została przeprowadzona w czterech zasadniczych układach: (1) UE 27 – układ regionalny wszystkich państw członkowskich UE (uwzględniono 219 z 271 regionów); (2) UE 15 – układ regionalny „starych” państw członkowskich UE (przed 1.05.2004r.) (uwzględniono 165 z 215 regionów); (3) UE 12 – układ regionalny „nowych” państw członkowskich UE, (po 1.05.2004r.) (uwzględniono 54 z 56 regionów); (4) wybranych państw członkowskich: (a) Belgia (uwzględniono 11 z 11 regionów), (b) Hiszpania (uwzględniono 17 z 19 regionów), (c) Austria (uwzględniono 9 z 9 regionów), (d) Polska (uwzględniono 16 z 16 regionów), (e) Rumunia (uwzględniono 8 z 8 regionów).

Zakłada się, że wpływ czynników rozwoju regionalnego wyprowadzonych w postaci czterech składowych głównych: V_{KL} , V_{KF} , V_{KS} , V_{ITO} na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego w regionach, określony wartością wskaźnika PKB *per capita*, można opisać za pomocą równania regresji wielokrotnej z czterema zmiennymi objaśniającymi poziom rozwoju. Model przybiera postać:

$$G_m = b_0n + b_1V_{KL} + b_2V_{KF} + b_3V_{KS} + b_4V_{ITO}$$

gdzie,

G_m – poziom PKB *per capita* w regionie m .

Poszukując czynników wpływających w sposób najbardziej istotny na poziom rozwoju w układzie regionalnym dokonano redukcji zmiennych objaśniających poprzez regresję wielokrotną krokową wsteczną. Rezultaty obliczeń dla wyżej wyróżnionych ośmiu układów regionalnych państw członkowskich UE zawiera tabela 5. Uzyskane wyniki zwracają uwagę na różnice występujące w poszczególnych układach w zakresie dopasowania wyprowadzonych modeli i pozwalają na wskazanie dwóch najważniejszych prawidłowości. Po pierwsze: modele precyzyjniej działają w układach regionalnych poszczególnych państw niż w układach regionalnych grup państw lub całej UE. Po drugie: modele precyzyjniej opisują zależności w układach regionalnych „nowych” państw członkowskich niż „starej” (UE 15) Unii. Dotyczy to zarówno układów ponadkrajowych, jak i poszczególnych państw¹.

Tab. 5. Równania regresji opisujące zależność poziomu rozwoju regionalnego z czynnikami tego rozwoju w poszczególnych układach regionalnych UE

układ regionalny	równanie	wartość współczynnika determinacji R^2
UE 27	$G_{mUE27} = 20575,56 - 7438,80V_{KS}$	$R^2 = 0,483$
UE 15	$G_{mUE15} = 23888,14 - 6061,76V_{ITO}$	$R^2 = 0,525$
UE 12	$G_{mUE12} = 8735,68 - 3372,32V_{ITO}$	$R^2 = 0,635$
Austria	$G_{mAT} = 28834,96 + 4978,04V_{KF}$	$R^2 = 0,507$
Belgia	$G_{mBE} = 20694,16 + 9386,96V_{KF}$	$R^2 = 0,511$
Hiszpania	$G_{mES} = 15432,90 - 6765,12V_{KS}$	$R^2 = 0,856$
Polska	$G_{mPL} = 8052,78 - 2220,55V_{ITO}$	$R^2 = 0,764$
Rumunia	$G_{mRO} = 6461,75 - 1744,45V_{ITO}$	$R^2 = 0,973$

gdzie:

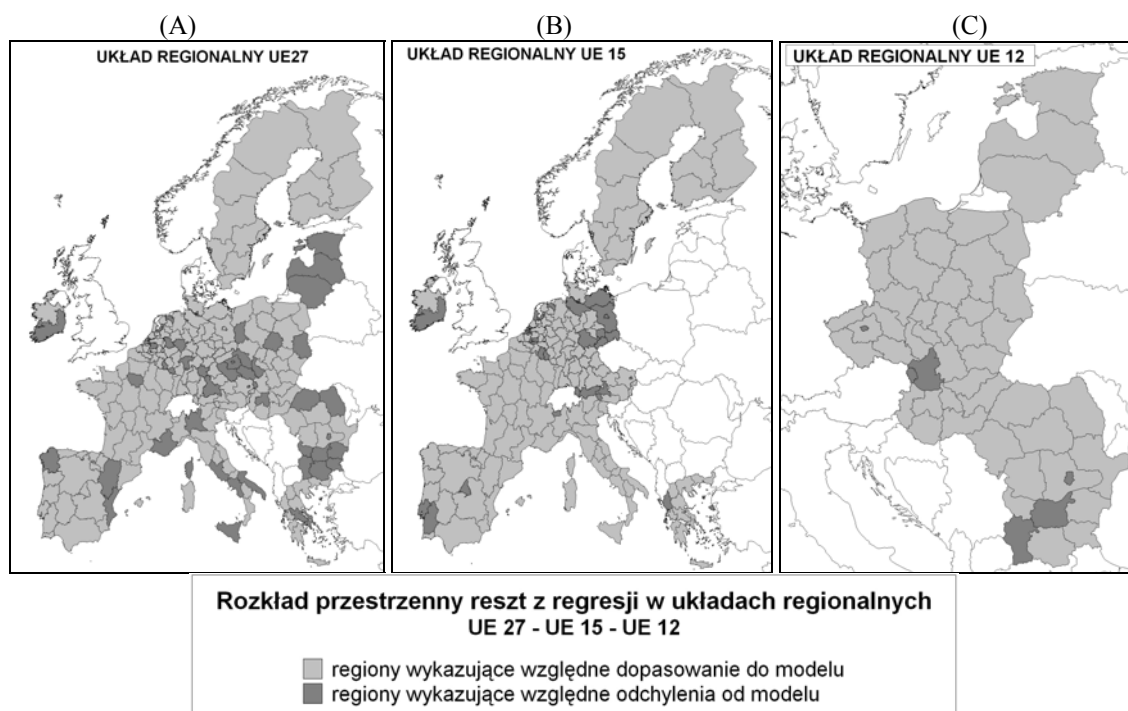
G_m – wartość PKB *per capita* regionu m ($m = 1, 2, 3, \dots, 219$)

Źródło: opracowanie własne

Uzyskane wyniki wskazują, że w badanych układach regionalnych państw członkowskich UE, najbardziej istotnym czynnikiem wpływającym na zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego są innowacje technologiczne i organizacyjne. Sytuacja taka występuje w

¹ Należy jednak pamiętać, że współczynnik determinacji R^2 , który wykorzystywany jest jako miara dobroci dopasowania modelu, jak pisze Ratajczak (2002) posiada kilka istotnych słabości i przy interpretacji jego wartości powinno zachować się dużą ostrożność.

układzie regionalnym „starej” UE (UE 15), „nowej” UE (UE 12) oraz układach regionalnych Polski i Rumuni (tab. 5). Przyczyną takiego stanu jest fakt, że wartości zmiennych zależnych opisujące zróżnicowanie regionalne poziomu innowacyjności w Europie, które wchodzi w skład metacechy V_{ITO} wykazują największe różnice. Ponadto, ze względu na dostępność do danych statystycznych w układzie regionalnym UE, w analizie składowych głównych dla czynnika innowacji technologicznych i organizacyjnych wykorzystano największą liczbę (9) zmiennych oryginalnych. Można zatem sformułować wniosek, że czynnik innowacji technologicznych i organizacyjnych w sposób najistotniejszy różnicuje poziom rozwoju poszczególnych regionów Europy. Analiza reszt z regresji uzyskanych w wyniku przeprowadzonego badania pozwala określić regiony wykazujące względne dopasowanie i względne odchylenie od wyprowadzonych modeli (ryc. 5 i 6). Standaryzowane reszty z regresji ukazujące odchylenia od zależności opisanych wyprowadzonymi modelami, prowadzą do wniosku, że w każdym z układów regionalnych, w przypadku których czynnik innowacji technologicznych i organizacyjnych okazał się najistotniejszym, regionami wykazującymi względne odchylenie od modeli są z jednej strony regiony najsilniejsze, np.: Berlin, Bruksela, Madryt, Wiedeń (UE 15); Praga, Bratysława, Bukareszt, Sofia (UE 12); Wielkopolska, Małopolska (Polska) oraz Region Północno-Zachodni (Rumunia), a z drugiej strony regiony najsłabsze, np. wschodnie landy Niemiec (UE 15), Region Północno-Środkowy w Bułgarii (UE 12), Świętokrzyskie (Polska). Oznacza to, że w przypadku najsilniejszych i najsłabszych regionów zależność między poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego a innowacjami technologicznymi i organizacyjnymi jest relatywnie mniej istotna, a poziom rozwoju obok tego czynnika w znacznym stopniu warunkowany jest też innymi czynnikami rozwoju.

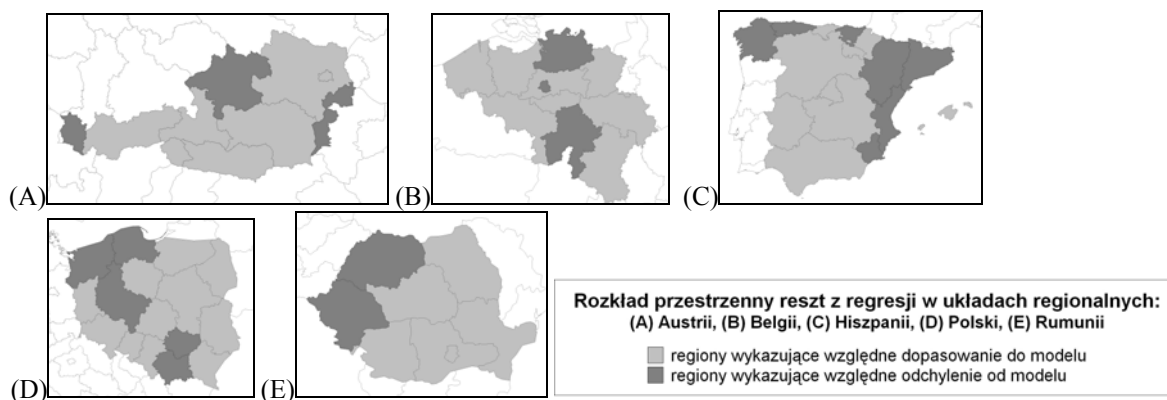


Ryc. 5. Rozkład przestrzenny reszt z regresji w układach regionalnych: (A) UE 27, (B) UE 15, (C) UE 12.

Źródło: opracowanie własne

Dwa kolejne czynniki, które w wyniku przeprowadzonej analizy zostały wskazane jako istotnie wpływające na zróżnicowanie regionalne poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego to czynnik kapitału społecznego (V_{KS}) oraz czynnik kapitału finansowego (V_{KF}). W przypadku pierwszego z nich tj. kapitału społecznego, zależność taka została potwierdzona w układzie regionalnym wszystkich państw członkowskich (UE 27) oraz w układzie regionalnym Hiszpanii. Biorąc pod uwagę, że czynnik kapitału społecznego był opisany zmiennymi określającymi aktywność ekonomiczną i społeczną ludności wskazanie go jako istotnie wpływającego na

zróżnicowanie regionalne poziomu społeczno-gospodarczego w układzie regionalnym całej Unii wydaje się być uzasadnione. Wynika to z faktu występowania istotnych różnic w zakresie stanu i struktury regionalnych rynków pracy w Europie. Rozkład reszt z regresji w tym przypadku, prowadzi do wniosku, że regionami wykazującymi względne odchylenie od modeli, w których obok kapitału społecznego w dużym stopniu na poziom rozwoju wpływają też inne czynniki, są z jednej strony regiony o najlepszej sytuacji na rynku pracy, charakteryzujące się wysoką aktywnością ekonomiczną i społeczną ludności, a z drugiej strony regiony o najbardziej nierównoważonych rynkach pracy, w przypadku których niski poziom aktywności ekonomicznej i społecznej prowadzi do długotrwałego bezrobocia strukturalnego. Prawdliwość ta jest wyraźnie widoczna w układzie regionalnym Hiszpanii, gdzie do regionów wykazujących względne odchylenie od wyprowadzonego modelu z jednej strony zalicza się Katalonię i Walencję – silne regiony o dobrym stanie i strukturze rynku pracy, a z drugiej strony Galicję i Kraj Basków – regiony przechodzące proces restrukturyzacji o nierównoważonych rynkach pracy (ryc. 6). Drugi z tych czynników tj. kapitał finansowy został wskazany jako istotnie wpływający na zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w dwóch układach regionalnych: Belgii i Austrii. Wysoki poziom rozwoju społeczno-gospodarczego regionów tych państw potwierdza słuszność uzyskanego wyniku. Regiony Belgii i Austrii należą do najsilniejszych w układzie regionalnym UE. W tym przypadku wpływ takich czynników jak innowacje technologiczne i organizacyjne czy kapitał społeczny ze względu na ich wyrównany poziom w analizowanych regionach stają się mniej istotne, a czynnikiem różnicującym proces rozwoju społeczno-gospodarczego staje się kapitał finansowy opisany sytuacją finansową przedsiębiorstw. Rozkład reszt z regresji identyfikujący regiony wykazujące względne odchylenie od modeli, w których obok kapitału finansowego większy wpływ na kształtowanie procesu rozwoju społeczno-gospodarczego posiadają również inne czynniki, ponownie wskazuje na regiony o skrajnie różnej sytuacji w zakresie analizowanej metacechy. Z jednej strony są to regiony wykazujące najlepszą sytuację finansową (region stołeczny Brukseli), z drugiej strony regiony charakteryzujące się najslabszą sytuacją finansową (Voralberg będący regionem alpejskim Austrii).



Ryc. 6. Rozkład przestrzenny reszt z regresji w układach regionalnych wybranych państw

Źródło: opracowanie własne

Jedynym czynnikiem, który nie został wskazany jako istotnie wpływający na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, jest kapitał ludzki. Jak już zauważono przy analizie rozkładu metacechy (V_{KL}) opisującej ten czynnik, przyjęte w analizie uwarunkowania demograficzne kapitału ludzkiego w Europie nie wykazują znacznych różnic. O ile można wskazać na wyraźne zróżnicowanie struktury wiekowej ludności regionów państw członkowskich oraz tendencji zmian demograficznych (por. *Shrinking regions...*, 2008), to jednak jednoczesna analiza tych dwóch aspektów, co ma miejsce w niniejszej pracy, prowadzi do wzajemnego znoszenia różnic. Odbywa się to zgodnie z zasadą: negatywnej strukturze wiekowej ludności towarzyszą pozytywne tendencje demograficzne (regiony Europy Zachodniej) i odwrotnie: pozytywnej strukturze demograficznej ludności towarzyszą negatywne tendencje demograficzne (regiony Europy Środkowej, a zwłaszcza Wschodniej). W rezultacie tych prawidłowości czynnik kapitału ludzkiego nie jest istotnie

wpływającym na poziom rozwoju społeczno-gospodarczego w żadnym z badanych układów regionalnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

5. Wnioski

Przeprowadzona analiza czynników rozwoju społeczno-gospodarczego w układzie regionalnym Unii Europejskiej potwierdza występowanie znacznych różnicowań w zakresie poziomu rozwoju. Spośród analizowanych czterech czynników rozwoju, jakimi były: kapitał ludzki, kapitał finansowy, kapitał społeczny oraz innowacje technologiczne i organizacyjne, wszystkie wykazują znaczne dysproporcje w układzie regionalnym państw członkowskich. Największy wpływ na zróżnicowanie poziomu rozwoju regionalnego posiada czynnik innowacji technologicznych i organizacyjnych, najmniejszy natomiast czynnik kapitału ludzkiego. Należy jednak pamiętać, że opercjonalizacja analizowanych czynników była ograniczona dostępem do danych statystycznych, co nakazuje zachowanie dużej ostrożności przy interpretacji wyprowadzonych prawidłowości. Uzyskane wyniki potwierdziły występowanie istotnych różnic w poziomie rozwoju regionalnego, jakie występują między starymi i nowymi państwami członkowskimi, czyli (UE 15) *versus* (UE 12) oraz w ich układach wewnętrznych: Europa Północna i Zachodnia *versus* Europa Południowa w ramach UE 15 i Europa Środkowo-Wschodnia *versus* Europa Południowo-Wschodnia w ramach UE 12. Utrzymujące się różnice uzasadniają potrzebę poszukiwania nowych, bardziej skutecznych form i kierunków prowadzenia polityki kohezji, która prowadziłaby do większej spójności poszerzonej Wspólnoty. Pytania i problemy stanowiące rezultat tej dyskusji i potwierdzone wynikami niniejszych badań, zawarte w opublikowanej w październiku 2008r. *Green Paper on Territorial Cohesion* (2008) powinny przynieść pierwsze ustalenia na wiosnę 2009r.

Literatura

- Barro R., Sala-i-Martin X., 2004, *Economic growth*. 2nd Edn. MIT Press, Boston. MA.
- Churski P., 2008, *Czynniki rozwoju regionalnego i polityka regionalna w Polsce w okresie integracji europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.
- EUROSTAT http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/nuts/introannex_regions-en.html (09.2008).
- Fourth Report on Economic and Social Cohesion. Growing regions, Growing Europe*, 2007, European Commission, Luxembourg.
- Green Paper on Territorial Cohesion. Turning Territorial Diversity into Strength*. Communication from the Commission, European Union, Regional Policy, 6.10.2008.COM (2008) 616 final, Brussels.
- Henley A., 2005, On regional growth convergence in Great Britain, *Regional Studies*, vol. 39, no. 9, s. 1245–1260.
- Keating M., 2005, Policy convergence and divergence in Scotland under devolution, *Regional Studies*, vol. 39, No. 4, s. 453–464.
- Malaga K., Kliber P., 2007, *Konwergencja i nierówności regionalne w Polsce w świetle neoklasycznych modeli wzrostu*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Michałek J. J. (red.) 2007, *Polska w Unii Europejskiej. Dynamika konwergencji ekonomicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Ratajczak W., 2002, Nierozwiązane problemy analizy regresji w badaniach geograficznych, (w:) Rogacki H. (red.), *Możliwości i ograniczenia zastosowania metod badawczych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 75–86.
- Ratajczak W., 2008, Modele ekonometrii przestrzennej w analizie regionalnej, (w:) Stryjakiewicz T., Czyż T. (red.), *O nowy kształt badań w geografii i gospodarce przestrzennej*, Biuletyn KPZK PAN, z. 237, Warszawa, s. 186–202.
- Royuela V., Artis M., 2006, Convergence analysis in terms of quality of life in the urban system of Barcelona Province, 1991 – 2000, *Regional Studies*, vol. 40, No. 5, s. 485–492.
- Sapir A. i inni., 2004, *An Agenda for a growing Europe: The Sapir Report*, Oxford University Press, Oxford.

Shrinking regions: a paradigm shift in demography and territorial development. Study – Regional Development. Policy Department B, Structural and Cohesion Policies, European Parliament, PE 408.928, 2008, Brussels.

Territory matters for competitiveness and cohesion. Facets of regional diversity and potentials in Europe, ESPON Synthesis Report III, results by autumn 2006, Luxembourg.

Wójcik P., 2008, *Dywergencja czy konwergencja: dynamika rozwoju polskich regionów*, *Studia Regionalne i Lokalne* (2) 32, Warszawa, s. 41–60.

FACTORS OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE REGIONAL SYSTEM OF THE EUROPEAN UNION

Key words: *regional development, factors of regional development, regional policy, European Union regions*

Summary

The aim of the study is to analyse the different factors of regional development in the regional system of the European Union. The factors derived from a survey of theories of growth and regional development are examined in a regional approach involving both, groups of EU states and selected countries in order to determine their effect on the development process and to show the different roles they play in the Union's regional policy.

dr Paweł Churski
mgr Robert Perdał
Zakład Analizy Regionalnej
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
ul. Dziegielowa 27
61-680 Poznań
tel. (061) 829 61 58
tel. (061) 829 61 56
e-mail: chur@amu.edu.pl
e-mail: r.perdal@amu.edu.pl

Josef Novotný
Charles University in Prague

REGIONAL CONVERGENCE AND DIVERGENCE IN THE EUROPEAN UNION REVISITED¹

Keywords: *convergence and divergence, regional development, European Union*

1. Introduction

The very idea of cohesion is served as one of the most important principles of the European integration. The socioeconomic convergence is often perceived as a “public good” delivered by European community with almost a third of the EU budget currently devoted to a general goal to reduce existing gaps among regions. The empirical evidence on regional convergence provides an aggregate picture of whether and how effectively the cohesion goals are being fulfilled. The results are additionally interesting from the theoretical point of view as they can be used for the confirmation or rejection of contradictory predictions derived from regional development theories. Not least, this analysis can also be utilized in a more explanatory manner to explore individual factors behind differential growth trajectories of regions.

A lot of scientific activity has recently been devoted to the development of complex econometric techniques for analyzing regional convergence. However, some simple but practically important conceptual issues are often disregarded. Surprisingly little attention has been paid to different interpretations and implications from results obtained by different convergence concepts. After a non-exhaustive review of the literature, the present paper addresses some of these issues including the question of regional weights or different meaning of convergence concepts based on relative ratios and absolute differentials. In addition, simple exploratory analysis of unconditional convergence among 264 NUTS 2 (EU 27) regions over the period 1992–2012 is provided for eight different variables.

2. Traditional approaches and existing empirical evidence

Despite diverse methodologies employed in the empirical literature, two general types of approaches to the study of regional convergence can be distinguished in terms of deductive and inductive approaches to the convergence analysis (Fig. 1). In addition to different modes of reasoning, these two types of approaches differ in their general goals (confirmatory vs. exploratory alternatives according to Rey and Janicas (2005)) and in associated methodological apparatus – regression-based approaches vs. methods for analysing distributional dynamics as indicated in Magrini (2004).

The deductive approaches begin with expectations derived from the theories of economic growth (traditionally neoclassical framework) according to which formal econometric models are designed – some seminal papers are Baumol (1986), Barro and Sala-i-Martin (1991, 1992). The growth rate is typically considered as dependent variable in the regression equations, the initial value of the same indicator as explanatory variable, while a set of control variables that affect growth rates may be included. The finding of a negative relationship is then known as β -convergence. It is distinguished between unconditional β -convergence (no control variables) and conditional β -convergence (controlling for different structural fundamentals of regions). Especially with respect to the latter, the results depend on the methodological specifications of the model and on what control variables are included. The regression-based approaches have been criticized as

¹ The paper was carried out as a part of the Research Grant MSM 0021620831 sponsored by the Czech Ministry of Education, Youth and Sport and the grant GACR 403/06P217.

uninformative with respect to the question of whether regions actually converge or diverge (Quah 1993, 1996a; Durlauf, 2001; Magrini 2004, 2007; Rey and Janikas, 2005), though they can provide extremely valuable insights into the role of individual factors in the process of regional development.

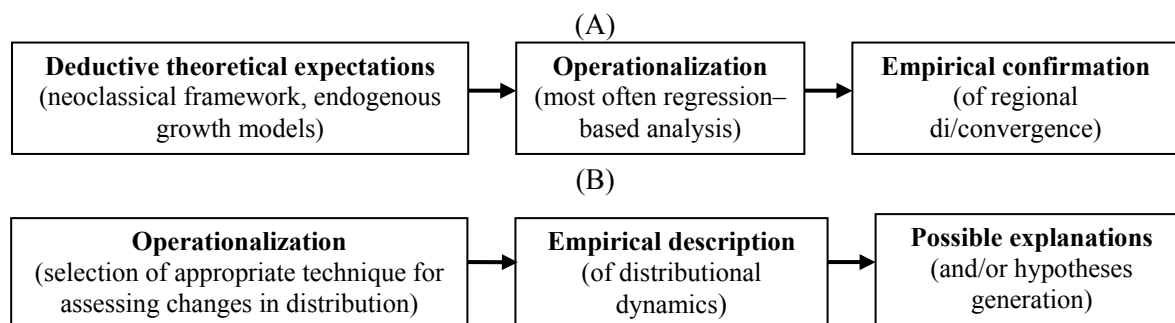


Fig. 1. Deductive (A) and inductive (B) reasoning in the study of regional convergence

Source: own studies

Some examples of methodological ambiguities are as follows: different reliability of cross-section vs. panel or pooled time-series methods, insufficient treatment of spatial interactions, homogeneity and endogeneity of parameters, or dissimilar behaviour of different estimators. In fact, each of these issues can significantly influence inferences made about regional convergence. As such, the methodological ambivalences, hand in hand with the abstract nature of growth theories, determine a growing gap between theoretical and empirical insights into the convergence analysis (Durlauf, 2001; Rey and Janikas, 2005). Although a majority of existing studies support some sort of conditional β -convergence among European regions (Boldrin and Canova, 2001; Lopez-Rodriguez, 2008), in other respects the results are ambiguous. For example, the estimates of the speed of convergence differ by an order of magnitude. The “classical” findings obtained by cross-section regressions indicate generally low speed around 2% and less (Barro and Sala-i-Martin, 1991; Armstrong, 1995; Fingleton et al., 1996; de la Fuente, 2002; Arbia et al., 2005). By contrast, whenever other econometric specifications employed – such as panel techniques that allow controlling for unobserved heterogeneities among regions – are applied, the estimates are typically much higher such as 8–40% (Canova and Marcet, 1995; de la Fuente, 2002; Lopez-Rodriguez, 2008).

The concepts of β -convergence are based on the expectation that growth rates of individual regions will be in the long run asymptotically identical. In the unconditional version regions additionally converge to a common steady state (independently of initial conditions) implying that poor regions grow (on average) faster than rich regions. In the conditional version regions converge to identical growth rates but to different steady states for individual regions or their groups (convergence clubs). As such, the latter concept may actually mean increasing inequality and/or polarization (“twin peaks” model) in the distribution of regions. Note also that the β -convergence concepts focus primarily on the behaviour of an average or a representative region, but they tell us almost nothing about what is happening with regional distribution as a whole (Magrini, 2004, 2007). If the concern is with how regions converge to each other, the unconditional β -convergence may indicate the presence of a catch-up process but the most often examined conditional β -convergence is almost irrelevant for this purpose.

In this respect, the second group of approaches denoted as inductive in Figure 1 is more informative. Regional convergence is mostly identified with decreasing inequality in the entire distribution of regions. A number of exploratory techniques for analyzing regional distributions have been proposed that focus on various links between convergence and inequality, polarization, and intra-distributional mobility. These techniques can be broadly distinguished into three groups including the single indices of inequality, the graphical tools for describing regional distributions, and transitional matrices. A decrease in the dispersion or inequality among regions is conventionally regarded as a sign of regional σ -convergence. The latter two types of techniques then provide us with additional information about the shape of the distribution and intra-

distributional dynamics. Although the exploratory description of unconditional σ -convergence usually represents the main part of empirical analysis, some methods for analyzing conditional σ -convergence have also been developed in order to test individual factors behind distributional dynamics (Quah, 1996b; Egger and Pfaffermayr, 2006).

Interestingly, results on regional convergence obtained by this second group of approaches are often contradictory to those produced by the regression-based analysis (Quah, 1993, 1996a). This seems to hold also for the EU regions. For example, Fischer and Stumpner (2008) reject the catch-up hypothesis (absolute convergence) and instead suggest polarisation and divergence among 257 NUTS 2 regions in the period 1995–2003. Also other studies that focus on σ -convergence inform us about a substantial persistence of regional disparities among European regions (López-Bazo et al., 1999; Magrini, 2004). By contrast, regarding earlier periods regional convergence is more often reported (Barro and Sala-i-Martin, 1991; Ezcurra et al., 2005, 2007). Generally, this empirical evidence shows that after a period of relative convergence among the EU regions this process has ended sometime around mid of the 1970s.

In addition to methodological and conceptual variations, the results can be substantially influenced by geographical area covered and variables examined. For example, there are only few recent papers that analyze regional convergence within the area of the enlarged EU (Fischer and Stumpner, 2008; Paas et al., 2007; *Growing regions...*, 2007). The scope of empirical work listed in the previous section is also mostly narrowed down to a predominant focus on variables based on economic output (either per capita GDP as a substitute for regional income or GVA as a measure of regional productivity). Few other studies then concern regional factor price convergence (Webber, 2001; Webber and White, 2003) and various employment and unemployment indicators (Frias et al., 1998; Boldrin and Canova, 2001; Marelli, 2007; *Growing regions...*, 2007). Other variables have nevertheless been rarely studied with respect to real convergence among the EU regions.

3. Some other conceptual issues, interpretations and implications

Two examples of elementary but often disregarded issues that will be tested empirically in this paper are the assignment of weights to regions and, more importantly, difference between convergence based on absolute gaps and on relative proportions. These simple issues not only can substantially influence results but also shape interpretations and implications.

Most of the empirical literature tends to ignore size differences among individual regions (few notable exceptions are Ezcurra et al., 2005, 2007; Petrakos, 2005; Fischer and Stumpner, 2008). The use of un-weighted regional figures means that all regions are treated as equally important units. This may be appropriate when testing hypotheses about differential growth trajectories derived from theoretical models, for instance. However, if the focus is on how regional imbalances are experienced by people, it is obviously better to weight regions by their population size. Note that the consideration of regional population weights in fact redirects the focus to inter-personal convergence substituting individual characteristics by regional averages.

Almost as a rule, empirical literature on regional convergence works with the convergence concepts based on relative proportions. We have actually not found any paper on regional convergence in Europe that would analyze regional convergence based on absolute differences instead of relative ratios. This lack of attention to changes in absolute gaps between regions is surprising, as the two concepts should be viewed as two equally important sides of the same coin. To indicate the difference, consider an illustrative example of two regions from which the richer has ten-fold higher income than the poorer (what is not unrealistic regarding per capita GDP disparities among the richest and poorest EU-27 NUTS 2 regions, for instance). In addition, assume that there is an unconditional convergence in terms of constant growth at 6% annually for the poorer region and 3% for the richer region. Now a little arithmetic is needed to ascertain that the catch-up process would take more than 80 years until the same income level is reached. At the same time, however, this period of convergence based on relative ratios will be for almost 60 years accompanied by increasing absolute gaps.

It is evident that there are a number of different concepts of regional convergence that can provide us with different information on regional development as well as with different practical implications. To illustrate this, consider “stylized” examples of an economist’s view, a politician’s view, and an ordinary man’s view of regional convergence: Economists usually like to test

expectations derived from the growth theories and explore factors underlying differential growth rates of regions. The catch up processes and the transition of regions to their steady state(s) is also object of their investigation. As such, they most often address the concept of regional β -convergence and preferably its conditional and un-weighted alternative based on relative proportions. However, not only economists but for a number of reasons also politicians should pay attention to the question of regional development. They should be nevertheless more interested in how changes in regional distribution are experienced by citizens (one practical reason may be that they want to maximize their vote). In this regard, the consideration of population weights and the concern with the entire distribution dynamics are two important features. The population weighted σ -convergence is thus concept that can deliver more relevant information. Finally, from ordinary people's point of view, regional convergence means above all the reduction of disparities in regional living standards. People always like to compare their own situation with the position of others but often they care more about absolute gaps than relative differentials. In this respect, results obtained by the σ and β convergence concepts based on absolute gaps bring more relevant information than concepts based on relative ratios. In addition, consideration of variables such as household income, expenditure, or unemployment may be more informative than the use of traditional indicators based on economic output.

4. Empirical analysis

Taking the aforementioned arguments into account, the rest of the paper inspects recent trends and future prospects for regional convergence (and divergence) in eight different variables and the set of 264 NUTS 2 EU-27 regions. The simple exploratory analysis focuses primarily on whether and how the European regions converge to each other – i.e. on the unconditional concepts of regional convergence. The differences between the convergence concepts based on relative ratios and absolute differentials are contrasted and significance of the assignment of regional weights is explored.

4.1. Data

The analysis is based on the set of 264 NUTS 2 regions, when there is only one region in seven smaller countries (Cyprus, Estonia, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, and Slovenia). French overseas departments and Portugal autonomous regions are omitted from the analysis. Although we are aware that the administrative NUTS boundaries often do not delimit functional regions in which main socioeconomic processes operate, the analysis is always dependent on what data are available. The data were drawn with appropriate permissions from the Cambridge Econometrics database. Eight different variables are analyzed as they are listed in Table 1. The study covers the period 1992–2012. Data for 2006–2012 are estimates produced by the Cambridge Econometrics experts using a multi step regression based procedure.

Tab. 1. Variables and periods covered

Variable	Definition	Period covered
Unemployment	Unemployment rate	1992–2006
Wages	Average remuneration per employee	1992–2012
Household expenditures	Per capita household expenditures	1992–2012
Retail Spending	Per capita retail sales	1995–2012
Economic activity	Share of economically active in population	1992–2012
Investments	Per capita gross fixed capital formation	1992–2012
GDP PPP	Per capita GDP adjusted for purchasing power parity	1992–2012
Productivity	GVA per hour and employee	1992–2012

Source: own studies

Except data on regional wages, all variables are in real figures and results thus refer to real convergence or divergence. The data on wages are in nominal terms and results apply to the analysis of nominal labour price convergence but in some cases also to the analysis of real labour

price convergence.¹ Note that unemployment and economic activity are in fact binary variables at the individual level, though they are considered as cardinal at the regional level. As such, they have the upper bounds. In some instances, this reduces comparability of results with other (unbounded) variables.

4.2. Methods

The methods used in this paper for analyzing regional convergence were chosen on the basis of their simplicity and intuitive transparency. Firstly, as a basic indication of possible unconditional β -convergence, the relationships between the initial levels and subsequent (relative or absolute) changes of the variables under consideration are examined by nonparametric correlations.

The β -convergence analysis is often criticized as uninformative regarding changes in the entire distributions of regions. Therefore, regional σ -convergence is inspected using the Gini coefficient that focuses on the quantification of mutual distances between the pairs of regions and, therefore, contains some information about the character of entire distribution. Because of its relative independence on the mean, Gini index can be regarded as more appropriate indicator than other indices such as standard deviation that is most often used as a single measure of σ -convergence. This single inequality measure is preferred for the sake of comparability across different variables, though some graphical tools such as Kernel density estimates would capture more complex information about changes in regional distribution. The Gini can be expressed in its relative (conventional) and absolute form. The relative Gini coefficient can be quantified in its un-weighted (Gr_u) and weighted (Gr_w) alternatives as follows:

$$Gr_u = \frac{1}{2yn^2} \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^m |y_j - y_k| \quad Gr_w = \frac{1}{2y} \sum_{j=1}^m \sum_{k=1}^m \left| \frac{n_j}{n} \frac{n_k}{n} (y_j - y_k) \right|$$

where y represents the overall average of measured characteristic, y_j and y_k correspond to respective averages of regions j and k , n stands for the overall population size, and n_j , n_k are population sizes of regions j and k . The absolute Gini coefficient usually refers to a product of the relative Gini coefficient and the distribution mean and it is thus not unit free. In order to make the absolute Gini coefficient comparable across different variables we consider its standardized form as follows:

$$Ga_p = (yt_p / yt_0) Gr_p$$

where Ga_p and Gr_p are absolute and relative Gini coefficients in the year p and yt_0 and yt_p denote the averages in the first year and p -th year, respectively.

4.3. Results

As a simple indication of unconditional β -convergence or divergence we focus on the relationships between the initial level of the variable and its subsequent change in time. The existence of a negative correlation is a widely accepted result in literature, though it can often be rejected after controlling for other variables (de la Fuente, 2002, p. 23). However, dissimilarly to this paper, most of the existing studies focus exclusively on relative changes (percentage growth rates) and predominantly on indicators based on economic output.

Two illustrative examples are shown in Figure 2 that considers per capita GDP (Fig. 2a) and per capita household expenditures (Fig. 2b). The convergence concepts based on relative (percentage growth rates) and absolute (absolute increments) changes are confronted in each of the sub-figures. Although the linear trend lines do not fit the data well, it is apparent that poorer regions have on average reported higher relative growth than richer ones. The same cannot be said whenever absolute changes are taken into account. In this respect there is either no trend recognizable such as in the case of per capita GDP or the contrary is more likely such as in the case of per capita household expenditures.

An additional finding that can be drawn from these illustrative plots is that there is only a limited correspondence between the distributions of regions according to individual variables.

¹ The results based on the calculations of relative Gini coefficients (see below) refer to the real convergence or divergence in regional wages.

Not only are the patterns of plotted distributions dissimilar between Figures 2a and 2b. Also the group of convergence regions (eligible for funding under the EU convergence objective – as of 2007) that are shown in filled marks are more intermixed with other units in the plots of average per capita household expenditures comparing to distributions according to per capita GDP (where both groups of regions are well separated as the convergence regions are defined solely on the basis of per capita GDP). It suggests that the analysis based on other variables than most often studied GDP (GVA) can produce additional insights into the process of European regional convergence.

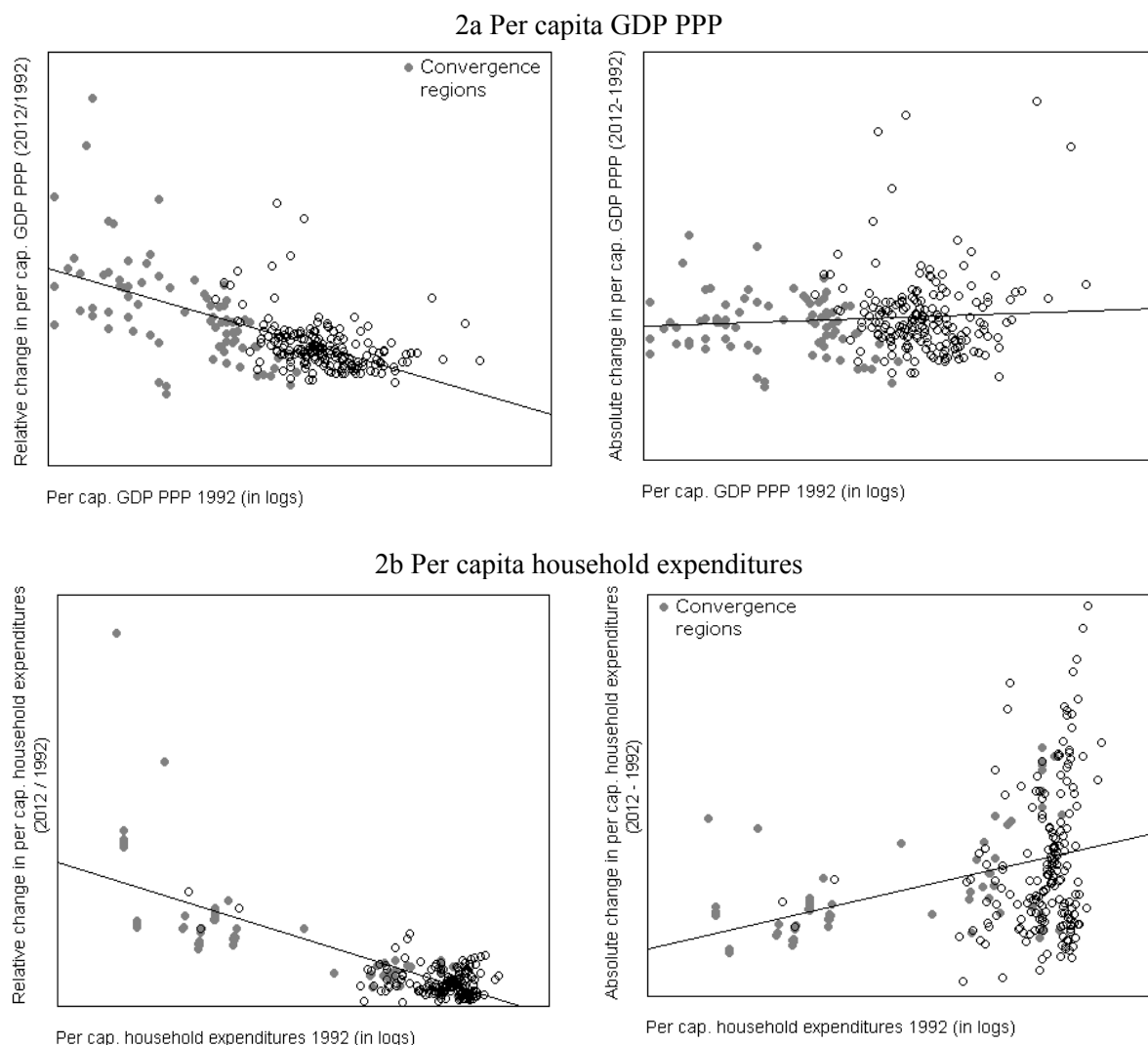


Fig. 2. The initial value vs. subsequent change (relative and absolute)

Source: own studies

Now consider Table 2 that provides us with an analogous piece of information on unconditional β -convergence or divergence as the plots above. The table shows nonparametric correlations between the initial levels and subsequent relative and absolute changes for all eight variables. On the basis of this inspection, a uniform trend towards unconditional β -convergence based on relative changes is indicated regarding all eight variables. On the other hand, the evidence is mixed regarding the convergence based on absolute changes. The significant negative relationships indicating unconditional β -convergence have been found only for unemployment and economic activity.¹ The opposite is true for household expenditures, retail spending, and

¹ Note again that these two variables have the upper bounds. Implicitly, the differences between results obtained by considering relative vs. absolute changes can be expected to be small compared to other (unbounded) variables.

productivity, and no significant correlation is documented for wages, per capita GDP, and for investments.

Tab. 2. Spearman rank correlations between the initial level and subsequent relative and absolute change

Variable	Change in 1992–2012*		Change in 1992–2006*	
	Relative (2012/1992)	Absolute (2012–1992)	Relative (2006/1992)	Absolute (2006–1992)
Unemployment	–	–	–0.43**	–0.40**
Wages	–0.58**	0.00	–0.59**	–0.04
Household expenditures	–0.58**	0.34**	–0.55**	0.31**
Retail Spending	–0.44**	0.33**	–0.40**	0.33**
Economic activity	–0.46**	–0.42**	–0.47**	–0.42**
Investments	–0.71**	–0.11	–0.61**	–0.06
GDP PPP	–0.60**	–0.01	–0.54**	0.01
Productivity	–0.45**	0.45**	–0.46**	0.33**

*Since 1995 for retail spending

**Significant at the 0.01 level

Source: own studies

The simple analysis of unconditional β -convergence gives us some information about the behaviour of the average or representative region in terms of its convergence or divergence to a common equilibrium over the period studied. Nevertheless, it is uninformative with respect to the entire distribution dynamics and, at the same time, it does not account for possible ups and downs within the period considered. In order to control for these shortages we apply Gini coefficient calculated on annual basis. The relative and absolute Gini coefficients are shown in Figures 3a and 3b and in Tables 3a and 3b. The tables additionally compare weighted and un-weighted values of this indicator.

The trends in Gini coefficients over the entire period well correspond to those obtained from the correlations above. The relative Gini coefficients have decreased for all variables, although only slightly in the case of retail spending or unemployment.¹ On the contrary, the absolute Gini coefficients have increased with two exceptions including unemployment and economic activity. In other words, unconditional convergence among European regions seems to be a rule when relative proportions are considered but, at the same time, the divergence often prevails if absolute gaps are measured.

Some variation, nevertheless, exists behind these aggregate trends. Overall decreases in relative Gini coefficients over the entire period are in some cases accompanied by shorter periods of more or less considerable regional divergence (e.g. 1999–2001 in the case of unemployment, 2005–2007 for wages, or 1999–2004 for retail spending). Also regarding the overall trends in absolute Gini coefficients there are some periods of contradictory developments. Some notable examples are the (nominal) convergence in wages projected for 2008–2010, the decrease of absolute regional differentials in per capita investments between 2000 and 2003, and also convergence in per capita GDP in 2001–2005.

¹ Note that we do not test here for polarization (among other aspects of distributional dynamics) that may accompany decreasing inequality. In addition note that we do not control for spatial effects (spatial autocorrelation). As such, decreasing Gini coefficients reported here may be consistent with divergent trends found in some earlier studies quoted above which control for spatial effects (e.g. Fischer and Stumpner, 2008).

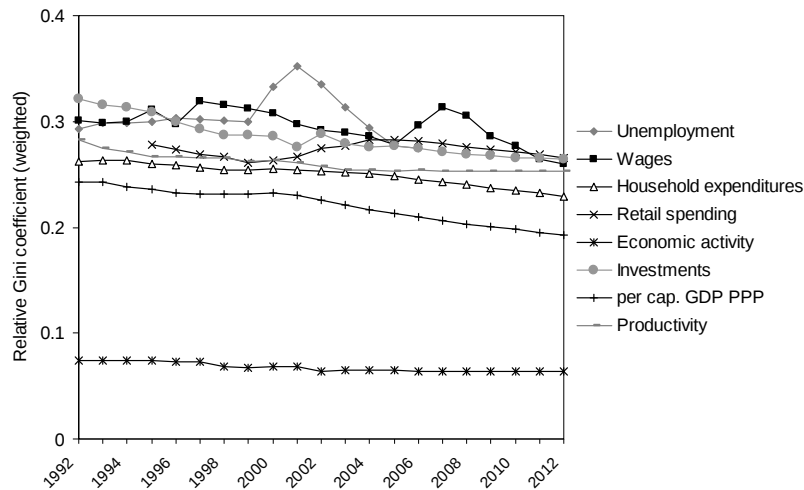


Fig. 3a. Development of relative Gini coefficient (weighted by population)

Source: own studies

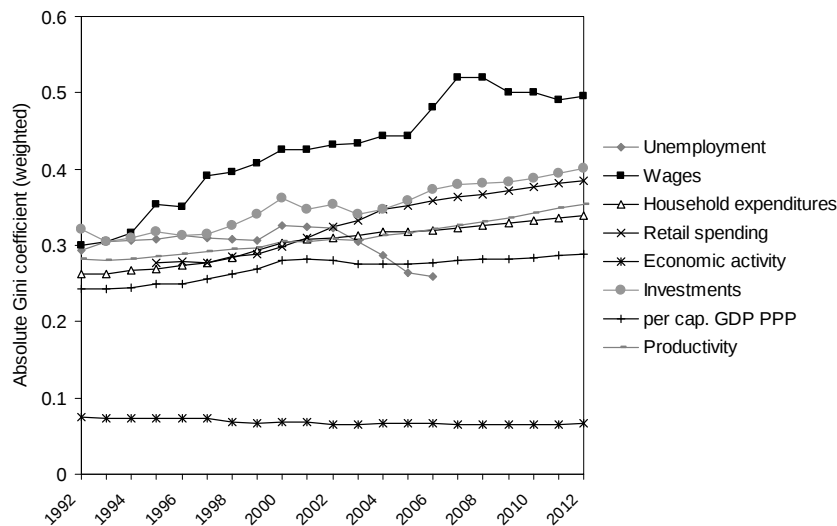


Fig. 3b. Development of absolute Gini coefficient (weighted by population)

Source: own studies

Tables 3a and 3b additionally contrast population weighted and un-weighted Gini coefficients. Weighted figures are more appropriate when focus is on how the convergence or divergence is, in aggregate terms, experienced by citizens. Note also that the gap between weighted and un-weighted coefficients is positively related to the contribution of differences between more and less populated (and implicitly urban and rural) regions to the convergence or divergence process. If such a gap exists, higher un-weighted relative to weighted coefficient additionally indicates that the more populous regions prosper on average better (with respect to the variable which is considered) than less populous ones. As our results suggest, this is the case for variables such as household expenditures, retail spending, and productivity. Interestingly, the contrary is true for wages in the period from 1996 onwards. There is then a good correspondence between the un-weighted and weighted Gini coefficients (both relative and absolute) for other variables including unemployment, economic activity, investments, and per capita GDP.

Tab. 3a. Relative Gini coefficient: weighted (Gr_w) and un-weighted (Gr_u)

Years	Unemployment		Wages		Household expenditures		Retail Spending		Economic activity		Investments		GDP PPP		Productivity	
	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u	Gr_w	Gr_u
1992	.293	.308	.301	.313	.262	.252			.075	.073	.321	.308	.243	.225	.282	.269
1993	.299	.312	.299	.306	.263	.254			.074	.072	.315	.308	.243	.227	.275	.267
1994	.299	.311	.300	.306	.263	.255			.074	.072	.313	.304	.238	.222	.271	.265
1995	.300	.311	.311	.316	.260	.252	.278	.267	.074	.072	.309	.305	.236	.220	.267	.261
1996	.303	.312	.298	.304	.259	.252	.274	.264	.073	.071	.300	.297	.233	.218	.266	.260
1997	.302	.312	.319	.284	.257	.251	.269	.259	.073	.071	.293	.294	.232	.217	.265	.258
1998	.301	.311	.316	.280	.254	.249	.266	.258	.068	.067	.288	.284	.232	.218	.266	.260
1999	.300	.311	.312	.277	.254	.249	.261	.254	.067	.066	.287	.280	.232	.218	.262	.256
2000	.333	.345	.308	.274	.255	.252	.263	.256	.068	.066	.286	.279	.233	.220	.264	.261
2001	.352	.365	.297	.266	.254	.252	.267	.262	.068	.067	.276	.270	.230	.218	.261	.258
2002	.336	.347	.292	.262	.253	.252	.275	.269	.064	.065	.289	.272	.226	.214	.258	.259
2003	.313	.321	.289	.259	.252	.252	.277	.272	.065	.064	.279	.268	.221	.210	.254	.258
2004	.294	.304	.286	.255	.251	.251	.283	.277	.065	.064	.276	.266	.216	.207	.254	.258
2005	.277	.290	.278	.248	.248	.248	.283	.277	.065	.064	.277	.273	.213	.204	.253	.258
2006	.274	.289	.296	.242	.245	.246	.281	.276	.064	.063	.274	.271	.209	.201	.254	.257
2007			.313	.239	.243	.244	.279	.275	.064	.063	.272	.268	.206	.199	.253	.256
2008			.306	.237	.240	.242	.276	.272	.064	.063	.269	.265	.203	.197	.253	.256
2009			.286	.234	.238	.240	.274	.270	.063	.062	.267	.263	.200	.194	.253	.255
2010			.277	.231	.235	.238	.271	.268	.063	.062	.266	.261	.198	.192	.253	.255
2011			.264	.229	.232	.235	.268	.265	.063	.062	.265	.261	.195	.190	.253	.255
2012			.260	.226	.230	.233	.266	.263	.064	.063	.265	.260	.193	.188	.253	.254

Source: own studies

Tab. 3b. Absolute Gini coefficient: weighted (Gaw) and un-weighted (Gau)

Years	Unemployment		Wages		Household expenditures		Retail Spending		Economic activity		Investments		GDP PPP		Productivity	
	Gaw	Gau	Gaw	Gau	Gaw	Gau	Gaw	Gau	Gaw	Gau	Gaw	Gau	Gaw	Gau	Gaw	Gau
1992	.293	.308	.301	.313	.262	.252			.075	.073	.321	.308	.243	.225	.282	.269
1993	.305	.317	.306	.312	.263	.254			.073	.071	.304	.301	.243	.226	.280	.272
1994	.306	.316	.316	.322	.268	.260			.073	.071	.310	.304	.245	.228	.283	.275
1995	.308	.316	.354	.358	.269	.262	.278	.267	.073	.071	.317	.315	.249	.231	.285	.277
1996	.313	.318	.351	.358	.274	.267	.278	.268	.073	.070	.314	.313	.250	.233	.288	.280
1997	.310	.317	.391	.348	.278	.271	.278	.268	.073	.071	.314	.320	.256	.237	.292	.282
1998	.308	.315	.396	.351	.284	.277	.286	.278	.069	.067	.326	.325	.263	.243	.295	.286
1999	.307	.314	.407	.362	.293	.286	.289	.281	.068	.066	.341	.334	.270	.251	.296	.287
2000	.327	.333	.426	.379	.303	.296	.298	.291	.069	.067	.361	.349	.281	.262	.304	.296
2001	.324	.330	.425	.380	.308	.302	.309	.303	.069	.069	.347	.337	.282	.263	.305	.297
2002	.323	.325	.432	.386	.310	.306	.325	.318	.065	.066	.354	.328	.280	.261	.308	.302
2003	.304	.302	.434	.387	.314	.310	.332	.325	.066	.066	.341	.323	.276	.259	.307	.304
2004	.286	.290	.444	.394	.318	.315	.348	.341	.066	.066	.348	.332	.276	.261	.313	.311
2005	.265	.273	.443	.394	.318	.315	.353	.346	.067	.066	.358	.351	.275	.261	.317	.314
2006	.260	.270	.482	.394	.320	.318	.358	.353	.066	.066	.373	.367	.278	.265	.322	.318
2007			.520	.398	.323	.322	.363	.359	.066	.065	.380	.372	.281	.269	.327	.323
2008			.520	.404	.326	.326	.368	.363	.066	.065	.381	.372	.282	.270	.331	.327
2009			.500	.411	.330	.330	.372	.368	.066	.065	.383	.373	.282	.271	.336	.331
2010			.501	.419	.333	.333	.376	.372	.066	.065	.388	.377	.284	.273	.343	.337
2011			.490	.427	.336	.337	.381	.376	.066	.065	.395	.384	.286	.276	.348	.342
2012			.496	.435	.339	.341	.385	.381	.066	.065	.402	.391	.289	.278	.354	.348

Source: own studies

5. Concluding remarks

This paper has been motivated by a surprising neglect of some basic conceptual and methodological issues in the extensive literature on European regional convergence (and divergence). On the basis of a non-exhaustive review of the literature it has been noticed that the informative value of the deductive regression-based approaches lies more in the insights into the role of particular conditioning factors rather than in answering the question of whether regions actually converge or diverge. The inductive exploratory approaches can be more informative in this respect, though it is evident that any conclusion is always dependent on a number of conceptual and methodological specifications and on variables, regions, and period considered. Two elementary conceptual issues are the assignment of regional weights and, more importantly, difference between changes in relative proportions and absolute gaps. These issues have been examined by the simple exploratory analysis of unconditional convergence (and divergence) that considered eight different variables and the set of 264 NUTS 2 (EU 27) regions in the period 1992–2012. Although the results suggest the presence of unconditional convergence based on changes in relative ratios, it has been, at the same time, uncovered that the divergence often prevails when the development of absolute differentials is taken into account instead of changes in relative proportions. Because of space limitations this exploratory analysis largely omits explanations. This is the most important avenue for future research.

References

- Arbia G., de Dominicis L., Piras G., 2005, The relationship between regional growth and regional inequality in EU and transition countries – a spatial econometric approach, ERSA conference papers ersa05p168.
- Armstrong H. W., 1995, Convergence among regions of the European Union, 1950–90, Papers in Regional Science, 74, 143–152.
- Barro R. J., Sala-i-Martin X., 1991, Convergence across states and regions, Brookings Papers on Economic Activity, 1, 107–182.
- Barro R. J., Sala-i-Martin X., 1992, Convergence, Journal of Political Economy, 100, 2, 223–251.
- Baumol W. J., 1986, Productivity growth, convergence, and welfare: what the long-run data show, American Economic Review, 76, 5, 1072–1085.
- Boldrin M., Canova F., 2001, Europe's regions. Income disparities and regional policies, Economic Policy, 32, 207–253.
- Canova F., Marcet A., 1995, The poor stay poor: non-convergence across countries and regions, CEPR Discussion Paper No. 1265. Centre for Economic Policy Research, London.
- De la Fuente A., 2002, Convergence across countries and regions: theory and empirics, UFAE and IAE Working Papers 555.02.
- Durlauf S. N., 2001, Manifesto for growth econometrics, Journal of Econometrics, 100, 65–69.
- Growing regions, growing Europe: 4th report on economic and social cohesion*, Office for Official Publications of the European Communities, European Commission, 2007, Luxembourg.
- Ezcurra R., Gil C., Pascual P., Rapún M., 2005, Inequality, polarisation and regional mobility in the European Union, Urban Studies, 42, 7, 1057–1076.
- Ezcurra R., Pascual P., Rapún M., 2007, Spatial inequality in productivity in the European Union: sectoral and regional factors, International Regional Science Review, 30, 4, 384–407.
- Fingleton B., Lewney R., Pinelli D., 1996, Single Market review 1996: Aggregate and regional impact. Regional growth and convergence, Study for the European Commission, 1996.
- Fischer M., Stumpner P., 2008, Income distribution dynamics and cross-region convergence in Europe, Journal of Geographical Systems, 10, 2, 109–139.
- Frias I., Vazquez M. E., Iglesias A., 1998, Economic growth and employment: regional disparities in the EU, ERSA conference papers ersa98p313, European Regional Science Association.
- López-Bazo E., Vayá E., Mora A. J., Suriñach J., 1999, Regional economic dynamics and convergence in the European Union, Annals of Regional Science, 33, 343–370.

-
- Lopez-Rodriguez J., 2008, Regional convergence in the European Union: results from a panel data model, *Economics Bulletin*, 18, 2 pp. 1–7.
- Magrini S., 2004, Regional, di)convergence, (In:) Henderson J. V., Thisse J. F. (eds.) *Handbook of Regional and Urban Economics*, vol 1(4), Elsevier, Amsterdam, pp 2741–2796.
- Magrini S., 2007, Analysing convergence through the distribution dynamics approach: why and how? DSE Working Paper 13.
- Marelli E., 2007, Specialisation and convergence of European regions, *The European Journal of Comparative Economics*, 4, 2, 149–178.
- Paas T., Kuusk A., Schlitte F., Võrk A., 2007, Econometric analysis of income convergence in selected EU countries and their NUTS 3 level regions, University of Tartu – Faculty of Economics and Business Administration, Working Paper Series nm. 60.
- Petrakos G., Rodriguez-Pose A., Rovolis A., 2005, Growth, integration and regional inequality in Europe, *Environment and Planning A*, 37, 10, 1837–1855.
- Quah D. T., 1993, Galton’s fallacy and tests of the convergence hypothesis, *Scandinavian Journal of Economics*, 95, 427–443.
- Quah D. T., 1996a, Empirics for economic growth and convergence, *European Economic Review*, 40, 6, 1353–1375.
- Quah D. T., 1996b, Regional convergence clusters across Europe, *European Economic Review*, 40, 951–958.
- Rey S., Janikas M., 2005, Regional convergence, inequality, and space. *Journal of Economic Geography*, 5, 2, 155–176.
- Webber D., 2001, Convergence of labour's factor reward between regions of the EU, *Applied Economics Letters*, 8, 5, 355–357.
- Webber D., White P., 2003, Regional factor price convergence across four major European countries, *Regional Studies*, 37, 8, 773–7.
-

KONWERCENCJA I DYWERCENCJA REGIONALNA W UNII EUROPEJSKIEJ – NOWE UJĘCIE

Słowa kluczowe: konwergencja, dywergencja, rozwój regionalny, Unia Europejska

Streszczenie

Proces konwergencji społeczno-ekonomicznej regionów Unii Europejskiej jest przedmiotem olbrzymiego zainteresowania zarówno środowisk naukowych, jak i praktyków zajmujących się realizacją polityki regionalnej. Jednakże istniejące opracowania empiryczne są mocno uzależnione od metodologii badań i zastosowanych danych. W opracowaniu, na podstawie przeglądu literatury, przedstawiono niektóre podstawowe koncepcje analizy konwergencji regionalnej związane np. z kwestią wagi i zróżnicowań w podejściu do problemu konwergencji bazujących na wskaźnikach relatywnych i bezwzględnych. Ponadto przeprowadzono analizę dotychczasowych i prognozowanych trendów dla konwergencji (dywergencji) w odniesieniu do 264 regionów NUTS 2 w 27 państwach UE w latach 1992–2012. Pomimo pewnej zmienności w obrębie ogólnych trendów rezultaty badania dla 8 różnych zmiennych wskazują, że bezwzględna konwergencja zachodzi w sytuacji, kiedy zmiany w obrębie wskaźników relatywnych są mierzalne. Jednocześnie jednak często przeważa dywergencja, jeśli bierze się pod uwagę wskaźniki absolutne.

dr Josef Novotný
Department of Social Geography and Regional Development
Faculty of Science
Charles University in Prague
Albertov 6,
Praha 2, 12843
e-mail: pepino@natur.cuni.cz

Zbigniew Dynak
Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego

WDRAŻANIE I EWALUACJA „STRATEGII ROZWOJU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO DO 2020 ROKU” – OBSZARY PROBLEMOWE

Słowa kluczowe: *rozwój regionalny, Dolny Śląsk, strategia rozwoju, ewaluacja*

1. Wstęp

Określenie strategii województwa i prowadzenie polityki rozwoju jest najważniejszym zadaniem województwa. „Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku” obejmuje wszystkie aspekty polityki rozwojowej określone ustawą o samorządzie województwa – w sferze przestrzennej, społecznej i gospodarczej. Podstawowym zadaniem Samorządu Województwa jest kreowanie i prowadzenie polityki rozwoju. Województwo określa Strategię Rozwoju i tworzy instrumenty finansowo – prawne, które mają służyć realizacji Strategii. Procesy te ogniskują się w Departamencie Rozwoju Regionalnego. Są one bardzo złożone, lecz zarazem pasjonujące.

2. Rola województwa samorządowego w programowaniu i prowadzeniu polityki rozwoju

Jak wcześniej wspomniano, Samorząd Województwa pełni kluczową rolę w tworzeniu i wykonywaniu polityki rozwoju. Precyzyjnemu zdefiniowaniu pojęcia „polityka rozwoju” posłuży wskazanie na pozycję samorządu województwa w systemie władzy publicznej. W konstrukcji ustroju każdego demokratycznego państwa, konkurują ze sobą dwie pary sprzecznych koncepcji: centralizacja – decentralizacja i koncentracja – dekoncentracja. Decentralizacja dotyczy wykonywania zadań publicznych. Dekoncentracja oznacza delegowanie do samorządów władztwa administracyjnego. Polski ustawodawca już 8 marca 1990 zdecydował o wejściu na drogę decentralizacji zadań publicznych, przywracając samorząd zlikwidowany w 1946 r. Konstytucja RP z 1997 r. umocniła samorząd, dzięki czemu od 1998 r. działają samorządy powiatowe i wojewódzkie. Ciągłe trwającemu procesowi decentralizacji zadań towarzyszą decyzje o dekoncentracji władztwa administracyjnego. Samorządom zlecane są ustawowo, bądź powierzane w drodze porozumień publicznoprawnych nowe obszary właściwości. Obecnie trwa intensywny proces przekazywania kompetencji wojewody na rzecz samorządu województwa. Rada Ministrów i Wojewoda sprawują nadzór na samorządem, w zakresie zgodności z prawem aktów stanowienia pochodzących od organów samorządu terytorialnego.

W Polsce istnieją trzy szczeble samorządu. Wszystkie szczeble, działające jako obowiązkowe korporacje mieszkańców, mają cechy charakterystyczne dla osób prawnych. Nie ma między nimi związku zależności, czy podległości. Istnieje jednak silny czynnik różnicujący zakresy działania samorządów. Jest nim specjalizacja. Gminy zaspokajają zbiorowe potrzeby mieszkańców. Powiaty, zgodnie z zasadą pomocniczości, zajmują się tylko tymi sprawami o charakterze lokalnym, z którymi gminy nie mogłyby sobie poradzić. Rolą województwa samorządowego jest kreowanie rozwoju - polityki rozwoju realizującej strategię rozwoju. Województwo jest zwornikiem polityki rozwojowej państwa. Strategia rozwoju województwa jest dokumentem, który porządkuje, ujednolica, uzgadnia i koordynuje politykę rozwojową państwa z politykami samorządów lokalnych. Specyfiką strategii rozwoju województwa jest fakt, że nie jest ona i jak dotąd nie może być strategią sektorową. Jest dokumentem kompleksowym. Jeśli rozwój ma się odbywać w sposób zrównoważony, to dokumenty programowe powinny być kompleksowe.

To przesądza o roli strategii rozwoju województwa w programowaniu i prowadzeniu spójnej polityki rozwoju.

Cel prowadzenia polityki rozwoju jest taki sam, bez względu na to czy będzie on realizowany na poziomie kraju, województwa, powiatu czy gminy. Strategia województwa budowana jest w oparciu o diagnozę stanu i koncepcje przewidywania zmian w danym regionie. Obejmuje ona wszystkie aspekty polityki rozwojowej określone ustawą o samorządzie województwa – w sferze przestrzennej, społecznej i gospodarczej.

3. Strategia rozwoju województwa i prowadzenie polityki rozwoju

Strategia rozwoju województwa budowana jest w oparciu o diagnozę stanu i koncepcje przewidywanych zmian w regionie. Obejmuje ona wszystkie aspekty polityki rozwojowej określone ustawą o samorządzie województwa – w sferze przestrzennej, społecznej i gospodarczej.

„Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku” została uchwalona przez Sejmik Województwa w listopadzie 2005 r. (zmieniając strategię z roku 2000). Strategia stanowiła podstawę do sporządzenia Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-13.

Celem nadrzędnym Strategii Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku jest *„Podniesienie poziomu życia mieszkańców Dolnego Śląska oraz poprawa konkurencyjności regionu, przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju”*. Zrównoważony rozwój to taki rozwój społeczno - gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

Trwały, zrównoważony rozwój i spójność społeczno-gospodarcza, a także przestrzenna, to idealne modele rozwojowe. W stanie naturalnym takie „ideały” nie występują. Presja rozwojowa jest czynnikiem, który niszczy postulat zrównoważonego rozwoju. Spójność społeczno-gospodarcza i przestrzenna to cechy krajów ustabilizowanych takich jak Szwajcaria czy Norwegia. W tym przypadku władza publiczna, z jednej strony trzyma instrumenty rozwoju, a z drugiej – narzędzia interwencji (regulacji). Używanie obu tych narzędzi może być podstawą sukcesu lub przyczyną porażki.

Polityka rozwojowa Województwa prowadzona na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2017-13 i innych instrumentów, dotyczy zakresu określonego ustawą o samorządzie województwa. Należą do niego:

- tworzenie warunków rozwoju gospodarczego i rynku pracy,
- utrzymywanie infrastruktury społecznej i technicznej,
- pozyskiwanie i łączenie środków na cele publiczne
- podnoszenie poziomu kształcenia, popieranie nauki, postępu technicznego i innowacji,
- ochrona przyrody i środowiska,
- ochrona kultury i dziedzictwa narodowego,
- wspieranie integracji społecznej i przeciwdziałanie wykluczeniu.

4. Programowanie strategiczne i polityka regionalna na poziomie kraju

Podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety polityki rozwoju na poziomie państwa jest Strategia Rozwoju Kraju. Jest ona nadrzędnym, wieloletnim dokumentem strategicznym rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, stanowiącym punkt odniesienia zarówno dla innych strategii i programów rządowych, jak również opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Istotną rolą SRK jest koordynowanie reform instytucjonalno-regulacyjnych z działaniami finansowanymi ze środków UE, tak aby przez efekt synergii obie formy interwencji publicznej przynosiły możliwie największy efekt prorozwojowy. Głównym celem strategii jest podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców.

Istotnym celem prowadzenia polityki regionalnej jest budowanie potencjału wewnętrznego regionów, zapewniającego możliwość długotrwałego ich rozwoju. Polityka regionalna państwa musi wspierać wyrównywanie szans rozwojowych w regionach problemowych, które bez tego typu

wsparcia skazane są na stopniową marginalizację i trwałe ograniczenie możliwości rozwojowych. Wsparcie to powinno być także nastawione na pobudzenie aktywności społecznej i poprawę sprawności działania administracji publicznej. Polityka regionalna państwa wspiera w pierwszym rzędzie te kierunki rozwoju, które są ważne dla długofalowego rozwoju całego kraju, ale jednocześnie wspiera politykę rozwoju prowadzoną przez samorządy województw.

5. Obszary problemowe

W każdym województwie, mieście, gminie pojawiają się obszary problemowe. Obszary problemowe, to w planowaniu strategicznym wyróżnione obszary koncentracji zjawisk i procesów, na które zamierza się oddziaływać. Obszary problemowe na Dolnym Śląsku należy rozpatrywać (zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Dolnośląskiego) w trzech aspektach:

- przestrzennym,
- gospodarczym,
- społecznym.

Stany kryzysowe lub trwała degradacja w tych obszarach stają się zjawiskiem wymagającym stałej interwencji, bezustannych działań prewencyjnych i rewitalizacyjnych. Dotyczy to przede wszystkim nieodpowiedniego zagospodarowania przestrzeni miejskiej, ale także problemu spadku zaludnienia, powstawania nowych obszarów ubóstwa, bezrobocia, degradacji wielu dzielnic miejskich, stanu i ochrony jakości środowiska.

W miastach mamy do czynienia z dwoma grupami obszarów problemowych. Pierwsza z nich związana jest z ochroną środowiska, zaś druga – z infrastrukturą techniczną. W związku z tym dochodzi do procesów degradacji miast.

Obszary problemowe dużych miast to zgodnie z zapisami RPO:

1. w dziedzinie ochrony środowiska:

- zanieczyszczenie wód powierzchniowych i powietrza, co jest skutkiem zapóźnień infrastrukturalnych,
- zdegradowane obszary przemysłowe i lotniska po armii czerwonej, gdzie występują silne zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, a także niezrekultywowane składowiska odpadów (Krzywa w LSSE, Wałbrzych, Nowa Ruda, Warta Bolesławiecka, itp.),
- niski stopień organizacji gospodarki odpadami, brak instalacji do termicznego unieszkodliwiania odpadów (w Niemczech działa ponad sto spalarni i kilkadziesiąt jest w budowie); dzikie wysypiska,

2. w obszarze infrastruktury technicznej:

- występują tradycyjne problemy z rozwojem i modernizacją sieci drogowej. Wieloletnie zaniedbania na kolei doprowadziły też do likwidacji wielu linii. Dzisiaj, kiedy rośnie zapotrzebowanie na kruszywa drogowe, brakuje często możliwości wykorzystania transportu kolejowego do ich przewozu. Ten problem potęguje konflikty w obrębie transportu drogowego. Ciągłe nie potrafimy wykorzystać Odry jako drogi wodnej. Holendrzy przewożą drogami wodnymi 30% towarów masowych, Niemcy 16%, Polacy zaledwie 0,6%. A przecież transport wodny jest 2,5 krotnie tańszy i mniej zagraża środowisku. Narasta deficyt zaopatrzenia w energię, nie mówiąc już o postulacie dwustronnego zasilania wszystkich odbiorców,

3. degradacja obszarów miejskich:

- problemy transportowe (zły stan nawierzchni dróg, brak parkingów, brak nawyków korzystania z komunikacji miejskiej),
- katastrofalny stan komunalnych zasobów mieszkalnych („mozaika” własnościowa wspólnot mieszkaniowych dopełnia obraz problemu),
- bezrobocie,

4. obszary problemowe turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego:

- niski udział miejsc noclegowych w obiektach hotelowych w porównaniu z UE, ich niski standard i wysokie ceny, to główne powody słabego wykorzystania naturalnych zasobów uzdrowisk, w tym ich walorów turystycznych,

5. obszary problemowe terenów wiejskich:

- podstawowy problem małych gmin, głównie wiejskich, jest brak rudymenarnych instrumentów rozwojowych, choćby planów zagospodarowania przestrzennego. Brak wystarczającej infrastruktury drogowej, wodno – ściekowej, czy niezrekultywowane

składowiska odpadów, to skutki wieloletnich zaniedbań i zwykłej biedy – będącej skutkiem braku przemysłu, czy przetwórstwa. Brak małych i średnich zakładów przetwórstwa rolno-spożywczego, to główny problem i zarazem przyczyna zapóźnienia cywilizacyjnego wsi.

6. Instrumenty wsparcia procesów rozwojowych

Władza publiczna dysponuje instrumentami stymulacji wzrostu i interwencji w obszarach problemowych. Są to przede wszystkim:

- programy operacyjne wdrażane na poziomie krajowym, finansowane z funduszy europejskich (PO IG, PO IS, PO KL, PO RPW, PO PT, EWT),
- programy operacyjne wdrażane na poziomie regionalnym, finansowane z funduszy europejskich (RPO WD),
- nowe inicjatywy wspólnotowe JESSICA, JEREMIE i JASPERS,
- programy operacyjne finansowane ze środków krajowych,
- inne instrumenty rozwoju, kreowane przez władze publiczne z zastrzeżeniem obowiązywania zasady legalizmu, a więc powoływane na podstawie prawa i zgodnie z prawem.

Ciekawym i jak można sądzić efektywnym instrumentem wsparcia procesów rozwojowych mogą okazać się nowe inicjatywy Komisji Europejskiej i Grupy Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Te inicjatywy mogą stać się ważnym uzupełnieniem wsparcia, w zakresie rewitalizacji miast i drobnego przemysłu, poprawy dostępu do kapitału dla mikro, małych i średnich przedsiębiorstw, a także technicznego wsparcia w obszarze środowiska i transportu.

6.1. Inicjatywa JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

JESSICA skonstruowana została z myślą, aby udzielić wsparcia procesom zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich. Oparta jest na zasobach Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Banku Rozwoju Rady Europy. Oferuje ona Instytucjom Zarządzającym możliwość korzystania z zewnętrznych ekspertyz oraz pożyczek skierowanych na rozwój obszarów miejskich (włączając w to mieszkalnictwo). Wykorzystanie inicjatywy JESSICA w regionach wiązałoby się z utworzeniem Funduszu Rozwoju Obszarów Miejskich, na którego stworzenie zostałaby przeznaczona część środków programów operacyjnych. Fundusz ten wspierałby w formie zwrotnych pożyczek kompleksowe projekty mające na celu zrównoważony rozwój miast. Pieniądze zwrócone do funduszu byłyby inwestowane, by następnie zostać ponownie wykorzystane do finansowania projektów miejskich. JESSICA to nowa możliwość dostarczająca odnawialnych środków finansowych, ale także pomoc ekspercka i administracyjna (www.jessica.europa.eu).

6.2. Inicjatywa JEREMIE (Joint European Resources for Micro to Medium Enterprises)

JEREMIE jest wspólnym przedsięwzięciem KE i Grupy EBI, służącym ułatwieniu dostępu do kapitału dla mikro oraz małych i średnich przedsiębiorstw. JEREMIE stanowi schemat wdrażania środków strukturalnych, wychodzący poza system dotacji i zakładający wsparcie działań wykorzystujących instrumenty inżynierii finansowej, zgodnie z art. 44 Rozporządzenia Rady nr 1083/2006. Wartością dodaną w ramach inicjatywy JEREMIE jest możliwość wykorzystania środków strukturalnych do wzmocnienia rynkowych, odnawialnych instrumentów finansowych służących wsparciu MŚP, a także możliwość elastycznego doboru instrumentarium zależnie od potrzeb regionalnych bądź krajowych oraz możliwość uniknięcia stosowania zasady „n+2/n+3”. JEREMIE poszerza dostęp do wiedzy i doświadczenia Grupy EBI oraz zapewnia możliwość przyciągnięcia dodatkowych środków pochodzących z sektora prywatnego, zasobów Grupy EBI i innych międzynarodowych instytucji finansowych. Inicjatywa JEREMIE stanowi ważny element dla poprawy warunków funkcjonowania mikro, małych i średnich przedsiębiorstw w państwach członkowskich UE. Polska jest zainteresowana prowadzeniem działań w powyższym zakresie i nie wyklucza wykorzystania możliwości oferowanych w ramach inicjatywy JEREMIE w obszarach, w których występują największe luki w dostępie do finansowania dla MŚP. JEREMIE ustanowiony został po to, by pomóc Instytucjom Zarządzającym pokonać problemy związane

z brakiem doświadczenia w obsłudze kapitału wysokiego ryzyka oraz świadczeniu usług finansowych wobec MŚP (www.europa.korba.pl).

6.3. Inicjatywa JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions)

Wspólne wsparcie dla projektów w europejskich regionach. Cele inicjatywy JASPERS:

- wsparcie przygotowania dużych projektów inwestycyjnych,
- przyspieszenie przygotowania projektów umożliwiających wykorzystanie środków unijnych przyznanych Polsce,
- polepszenie jakości wniosków o dofinansowanie zatwierdzanych przez Komisję Europejską.

6.4. Kontrakt wojewódzki

Polityka rozwojowa na szczeblu krajowym napotyka na problem sektorowości. Minister Rozwoju Regionalnego, pomimo konstytucyjnej pozycji nie dysponuje skutecznymi instrumentami koordynacji tych polityk. Jednak w zakresie koordynacji polityk rządowych w odniesieniu do istotnych potrzeb regionów (województw) taki instrument koordynacji istnieje. Jest nim Kontrakt Wojewódzki. Marszałek Województwa i Wojewoda koordynuje projekty ze szczebla lokalnego i regionalnego. Minister Rozwoju Regionalnego koordynuje projekty sektorowe w regionach. Styk tych dwóch dobrych praktyk następuje w Kontrakcie Wojewódzkim. Ostatnio ten instrument nie był nazbyt często wykorzystywany. Jednak drzemie tu potencjał, w postaci możliwość lepszej koordynacji inicjatyw rządowo - samorządowych.

6.5. Inne instrumenty wsparcia

Jak wcześniej wspomniano, przyspieszanie rozwoju, który ma być do tego zrównoważony, wywołuje negatywne efekty uboczne. Kreatorzy polityki rozwojowej zmuszeni są reagować na te zjawiska.

Realizacja europejskiej polityki konwergencji – wywołuje efekt dywergencji wewnętrznej. Dolny Śląsk upodabnia się do Saksonii. Ale Lubomierz coraz bardziej różni się od Lubina. Odpowiedzią Województwa na takie zjawiska jest np. Dolnośląski Fundusz Pomocy Rozwojowej, instrument finansowany w całości z budżetu województwa i nastawiony na pomoc rozwojową dla gmin najbiedniejszych.

Dodatkowo reakcją na problemy społeczne, rodzinne, czy zawodowe jest wsparcie miękkich projektów w ramach PO KL. Przełamywaniu barier w rozwoju przedsiębiorstw ma służyć implementacja inicjatywy JEREMIE. Interwencja zawsze wywołuje skutki uboczne. Województwo stara się na te zjawiska reagować systemowo i rozważnie

7. Wdrażanie, monitorowanie i ewaluacja strategii

Zarząd Województwa powołał zespół ds. wdrażania Strategii. Obok stałych członków Zespołu, podległych Marszałkowi Województwa do współpracy zostali zaproszeni wybitni przedstawiciele środowisk naukowych i instytucji otoczenia biznesu. Zespół pełni związane z wdrażaniem strategii funkcje: koncepcyjną, monitoringowo-wnioskodawczą, wewnętrzną dystrybucji informacji, promocyjną, kooperacyjną i doradczą.

Jednocześnie Samorząd Województwa uczestniczy w pracach mających na celu powołanie „platformy wymiany myśli Dolny Śląsk 2050”. Do prawidłowego monitoringu niezbędne jest przygotowanie odpowiedniej bazy danych, na podstawie której można prowadzić analizy stanu aktualnego i zachodzących zmian. Zasadnicze informacje na temat rozwoju społeczno-gospodarczego regionu będą pochodziły z placówek statystyki państwowej. Wskaźniki można podzielić na wskaźniki programu, a także ze względu na kwestie ewaluacyjne wskaźniki: skuteczności, efektywności i wykonania. Obecnie trwają prace nad przygotowaniem mierników monitorowania strategii (wskaźników skuteczności, efektywności i wykonania.).

Celem „Platformy” jest prowadzenie dyskursu nad ewaluacją strategii i przewidywaniem zmian. Prace ewaluacyjne są realizowane na trzech etapach: ex-ante, mid-term i ex post.

Zmiany warunków gospodarczych, społecznych i przestrzennych implikują konieczność ewaluacji Strategii i wdrażanie zmian do instrumentów polityki rozwojowej. Polityka rozwoju

powinna być tak prowadzona, aby nie wywoływać efektu dywergencji wewnętrznej. Gospodarowanie europejskimi środkami przeznaczonymi na rozwój regionów nie może odbierać możliwości wykorzystania własnego potencjału rozwojowego poszczególnych regionów. Nowe pola aktywności i współpracy, a także nowe wyzwania związane ze znoszeniem barier rozwojowych muszą przyczyniać się do podnoszenia atrakcyjności tych obszarów jak również rozwoju gospodarczego. Władze odpowiedzialne za prowadzenie polityki rozwoju powinny wskazywać jak umiejętnie i efektywnie wykorzystywać dofinansowania pochodzące z Unii Europejskiej, wskazując przy tym na możliwości wykorzystania własnego potencjału.

Literatura

Strategia Rozwoju Województwa Dolnośląskiego do 2020 roku, 2005, Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław.

IMPLEMENTATION AND EVALUATION OF “THE 2020 DEVELOPMENT STRATEGY FOR THE LOWER SILESIA PROVINCE” – PROBLEM AREAS

Key words: *regional development, Lower Silesia, development strategy, evaluation*

Summary

The development strategy of a province is the most important document drawn up by the self-governments of the provinces, because it specifies the objectives and priorities of the regional development strategy. Moreover, a good strategy should also be of an integrative nature not only with respect to the inhabitants of the province, but also to non-government organizations and public administration units of all levels operating in a given area.

Zbigniew Dynak
Dyrektor Departamentu Rozwoju Regionalnego
Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego
Wybrzeże Słowackiego 12-14
50-411 Wrocław
tel. (0-71) 776 93 91
e-mail: zbigniew.dynak@dolnyslask.pl

Maciej Zathey

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu

STRATEGICZNE CELE ROZWOJOWE DOLNEGO ŚLĄSKA W PERSPEKTYWIE EUROPEJSKICH UWARUNKOWAŃ PRZESTRZENNYCH - NA PRZYKŁADZIE INICJATYW VIA REGIA, CETC, PARTNERSTWO ODRY I INNYCH

Słowa kluczowe: *ED-CIII Via Regia, Partnerstwo Odra, CETC, Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy, pozycjonowanie regionu*

1. Wprowadzenie

Współczesna przestrzeń Europy podlega przemianom bazującym na nieznanym dotąd uwarunkowaniach. Wyzwania globalnej gospodarki, negatywne przemiany demograficzne, wzrastające zanieczyszczenie środowiska przy jednoczesnym nasileniu konsumpcji dóbr i energii, a także konieczność sprostania coraz ostrzejszym ograniczeniom prawnym i obowiązkom wynikającym z polityki wspólnotowej, powodują, iż proces zagospodarowania przestrzennego wymaga wsparcia poprzez narzędzia planistyczne bazujące na współpracy i kooperacji międzyregionalnej. Wielokrotnie przy tym, przestrzeń, jako obszar badawczy czy obszar opracowania uzyskuje nową definicję, w której nie granica administracyjna, lecz zasięg zjawiska, problem lub określone wyzwanie decydują o jej delimitacji.

Dolny Śląsk, jako region będący w przeszłości w dużej części obszarem peryferyjnym z racji szczelnej granicy polsko-czechosłowackiej i polsko – niemieckiej, stał się, z chwilą rozpoczęcia procesu integracji europejskiej, a szczególnie z chwilą ratyfikacji układu z Schengen, doskonałym laboratorium dla przeprowadzenia projektów badawczych i zainicjowania przedsięwzięć planistycznych prowadzonych w przestrzeni bez granic administracyjnych.

Proces integracji europejskiej uwydatnił szereg wspólnych problemów i interesów. Jednym z największych jest problem dostępności komunikacyjnej Dolnego Śląska – regionu, który zgodnie z zapisami strategii rozwoju województwa ma być regionem węzłowym – charakteryzującym się rozbudowanymi powiązaniami społeczno – gospodarczymi.

Powiązania komunikacyjne stały się zatem przedmiotem analiz i badań w ramach projektów europejskich realizowanych dzięki wsparciu Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG, np. *ED-CIII „Via Regia”*. Inną formą promocji i kreacji powiązań, w tym głównie transportowych jest międzynarodowa i międzyregionalna inicjatywa *Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego* łączącego Bałtyk z Adriatykiem i Morzem Czarnym. Przestrzennie nową jakością jest zainicjowana kooperacja w ramach obszaru *Partnerstwa Odry*, przy czym współpraca ta nie odnosi się tylko do problemów gospodarki wodnej, ale obejmuje całą sferę spraw gospodarczych i społecznych w definiowanym, w wyniku nowego podejścia, obszarze pogranicza polsko – niemieckiego¹.

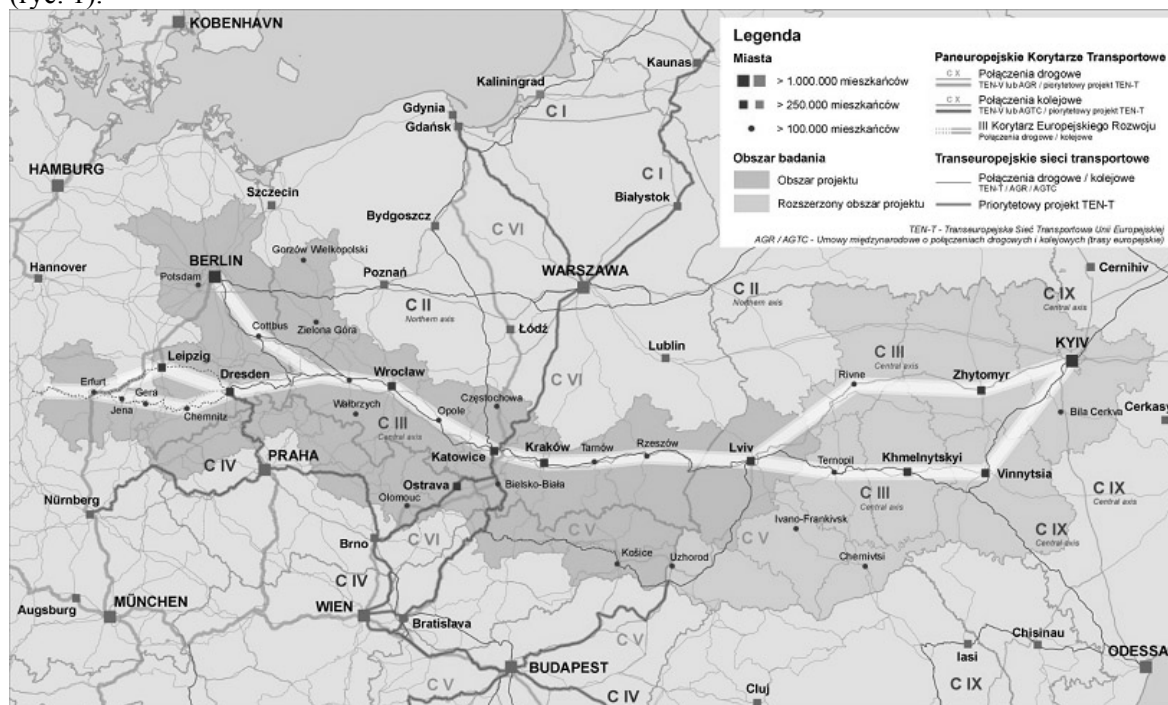
Niniejszy artykuł jest w zamierzeniu autora elementem dyskusji na temat kształtowania struktury funkcjonalno – przestrzennej Europy Środkowej po wejściu w życie układu z Schengen, minimalizującego rolę granic administracyjnych w rozwoju przestrzennym Europy. Jest także wskazaniem konieczności pracy nad pozycjonowaniem regionów, w tym także Dolnego Śląska w sieciowej strukturze europejskiej.

¹ Informacje zawarte w artykule pochodzą z niepublikowanych dokumentów administracji publicznej oraz z dokumentacji projektów europejskich dostępnych częściowo pod adresami internetowymi: <http://www.edc-viaregia.eu>; <http://www.sustrain-ic.net>; <http://www.eunop.eu>,

2. ED-CIII „Via Regia” – European Development Corridor III

Projekt europejski odwołujący się do historycznego traktu handlowego i pielgrzymkowego zwanego „Drogą Wysoką” lub „Drogą Królewską” powołany został do życia w wyniku wzrastającego, naturalnego zapotrzebowania na lepsze powiązania transportowe i spójny rozwój przestrzenny wzdłuż korytarzy paneuropejskich. Proces rozszerzenia Unii Europejskiej i powiązany z nim proces TINA wskazujący kierunki rozwoju transeuropejskich sieci transportowych umożliwił sformułowanie wniosków i rozwinięcie współpracy międzyregionalnej kreującej wspólne strategiczne cele rozwojowe.

III Paneuropejski Korytarz Transportowy powiela w dużym przybliżeniu trakt „Via Regia” we wschodnim jego przebiegu. Projekt ED-CIII realizowany w ramach inicjatywy wspólnotowej CADSES zintegrował we współpracy 16 partnerów, w tym przedstawicieli administracji publicznej, odpowiedzialnych za kształtowanie ładu i polityki przestrzennej Turynii, Saksonii, Brandenburgii, Dolnego Śląska, Podkarpacia, Kraju Usteckiego i Kraju Pardubickiego. W projekcie uczestniczyli także przedstawiciele miast: Drezna, Berlina, Cottbus, Wrocławia, Opola, Rzeszowa, Koszyc i Lwowa oraz partnerzy z Powiatu Kłodzkiego. Obszar oddziaływania III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego obejmuje obszar od wschodnich Niemiec, przez południową Polskę po zachodnią Ukrainę, zamieszkiwany przez około 37 mln mieszkańców (ryc. 1).



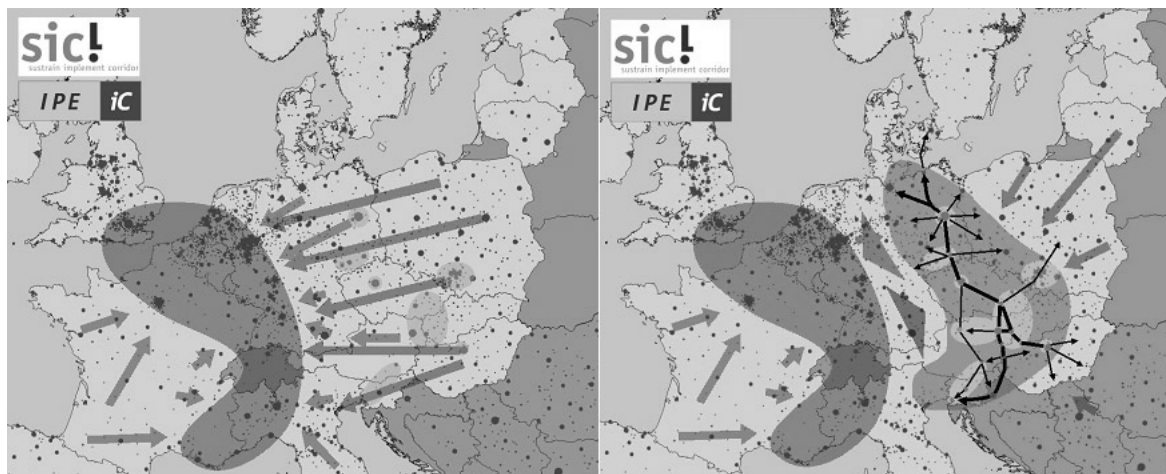
Ryc. 1. Transnarodowe sieci komunikacyjne w obszarze III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego

Źródło: www.edc-viaregia.eu

Proces rozszerzenia terytorialnego Unii Europejskiej spowodował uwypuklenie dysproporcji w jej zagospodarowaniu przestrzennym. Obecnie obszar o największej sile gospodarczej i najwyższym dochodzie na Starym Kontynencie, obejmuje południową Anglię, kraje Beneluksu, region nadreński oraz północne Włochy tworząc tzw. „europejski banan”. Jest to obszar obejmujący około dwudziestu procent powierzchni UE z około czterdziestoma procentami mieszkańców i wytwarzający blisko połowę europejskiego produktu krajowego brutto (PKB).

Polityka spójności Unii zakłada równowagę w rozwoju gospodarczym i społecznym terytorium Wspólnoty Europejskiej, a co za tym idzie wspiera narzędzia służące do minimalizowania procesów peryferyzacji. Narzędziem takim, dedykowanym Europie Środkowej jest koncepcja drugiego obszaru gospodarczego w Europie, zakładająca, iż rolę kręgosłupa rozwoju pełnić będą europejskie korytarze transportowe. Istniejący jeszcze potencjał ludnościowy, kształtujące się obszary funkcjonalne wokół dużych miast, i duża dynamika wzrostu

gospodarczego w nowych państwach członkowskich Unii Europejskiej uzasadniają takie podejście. ED-CIII „Via Regia” nie jest jednak pierwszym projektem odwołującym się do kreowania obszaru intensywnego wzrostu społeczno – gospodarczego w oparciu o nowoczesną i zrewitalizowaną infrastrukturę. Warto wskazać tu koncepcję wypracowaną w ramach inicjatywy „SIC!” – Sustrain Implement Corridor, gdyż o ile ED-CIII uwzględnia interes polskich regionów i wskazuje potencjał Dolnego Śląska o tyle „SIC!” potencjału rozwoju poszukuje na bazie IV Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, region dolnośląski ujmując jedynie jako obszar oddziaływania (ryc. 2).



Ryc. 2. Koncepcja drugiego europejskiego obszaru gospodarczego wzdłuż Korytarza Transportowego Północ-Południe – Morze Bałtyckie – Berlin – Praga - Wiedeń / Bratysława - Budapeszt lub Morze Adriatyckie z projektu INTERREG III B Sustrain Implement Corridor SIC!
Źródło: www.sustrain-ic.net

Projekt ED-CIII Via Regia wskazał, iż poprawa dostępności komunikacyjnej stanowi zasadniczy punkt koncepcji drugiego europejskiego obszaru gospodarczego. Jej celem jest wiązanie potencjałów, poprzez decyzje wpływające na zagospodarowanie przestrzenne i strategiczny rozdział środków na odbudowę lub rozbudowę szlaków transportowych. Sama infrastruktura transportowa jest jednak tylko jednym z wielu czynników decydujących o podnoszeniu potencjału przestrzeni. Dostępność komunikacyjna zależna jest także od właściwej organizacji ruchu i racjonalnego rozmieszczenia funkcji i rodzajów użytkowania przestrzeni względem nowoczesnej infrastruktury.

Strategicznym celem Dolnego Śląska sformułowanym w wyniku przeprowadzenia projektu ED-CIII – „Via Regia” jest poprawa dostępności do najważniejszych węzłów – kształtujących się obszarów metropolitalnych makroregionu Europy Środkowej, które stanowią lokomotywy rozwoju. Projekt wskazał, iż najbardziej zaniedbanymi i jednocześnie wymagającymi najszybszego reagowania są obszary przygraniczne, na których infrastruktura transportowa uległa nie tylko procesowi starzenia się, ale także została zredukowana, poprzez działania formalne, w wyniku decyzji zarządcy lub nieformalne w efekcie postępowania podlegającego zazwyczaj kodeksowi karnemu. Polityka wygaszania popytu na transgraniczne usługi transportowe nie odeszła jednak jednoznacznie wraz ze zmianą kursu po 1989 roku. Obserwacja ilości i jakości połączeń kolejowych w ruchu międzynarodowym ukazuje olbrzymie problemy natury organizacyjnej i decyzyjnej związanej z kreowaniem związków funkcjonalnych o społecznym i gospodarczym charakterze. Podstawą strategii wypracowanej w projekcie ED-CIII „Via Regia” jest wizja obszaru wzrostu o dynamicznym rozwoju gospodarczym i rosnącą wymianą osób, towarów, wiedzy i kapitału od wschodnich Niemiec poprzez południową Polskę aż po Ukrainę z włączeniem sąsiednich regionów w Czechach i Słowacji.

Przestrzeń Dolnego Śląska będzie włączona do ogólnoeuropejskich procesów rozwojowych pod warunkiem rozwinięcia sieci transportowej i istotnego skrócenia czasu dostępu do głównych ośrodków gospodarczych regionu. Stolica regionu – Wrocław musi być pilnie powiązana z Drezniem i Berlinem. W tym wypadku perspektywy realizacji infrastruktury kreślą się realnie. Autostrada A4 i A18 oraz linia kolejowa E –30 w dużej mierze są już na terenie Dolnego

Śląska wykonane. Brakujące odcinki infrastruktury w ramach autostrady i magistrali kolejowej mają zagwarantowane finansowanie. Gorzej przedstawia się sama organizacja ruchu kolejowego. Bezpośrednie połączenie Wrocław – Berlin obsługiwane jest aktualnie przez jeden pociąg w ciągu doby. Przejazd trwa przeszło 6 godzin. Tymczasem połączenie Wrocław – Berlin w 1936 roku obsługiwało 17 par pociągów, a najkrótszy przejazd realizowany był w 2 godziny i 44 minuty, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy.

Z punktu widzenia sektorowej polityki transportowej Unii Europejskiej, szynowy transport publiczny, jako przyjazny środowisku, posiada największe perspektywy rozwoju spośród wszystkich rodzajów transportu, a w związku z tym wspierany winien być priorytetowo. Szczególnie koleje dużych prędkości powinny w przyszłości odegrać ważną rolę przy powiązaniu potencjałów obszarów metropolitalnych Europy, przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności starego kontynentu względem globalnego rynku. Z punktu widzenia Dolnego Śląska istotną poprawę w transgranicznym ruchu kolejowym Dolny Śląsk – Saksonia, Dolny Śląsk – Brandenburgia – Berlin uzyskać byłoby można przy zrealizowaniu i pełnym wykorzystaniu linii kolejowych o standardowych parametrach umożliwiających podróż z prędkością 160 km/h. Prędkość taka jest aktualnie dedykowaną w UE dla tradycyjnych składów pociągów (ryc. 3).



Rys. 3. Strategia rozwoju przestrzennego. Poprawa połączeń pomiędzy miastami węzłowymi oraz na obszarach przygranicznych
 Źródło: www.edc-viaregia.eu

Projekt ED-CIII zwrócił również uwagę na niedostatki w południkowych – poprzecznych względem III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego powiązaniach komunikacyjnych. Szczególnym przypadkiem analizowanym w ramach projektu było połączenie obszarów funkcjonalnych Wrocławia, Brna i Wiednia. O ile powiązania równoleżnikowe na terenie Dolnego Śląska posiadają już swoje zrealizowane elementy lub kreślone są dla nich konkretne wizje poparte finansowym montażem, o tyle połączenie drogowe i kolejowe w relacji północ – południe jest na terenie Dolnego Śląska upośledzone. Proponowana w planie zagospodarowania przestrzennego województwa, droga szybkiego ruchu S5 nie jest uwzględniona w planach finansowych GDDKiA. Sytuację komplikuje także niewyjaśnione podejście polityki rozwoju przestrzennego Republiki Czeskiej do drogi R43 będącej kontynuacją S5 po południowej stronie Sudetów. W ramach projektu ED-CIII „Via Regia” opracowano dwa warianty przebiegu drogi S5 po stronie dolnośląskiej, oraz trzy warianty dla drogi R43 na terenie Pardubického Kraju. Koncepcja wypracowana wspólnie przez partnerów projektu wskazuje najkrótszą i najmniej kolizyjną z obszarami przyrodniczymi trasę kołową łączącą potencjały Wiednia, Brna i Wrocławia. Przebieg tej trasy wraz z postulatem wpisania jej do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju został przekazany polskiemu Ministerstwu Infrastruktury.

Projekt ED-CIII nie zajmował się wszystkimi połączeniami południkowymi koncentrując się na powiązaniach wzdłuż III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego.

Sukces przejawiający się pełnym zaangażowaniem regionu w procesy rozwoju i transferu innowacji zależy od korzystnego położenia geograficznego. Jednak bez właściwie utrzymanej dostępności komunikacyjnej, samo położenie geograficzne stanowi jedynie niewykorzystany potencjał.

3. Partnerstwo Odra

Partnerstwo Odra – inicjatywa krajów związkowych Berlin i Brandenburgia odwołuje się do idei stworzenia Środkowoeuropejskiego Obszaru Rozwoju. Region, którego główną osią i symbolem jest rzeka Odra z założenia ma być integrującą platformą współpracy i pomagać w formułowaniu wspólnych celów gospodarczych niemieckich landów: Saksonii, Brandenburgii, Berlina, Meklemburgii – Pomorza Przedniego i polskich województw: zachodniopomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego i dolnośląskiego (ryc. 4).



Ryc. 4. Poglądowy szkic zasięgu obszaru współpracy „Partnerstwo Odra”

Źródło: materiały Administracji Senatu Berlina ds. Gospodarki, Technologii i Kobiet

Dotychczasowa współpraca polegała głównie na wykreowaniu partnerskich powiązań międzyinstytucjonalnych i zdefiniowaniu potencjału do współpracy w ramach gospodarki innowacyjnej, wspólnych projektów socjalnych, ale także, co zdaniem autora uznać trzeba za najważniejsze osiągnięcie, stworzenia komunikacyjnego okrągłego stołu integrującego w dyskusji najważniejszych polskich i niemieckich partnerów odpowiedzialnych za zarządzanie i organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich w obszarze pogranicza polsko – niemieckiego, ale także w szerszym ujęciu obszaru współpracy polsko - niemieckiej nakreślonego granicami uczestniczących w „Partnerstwie Odry” regionów. Dzięki tej inicjatywie udało się już wprowadzić zmiany organizacyjne w rozkładach jazdy pociągów, co umożliwiło ich optymalizację i zwiększenie liczby możliwych powiązań między miastami węzłowymi. Jedynie kilkuminutowe przesunięcie odjazdów i przyjazdów skutkować może znaczną poprawą oferty transportowej i rozszerzeniem „okna przesiadkowego” a skutkiem tego poprawą dostępności komunikacyjnej. W przypadku tym „Partnerstwo Odra” jest przykładem propozycji rozwiązań ponadgranicznych, które jako działania oddolne przejmują inicjatywę w kreowaniu międzynarodowych powiązań funkcjonalnych.

Strategicznym celem Dolnego Śląska jako partnera w tej regionalnej inicjatywie jest utrzymanie swoich kwalifikacji jako regionu węzłowego, rozszerzenie możliwości współpracy międzyregionalnej oraz czerpanie zysków ze wspólnych innowacyjnych projektów. Choć

dotychczas główne akcenty współpracy rozkładały się na przedsięwzięcia natury społecznej, przyszłość współpracy zależeć będzie od decyzji dotyczących tzw. projektów twardych – infrastrukturalnych. Już dziś platforma „Partnerstwo Odra” wykorzystywana jest do zaakcentowania roli przyszłego portu lotniczego BBI (Berlin – Brandenburg International), który z prognozowaną liczbą 30 mln obsłużonych pasażerów rocznie, stanie się dominującym portem lotniczym w tej części Europy. Z punktu widzenia wolnego rynku dostępność komunikacyjna z Dolnego Śląska do Berlina i jego szerokiego wachlarza paneuropejskich i powiązań międzykontynentalnych poprawi dostępność komunikacyjną regionu w wymiarze globalnym. Oczywiście jest to także wyraźny sygnał dla polityki krajowej i decyzji dotyczących priorytetów infrastrukturalnych. Z punktu widzenia integralności Polski, konieczne jest zadbanie o powiązania kolejowe i drogowe Warszawy z Dolnym Śląskiem, co zapobiegnie pęknięciom przestrzennym i przesuwaniu się dynamiki wpływu Berlina na Dolny Śląsk. Partnerstwo Odra powinno być zatem jednocześnie sygnałem do zrównoważonego prowadzenia inwestycji oraz bardziej konsekwentnego i zdyscyplinowanego planowania przestrzennego na poziomie krajowym w Polsce.

Ambicją „Partnerstwa Odra” jest formułowanie wspólnej polityki przestrzennej, jednak jest to zadanie niezwykle trudne, jeśli w ogóle wykonalne. Współcześnie obserwować można wzajemną konkurencję w kreowaniu powiązań transportowych na osi Bałtyk – Adriatyk. Różnica zdań dotyczy wyboru, po której stronie Odry poprowadzony winien być główny szlak transportowy. Nie brak głosów nakłaniających do dialogu, porozumienia i rozwinięcia wspólnej wizji multimodalnego korytarza o wielowariantowym przebiegu i warkoczowej lub drabinowej strukturze integrującej zarówno szlaki transportowe na linii Szczecin – Wrocław jak i Rostock – Drezno. Dominują jednak partykularne interesy i koncentracja uwagi na korytarzu niemieckim (Deklaracja Berlińska) lub polskim (CETC – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy). Niezależnie jednak od dyskusji nad wariantami rozwoju osi Bałtyk – Adriatyk, „Partnerstwo Odra” stało się już platformą do artykułowania strategicznych – przestrzennych interesów Dolnego Śląska.

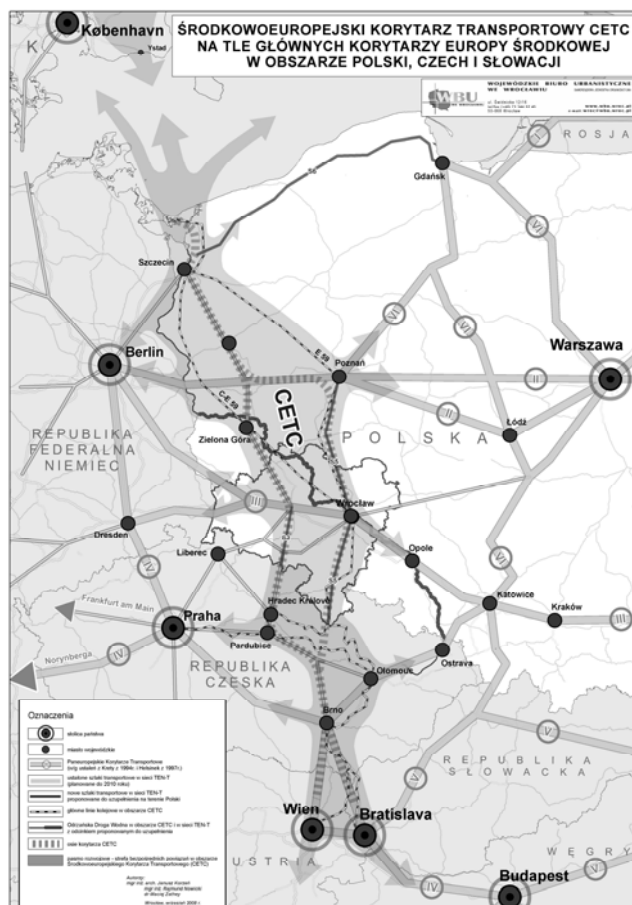
4. CETC – Central European Transport Corridor

CETC jest koncepcją stworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, który integruje szlaki drogowe, kolejowe i wodne oraz wiąże potencjały gospodarcze Europy Środkowej z Portami Adriatyku, Bałtyku i Morza Czarnego. Jak dotychczas koncepcja CETC pozostaje polityczną inicjatywą zderzającą się na arenie międzynarodowej z podobnymi i konkurencyjnymi propozycjami przebiegu korytarza transportowego Bałtyk – Adriatyk (ryc. 5).

Pierwotnie główną i jedyną częścią składową CETC według inicjatorów projektu miała być międzynarodowa droga E-65. Jednak korytarz transportowy jest w rzeczywistości splotem szlaków i kanałów transportowych. Stąd aktualna wizja CETC obejmuje drogi kołowe w oparciu o projektowane drogi S3 (Szczecin – Gorzów - Zielona Góra - Legnica, Lubawka), S5 (Poznań – Wrocław – Boboszków) oraz linie kolejowe CE – 59 i E59. dopełnieniem więzby szlaków transportowych jest Odra posiadająca w dalszym ciągu szanse i perspektywy na podwyższenie klasy żeglowności.

Odra jako część drogi wodnej E-30 jest teoretycznie elementem europejskiego systemu transportu śródlądowego. Przy obecnej recesji możliwości nawigacyjnych i zaniechaniu infrastruktury technicznej Odrańska Droga Wodna nie stanowi alternatywy dla transportu towarów. Żeglowność na rzece mogłaby być przywrócona jedynie przy podjęciu dalekosiężnych i także kosztownych inwestycji, w tym głównie budowy kanału Odra – Łaba – Dunaj. Uzyskane wówczas połączenie śródlądowe Bałtyku z Morzem Czarnym stworzyłoby dogodny kanał transportowy łączący północ z południem Europy. Idea ta nie doczekała się jeszcze realizacji, choć pojawiła się jako propozycja rozszerzenia priorytetów rozbudowy sieci TEN-T.

Utworzenie CETC poprzez wpisanie go do priorytetowych projektów sieci TEN-T stworzyłoby podstawy do dynamicznego rozwoju regionów znajdujących w jego paśmie i przyczyniłoby się do wykreowania nowego, multimodalnego pasma logistyczno – transportowego w oparciu o transport drogowy, kolejowy i rzeczny.



Ryc. 5. CETC – Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy część północna

Źródło: opracowanie J. Korzeń, R. Nowicki, M. Zathej

5. Podsumowanie

ED-CIII -Via Regia jest zamkniętym projektem europejskim, który sformułował wnioski dotyczące rozwoju Części Europy Środkowej znajdującej się w obszarze wpływu III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Korytarz ten, zgodnie z przyjętym raportem drugiej grupy wysokiego szczebla powołanej do rewizji polityki transportowej Europy stanowi element centralnej osi rozwoju Europy łączącej terytorium Unii Europejskiej z krajami ościennymi. Zagadnienia dotyczące rozwoju tej części Europy będą jednak rozwijane w kolejnym projekcie „Via Regia Plus” czerpiącym środki z funduszu Europejskiej Współpracy Terytorialnej dla Obszaru Europy Środkowej.

Partnerstwo Odra i CETC to inicjatywy polityczne o otwartych ramach czasowych i celach modyfikowalnych w zależności od zmieniających się uwarunkowań funkcjonalno - przestrzennych, politycznych i gospodarczych.

Poza wspomnianymi w artykule inicjatywami i projektami istnieje szereg przedsięwzięć o zróżnicowanej skali, dotyczących współpracy transgranicznej. W artykule skoncentrowano się jedynie na trzech projektach posiadających w opinii autora największe możliwości transportowania idei rozwiązań przestrzennych do poziomu dyskusji wpływających na strategiczne decyzje. Są to koncepcje żywo dyskutowane na poziomie międzynarodowych grup roboczych i komisji międzyrządowych, co gwarantować może ich wpływ na politykę kształtującą przestrzenne stosunki w Europie. Projekty te stanowią także możliwość artykułowania strategicznych interesów Dolnego Śląska.

Literatura

European Development Corridor, <http://www.edc-viaregia.eu>, 10.2008.

Sustrain Implement Corridor, <http://www.sustrain-ic.net>, 10.2008.

EU-Net Oder partnership, <http://www.eunop.eu>, 10.2008.

**THE STRATEGIC DEVELOPMENT GOALS OF THE LOWER SILESIA IN THE VIEW
OF THE BROADER EUROPEAN PERSPECTIVE BASED ON EXAMPLES OF VIA
REGIA, CETC, ODER PARTNERSHIP AND OTHER INITIATIVES**

Key words: *ED-CIII Via Regia, Oder partnership, CETC, Central European Transport Corridor, positioning of region*

Summary

Spatial development policies for entire European continent follow current global socio-economic challenges and therefore have been the subject of dynamic transformations. Also at the regional level it is necessary to define new needs and formulate strategic development goals. These goals can be defined better with a help of transnational political initiatives and co-operation projects based on paradigm of sustainable development and territorial cohesion. This article refers to the examples of such and initiatives that aim at strategic positioning of Lower Silesia region in wider European space.

dr Maciej Zathey

Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu

ul. Świdnicka 12-16

50-068 Wrocław

tel. (0-71) 343 79 46

e-mail: mzathey@poczta.wbu.wroc.pl

Kazimierz Szczygieski
Politechnika Opolska

ŚLĄSK OPOLSKI W UNII EUROPEJSKIEJ (ASPEKT DEMOGRAFICZNY)

Słowa kluczowe: *ludność, przyrost naturalny, dzietność, migracje*

1. Wprowadzenie

Podejmując próbę pozycjonowania Śląska Opolskiego w zbiorze regionów europejskich, a zwłaszcza współtworzących UE, stajemy przed dylematem wyboru odpowiednich (właściwych) mierników i ewentualnego skonfrontowania uzyskanego katalogu zmiennych z wartościami opisującymi przestrzeń europejską.

Wydaje się przy tym, iż standardowym punktem wyjścia dla prac obejmujących problematykę regionalną powinno być określenie stanu ludności badanego obszaru oraz próbę projekcji potencjalnych zmian demograficznych uwzględniających liczbę ludności, poziom dzietności i wielkości przyrostu naturalnego oraz migracje.

Podejmując tak zakreślony nurt zagadnień możemy sformułować pytanie badawcze dotyczące podobieństwa demograficznych cech ludności regionu opolskiego w porównaniu z populacją Europy (w tym UE) oraz ludnością Polski.

Weryfikacja hipotezy o istnieniu podobieństwa struktur i procesów demograficznych na wskazanych obszarach pozwoli na wstępne stwierdzenie, iż zjawiska ludnościowe nie stanowią czynnika różnicującego (warunkującego) przemiany społeczno-gospodarcze analizowanych obszarów.

Falsyfikacja wskazanej hipotezy upoważni natomiast do przyjęcia poglądu, iż czynniki demograficzne mogą być istotnym czynnikiem różnicującym Europę, oprócz oddziaływania innych zmiennych-gospodarczych, środowiskowych, renty położenia geograficznego, itp.

2. Poziom globalny. Liczba ludności i jej zmiany

Punktem wyjścia do analizy przemian demograficznych wewnątrz kontynentu europejskiego jest określenie pozycji Europy (i/lub UE) na tle globalnym i bazując na tak zbudowanym punkcie odniesienia możemy ocenić położenie mniejszych obszarów – regionów europejskich.

Opierając się na prognozach ONZ (z 2002 i 2006) uzyskujemy obraz regresu ludnościowego w Europie – bowiem jedynie na tym obszarze wystąpi zjawisko zmniejszania się liczby ludności – w perspektywie do 2050 regres ludności Europy prognozowano zarówno w projekcji ONZ z 2002, ale także został potwierdzony w prognozie z 2006 (*World Population...*, 2007) (tab. 1).

Według najnowszej projekcji ONZ z 2006 liczba ludności w Europie, która w 2005 wynosiła 731 mln, zmniejszy się i w 2050 nasz kontynent ma liczyć 664 mln, czyli o 67 mln mniej niż w 2005 (tj. o 9,2 % mniej).

W tym samym okresie ludność globu wzrośnie z 6515 mln do 9191 mln, tj. o 2676 mln, co stanowi przyrost rzędu 41,1%. Na czele kontynentów o dynamicznym rozwoju demograficznym znajdzie się (znajduje) Afryka z dynamiką 2005–2050 rzędu 217 %.

Największy przyrost bezwzględny wystąpi w Azji gdzie ludność wzrośnie o 1328 mln ludzi (dynamika 133,7%).

Zastanawiająca jest zmiana założeń prognozy ONZ z 2006 w stosunku do projekcji z 2002 dla Europy, a mianowicie przyjęcie hipotezy o mniejszym spadku liczby ludności Europy – nie o 99 mln, jak w prognozie z 2002, ale tylko(!) o 67mln, jak w prognozie z 2006 roku.

Podkreślamy wskazaną zmianę założeń dla całej Europy, w kontekście zmian założeń tych prognoz dla Polski, wedle których nastąpi w tym samym czasie pogorszenie liczbowego położenia ludności Polski.

Tab. 1. Liczba ludności świata według kontynentów w 2000 i 2050 roku
(według prognozy ONZ 2002 i 2006) (w milionach osób)

Kontynent	2000	2007	2050 Prognoza ONZ (2002)	2050 Prognoza ONZ (2006)	Przyrost (%) (2000=100)	Przyrost (2007= 100)	Przyrost liczba (2000-2050)	Przyrost liczba (2007-2050)
Afryka	796	965	1 803	1998	226,6	207,0	1007	1033
Ameryka Łacińska	520	572	768	769	147,6	134,4	248	197
Ameryka Północna	316	339	448	445	141,8	131,3	132	106
Azja	3 680	4030	5 222	5266	141,9	130,7	1542	1236
Europa	728	731	632	664	86,8	90,8	-96	-67
Oceania	31	34	46	49	147,7	144,1	15	15
Świat	6 071	6 671	8 919	9191	146,9	137,8	2848	2520

Źródła: opracowanie własne na podstawie (Węgrzyn, 2004; *World Population...*, 2007)

Liczba ludności w Polsce w 2050 według prognoz ONZ z 2002 może osiągnąć wielkość (według różnych wariantów prognozy) pomiędzy około 29,8 mln (wariant niski), a 36,5 mln (wariant wysoki).

Dwa inne warianty prognozy ONZ z 2002 (średni i stały) dają dla Polski przybliżoną wartość rzędu 33 mln osób w 2050¹. Przyjmując liczbę ludności w Polsce w 2002 na poziomie 38,6 mln zakładamy, iż od tego okresu do 2050 wystąpi spadek zaludnienia w Polsce o około 5,5 mln, tj. o blisko 15 %² (tab. 2). Wskazana wyżej najnowsza prognoza ONZ przewiduje dla Polski (por. *World Population...*, 2007, s. 44) znacznie gorszy scenariusz – istotnie większy spadek liczby ludności – do poziomu 30260 tys., tj. w okresie 2007 – 2050 prawie o 8 mln ludności (z 38082 tys. w 2007).

Tab. 2. Państwa o największych ubytkach ludności w okresie 2007–2050

Pozycja	Państwo	ludność w 2007	ludność w 2050	Różnica absolutna (tys)	zmiana (w %)
1	Gujana	738	477	-261	-35,4
2	Bułgaria	7639	4949	-2690	-35,2
3	Ukraina	46205	30937	-15268	-33,0
4	Gruzja	4395	3134	-1261	-28,7
5	Białoruś	9689	6960	-2729	-28,2
6	Wyspy Dziewicze (USA)	111	82	-29	26,3
7	Rumunia	21438	15928	-5509	-25,7
8	Rosja	142499	107832	-34667	-24,3
9	Mołdawia	3794	2883	-910	-24,0
10	Łotwa	2277	1768	-509	-22,4
11	Litwa	3390	2654	-736	-21,7
12	Polska	38082	30260	-7822	-20,5
13	Japonia	127967	102511	-25455	-19,9
14	Bośnia i Hercegowina	3935	3160	-775	-19,7
15	Chorwacja	4555	3692	-864	-19,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie *World Population...*(2007)

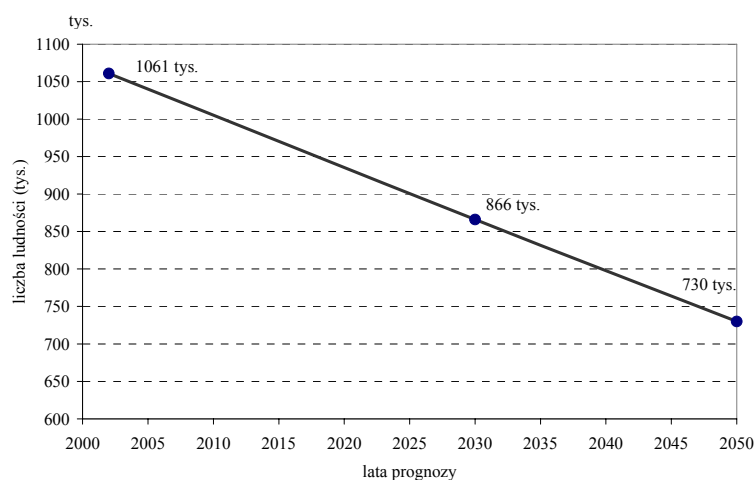
¹ Posługujemy się, w odniesieniu do prognozy ONZ dla Polski z 2002 r., wielkościami przybliżonymi.

² Taką projekcję zmian liczby ludności potwierdza najnowsza prognoza Eurostatu, która przewiduje, iż liczba ludności w Polsce osiągnie w 2060 wielkość 31139 tys. osób, tj. o blisko 7 mln (spadek o 18,3 %) mniej niż miała Polska 1 stycznia 2008 (38115,6 tys.) (por. Giannakouris, 2008, s. 5).

W tym samym okresie (2002–2050) liczba ludności w woj. opolskim ma się zmniejszyć z 1060 tys. w 2002, do około 866 tys. w 2030, i do około 730 tys. w 2050, tzn. o 230 tys., osiągając w końcowym roku prognozy wielkość 68,9 % stanu z 2002 (tj. mniej o ponad 30%). Gdyby przyjąć wersję ONZ z 2007 jako bardziej poprawną, to będziemy musieli zrobić korektę liczby ludności w regionie w dół – do wielkości około 700–715 tys. w 2050 roku.

Porównując wskazaną wyżej projekcję zmian liczby ludności w regionie opolskim, z danymi zawartymi w opracowaniu Lanzierego (2007) zawierającym jako datę graniczną rok 2030, uzyskujemy różnice prognozy rzędu 12 tys. osób (GUS – 866 tys. w 2030, Eurostat – 854 tys.), czyli bardzo zbliżone, wskazujące iż liczba 854 tys. w 2030 (Eurostat) to 80,9 % stanu z 2004.

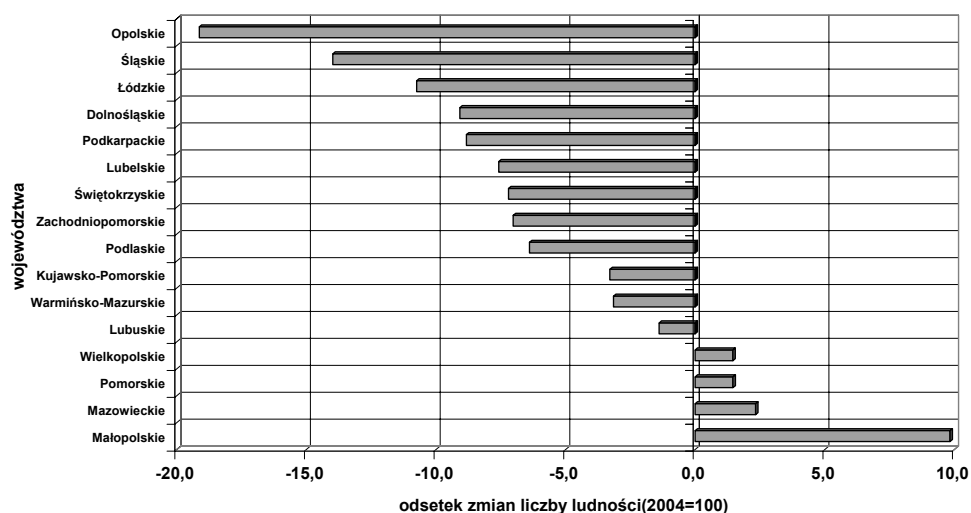
W 2007 opracowano także prognozę regionalną z tym, iż horyzont tej prognozy sięgał tylko do 2020 (Rauziński, Szczygielski, 2008), a wedle której to projekcji liczba ludności mająca osiągnąć w 2020 wielkość 957 542 osób potwierdza tendencję wygenerowaną w wymienionej prognozie GUS z 2004 (według prognozy GUS liczba mieszkańców woj. opolskiego ma osiągnąć w 2020 wielkość 945 523 osób) (ryc. 1).



Ryc. 1. Prognoza liczby ludności województwa opolskiego w latach 2003–2030 wraz z ekstrapolacją trendu do 2050

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wskazując na znaczące obniżenie się liczby ludności w regionie opolskim w okresie 2004 – 2030 o blisko 20 % (por. prognoza Eurostatu) należy zauważyć, iż zmiany liczby ludności wśród regionów sąsiednich nie tylko nie będą tak dramatyczne, jakkolwiek w dwóch regionach sąsiednich także nastąpi spadek liczby ludności: w woj. śląskim do 86 % stanu z 2004, a w dolnośląskim do 90,9 % stanu z 2004, natomiast w woj. wielkopolskim ma wystąpić niewielki (symboliczny) przyrost o 1,5% (101,5 % stanu z 2004).



Ryc. 2. Zmiana liczby ludności w latach 2004–2030

Źródło: opracowanie własne na podstawie Lanzieri (2007), *European Communities...* (2007)

Skala zmian (ubytek) liczby ludności ogółem w woj. opolskim jest najwyższa wśród wszystkich polskich województw, stąd można przyjąć pogląd, iż pod tym względem (przyrostu liczby ludności) pozycja Śląska Opolskiego zarówno w Polsce, jak i w Europie (tym samym także w UE) jest bardzo niekorzystna. Wprawdzie region opolski nie znalazł się w grupie 10 regionów UE o najwyższych (czyli najbardziej niekorzystnych) spadkach liczby ludności w okresie 2004–2030, niemniej prognozowany wynik w wysokości 80,9 % stanu z 2004 tylko nieznacznie jest lepszy od pozycji regionu Voreio-Aigaio (Grecja), 10 na liście, który to region straci 22,2 % ludności z 2004 (w 2030 ma tam mieszkać 77,8 % stanu z 2004). Wśród pozostałych 9 najgorszych pod tym względem regionów UE o ustalonych w prognozie skalach zmian są 4 regiony niemieckie (wschodnie Niemcy), 1 rumuński, oraz 4 bułgarskie z regionem Severozapaden na ostatnim miejscu w Europie¹ – o prognozowanym największym spadku liczby mieszkańców w całej UE – z przewidywanym obniżeniem się liczby ludności o 35,7 % (do 64,3% stanu z 2004). Należy jednakże zwrócić uwagę, że region ten (Severozapaden) jest niewielki, bowiem w 2004 liczył tylko 513 tys. ludności, przy powierzchni wynoszącej prawie 11 tys. km².

3. Ruch naturalny

Współcześnie Polska, w świetle poziomu dzietności w poszczególnych krajach Europy zajmuje jedno z ostatnich miejsc. Wśród wszystkich krajów Europy (48) Polska zajmuje 43 miejsce przed Bośnią i Hercegowiną – 1,18; Mołdawią – 1,22; Andorą – 1,23; San Marino – 1,24 oraz Słowacją – 1,24. Pozycja Polski (2006) wśród państw – członków UE w zakresie poziomu dzietności wykazuje, iż nasz kraj wykazujący współczynnik dzietności (TFR) na poziomie 1,27 lokuje się na 26, przedostatnim miejscu wśród krajów UE, przed Słowacją z dzietnością na poziomie 1,24 (por. Lanzieri, 2007).

Obserwując trend zmian dzietności kobiet w Polsce w okresie ostatnich 100 lat możemy stwierdzić ogromny spadek osiąganych wielkości od około 6,22 (dzieci na jedną kobietę) w 1900; przez 3,72 w 1950, 2,92 w 1960; 2,25 w 1970; 2,28 w 1980; 2,04 w 1990; 1,33 w 2000 oraz poniżej 1,3 współcześnie (około 1,23 w 2004; 1,27 w 2006)². Bardzo niekorzystna pozycja Polski w Europie powoduje, iż także w skali globu nasz kraj zaliczany jest do obszarów o najgorszych wskaźnikach reprodukcji ludności i ma, według omawianych prognoz, w dalszym ciągu (2050) pozostać w zbiorze państw wyludniających się (tab. 3).

¹ Severozapaden (Region Północno-Zachodni) jest jednym z 6 regionów planistycznych w Bułgarii utworzonych dla wykorzystania w programach rządowych środków z UE i nie stanowi elementu podziału administracyjnego. W skład wymienionego Regionu wchodzi 3 obwody (prowincje): Widin, Wracza, Motana.

² Mimo tak znaczącej dynamiki spadku dzietności kobiet w Polsce nie są to procesy wyjątkowe w skali globu. Największy spadek poziomu dzietności pomiędzy okresem 1970 – 1975 a 2005 – 2010 wystąpił w Mongolii – z dzietności 7,33 w latach 70-tych do 1,87 30 lat później (jest to spadek o blisko 75 % wielkości wyjściowej).

Tab. 3. Poziom dzietności wśród 10 państw o najniższych wskaźnikach w latach 2005–2010 i 2045–2050

Najniższa dzietność 2005–2010			Najniższa dzietność 2045–2050		
pozycja	państwo	wskaźnik	pozycja	państwo	wskaźnik
1	Makao (Chiny)	0,91	1	Makao (Chiny)	1,31
2	Hong Kong (Chiny)	0,97	2	Hong Kong (Chiny)	1,34
3	Białoruś	1,20	3	Korea (Płd)	1,54
4	Korea (Płd)	1,21	4	Białoruś	1,58
5	Ukraina	1,22	5	Ukraina	1,59
6	Polska	1,23	6	Japonia	1,60
7	Bośnia i Hercegowina	1,23	7	Polska	1,60
8	Czechy	1,24	8	Bośnia i Hercegowina	1,61
9	Słowacja	1,25	9	Słowacja	1,63
10	Singapur	1,26	10	Singapur	1,64
-	Świat	2,55	-	Świat	2,02

Źródło: opracowanie własne na podstawie *World Population...*(2007)

Współcześnie na czele państw członków UE znajduje się, ze względu na poziom dzietności, Francja (2,01 w 2006; 1,98 w 2007) oraz kraje skandynawskie – po 1,85 i Wlk. Brytania – także 1,85. W grupie państw zaliczanych w analizach Eurostatu do pozaunijnej Europy (członkowie Rady Europy) na czele znajduje się Azerbejdżan (2,33) i Turcja (2,18) oraz tuż poniżej granicy reprodukcji prostej – Islandia (2,07).

Biorąc pod uwagę istniejący trend przesuwania się średniego wieku kobiet w chwili urodzenia pierwszego dziecka¹ w kierunku grup starszych (rośnie liczba urodzeń w grupie kobiet w wieku 30–34 lata, co skraca czas na urodzenie kolejnego dziecka i podnosi ryzyko urodzeń z wadą genetyczną) można przyjąć, iż dzietność żeńska ogółem w Polsce zbliża się do poziomu 0,500–0,550 (w woj. opolskim dzietność żeńska wynosiła w 2005 – 0,515).

Posługując się inną miarą (współczynnikiem płodności) stwierdzamy ponownie niekorzystny wymiar przemian ludnościowych w woj. opolskim. W porównaniu do obniżających się w długookresowej perspektywie wielkości współczynników płodności w Polsce poniżej dopuszczalnej granicy procesu reprodukcji, jako skrajnie niekorzystne prezentują się analogiczne współczynniki dla woj. opolskiego.

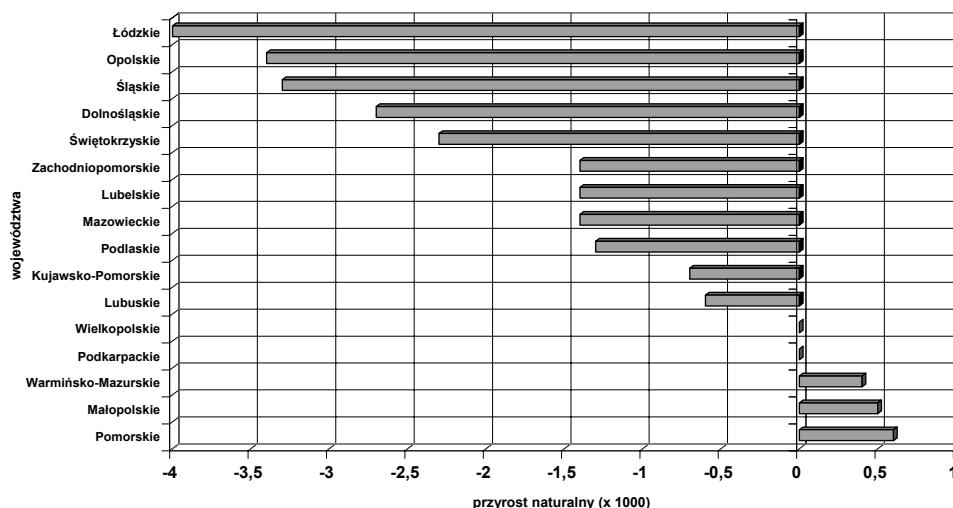
Z punktu widzenia zróżnicowania przestrzennego obniżania wskaźnika poziomu urodzeń żywych należy zauważyć, iż trend spadkowy w woj. opolskim był szybszy aniżeli średnio w Polsce. W okresie 1993–2002 współczynnik płodności dla kobiet obniżył się z 51,2 do 35,1 (tj. natomiast 16,1 pkt) natomiast w woj. opolskim, mimo już początkowo niskiego pułapu wyjściowego (50,1 w 1993) współczynnik płodności w 2002 osiągnął wielkość 30,9 (tzn. był o 19,2 pkt niższy). O zadziwiającej uniwersalności modelu niskiej liczby dzieci w woj. opolskim wydaje się świadczyć nie tylko dalsze utrzymywanie się niższego współczynnika płodności w 2005 w stosunku do całej Polski, ale zwłaszcza fakt, iż wszystkie cząstkowe współczynniki płodności (dla poszczególnych grup wieku) są w woj. opolskim niższe, niż w całej Polsce.

Konsekwencją bardzo niekorzystnych wielkości wskaźników reprodukcji jest, przy mniejszych relatywnie zmianach w poziomie zgonów, poziom przyrostu naturalnego. Ustalone dla okresu 2005–2010 wskaźniki przyrostu naturalnego na poziomie globalnym wykazują, iż na 10 czołowych miejscach (w negatywnym sensie) są państwa Europy Środkowo-Wschodniej, ale bez Polski. W okresie 2045–2050 na liście państw o najmniejszym przyroście naturalnym pozostaną niektóre kraje EŚW (zwłaszcza Ukraina – o trwale najgorszych wskaźnikach), ale pojawi się na 9 miejscu Polska (przyrost naturalny -0,80, oraz kraje Dalekiego Wschodu).

W świetle prognoz Eurostatu ustalony przyrost naturalny ludności w poszczególnych regionach UE (NUTS 2) lokuje region opolski na 2 miejscu wśród polskich województw, co

¹ Według autorskich wyliczeń opartych na serii porodów w szpitalu położniczym w Opolu (według danych dr. Romany Pawlińskiej-Chmary), średni wiek matek (wszystkich) rodzących dzieci w 2004 r. wynosił 27 lat. Wynik ten jest zgodny z danymi oficjalnymi dla całej zbiorowości kobiet woj. opolskiego.

powoduje, biorąc pod uwagę pozycję całej Polski, iż województwo opolskie jest pod tym względem wśród najgorszych regionów w całej UE. Niekorzystną pozycję w Polsce, w zakresie przyrostu naturalnego region zawdzięcza najniższemu poziomowi urodzeń żywych (7,6 % dla okresu 2004–2031), przy średniej dla Polski na poziomie 9,3 %. Czołowa (w negatywnym wymiarze) pozycja województwa łódzkiego (por. ryc. 3) wynika z najwyższego prognozowanego poziomu zgonów w okresie 2004–2031 (Polska – 10,7 %; łódzkie – 12,5 %, opolskie – 10,9 %).



Ryc. 3. Przyrost naturalny w Polsce latach 2004–2031 według województw

Źródło: opracowanie własne na podstawie Lanzieri (2007), *European Communities...* (2007)

Bilans wymiany ludności z przyczyn naturalnych (urodzenia i zgony) rodzi pytanie o przebieg tego procesu w określonej perspektywie. Wykonana dla tego celu prognoza ludności w woj. opolskim w latach 2002–2020, w wersji biologicznej wykazuje, w odniesieniu do zmian struktury wieku ludności, pełne potwierdzenie projekcji europejskich.

Krzywe rozkładu liczby ludności ustalone dla 2002 i 2020 wykazują istotne różnice rozkładu wartości (ryc. 4). Najważniejsze różnice występują w trzech obszarach: krzywej gasnącej liczby dzieci i młodzieży, kumulacji ludności aktywnej zawodowo na pograniczu grupy mobilnej i niemobilnej, istotnego przyrostu ludności w grupie poprodukcyjnej, z zapowiedzią kolejnej kumulacji około roku 2050.

Niekorzystny obraz wymiany generacyjnej ludności regionu opolskiego nie wynika, jak ustalono wyżej, z wysokiego poziomu umieralności. Województwo oznacza się względnie korzystnymi parametrami w zakresie średniego dalszego trwania życia, m.in. z uwagi na najniższe w Polsce wskaźniki umieralności niemowląt. Pozycja regionu opolskiego w czołówce województw polskich ma o tyle istotne znaczenie jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, iż Polska nie należy do czołówki państw świata i Europy w tym zakresie. Wprawdzie średnie dalsze trwanie życia ustalone dla Polski za okres 2005–2010 (74,6 lat dla obojga płci) jest identyczne z średnią dla Europy, jednak należy zauważyć, iż średnia europejska jest zawyżana przez te państwa europejskie, które w skali globu także są na czołowych pozycjach (Japonia – 82,6; Islandia – 81,8; Szwajcaria – 81,7; Hiszpania – 80,9; Szwecja – 80,9; Francja – 80,7).

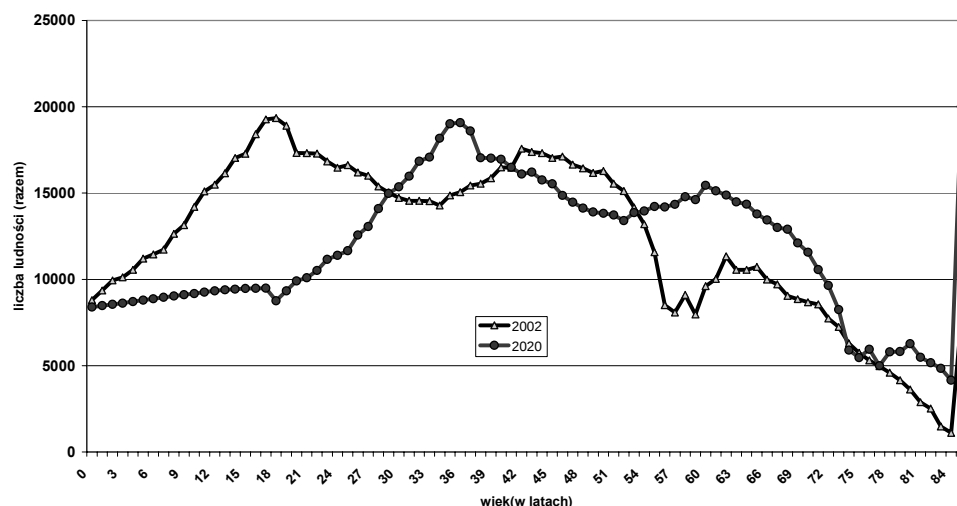
4. Migracje

Migracje stanowią jeden z istotniejszych czynników zmian poziomu zaludnienia i struktury ludności badanych obszarów.

W świetle istniejących ustaleń przyjmujemy, iż Europa należy współcześnie do obszarów imigracji (przyjmujących) a nie do obszarów emigracji (wysyłających). W latach 2000–2050 Europa ma przyjąć około 4,5 mln migrantów, co stanowić będzie (w 2050) 0,7% całości ludności Europy. W tak zarysowanym kontekście istotny jest fakt, iż Polska pozostanie w dalszym ciągu (w okresie do 2030) krajem emigracyjnym, a nie, jak Europa w całości, krajem imigracyjnym.

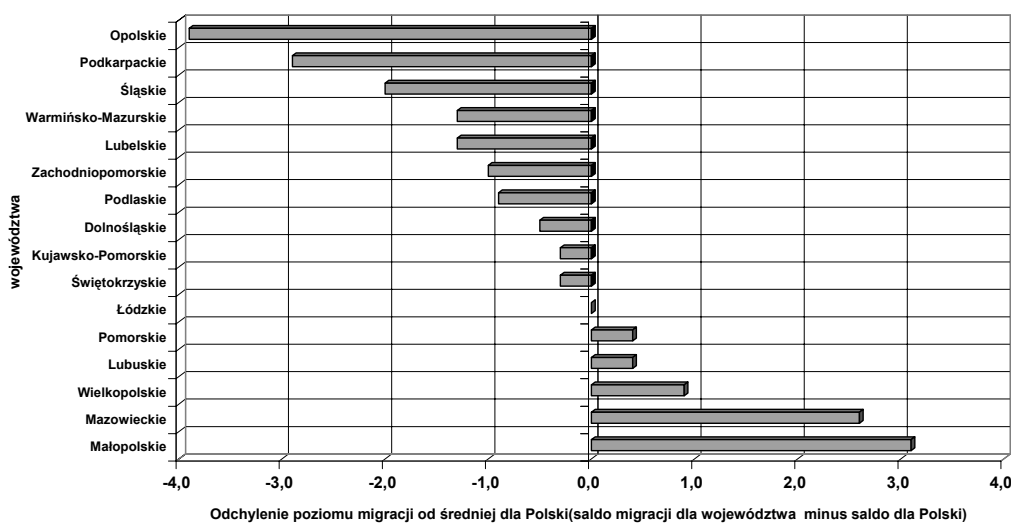
Dla oceny pozycji regionu opolskiego wśród innych regionów europejskich istotne jest określenie miejsca województwa wśród województw polskich.

Na podstawie ryc. 5 (oraz danych źródłowych) można jednoznacznie ustalić, iż województwo opolskie ma najmniej korzystny poziom wielkości salda migracji – zarówno migracji ogółem, w tym zarówno migracji zagranicznych, jak i krajowych. Oznacza to, iż region opolski traci migracyjnie ludność na każdym kierunku migracji – zagranicznym i krajowym.



Ryc. 4. Prognoza ludności województwa opolskiego w latach 2002–2020
(wersja biologiczna według współczynników płodności 2000–2002)

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych GUS



Ryc. 5. Pozycja regionu opolskiego z tytułu salda migracji w okresie 2004–2031.

Średnia dla Polski = 100

Źródło: opracowanie własne na podstawie Lanzieri (2007), *European Communities...* (2007)

5. Struktura wieku. Starzenie się populacji

O pozycji danego regionu (z punktu widzenia demograficznego) współdecyduje nie tylko globalna liczba mieszkańców, ale także struktura wieku mieszkańców.¹

Do najczęściej analizowanych zagadnień struktur ludności należy problem starzenia się populacji. Według tego kryterium pozycja naszego kraju będzie, w perspektywie 2050, wyjątkowo niekorzystna.

Polska będzie w 2050 pod względem średniego wieku ludności na 6 miejscu na świecie (średnia wieku ludności Polski to: w 1950 – 25,8 lat, 2005 – 36,8 lat, 2050 – 52,4 lata; świat odpowiednio: 23,9; 28,0; 38,1).

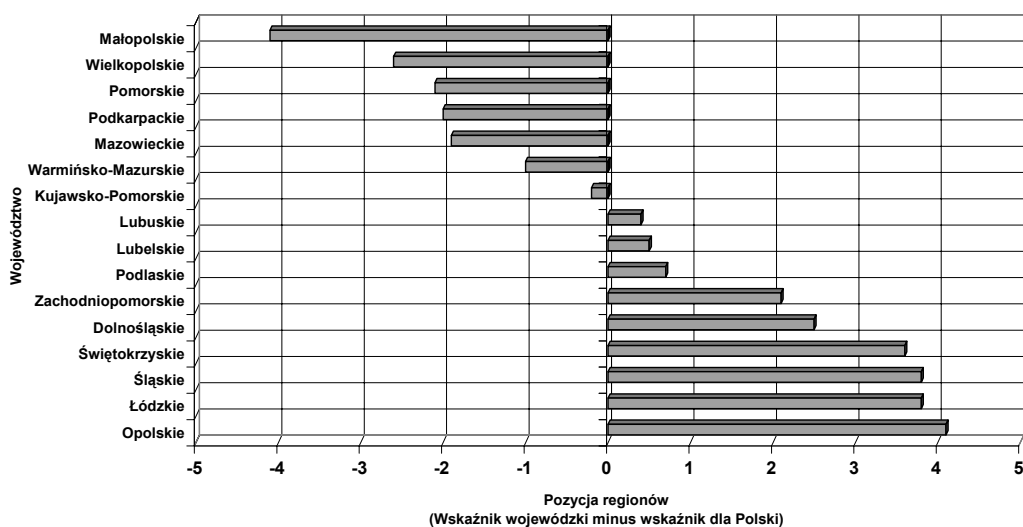
W Europie nasz kraj będzie miał (średnio) najstarszą ludność, a nami uplasuje się Bułgaria (52,3) i Słowenia (52,2).

Zagadnienie starości demograficznej danej populacji rozpatrywać można w kilku syntetycznych ujęciach: jako wskazany wyżej kryterium średniego wieku mieszkańców, a także jako udział ludności w wieku poprodukcyjnym w całej populacji lub jako relacje ludności w wieku poprodukcyjnym do dwóch pozostałych segmentów struktury ekonomicznej, tj. grupy produkcyjnej lub grupy przedprodukcyjnej.

Wydaje się, iż właściwym miernikiem pomiaru położenia populacji w kontekście starzenia się populacji jest ustalenie relacji pomiędzy liczbą ludności w wieku poprodukcyjnym do liczby ludności w wieku produkcyjnym, czyli wskaźnik obciążenia demograficznego (częściowo ekonomicznego).

Położenie województwa opolskiego zmierzone przy zastosowaniu tej miary jawi się jako bardzo niekorzystne w perspektywie roku 2030. Istotna jest tu dynamiczna zmiana pozycji w rankingu regionów polskich, z 9 pozycji w 2004, na pozycję numer 1 w 2030.

Biorąc pod uwagę zmianę średniego wieku ludności Polski, staje się kwestią oczywistą, iż poziom obciążenia demograficznego jest (będzie) w regionie opolskim jednym z najwyższych w Europie.



Ryc. 6. Wskaźnik obciążenia grupy produkcyjnej (15–64 lat) grupą poprodukcyjną (65 lat i więcej). Odchylenie od średniej dla Polski (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Lanzieri (2008), *European Communities...* (2007)

¹ Podkreślamy bardzo zawężone podejście do problematyki czynników rozwoju regionu, jest bowiem oczywiste, iż katalog zmiennych opisujących region i jego zmiany jest bardzo szeroki. Przyjęty demograficzny zakres opracowania zmusza nas jednakże do znacznej selekcji

6. Wnioski

Wstępna ocena uzyskanych danych prowadzi do wniosku, iż potwierdziła się hipoteza procesów odmienności przebiegu procesów demograficznych występujących w regionie opolskim od przebiegu tych samych zjawisk w innych regionach Polski, a także w Europie (w tym w innych państwach UE).

Tak sformułowana ocena opiera się o wyniki analiz serii zjawisk:

1. Region opolski ma jeden z najwyższych w Polsce oraz w skali Europy wskaźników spadku w zakresie liczby ludności ogółem. Ujemny przyrost rzeczywisty ludności województwa będzie jednym z najwyższych wśród regionów europejskich.
2. Poziom urodzeń w regionie mierzony wielkością właściwych wskaźników (dzietność, płodność) wykazuje jeden z najniższych stanów w Polsce. Oznacza to tym samym, z uwagi na pozycję przemian populacyjnych w Polsce w skali świata, iż w regionie wystąpi jedno z najniższych poziomów urodzeń na całym świecie. Utrzymanie się takiej sytuacji prowadzi to do stanu całkowitego braku możliwości prostej reprodukcji ludności.
3. W regionie opolskim wystąpi kryzys solidarności międzypokoleniowej. Poziom obciążenia grupy produkcyjne (15–64), grupą poprodukcyjną (65+) będzie najwyższy w Polsce.
4. Region opolski utrzyma czołową pozycję w zakresie migracji zagranicznych. Pojawiające się ruchy migracyjne w innych regionach, mogące być okresowo bardziej dynamiczne, nie spowodują istotnej zmiany wysokiej pozycji województwa opolskiego jako regionu wysyłającego.
5. Demograficznie region opolski jest (będzie) w skrajnie trudnym położeniu (najgorszym w Polsce).
6. Oznacza to konieczność traktowania województwa jako obszaru zagrożonego nadchodzącym kryzysem ludnościowym.
7. Ogromne ruchy migracyjne, które objęły Polskę w XXI wieku (szczególnie po 2004) powodują, iż jest wysoce prawdopodobne, iż podobne procesy pojawią się w innych obszarach Polski, m.in. jako efekt długotrwałego ujemnego salda migracji.
8. Oznacza to, iż europejskie i krajowe założenia prognoz długo terminowych (poza rok 2030–2040) nie uwzględniają odłożonych skutków migracji, widocznych w regionie opolskim, doświadczanym przez migracje w całym okresie powojennym.

Literatura

- Giannakouris K., 2008, Ageing characterises the demographics perspectives of the European societies, Eurostat, Population and social conditions, Statistics in focus, 72/2008.
- Lanzieri G., 2007, Long-term population projections at regional level, Eurostat, Statistics in focus, Population and social condition, 28/2007.
- Lanzieri G., 2008, Population in Europe 2007: first results, Eurostat, Statistics in focus, Population and social condition, 81/2008.
- Rauziński R., Szczygielski K., 2008, Prognoza pomigracyjna ludności województwa opolskiego na lata 2005–2020 (w przekroju powiatów, gmin i miejscowości), Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu, Opole.
- Węgrzyn D., 2004, Stan, struktura i dynamika ludności kontynentów świata w latach 2000–2050 w świetle prognozy ONZ, Komitet Nauk Demograficznych PAN, Sekcja Analiz Demograficznych, Zeszyt nr 9, Warszawa.
- World Population Prospects: The 2006 Revision, Highlights*, 2007, United Nations Population Division, Department of the Economic and Social Affairs, New York.

ŚLĄSK OPOLSKI IN THE EUROPEAN UNION. THE DEMOGRAPHIC ASPECTS

Key words: *population, natural change, fertility, migration*

Summary

The status and the perspective of demographic changes are the starting point for several analyses of regional development conditions. The most common criteria for valuation of population effects' progress are: all-population number changes, natural change – especially one of its component that is birth rate – and migration rate (internal and external movements' balance). Population ageing is becoming a very important question, as well. In the light of received results statement, that Opoliensis Silesian position – in a perspective of the next 20 or 40 years – seems to be very disadvantageous among other European regions, but also among entire Europe, is legitimated. According to the three independent prognoses there will be, in indicated perspective, one of the biggest decreases of a total number of populations in Poland. These adverse tendencies of population' number changes will be (are) derivative of two disadvantageous processes: very low women's fertility (included 0,500 – 0,515 female fertility) and constant, relatively high level of migration. Present structure of age of population in voivodeship will cause, in examined perspective until year 2030 and further to the year 2050, that level of burden of a production group with a post-productive will be one of the highest in Poland and in Europe.

dr Kazimierz Szczygieski
Katedra Polityki Regionalnej
Wydział Zarządzania I Inżynierii Produkcji
Politechnika Opolska
ul. Waryńskiego 4, Opole
tel.77/4530471
e-mail: makas56@wp.pl

Sławomir Dorocki

Akademia Pedagogiczna im. KEN w Krakowie

Bartosz Jenner

Uniwersytet Jagielloński

REGIONALNE ZRÓŻNICOWANIE ROZWOJU EKONOMICZNEGO FRANCJI

Słowa kluczowe: *Francja, regiony, polityka regionalna, dysproporcje*

1. Wstęp

Jednym z głównych celów europejskiej polityki regionalnej jest likwidacja dysproporcji w przestrzennym rozwoju gospodarczym. Wprowadzenie polityki regionalnej wewnątrz Unii Europejskiej jest wynikiem zarówno dużego zróżnicowania rozwoju społecznego i gospodarczego poszczególnych krajów Wspólnoty, jak i istnienia jeszcze większych dysproporcji rozwojowych pomiędzy ich regionami. Dysproporcje te mają różne podłoże, wynikające m.in. z geograficznego położenia regionu i jego warunków naturalnych, uwarunkowań historycznych, poziomu rozwoju infrastruktury, struktury gospodarki, poziomu kwalifikacji zawodowych ludności itp.

Przykładem kraju Wspólnoty, w którym koncentracja kapitału i inwestycji w wyniku uwarunkowań ekonomicznych i historycznych doprowadziła do znaczącego zróżnicowania przestrzeni gospodarczej jest Francja. Scentralizowany system administracyjny oraz skupienie większości instytucji i zakładów w stolicy kraju wywołało tzw. fenomen paryski – występowanie Paryża i „francuskiej pustyni”.

Celem pracy jest sprawdzenie, czy prowadzona we Francji od lat 80. XX w. polityka regionalna wpłynęła na zmniejszenie dysproporcji w przestrzennym rozwoju kraju. Analizę regionalnego zróżnicowania rozwoju ekonomicznego Francji przeprowadzono w oparciu o wielkość PKB w przeliczeniu na jednego pracującego w latach 1990–2006.¹

W opracowaniu postawiono pytania: czy zróżnicowanie w tempie rozwoju pomiędzy poszczególnymi regionami Francji jest zmienne w czasie i czy wpłynęło ono na zmianę poziomu międzyregionalnego zróżnicowania rozwoju gospodarczego oraz czy zróżnicowanie tempa rozwoju ma jakiś wzorzec.

Analizę statystyczną materiału pochodzącego z INSEE, będącego podstawą niniejszej pracy, przeprowadzono w oparciu o program SAS 9.1., przy wykorzystaniu procedury GLIMMIX.

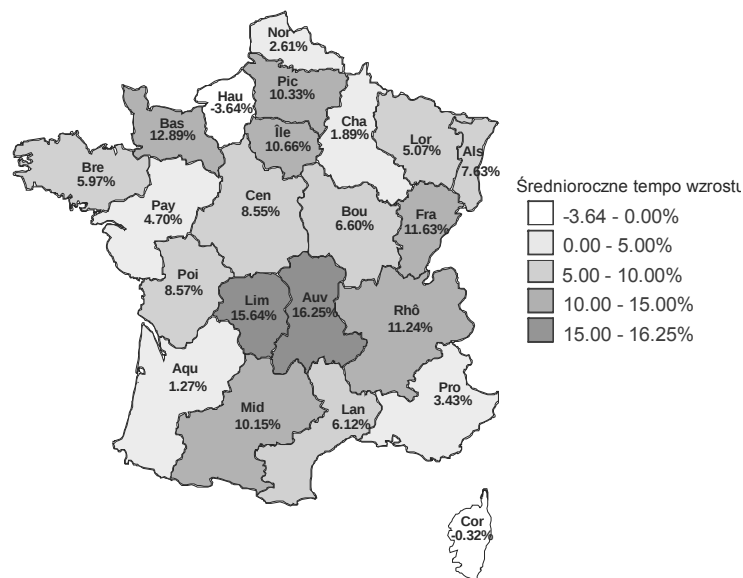
2. Analiza empiryczna

Wstępna analiza materiału statystycznego wykazała, że region Île-de-France rozwija się całkowicie odrębnie od pozostałych regionów, dlatego model statystyczny parametryzowano z jego pominięciem. Rozpatrując ekonomiczne zróżnicowanie regionalne Francji, oparto się zarówno na wartościach bezwzględnych, jak i na wartościach względnych w odniesieniu do wartości średnich.

Historycznie, od czasów Rewolucji Francuskiej rozwój ekonomiczny Francji charakteryzował się wzrastającymi dysproporcjami. Wzrost gospodarczy, oprócz dominującego regionu paryskiego, odnotowały głównie regiony północno-zachodnie Francji oraz regiony

¹ Za początek rozwoju polityki regionalnej we Francji można uznać rok 1982, kiedy to uchwalono ustawę o decentralizacji i uznano regiony za główną jednostkę podziału kraju. Jednakże do czasu wprowadzenia pierwszego pakietu Delorsa w 1989 roku polityka regionalna skupiona była w ręku rządów państw Wspólnoty, które często realizowały plany rozwoju kraju, a nie regionów. Dlatego w związku z opóźnieniem w uruchomieniu inicjatyw Wspólnoty i decentralizacji poziomu decyzyjnego i finansowego (Pietrzyk, 2002) wydaje się zatem właściwym przeprowadzenie analizy konsekwencji polityki regionalnej od roku 1990.

skupione wzdłuż doliny Rodanu, podczas gdy tradycyjnie najbardziej zacofane obszary skupione były na zachodzie Francji oraz w Masywie Centralnym.



Ryc. 1. Średnioroczne tempo wzrostu PKB/1 pracującego za okres 1982–1990 we Francji

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych INSEE

Porównując tempo rozwoju regionów Francji w latach 1982 i 1990, trzeba stwierdzić, że wszystkie regiony oprócz Górnej Normandii i Korsyki odnotowały wzrost produktu krajowego brutto w przeliczeniu na 1 pracującego w stosunku do analogicznego wskaźnika dla całej Francji. Największy wzrost wystąpił w regionach charakteryzujących się najniższym PKB w roku 1982, tj. w regionie Masywu Centralnego (Owernia i Limousin) i Dolnej Normandii oraz w regionach najbardziej rozwiniętych, tj. Île-de-France, Franche-Comté czy region Rodan-Alpy (ryc. 1). Wynikiem tego procesu był spadek międzyregionalnej wariancji wartości PKB/1 pracującego o połowę wartości.

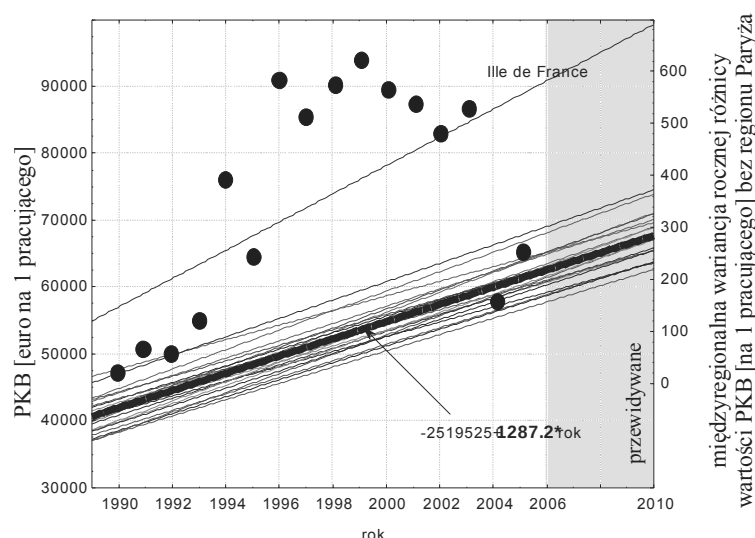
Na początku badanego okresu w 1990 roku według wartości PKB najbardziej rozwiniętymi regionami były: region paryski, Alzacja, Prowansja-Lazurowe Wybrzeże oraz region Rodan-Alpy, w których produkt krajowy brutto na 1 pracującego wynosił od około 57 000 w regionie Île-de-France, po 45 000 euro w regionie Alpejskim. Natomiast wartości PKB poniżej 40 000 odnotowały regiony zachodnie Francji. Dlatego wydaje się właściwe, aby w celu wyrównania dysproporcji w poziomie rozwoju ekonomicznego jego tempo uległo zmianie, zwiększyło się w regionach zacofanych lub zmniejszyło się w regionach rozwiniętych.

Analizując tempo wzrostu wartości PKB, rozpatrywano następujący liniowy model:

$$PKB = region + rok + region * rok + błqd$$

Przyjęto model losowych nachyleń (ang. random coefficient model), zatem zarówno region, jak i właściwe dla danego regionu tempo wzrostu traktowano jako czynnik losowy (Litterll et al., 2006). Model ten dopuszczał wzajemną korelację między tempem wzrostu a wartością PKB w roku 1990 (początek obserwacji). W celu zbadania tej korelacji obliczono tzw. macierz korelacji ocen parametrów oraz testowano, czy korelacja ta jest równa zero (Litterll et al., 2006). Uzyskane tempa wzrostu regionów porównano z uśrednionym tempem wzrostu oraz z tempem wzrostu w regionie Paryża.

W badanym okresie liniowe średnie tempo wzrostu w regionach poza paryskim, wynosiło 1287,2 (SEE=26,5) euro/1 pracującego/rok. Zaś w regionie Île-de-France 2111,4 (SEE=45,7). Nie stwierdzono statystycznie istotnej korelacji między początkową wartością PKB danego regionu a jego tempem wzrostu ($r=-0,26$; $Z=0,60$; $p=0,5473$) (ryc. 2).

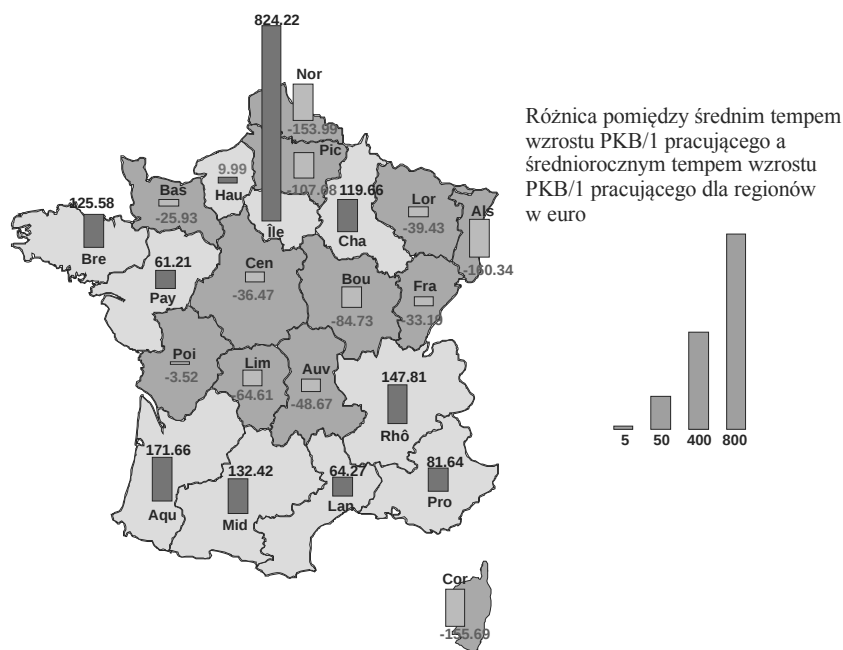


Ryc. 2. Tempa wzrostu PKB w regionach Francji i jego zróżnicowanie w latach 1990–2006

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych INSEE

Wraz ze wzrostem nastąpiło zróżnicowanie tempa wartości PKB. Międzyregionalne odchylenie standardowe tego tempa oszacowano na 112,5 (95% CI: 82, 9-175,2; $Z=2,71$; $p=0,0034$).

Porównując średnioroczne tempo wzrostu, zauważamy, że najwyższy wzrost nastąpił oprócz regionu Île-de-France w regionach południowych (Akwitania, Midi-Pyrénées i Alpy-Rodan) i w Bretanii. Natomiast spadek odnotowały rozwinięte regiony (Alzacja, Nord-Pas-de-Calais) oraz zacofane regiony Masywu Centralnego i Korsyka (ryc. 3).



Ryc. 3. Średnioroczne tempo wzrostu PKB w regionach Francji w latach 1990–2006

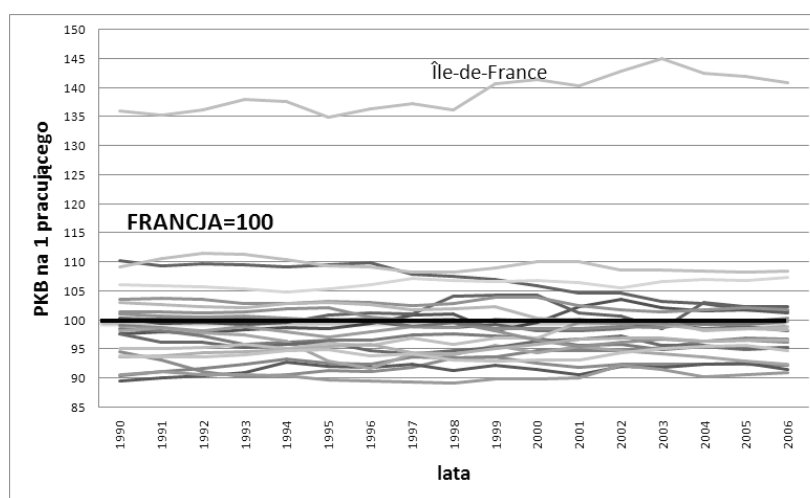
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych INSEE

W celu porównania zróżnicowania międzyregionalnego dokonano standaryzacji danych poprzez porównanie ich z danymi dla Francji metropolitalnej, przyjmując jej wartość za 100. W wyniku zmian tempa wzrostu PKB nastąpiła zmiana jego zróżnicowania przestrzennego. Do roku 2003 nastąpiło wyraźne zmniejszenie wartości wariacji PKB na 1 pracującego (przy nieuwzględnieniu regionu Paryża). Pomimo że różnicowanie wartości PKB na 1 pracującego w badanym okresie zmalało (z około 20 do 30 euro w stosunku do PKB Francji), dalej wyraźna

była dominacja regionu Île-de-France nad innymi regionami (średnio o 40 euro wartości PKB/1 pracującego w stosunku do PKB Francji) (ryc. 4).

Jednakże rozkład przestrzennego zróżnicowania wartości PKB nie uległ większym zmianom. W stosunku do przestrzennego zróżnicowania poziomu rozwoju gospodarczego można zauważyć wzrost tempa rozwoju w regionach południowo-zachodnich i zachodnich Francji, przy spadku w regionach wschodnich i północnych.

W związku z tym, że nie stwierdzono statystycznie istotnej korelacji między początkową wartością PKB danego regionu a jego tempem wzrostu ($r=-0,26$; $Z=0,60$; $p=0,5473$) rozważono wpływ lokalizacji regionu względem Paryża jako czynnik wpływający na tempo rozwoju.



Ryc. 4. Wartość PKB na 1 pracującego w latach 1990–2006 (Francja metropolitalna=100)

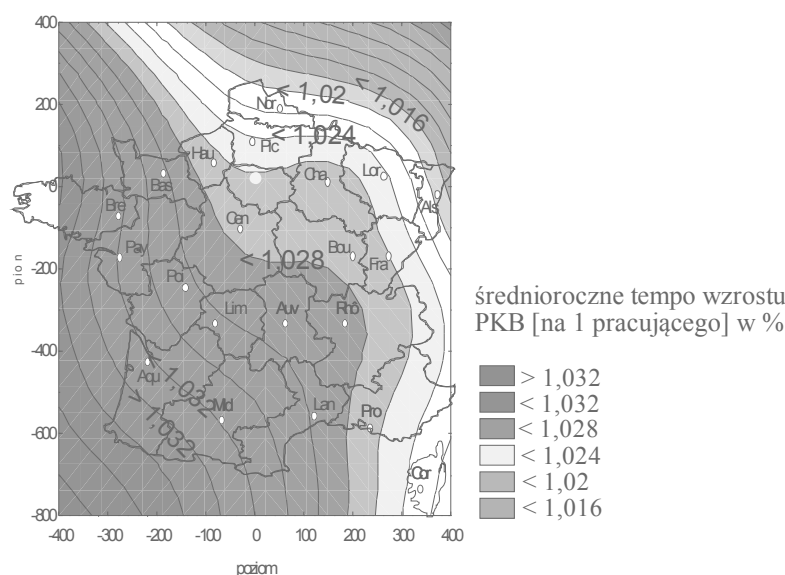
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych INSEE

Dla każdej stolicy regionu obliczono odległość (liczoną wzdłuż długości i szerokości geograficznej) od Paryża. Miasta leżące na wschód i północ uzyskały współrzędne dodatnie, miasta leżące na zachód i południe – współrzędne ujemne. Chciano sprawdzić, czy tempo wzrostu zależy od położenia stolicy regionu w stosunku do stolicy Francji. Przed dalszą analizą dane o PKB poddano transformacji logarytmicznej w celu poznania tempa wzrostu PKB wyrażonego w procentach (a nie w wartościach bezwzględnych, tak jak to miało miejsce w pierwszym modelu) (Sokal and Rholf, 1969). Parametryzowano następujący model:

$$\ln PKB = region + rok + po\u0142o\u017cenie_szer + rok * po\u0142o\u017cenie_szer + po\u0142o\u017cenie_dl + rok * po\u0142o\u017cenie_dl + b\u0142\u0105d.$$

Do otrzymanych wartości dopasowano płaszczyznę, stosując algorytm nieparametrycznego wygładzenia metodą ważonych odległościami najmniejszych kwadratów.

Wyniki uzyskane z parametryzacji modelu drugiego wskazały, że tempo wzrostu danego regionu zależy od lokalizacji jego stolicy względem Paryża. Wraz ze zmianą położenia stolicy regionu o 100 km w kierunku północnym tempo wzrostu PKB obniża się o 0,04% (95% CI: 0,01–0,07%). Położenie stolicy regionu o 100 km na wschód przekłada się na obniżenie rocznego tempa wzrostu PKB o 0,09% (95% CI: 0,05–0,1%). Wypadkowy gradient zmian tempa wzrostu PKB układa się zatem w linii o przebiegu południowy-zachód północny-wschód (ryc. 5).



Ryc. 5. Model przestrzennego tempa wzrostu PKB (na 1 pracującego) w latach 1990–2006
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych INSEE

3. Podsumowanie

Na podstawie powyższych wyników można zweryfikować twierdzenie o zmniejszeniu dysproporcji w przestrzennym rozwoju ekonomicznym Francji. Trzeba jednak zaznaczyć, że proces ten nie obejmuje regionu Paryża, który w dalszym ciągu powiększa zwój dystans rozwojowy w stosunku do pozostałych regionów Francji. Ponadto, od 1990 roku determinantą tempa rozwoju gospodarczego regionów nie są uwarunkowania ekonomiczne, lecz inne czynniki, np. lokalizacja względem Paryża. Dlatego pomimo odnotowania pozytywnych tendencji w rozwoju regionalnym Francji, nie można uważać ich jedynie za wynik prowadzonej polityki regionalnej.

Literatura

- Hastie T., Tibshirani R., Friedman J., 2001, *The elements of statistical learning. Data mining, inference, and prediction*, Canada: Springer.
- Litterll R.C., Milliken G.A., Stroup W.W., Wolfinger R.D., Schabenberger O., 2006, *SAS® for mixed models*, second edition, Cary, NC, USA: SAS Institute Inc.
- Pietrzyk I., 2002, *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*, PWN, Warszawa.
- Sokal R.R., Rohlf F.J., 1969, *Biometry. The principles and practice of statistics*, San Francisco, CA, USA: W H Freeman.

REGIONAL DIFFERENTIATION OF ECONOMIC GROWTH OF FRANCE

Key words: *France, regions, regional politics, disproportions*

Summary

One of the main aims of European regional politics is the elimination of disproportions in spatial economic growth. The introduction of regional politics is a result of both; socio-economic differentiation of European Union countries, and the existence of even bigger disproportions between their regions. France is the country where the concentration of capital and investments as a result of economic and historical conditioning led to a considerable differentiation of economic space.

The following article analyses if regional politics has had an influence on the decrease of disproportions in regional arrangement. The analysis of economic differentiation of France has been based on the statistical analysis of GNP in relation to a working person between 1990-2006. In the following work two issues have been analysed in detail: the differentiation of growth rate

between particular regions of France and its influence on interregional variants of regional growth and a model of growth rate and its determinants.

dr Sławomir Dorocki
Zakład Przedsiębiorczości i Gospodarki Przestrzennej
Instytut Geografii
Akademia Pedagogiczna im. KEN w Krakowie
ul. Podchorążych 2, 30-084 Kraków
tel.: (0-12) 662-62-64
e-mail: sdorocki@ap.krakow.pl

dr Bartosz Jenner
Katedra Toksykologii Klinicznej i Środowiskowej
Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego
Uniwersytet Jagielloński w Krakowie
os. Złotej Jesieni 1, 31-826 Kraków
tel.: (0-12) 646-84-04
e-mail: jennerb@poczta.fm

Iwona Jazewicz
Akademia Pomorska w Słupsku

PROBLEMY ROZWOJU REGIONALNEGO NA POGRANICZU POLSKO–NIEMIECKIM NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO I MEKLEMBURGII – POMORZE PRZEDNIE

Słowa kluczowe: *zaludnienie, ruch naturalny, migracje, województwo zachodniopomorskie, Meklemburgia–Pomorze Przednie*

1. Wprowadzenie

W niniejszej publikacji zaprezentowano zróżnicowania regionalne w aspekcie demograficznym na pograniczu polsko–niemieckim na przykładzie woj. zachodniopomorskiego i Landu Meklemburgia–Pomorze Przednie. W odniesieniu do stosunków demograficznych przedstawiono tendencje w zakresie zmian liczby ludności, gęstości zaludnienia oraz przeobrażenia w strukturach ludnościowych badanej populacji, ze szczególnym uwzględnieniem procesów starzenia demograficznego ludności. Ukazano ponadto zróżnicowanie przestrzenne w aspekcie ruchu naturalnego, gdzie wnikliwej analizie poddano jego główne elementy składowe, tj. małżeństwa, urodzenia, zgony i przyrost naturalny. Ważne miejsce zajmują również zagadnienia związane z mobilnością przestrzenną ludności. Podsumowaniem przemian ludnościowych jest klasyfikacja powiatów pod względem poziomu rozwoju demograficznego w świetle metody modelowej Hellwiga (1968).

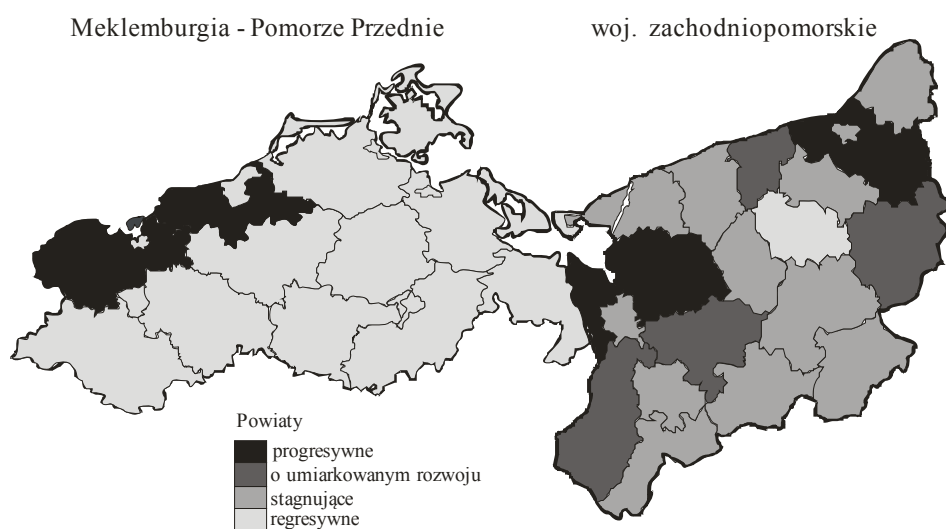
Analiza została przeprowadzona na przykładzie pogranicza polsko–niemieckiego. Szczegółowe badania dotyczą lat 1990–2007 w oparciu o dane przedstawiające zróżnicowanie terytorialne w przekroju powiatów należących do woj. zachodniopomorskiego i Kraju Związkowego Meklemburgia–Pomorze Przednie.

2. Przestrzenne zróżnicowanie demograficzne

W 2007 r. na badanym terenie obejmującym 46 066 km² zamieszkiwało 3,4 mln osób. Polska część obszaru ze Szczecinem jako stolicą regionu i największym centrum obejmowała powierzchnię 22 892 km² (tj. 4,7 % całkowitej powierzchni), natomiast część niemiecka obejmowała 23 174 km² (tj. 50,3 %). Strefa przygraniczna natomiast zajmowała łącznie 14 315 km² (7 559 km² po stronie polskiej i 6 756 km² po stronie niemieckiej). Jeśli w odniesieniu do powierzchni były to wartości zbliżone, to w przypadku ludności strefę przygraniczną polską zamieszkiwało w 2007 r. 832,7 tys. osób, a strefę przygraniczną niemiecką 474,6 tys. osób. Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż w strefie przygranicznej znajdowały się 4 powiaty grodzkie i 10 powiatów ziemskich, z czego po stronie polskiej 2 powiaty grodzkie (Szczecin i Świnoujście) oraz 6 powiatów ziemskich (powiat kamieński, goleniowski, policki, gryfiński, pyrzycki i myśliborski), po stronie niemieckiej 2 powiaty grodzkie (Greifswald i Stralsund) oraz 4 powiaty ziemskie (Nordvorpommern, Ostvorpommern, Rügen i Uecker–Randow).

Rozwój ilościowy jest istotną oznaką koniunktury gospodarczej i atrakcyjności ośrodka lub regionu. Atrakcyjność miejsca pracy i zamieszkania powoduje imigrację ludności. W przypadku badanego obszaru od 1990 r. generalnie następuje spadek liczby ludności. W latach 1990–2007 liczba mieszkańców zmniejszyła się z 3,6 mln w 1990 r. do 3,4 mln osób w 2007 r. Przy czym po stronie polskiej liczba mieszkańców wykazuje stagnację (wzrost o 0,5 %), natomiast po stronie niemieckiej jest to wyraźna regresja (spadek o 11,9 %). Przeprowadzone badania jednoznacznie wykazały, że występują wyraźne dysproporcje wewnątrzregionalne w odniesieniu do zmian

zaludnienia. Wśród 39 powiatów najliczniejszą grupę stanowiły powiaty o regresywnym typie zmian ludnościowych (ubytek ludności powyżej 5 %) (ryc. 1). Zdecydowanie gorsza jest sytuacja po stronie niemieckiej, gdzie na 18 powiatów aż 13 wykazuje ubytek ludności, w przypadku woj. zachodniopomorskiego tylko powiat świdwiński wykazuje tendencje depopulacyjne. Regiony wyludniające to jednostki położone na terenach w przeszłości silnie związanych z obsługą rolnictwa uspołecznionego. Przykładowo w gminach powiatu świdwińskiego, tj. Sławoborze, Rąbino udział gospodarki uspołecznionej w ogólnej powierzchni użytków rolnych sięgał 3/4 powierzchni (Rydz, 2006), podobnie w przypadku Landu Meklemburgia–Pomorze Przednie do sektora państwowego należało 95,4 % użytków rolnych (Grykień, 2004).



Ryc. 1. Dynamika zmian liczby ludności w latach 1990–2007 (1990=100%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i Statistisches AMT Mecklenburg–Vorpommern

Krach sektora państwowego w rolnictwie spowodował załamanie lokalnych rynków pracy i podstaw egzystencji ośrodków wiejskich, z reguły małych miast związanych z obsługą rolnictwa państwowego. W zaistniałej sytuacji mamy do czynienia z regionami o nieatrakcyjnym miejscu pracy, a co za tym idzie nieatrakcyjnym miejscu zamieszkania.

Uwagę zwracają natomiast powiaty o progresywnych zmianach demograficznych. Zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej, są to tereny z jednej strony wyróżniające się atrakcyjnym nadmorskim położeniem, z drugiej pozostają pod silnym oddziaływaniem największych miast w systemie osadniczym. Po stronie polskiej pod wpływem ośrodka ponadregionalnego (kategoria 7 w sieci europejskiej), jakim jest Szczecin i ośrodka regionalnego, tj. Koszalina. Na pograniczu niemieckim w strefie wpływu ośrodków regionalnych, tj. Rostoku, Wismarku; ośrodka ponadregionalnego, tj. Schwerina. Tworzą one strefy podmiejskie, które szybko dezagrariują się i urbanizują. W strefach tych następuje szybki rozwój funkcji pozarolniczych, zatrudnienia, wykształcenia, a także wzrost liczby mieszkańców.

Z przeprowadzonych badań wynika, że rozmieszczenie i gęstość zaludnienia cechowały się dużym zróżnicowaniem przestrzennym. Średnia gęstość zaludnienia na badanym obszarze była stosunkowo niska w 2007 r., wynosiła 91,3 osoby/km² i wyraźnie odbiegała od przeciętnej wartości w Polsce (122 osoby/km²) i Niemczech (231 osób/km²), przy czym po stronie polskiej i niemieckiej kształtowała się na zbliżonym poziomie (w woj. zachodniopomorskim wynosiła 74,0 osoby/km², w Meklemburgii 74,5 osób/km²). Koncentracja przestrzenna ludności na badanym obszarze obejmuje w zasadzie dwa pasma osadnicze. Jedno z nich dotyczy osadnictwa wiejskiego w strefie nadmorskiej, drugie zaś to gminy skoncentrowane wokół jąder układu osadniczego, jakim pozostaje Szczecin i Koszalin na terenie woj. zachodniopomorskiego oraz Wismark, Rostok i Schwerin na terenie Kraju Związkowego Meklemburgia–Pomorze Przednie.

3. Tendencje zmian w przyroście rzeczywistym ludności

W ujęciu bilansowym na zmiany liczby ludności wpływ mają przede wszystkim wielkość przyrostu naturalnego i saldo migracji.

Z dotychczasowych badań jednoznacznie wynika, że na obszarze Meklemburgia–Pomorze Przednie/woj. zachodniopomorskie zarysowuje się tendencja do spadku przyrostu naturalnego, szczególnie po stronie niemieckiej widoczny jest ubytek naturalny ludności (tab. 1). Zaistniała sytuacja ma związek prawie wyłącznie ze spadkiem wskaźnika urodzeń po stronie polskiej i utrzymującej się na zbliżonym poziomie liczbie zgonów, podczas gdy po stronie niemieckiej utrzymuje się na jednakowym poziomie liczba urodzeń, a zwiększa się liczba zgonów.

Należy w tym miejscu podkreślić, że spadek liczby urodzeń determinują dwa czynniki. Po pierwsze zmiana liczby kobiet w wieku najwyższej płodności, po drugie wskaźnik płodności kobiet. O ile zmniejszenie liczby kobiet w wieku rozrodczym jest efektem falowania wyżów i niżów demograficznych, to w przypadku zmniejszenia płodności zgodnie z opisywaną w teorii przejścia demograficznego nałożyły się zjawiska towarzyszące transformacji społeczno-gospodarczej i bardzo zła sytuacja ekonomiczna młodych małżeństw. Ma ona szczególne znaczenie w zachodniej i północnej Polsce, gdzie poza obszarem aglomeracji szczecińskiej jest bardzo zła sytuacja na rynku pracy (Węclawowicz i Degorski, 2006). Konsekwencją zaistniałej sytuacji pozostaje zmniejszający się przyrost naturalny (tab. 1). O ile po stronie polskiej ubytek naturalny ludności dotyczy dwóch powiatów grodzkich tj. Szczecina i Świnoujście to na obszarze Meklemburgii–Pomorze Przednie oprócz miasta Greiswald wszystkie powiaty wykazują ubytek naturalny ludności.

Tab. 1. Zmiany w ruchu naturalnym ludności na obszarze Meklemburgia–Pomorze Przednie/ woj. zachodniopomorskie w latach 1990–2007

Wyszczególnienie a – w liczbach b – na 1000 ludności		Małżeństwa	Urodzenia żywe	Zgony	Przyrost naturalny
1990	a	11 706	24 515	14 778	9 737
	b	6,9	14,6	8,8	5,8
1995	a	8 744	19 872	15 018	4 854
	b	5,1	11,6	8,8	2,8
2000	a	9 018	16 881	15 018	1 863
	b	5,3	9,9	8,8	1,1
2005	a	8 441	16 108	15 267	841
	b	5,0	9,5	9,0	0,5
2007	a	10 893	17 108	15 817	1 291
	b	6,4	10,1	9,3	0,8
1990	a	5 465	23 503	22 449	1 054
	b	2,9	12,2	11,6	0,6
1995	a	6 113	9 878	19 835	-9 957
	b	3,4	5,4	10,6	-5,2
2000	a	8 029	12 589	17 458	-4 869
	b	4,5	7,0	9,8	-2,8
2005	a	9 743	12 357	17 384	-5 027
	b	5,7	7,2	10,2	-3,0
2007	a	9 747	12 786	17 595	-4 809
	b	5,8	7,6	10,5	-2,9

Źródło: Bank Danych Regionalnych, GUS, Warszawa; Statistisches AMT Mecklenburg – Vorpommern, 2007

Dysproporcje wewnątrzregionalne widoczne są, jeśli chodzi o ruch wędrowniczy ludności. W okresie zmian systemowych po stronie polskiej nastąpiło widoczne zmniejszenie obrotu migracyjnego. Spadek ten związany był z zahamowaniem strumienia odpływu ze wsi do miasta, na co wpływ w pierwszym rzędzie miała trudna sytuacja na rynku pracy i mieszkań w miastach. W Meklemburgii pomimo znacznych nakładów finansowych rządu niemieckiego na wyrównanie dysproporcji warunków życia między terenami byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej, znaczna grupa Niemców z Pomorza Przedniego emigruje do sąsiednich landów, ale położonych na terenie byłej Republiki Federalnej Niemiec. Niewątpliwie dużym zagrożeniem z punktu widzenia demograficznego pozostają migracje ludzi młodych (ryc. 2). Po stronie niemieckiej w 2007 r. aż 22,6 tys. osób (tj. 57,3% całkowitego odpływu) to ludzie w wieku 20–35 lat, a głównie kierunki

migracji to sąsiadujący z Meklemburgią, od strony zachodniej Land Szlezwik–Holsztyn, Hamburg i Land Dolna Saksonia. W woj. zachodniopomorskim w układzie przestrzennym największe znaczenie miał strumień odpływu migracyjnego do woj. pomorskiego (17,0% ogółu odpływu), woj. wielkopolskiego (15,1%) i woj. lubuskiego (11,0%).



Ryc. 2. Struktura płci i wieku odpływu migracyjnego w 2007 roku

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS i Statistisches AMT Mecklenburg–Vorpommern

Dobrym przykładem powiązań między przyrostem naturalnym, a migracyjnym jest typologia Webba (1963). W 2007 r. najliczniej reprezentowanymi typami na badanym terenie był typ H (38,5% ogółu) i typ G (28,5% ogółu). Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, iż charakteryzują się one rzeczywistym ubytkiem ludności. W przypadku Meklemburgii tylko powiat Greiswald reprezentował typ C, który charakteryzuje się przewagą przyrostu migracyjnego nad przyrostem naturalnym. Pozostałe powiaty znalazły się w grupie jednostek deopopulacyjnych głównie z przewagą emigracji nad ubytkiem naturalnym (typ G).

Nieco odmiennie wygląda sytuacja na terenie woj. zachodniopomorskiego. Z jednej strony na obszarach peryferyjnych dominuje typ H charakteryzujący się rzeczywistym ubytkiem ludności spowodowanym ogólnie migracjami z terenów o niskim stopniu urbanizacji, zaniedbanymi infrastrukturalnie, a przede wszystkim czynnikiem wypychającym pozostaje wysokie bezrobocie. Przykładowo w powiecie świdwińskim w 2007 r. stopa bezrobocia kształtowała się na poziomie 29,5% w powiecie łobeskim 29,0% czy w powiecie drawskim 27,8%. Powiaty wykazujące przyrost lub najmniejszy ubytek migracyjny koncentrowały się wokół największych miast w regionie zachodniopomorskim. Takie miast jak Szczecin, Koszalin, czy Kołobrzeg charakteryzuje relatywnie dobra sytuacja na rynku pracy, co stanowi czynnik przyciągający, jednak proces suburbanizacji powoduje przenoszenie się mieszkańców do gmin podmiejskich.

4. Wybrane struktury demograficzne

Konsekwencją procesów demograficznych i migracyjnych jest struktura wiekowa ludności i płci. Z punktu widzenia możliwości reprodukcyjnych regionów ważne znaczenie ma struktura płci. W woj. zachodniopomorskim w miastach występuje nadwyżka kobiet nad mężczyznami, w 2007 r. na 100 kobiet przypadało 105,7 mężczyzn. Procesem maskulinizacji objęte są gminy położone w strefach peryferyjnych, o charakterze rolniczym (Jażewicz, 2006). Podobna sytuacja ma miejsce w Meklemburgii, w 2007 r. na 100 mężczyzn przypadało tu 101,7 kobiet. O ile przewaga kobiet w miastach nie wzbudza negatywnych procesów, o tyle ich niedobór na wsi jest zjawiskiem niekorzystnym. Niedobór młodych kobiet (20–29 lat) powoduje m.in. spadek zawieranych małżeństw, a to z kolei przyczynia się do spadku liczby urodzeń i nasilenia procesów starzenia się ludności. W latach 1999–2007 liczba mieszkańców w woj. zachodniopomorskim zmniejszyła się o 0,2%, podczas gdy liczba ludności w wieku 65 lat i więcej wzrosła o 9,6%. W Meklemburgii natomiast tempo przyrostu ludności w wieku 65 lat i więcej było nieco wolniejsze i wynosiło 3,7%. Przeprowadzone badania biorąc pod uwagę różne parametry struktury wieku, wykazały duże zróżnicowanie badanego zjawiska w podziale na miasto–wieś i w układach regionalnych. Zdecydowanie szybciej postępuje proces starzenia demograficznego w ośrodkach

miejskich, gdzie odpływ ludności w wieku produkcyjnym mobilnym jest bardzo gwałtowny. Przykładowo w Szczecinie w latach 1999–2007 liczba ludności w wieku powyżej 65 lat zwiększyła się z 45,8 tys. osób w 1999 r. do 103,8 tys. w 2007 r. tj., w Świnoujściu z 3,2 tys. do 8,9 tys. czy Koszalinie z 9,5 tys. do 25,8 tys. Wśród miast niemieckich np. w Rostoku przyrost ludności w omawianej kategorii wiekowej wynosił 48,9%, w Neubrandenburgu 52,9%, w Stralsundzie 40,0%.

Ostatecznie do scharakteryzowania sytuacji demograficznej na obszarze badań przyjęto następujące dostępne cechy badawcze:

- gęstość zaludnienia,
- przyrost ludności w %,
- przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców,
- saldo migracji na 1 000 mieszkańców,
- % ludności w wieku 0–15 lat,
- % ludności wieku 65 lat i powyżej,
- liczba małżeństw na 1 000 mieszkańców.

Ogólny obraz demograficzny w powiatach woj. zachodniopomorskiego i Meklemburgii–Pomorze Przednie ukazano za pomocą metody modelowej Hellwiga (1968). Poszczególne powiaty potraktowano jako elementy m–wymiarowej przestrzeni oraz ustalono odległości taksonomiczne poszczególnych elementów od punktu zwanego modelem. Syntetyczną miarę długości i–tego powiatu od teoretycznie ustalonego wzoru, czyli D_i wyznaczono według wzoru (Hellwig, 1968):

$$D_i = 1 - \frac{c_{i0}}{c_0}, \text{ gdzie:}$$

$$c_0 = \sum_{k=i}^m (t_{0j} - t_{ij})^2$$

$$c_0 = x_j + 2s_d$$

oraz

D_i – syntetyczna miara odległości i–tego powiatu od teoretycznie ustalonego wzorca,

c_{i0} – taksonomiczna odległość i–tego powiatu od wzorca rozwoju,

x_j – średnia arytmetyczna ciągu c_{i0} ($i = 1, 2, 3, \dots, n$),

s_d – odchylenie standardowe ciągu c_{i0} ,

t_{ij} – zestandaryzowane wartości cechy j–tej w powiecie i,

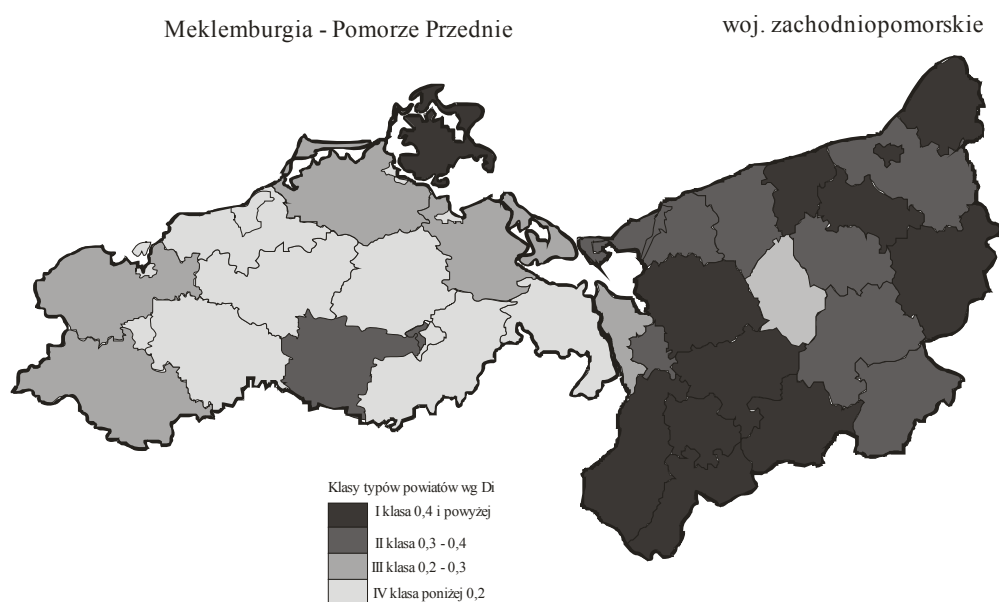
t_{0j} – wartości wzorca rozwoju ($j = 1, 2, \dots, m$)

m – liczebność zbioru cech,

n – liczebność zbioru ocenianych powiatów.

Wartości wskaźnika syntetycznego (D_i) są miarą unormowaną i przyjmują wartości SD przedziału (0, 1). Im wyższa wartość wskaźnika, tym korzystniejsza sytuacja demograficzna w powiecie. Przeprowadzona procedura badawcza pozwoliła podzielić na podstawie wyliczonych wskaźników (D_i) zbiór 39 powiatów na 4 klasy podobieństw (ryc. 3).

Rozpiętość wskaźnika była dość znaczna i wahała się od 0,0184 w powiecie Deminin do 0,4352 w powiecie stargardzkim (ryc. 3).



Ryc. 3. Typologia powiatów ze względu na poziom rozwoju demograficznego w świetle metody Hellwiga

Źródło: opracowanie własne

Do klasy pierwszej, a więc powiatów o najkorzystniejszej sytuacji demograficznej powiatów 2007 r. należało 10 powiatów, w tym tylko 2 powiaty z Landu Meklemburgia Pomorze Przednie. O bardzo dobrej sytuacji demograficznej, w przypadku omawianej grupy powiatów, zdecydowało po stronie niemieckiej położenie w strefie oddziaływania największego miasta w regionie, jakim jest Rostock, gdzie widoczne są procesy suburbanizacji, a co za tym idzie napływ ludności młodej charakteryzującej się dużą prężnością biologiczną. Natomiast po stronie polskiej są to powiaty, w których podwyższona rodność rekompensuje ubytki migracyjne.

Drugą grupę o dobrej sytuacji demograficznej w 2007 r. stanowiło 11 powiatów, powiatów tym 9 powiatów z woj. zachodniopomorskiego. W tej klasie typologicznej znalazły się m.in. największe miasta regionu zachodniopomorskiego jak Szczecin i Świnoujście, a także powiaty ziemskie o niewielkiej dynamice wzrostowej mieszkańców oraz z nadmiarem odpływu ludności ze względu na bardzo trudny lokalny rynek pracy.

Do kolejnej grupy powiatów o mniej korzystnej sytuacji demograficznej należało 5 powiatów ziemskich, w tym tylko powiat policki po stronie polskiej.

Czwartą grupę o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych tworzyło aż 11 powiatów, tj. 28,2 % ogólnej liczby jednostek poddanych badaniu, w tym 10 powiatów należało do Meklemburgii. Są to powiaty depopulacyjne, o zdeformowanej strukturze demograficznej i bardzo małym potencjale rozwojowym.

5. Podsumowanie

Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, iż obszar Meklemburgia–Pomorze Przednie/województwo zachodniopomorskie położony na pograniczu polsko–niemieckim charakteryzują podobne problemy ludnościowe, choć natężenie ich jest zdecydowanie większe po stronie niemieckiej. W rezultacie prowadzonych rozważań stwierdzono niekorzystne trendy demograficzne, tj. obniżenie prężności biologicznej, procesy depopulacji oraz zdeformowane struktury płci i wieku. Wydaje się, że istniejąca trudna sytuacja demograficzna ma swoje uwarunkowania historyczne, ściśle bowiem pilnowana granica państwowa do 1989 r. stwarzała ograniczenia rozwojowe, a obszary przygraniczne położone z dala od centrum nie były przedmiotem specjalnych zainteresowań polityki regionalnej państwa. Dodatkowo w okresie transformacji ustrojowej ujawniły się problemy na lokalnym rynku pracy, zwłaszcza na obszarach po byłych gospodarstwach państwowych zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej były to tereny o wybitnym charakterze rolniczym. W efekcie postępuje deficyt urodzeń, migracja ludzi młodych i starzenie się społeczeństwa. Konsekwencje wymienionych przemian demograficznych

prawdopodobnie spowodują m.in. zmiany struktury osadniczej, zmiany w ukształtowanej infrastrukturze społecznej oraz rosnące zapotrzebowanie na usługi dostosowane do potrzeb osób starszych.

Literatura

- Ciok S., 2004, Pogranicze polsko-niemieckie. Problemy współpracy transgranicznej, Acta Universitatis Wratislaviensis, no 2603, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, ss. 260.
- Ciok S., Dołzbiasz S., Leśniak M., Raczyk A., 2008, Polska-Niemcy. Współpraca i konkurencja na pograniczu, Studia Geograficzne 81, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Gorzela G., Bachtler J., Kasprzyk M., 2004, Współpraca transgraniczna Unii Europejskiej: Doświadczenia polsko-niemieckie, Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych UW, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Gruchman B., 2000, Perspektywy rozwoju zachodnich regionów Polski, Biuletyn KPZK PAN, z. 191.
- Grykień S., 2004, Przekształcenia w rolnictwie Europy Środkowo-Wschodniej ze szczególnym uwzględnieniem nowych krajów związkowych Niemiec, Polski i Ukrainy, Studia Geograficzne 76, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Hellwig Z., 1968, Zastosowanie metody taksonomicznej do typologicznego podziału krajów ze względu na poziom ich rozwoju oraz zasady i strukturę kwalifikowanych kadr, Przegląd Statystyczny, z. 4, s. 307–327.
- Illicki D., Jakubowicz E., 1996, Zróżnicowanie poziomu rozwoju społecznego na obszarach przygranicznych, (w:) Kitowski J. (red), Problemy regionalnej współpracy transgranicznej, Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego Filii UMCS w Rzeszowie, nr 10.
- Jazewicz I., 2006, Interregional disproportions of the coastal regions in Poland, Acta Geographica Universitatis Comenianae, No 49, Univerzita Komenského, Bratislava, s. 137–145.
- Jurek J., 1996, Identyfikacja i percepcja barier współpracy transgranicznej w regionie szczecińskim, (w:) Kitowski J. (red), Problemy regionalnej współpracy transgranicznej, Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego Filii UMCS w Rzeszowie, nr 10.
- Pogranicze niemiecko-polskie jako problem polityki regionalnej*, 1992, Friedrich-Ebert-Stiftung, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Rydz E., 1998, Przekształcenia struktur funkcjonalno-przestrzennych w regionach nadmorskich, (w:) Ciok S., Łoboda J. (red.), Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, Studia Geograficzne LXIX, Wrocław, s. 195–213.
- Rydz E., 2006, Przemiany struktur społeczno-gospodarczych w okresie transformacji systemowej na Pomorzu Środkowym, Pomorska Akademia Pedagogiczna, Słupsk.
- Stasiak A., 1993, Wybrane problemy rozwoju ludnościowego Przygranicza Regionu Zachodniego Polski, (w:) Stasiak A., Miros K. (red.), Problematyka zachodniego obszaru pogranicza, IGiPZ PAN, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn nr 1, Warszawa.
- Stryjakiewicz T., 1996, Uwarunkowania polsko-niemieckiej współpracy przygranicznej na tle polityki regionalnej, (w:) Chojnicki Z., Stryjakiewicz T. (red.), Problemy współpracy regionalnej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym, Biuletyn KPZK PAN, z. 171, Warszawa.
- Webb J.W., 1963, The natural and migrational components of population changes in England and Wales 1921–1931, Economic Geography, vol. 39, s. 130–148.
- Węclawowicz G., Degórski M., Komornicki T., Korzeń J., Bański J., Soja R., Śleszyński P., Więckowski M., 2006, Studia nad przestrzennym zagospodarowaniem obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej, Prace Geograficzne, Nr 207, IGiPZ PAN.

PROBLEMS OF REGIONAL DEVELOPMENT ON POLISH AND GERMAN FRONTIER ON THE EXAMPLE OF WEST POMERANIAN VOIVODESHIP AND MECKLENBURG– WEST POMERANIA

Key words: *population, natural migration, migrations, West Pomeranian Voivodeship, Mecklenburg–West Pomerania*

Summary

The publication presents regional differentiations in demographic aspect on German and Polish frontier on the example of West Pomerania Voivodeship. In relation to demographic factors the tendencies in the scope of the changes of population, its size, density and structural transformations have been presented, with the focus on demographic aging of population. Moreover, it pictures spatial differentiation in aspect of natural migration where a detailed analysis has been carried out to examine its main components: marriages, births, deaths and population growth. Issues connected with spatial mobility of population are also considered to be important. The summary of population changes is the classification of poviats according to their level of demographic development in the light of model method by Hellwig.

The research carried out enables us to state that the area of West Pomeranian Voivodeship/Mecklenburg –West Pomerania, located in Polish and German frontier, is characterised by similar demographic problems although they are significantly stronger on the German side of the border. The deliberations carried out showed such adverse demographic tendencies like decrease in biological vigour, processes of depopulation as well as deformation of sex and age structures. It seems that the existing difficult demographic situation might be historically conditioned as the strictly supervised country borders until 1989 were a strong limiting factor of development and the frontier areas situated far from the centres were not subject to any special interest of regional policy of the countries. Additionally, the period of political system transformation revealed problems on the labour market especially on the areas previously occupied by large state-owned agricultural enterprises as on both sides of the Polish and German boarder these were strictly agricultural regions. As a result, deficit of births, migrations of young people as well as aging of society increase. The consequences of demographical changes mentioned above will probably cause changes in settlement structure, changes in developer social infrastructure as well as increasing demand for services connected with realising the needs of elderly people.

dr Iwona Jażewicz
Instytut Geografii
Akademia Pomorska w Słupsku
ul. Partyzantów 27
76–200 Słupsk
e-mail: iwona_jazewicz@op.pl

Jerzy Ładysz
Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

WPLYW REDUKCJI FUNKCJI GRANICY PAŃSTWOWEJ NA ROZWÓJ WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ NA PRZYKŁADZIE WSPÓŁPRACY MIAST GRANICZNYCH ZGORZELCA I GÖRLITZ

Słowa kluczowe: *współpraca zagraniczna samorządu terytorialnego, współpraca transgraniczna, miasta graniczne (bliźniacze), Europa-Miasto Zgorzelec/Görlitz*

1. Pojęcie i formy współpracy zagranicznej samorządu terytorialnego, funkcje granicy

Do charakterystycznych zjawisk mających miejsce we współczesnym życiu społecznym i gospodarczym Europy zalicza się procesy integracyjne oraz rozwój współpracy zagranicznej (międzynarodowej). Współpraca zagraniczna samorządu terytorialnego¹ może przybierać dwie podstawowe formy: współpracy transgranicznej i współpracy międzyregionalnej. Współpraca transgraniczna jest najbardziej rozpowszechnionym rodzajem współpracy zagranicznej w krajach Unii Europejskiej. Stanowi ona szansę wszechstronnego rozwoju sąsiadujących ze sobą obszarów oddzielonych granicą państwową. Jak wynika z raportów spójności Komisji Europejskiej (*Growing Regions...*, 2008, s. 6), współpraca transgraniczna na płaszczyźnie lokalnej i regionalnej okazała się dotychczas najskuteczniejszą formą współpracy zagranicznej. Stanowi ona wyraz, uzupełnienie (element) lub też instrument integracji europejskiej.

Główną przesłanką a jednocześnie barierą współpracy zagranicznej jest granica państwowa. Zmniejszanie negatywnego oddziaływania granic państwowych jest tradycyjnym celem współpracy transgranicznej. W znaczeniu encyklopedycznym granica oznacza podłużny fragment terenu o różnej szerokości, oddzielający co najmniej dwa terytoria różniące się między sobą pod względem przyrodniczym bądź prawnym, gospodarczo-społecznym, politycznym lub kulturowym. Granica rozumiana jest jako sformalizowana bariera przestrzenna (Heffner, 1996, s. 108), za pomocą której jest porządkowana przestrzeń. Mówi się o tzw. „efekcie bariery” granic państwowych (*Praktyczny podręcznik współpracy transgranicznej*, 2000, s. 1). Za T. Komornickim możemy przyjąć, że granice mają pełnić trzy zasadnicze funkcje (Komornicki, 1999): 1) militarną (bariera dla obcej agresji wojskowej), 2) ekonomiczną (bariera dla swobodnego przepływu towarów), 3) społeczną (bariera dla swobodnego przepływu osób). Wraz z postępem w integracji europejskiej wymienione funkcje granic zanikają.

Postęp integracji europejskiej wiąże się ze zwiększaniem różnorodności form, dziedzin i podmiotów współpracy zagranicznej. Warto przy tym podkreślić, że współpraca zagraniczna zaczyna coraz bardziej przypominać współpracę różnych grup podmiotów na obszarze jednego kraju. Podmiotami realizującymi współpracę zagraniczną mogą być władze gmin, powiatów, samorząd województwa, związki i stowarzyszenia samorządowe, euroregiony, komisje międzyrządowe, a także inne instytucje publiczne. Szczególną grupę podmiotów sektora publicznego, która odgrywa coraz większe znaczenie w procesie integracji europejskiej, stanowią jednostki samorządu terytorialnego. Pojęcie zagranicznej współpracy samorządu terytorialnego nie należy do precyzyjnie zdefiniowanych. Najczęściej do tej formy współpracy zalicza się różne formy zagranicznego współdziałania na szczeblu miast, gmin i powiatów, które występują pod

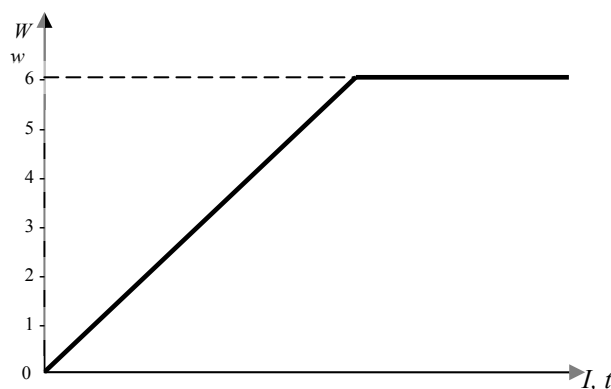
¹ Samorząd terytorialny obejmuje zarówno władze samorządowe jednostek administracyjno-terytorialnych, jak i wspólnoty samorządowe (*Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym; Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym; Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa*).

nazwami: współpracy zagranicznej, współpracy międzynarodowej, kontaktów zagranicznych, kontaktów partnerskich, współpracy partnerskiej, itp. Współpraca zagraniczna samorządu terytorialnego przybiera różne formy. W ramach współpracy transgranicznej samorządu terytorialnego wyróżniamy z kolei takie jej formy, jak: współpraca euroregionalna, współpraca miast granicznych (przygranicznych, bliźniaczych), transgraniczne grupy robocze i inne.

Współpraca transgraniczna rozwija się poprzez projekty transgraniczne. Termin ten rozumiemy jako projekt, w którym partnerzy z obu stron granicy uczestniczą w: 1) planowaniu, 2) realizacji, 3) finansowaniu wspólnego działania oraz 4) zapewniają personel do jego wykonania.

2. Wpływ integracji regionalnej na rozwój współpracy transgranicznej

Jak zostało wykazane we wcześniejszych badaniach (Ładysz, 2005, s. 269-275), występuje określona zależność między natężeniem procesów integracyjnych I na poziomie ponadnarodowym lub europejskim a poziomem rozwoju współpracy transgranicznej W (ryc. 1). Oba procesy wzajemnie się uzupełniają, przy czym zjawisko integracji regionalnej należy rozpatrywać jako pierwotne względem współpracy transgranicznej. Przebieg obu procesów jest jednocześnie pochodną czasu t i odpowiednich uwarunkowań. Proponowana krzywa zależności zaczyna się w punkcie $(0;0)$, co odpowiada braku stosunków między sąsiadującymi państwami, granica jest „nieprzepuszczalna”. Taka sytuacja wystąpiła w okresie zimnej wojny na granicach ZSRR z zachodnioeuropejskimi państwami kapitalistycznymi. Wraz z podpisaniem kolejnych umów międzynarodowych w sferze polityczno-gospodarczej tworzone są ramy prawne rozwoju współpracy transgranicznej.



Gdzie: W – współpraca transgraniczna; w – etapy współpracy transgranicznej; I – integracja; t – czas

Ryc. 1. Długookresowa krzywa zależności między integracją regionalną a poziomem rozwoju współpracy transgranicznej

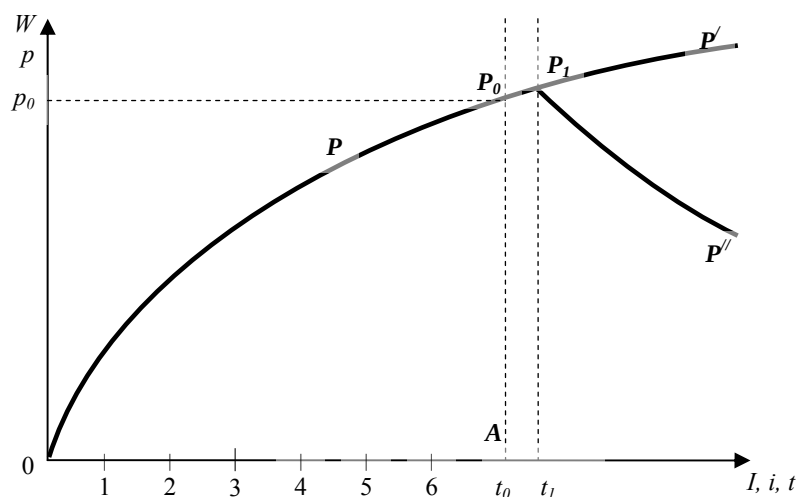
Źródło: Ładysz, 2005, s. 269-275

Postęp integracji umożliwia podniesienie poziomu rozwoju współpracy transgranicznej na kolejne etapy. Zgodnie z zaproponowanym przez Charles'a Ricq'a z Uniwersytetu w Genewie etapowaniem rozwoju stosunków transgranicznych, na rycinie 1 przedstawiono sześć kolejnych etapów rozwoju współpracy transgranicznej (Lewiński, 1996, s. 253-260): 1) całkowity brak stosunków, 2) wymiana informacji, 3) uzgadnianie, 4) współpraca, 5) harmonizacja, 6) integracja. Rozwinięciem przedstawionych wywodów jest ukazanie zależności między postępowaniem integracji a ewolucją projektów transgranicznych, co zostało zaprezentowane na ryc. 2.

Wraz z postępowaniem integracji ewoluują projekty transgraniczne. Ilustruje to krzywa P . Na rysunku, jako znaczne uproszczenie, przedstawiono sześć teoretycznych etapów integracji: strefa wolnego handlu, unia celna, wspólny rynek, unia walutowa, unia ekonomiczna, unia polityczna. Przyjęto natomiast założenie, że wraz z upływem czasu t integracja może nadal się rozwijać i przyjmować inne formy, szczególnie, że w prezentowanym modelu chodzi o integrację nie tylko w sferze gospodarczej, ale i w sferze społecznej i politycznej.

Po całkowitym zniesieniu granicy państwowej (punkt A) krzywa P może mieć różny kształt. W zależności od pozostających różnic między obszarami przygranicznymi (np. kulturowe,

ekonomiczne, ekologiczne) projekty transgraniczne mogą ulec zmianie. Prezentują to brzegowe krzywe P' i P'' , które stanowią przedłużenie krzywej P . Przebieg krzywej P po osiągnięciu punktu P_1 , a nie P_0 , jak należałoby sądzić, zawiera się w obszarze ograniczonym przez P' i P'' . Punkt P_1 został wprowadzony do analizy, gdyż występuje wysokie prawdopodobieństwo opóźnienia ewolucji projektów transgranicznych względem rozwoju integracji, co wymaga pewnego okresu dostosowania się projektów transgranicznych do zmienionych warunków. Jeżeli pozostanie potrzeba zmniejszenia różnic między obszarami przygranicznymi, to należy się spodziewać dalszej ewolucji projektów transgranicznych w kierunku zmian nie tylko ilościowych, ale przede wszystkim jakościowych (rzeczywista P będzie bardziej zbliżona do P'). Jeżeli różnice między obszarami przygranicznymi zostaną zniwelowane, ilość realizowanych projektów transgranicznych może się zmniejszyć (przebieg P zbliży się do P'').



Gdzie: W – współpraca transgraniczna; p – projekty o charakterze transgranicznym; I – integracja regionalna; i – etapy integracji; t – czas; A – etap integracji oznaczający całkowite zniesienie granicy państwowej, co następuje w punkcie t_0 ; P – krzywa zależności między postępowaniem integracji a ilością realizowanych projektów transgranicznych; P' , P'' – brzegowe krzywe zależności między postępowaniem integracji a ilością realizowanych projektów transgranicznych po całkowitym zniesieniu granicy państwowej

Ryc. 2. Zależność między postępowaniem integracji regionalnej a ewolucją projektów transgranicznych

Źródło: Ładysz, 2005, s. 269-275

3. Współpraca miast granicznych

Szczególną formą współpracy transgranicznej jest współpraca miast granicznych (*border city*) lub miast bliźniaczych (*city twins*) położonych w bezpośrednim sąsiedztwie od siebie po obu stronach granicy państwowej. Często takie miasta stanowiły w przeszłości jeden organizm miejski, który w wyniku zmiany przebiegu granicy państwowej został podzielony na dwa osobne miasta należące do sąsiadujących państw. Przykładowo, do miast granicznych zaliczamy miasta: Imatra (Finlandia) – Svetogorsk (Rosja), Narva (Estonia) – Ivangorod (Rosja), Tomio (Finlandia) – Haparanda (Szwecja), a także Görlitz (Niemcy) – Zgorzelec (Polska). Duże znaczenie dla utworzenia Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz miało doświadczenie we współpracy miast granicznych Guben/Gubin, Frankfurt(Oder)/Ślubice na granicy polsko-niemieckiej, jak również miast Zittau/Bogatynia/Hrádek nad Nisou leżących w trójkącie państw Niemcy-Polska-Czechy. Miasta te znajdują się na granicy „nowych” i „starych” państw członkowskich UE. Współpraca w tych miastach przebiega w podobnych warunkach ramowych. Celem prezentowanych badań było ukazanie wpływu redukcji funkcji granicy polsko-niemieckiej na rozwój współpracy transgranicznej na przykładzie współpracy miast bliźniaczych Zgorzelca i Görlitz.

4. Charakterystyka miast granicznych Zgorzelec i Görlitz

Miasto Zgorzelec jest położone nad Nysą Łużycką, w polskiej części Łużyc Górnych. Przed 1945 rokiem stanowiło wschodnie przedmieście Görlitz. W 1945 roku, w wyniku ustalenia granicy na Nysie Łużyckiej, prawobrzeżna część miasta została włączona do Polski, a Zgorzelec stał się niezależną jednostką administracyjną. Dotychczasową ludność wysiedlono do Niemiec. 6 lipca 1950 r. podpisano Układ zgorzelecki między PRL a NRD uznający formalnie granicę na Odrze i Nysie Łużyckiej (*Układ między Rzeczpospolitą Polską...*, 1950). 5 maja 1998 roku proklamowano powołanie wraz z Görlitz Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz (*Europastadt Görlitz/Zgorzelec*). W 2004 r. Görlitz wraz ze Zgorzelcem podjęły starania o przyznanie tytułu Europejskiej Stolicy Kultury (w 2006 roku przegrywają z Essen).

Zgorzelec obejmuje obszar 15,86 km². Według danych z czerwca 2007 r., miasto miało 32666 mieszkańców (www.stat.gov.pl, 09.2008). Gęstość zaludnienia wynosi 2098,2 os./km². Zgorzelec leży na trasie europejskiej E40. Jej elementami są biegnące od przejścia granicznego w Jędrzychowicach: autostrada A4 oraz biegnącą niemal równolegle do niej, na odcinku do Krzywej droga krajowa nr 4. Na przecięciu tych dwóch dróg planowany jest węzeł autostradowy. Miasto posiada jedną linię autobusową nr 50. Dawniej miasto posiadało sieć tramwajową. Planowana jest reaktywacja tego transportu miejskiego. Przez Zgorzelec przebiegają dwie niezelektryfikowane linie kolejowe: E30 (stanowiąca część III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego z Drezna do Lwowa) oraz linia 274 Wrocław - Jelenia Góra - Görlitz (*Zaktualizowana strategia...*, 2005, s. 7-9).

Zgorzelec uczestniczy we współpracy zagranicznej z miastami partnerskimi: Avion, Mirhorod, Nausa i Görlitz. Bliskość położenia zdecydowała o tym, że współpraca z Görlitz przebiega najbardziej intensywnie. Görlitz jest najbardziej wysuniętym na wschód miastem Niemiec; administracyjnie należy do kraju związkowego Saksonii, jest stolicą powiatu Görlitz. Do 31 lipca 2008 Görlitz było miastem na prawach powiatu. Miasto obejmuje powierzchnię 67,22 km², liczy około 56724 mieszkańców, gęstość zaludnienia wynosi 844 osób/km². W Görlitz mieszka około 1800 obcokrajowców, ich liczba się zwiększa. Stopa bezrobocia we wrześniu 2003 roku wynosiła 24,7%.

Oprócz Zgorzelca, Görlitz uczestniczy we współpracy partnerskiej z miastem Amiens (Francja), Molfetta (Włochy), Novy Jicin (Czechy) oraz Wiesbaden (Niemcy). Görlitz leży na europejskim szlaku komunikacyjnym. Obok miasta przebiega trasa europejska E40 oraz niemiecka autostrada A4, która łączy się z polską autostradą A4. W Görlitz funkcjonuje rozwinięty system miejskiej komunikacji publicznej, który składają się 3 linie tramwajowe o długości 16,1 km, 8 linii autobusowych o długości 52,4 km, w tym 1 linia transgraniczna do Zgorzelca.

Umowa o partnerstwie miast została zawarta w dniu 14 marca 1980 roku. Zapisy tej umowy odnowiono w dniu 22 kwietnia 1991 r. Po raz kolejny umowę zaktualizowano w dniu 2 grudnia 1996 roku i uszczegółowiono 27 kwietnia tegoż roku. 17 września 1999 roku w ratuszu miasta Görlitz zastało podpisanie „Wspólne oświadczenie bezgranicznej współpracy między Landem Saksońskim i polskim Województwem Dolnośląskim”. Odbyło się tu pierwsze posiedzenie polsko-niemieckiej komisji w sprawie regionalnej współpracy transgranicznej. W grudniu 1992 roku został założony polsko-niemiecki związek młodzieży. W październiku 1996 roku odbył się pierwszy polsko-niemiecki kongres miast partnerskich zorganizowany przez rady gminne i regionalne Europy oraz polski związek miast. W styczniu 1997 roku został podpisany protokół do zawartego w 1995 układu rządowego o policyjnej współpracy polsko-niemieckiej.

Współpracę miast Zgorzelec i Görlitz organizuje Komisja Koordynacyjna. Pracami Komisji kierują pierwszy zastępca burmistrza Miasta Zgorzelec i pierwszy zastępca nadburmistrza Miasta Görlitz. Pozostałych członków tej komisji powołują burmistrz miasta Zgorzelec i nadburmistrz miasta Görlitz. Wspólnie utworzona komisja radnych miejskich podejmuje zasadnicze ustalenia dla wspólnego rozwoju Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz. Przynajmniej raz w roku odbywa się wspólna sesja rad miejskich Europa-Miasta dotycząca zagadnień tematycznych. Następuje koordynacja działań poszczególnych urzędów i ich wydziałów z obu miast.

5. Cele i dziedziny współpracy miast granicznych Zgorzelec i Görlitz

Zgodnie ze Strategią rozwoju zrównoważonego miasta Zgorzelec, zamierzonym celem współpracy transgranicznej z miastem Görlitz jest wspólne rozwiązywanie problemów społeczności zamieszkałej po obu brzegach Nysy Łużyckiej, tworzenie coraz lepszej jakości jej życia, przy zachowaniu przez oba miasta państwowej i narodowej racji stanu (*Zaktualizowana strategia...*, 2005, s. 7-9). W aktualnej wersji Umowy o partnerskiej współpracy między miastami Zgorzelec i Görlitz podano, że celem pogłębiania współpracy jest wzajemne zbliżenie do siebie mieszkańców z obu miast i wspieranie przez to procesu integracji europejskiej (*Umowa o partnerskiej współpracy...*, 2004).

W załączniku do umowy o partnerskiej współpracy między miastami Zgorzelec i Görlitz zatwierdzono tematyczne zagadnienia dalszego rozwoju Europa-Miasta w kierunku „jednego miasta – dwóch narodów” (załącznik do *Umowy o partnerskiej współpracy*, 2004): tworzenie wizji rozwoju „Miasto 2030” z szerokim społecznym udziałem obu miast; rozwój nowego wspólnego centrum miasta pod nazwą „Park Mostów”; opracowanie wspólnej strategii rozwoju miejskiego; utworzenie dwunarodowego transgranicznego Domu Europejskiego dla transgranicznej koordynacji; wspieranie ścisłej współpracy we wszystkich dziedzinach gospodarki, szczególnie w zakresie utworzenia wspólnie prowadzonego centrum wspierania gospodarki jako partnera do dalszego kształtowania transgranicznych obszarów gospodarczych; rozwój współpracy w dziedzinach: kultury, oświaty, zdrowia i pomocy socjalnej, wymiany młodzieży, sportu i turystyki, porządku i bezpieczeństwa.

Obecnie miasta ściśle współpracują ze sobą. Historyczne więzi są odtwarzane, pojawiają się nowe dziedziny współpracy. Współpracują nie tylko samorządy obu miast i podległe im jednostki, współpracują przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, kluby sportowe, zakłady produkcyjne itp. Możliwości nawiązania kontaktów z partnerem zagranicznym są szerokie. Rozwija się współpraca nieformalna. W wielu wypadkach współpraca ta nie jest nigdzie rejestrowana.

Miasta Zgorzelec i Görlitz często promują się razem. Dobrym przykładem jest akcja reklamowa regionu „Die Lausitz rollt an”. Szczególną uwagę zwróciła prezentacja Europa-Miasta na oficjalnym otwarciu „Sächsischen Landesvertretung” w Berlinie 29 listopada 2000 roku. Następną ważną datą we współpracy miast granicznych to prezentacja Europa-Miasta w polskiej ambasadzie w Brukseli 27 lutego 2001 roku. Dużą uwagę zwróciło wspólne wystąpienie burmistrza Zgorzelca i nadburmistrza Görlitz 13 września 2001 r. w Maastricht. Na spotkaniu w ratuszu Görlitz 5 maja 2000 roku przyjęto plan wspólnego marketingu miast. Miasta wzięły udział w konkursie „Kulturalna stolica Europy 2010 roku”. Mottem współpracy jest „budowanie mostów”. 13 września 2002 roku miasto Görlitz otrzymało od polskiej ambasady tytuł najlepszego polsko-niemieckiego miasta partnerskiego. 26 czerwca 2003 roku miasto Görlitz otrzymało od Parlamentu Europejskiego w Strassburgu Dyplom Europejski. Nagroda stanowiła wyraz uznania dla bliskiej współpracy z polskim partnerskim miastem Zgorzelec. 20 października 2004 roku został oficjalnie otwarty most Staromiejski. W tym dniu Europa-Miasto otrzymało od Rady Europejskiej flagę honorową.

26 października 2007 r. w Görlitz odbyło się uroczyste podpisanie umowy o wzajemnej, transgranicznej pomocy w dziedzinie ochrony przeciwpożarowej. Umowa przewiduje wspólne działania ratownicze w przypadku, gdy siły ratownicze jednej ze stron, w razie pożaru lub udzielenia pomocy technicznej w sytuacjach zagrożenia katastrofą lub innych poważnych wypadków, uznają za konieczne wsparcie działań przez siły ratownicze drugiej strony. Jest to już kolejne porozumienie w długoletniej historii współpracy straży pożarnych po obu stronach granicy. Pierwsze kontakty pomiędzy służbami ratowniczymi ze Zgorzelca i Görlitz miały miejsce już pod koniec lat dziewięćdziesiątych. Współpraca opierała się nie tylko na wspólnych akcjach ratunkowych, ale też na bardzo dobrych osobistych kontaktach strażaków Ochotniczych Straży Pożarnych gminy Zgorzelec i Straży Pożarnej z Görlitz. Po otwarciu kolejnych przejść granicznych współpraca nabrała tempa. Podpisane porozumienie zwiększy bezpieczeństwo obywateli zamieszkałych na terenach nadgranicznych i pozwoli na lepszą koordynację służb gaśniczych i ratownictwa technicznego po obu stronach Nysy (www.gmina.zgorzelec.pl, 09.2008).

Zacieśnia się współpraca w dziedzinie ochrony środowiska. Osoby zajmujące się na co dzień tematyką ochrony środowiska ze strony polskiej i ze strony niemieckiej spotykają się m.in.

na polsko-niemieckich warsztatach w ramach projektu pn. „Chrońmy transgraniczne środowisko – lokalna diagnoza ekologiczna w Gminie Zgorzelec”. W ramach projektu przewiduje się: 1) wykonanie diagnozy ekologicznej w gminie Zgorzelec; 2) przygotowanie polsko-niemieckich warsztatów ekologicznych; 3) wspólne wypracowanie działań zmierzających do poprawy środowiska ekologicznego.

Prężnie rozwija się współpraca między miastami w dziedzinie kultury i edukacji. Charakterystyczną dziedziną współpracy Zgorzelca i Görlitz są domy przysłupowe. Są realizowane wspólne projekty, organizowane wystawy, jest popularyzowany wspólny produkt – Kraina Domów Przysłupowych. Odbývają się liczne wystawy, koncerty polsko-niemieckie. Dzieci ze Zgorzelca w wieku od 8. do 12. lat wspólnie ze swoimi rówieśnikami z Görlitz uczestniczą w Dziecięcej Akademii organizowanej przez stronę niemiecką od 2005 roku. Dla polskich dzieci spotkania są tłumaczone symultanicznie. Organizowane są wspólne imprezy folklorystyczne, których celem jest wzmocnienie transgranicznej integracji społecznej. Od kilku lat odbywają się wspólne polsko-niemieckie dożynki, które cieszą się sporym zainteresowaniem władz samorządowych i lokalnych społeczności. Odbývają się spotkania kół gospodyń wiejskich ze Zgorzelca i Görlitz.

Organizacje sportowe ze Zgorzelca o Görlitz realizują coraz więcej polsko-niemieckich imprez sportowych. W wyniku współpracy stowarzyszenia Europamarathon Görlitz - Zgorzelec e.V. i BS EDI-TEAM Zgorzelec w Europa-Mieście co roku odbywa się Europamarathon Zgorzelec/Görlitz. 4 maja 2008 r. odbył się 1 Drużynowy Bieg Sztafetowy Mostami Europamiasta -Görlitz-Zgorzelec.

Rozwija się współpraca w dziedzinie planowania przestrzennego i komunikacji miejskiej. W Zgorzelcu jest realizowany projekt pn. „Koncepcja układu komunikacyjnego miasta Zgorzelec w sposób zintegrowany ze stroną niemiecką – etap 1”. Koncepcja projektu była konsultowana ze stroną niemiecką. Planowane jest stworzenie koncepcji układu drogowego zawierającego wspólną ponadgraniczną prognozę ruchu drogowego dla obydwu miast. Na jej podstawie możliwe byłoby rozważenie kwestii powstania oraz lokalizacji kolejnego mostu nad Nysą. Finalizowane są prace nad odbudową Przedmieścia Nyskiego zintegrowanego ze Starym Miastem w Görlitz.

W fazie opracowania koncepcji jest stworzenie wspólnej wizji transgranicznej, zintegrowanej koncepcji urbanistycznej i komunikacyjnej obszaru obu miast. Wraz ze zniesieniem kontroli granicznych powstały tu zupełnie nowe warunki ramowe oraz możliwości, które wychodzą daleko poza proste regulacje organizacyjno-komunikacyjne. Rozpoczęto dwujęzyczne oznakowanie obszaru obu miast. Tabliczki z napisami w języku polskim i niemieckim pojawiły się już na głównych arteriach komunikacyjnych w Görlitz i w Zgorzelcu.

Zły stan ścieżek rowerowych w Zgorzelcu prowadzi do tego, że jedynie niewielka ilość osób decyduje się na ten środek komunikacji. Miasta podejmują działania wspierające rozwój transgranicznego ruchu rowerowego. Sytuacja wyjściowa jest przy tym po obu stronach różna. Istniejąca już Koncepcja ruchu rowerowego dla Görlitz została niedawno rozbudowana. Istnieją tu liczne ścieżki rowerowe. Po stronie polskiej istnieje zarówno konieczność opracowania koncepcji, jak również potrzeba opracowania konkretnych rozwiązań dla ważnych węzłów komunikacyjnych.

6. Bariery rozwoju Europa-Miasta Zgorzelec-Görlitz

We współpracy obu miast występują również niekorzystne, historycznie ukształtowane zjawiska (tab. 1). Nadal barierą współpracy są stereotypy narodowościowe, słaba znajomość języka sąsiada, różnice w poziomie dochodów mieszkańców. Młodzież ze strony niemieckiej jest w mniejszym stopniu zainteresowana udziałem w imprezach polsko-niemieckich niż młodzież polska. Tradycyjnie uważa się, że po stronie polskiej występuje większa przestępczość. W różnych gremiach międzynarodowych obserwuje się dominację niemiecką. Różnice w systemie zabezpieczeń społecznych, opieki medycznej powodują sytuacje niekorzystne dla mieszkańców Zgorzelca. Nadal liczne możliwości współpracy podmiotów polskich i niemieckich są niejasne w świetle obowiązującego prawa. Istotną jak się okazuje barierę stanowią różnice norm i standardów w obu krajach. Przykładem są wyniki z tego powodu utrudnienia w rozwoju współpracy miejskich zakładów energii cieplnej w Zgorzelcu i Görlitz.

Tab. 1. Przesłanki i bariery rozwoju Europa-Miasta Zgorzelec-Görlitz

Przesłanki	Bariery
– Historycznie silna, głęboka struktura urbanistyczna i infrastrukturalna – Przygraniczny charakter obu miast wymuszający ścisłą współpracę – Istniejące już przykłady udanej współpracy Zgorzelca i Görlitz; – Idea współpracy transgranicznej i projektu Europa-Miasto mająca poparcie po obu stronach Nysy (zarówno polityczne jak i instytucjonalne) – Doświadczenie władz Zgorzelca i Görlitz we wspólnych inicjatywach – Fakt zinstytucjonalizowanej współpracy Zgorzelca i Görlitz w obszarze kultury – Brak „nacechowania symbolicznego” obu miast	– Znaczna różnica potencjałów pomiędzy miastami we wszystkich kluczowych wymiarach – Małe poparcie inicjatywy ze strony lokalnych elit po obu stronach Nysy i ze strony mieszkańców obu miast – Bariera językowa, mniejsza gotowość Niemców do uczenia się j. polskiego niż Polaków uczących się j. niemieckiego – Władze obu miast mają różne priorytety rozwoju miast – Mniejsza determinacja strony niemieckiej do uczestnictwa w inicjatywie – Brak równości „wkładu” zasobów ludzkich, finansowych, organizacyjnych (strona polska ma ich znacznie mniej) – Bariery prawne – różnice w ustawodawstwie polskim i niemieckim – Różnice w korzyściach dla obu miast wynikających z realizacji inicjatywy – Niemożność historycznego odwołania się do pozytywnie inspirujących elementów historii obu miast

Zródło: opracowanie własne na podstawie: „Wspólna strategia rozwoju Europa-Miasto Zgorzelec/Görlitz...” (2006)

7. Podsumowanie

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej dostarczyło nowych impulsów rozwojowi współpracy zagranicznej samorządu terytorialnego. Polepszenie warunków podejmowania i prowadzenia współpracy, m.in. możliwość swobodnego przekraczania granic, wspieranie poszczególnych rodzajów współpracy ze środków wspólnotowych, przyczyniło się do intensyfikacji kontaktów zagranicznych. Obecnie, w porównaniu z okresem przedakcesyjnym, potencjalni partnerzy zagraniczni są bardziej skłonni do kontaktów z partnerami z Polski. Najszybciej rozwija się współpraca polskich jednostek samorządu terytorialnego, instytucji publicznych i podmiotów gospodarczych z ich partnerami w Niemczech.

Współpraca miast granicznych daje szansę rozwiązania, chociaż częściowego, wspólnych problemów, które wynikają m.in. z odpływu ludności, wysokiego poziomu bezrobocia, złego stanu substancji mieszkaniowej i infrastruktury technicznej, braku środków na inwestycje itp. Wraz z rozwojem współpracy transgranicznej położenie przygraniczne tych miast staje się ich atutem. Władzom samorządowym Zgorzelca i Görlitz udało się stworzyć przyjazne warunki rozwoju współpracy transgranicznej zainteresowanych podmiotów. Idea wspólnego Europa-Miasta stała się już rzeczywistością w wielu dziedzinach. Realizacja tej idei pozwoliła uzyskać nową jakość polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej. Oznaką tego jest m.in. aktywność transgraniczna coraz bardziej licznych polsko-niemieckich instytucji publicznych, organizacji non-profit oraz przedsiębiorstw. Współpraca miast granicznych na granicy polsko-niemieckiej przekształca się w formę sieci miast granicznych.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że w przypadku miast granicznych zależność między procesem integracji europejskiej a natężeniem współpracy transgranicznej jest o wiele bardziej jednoznaczna. Zaawansowanie form i procesów instytucjonalizacji współpracy tych miast wyraźnie wskazuje na możliwość wystąpienia zjawiska integracji transgranicznej, polegającej w tym przypadku na scalaniu dwóch obszarów miejskich w jakościowo nową całość¹. Stworzone w ramach projektu „Miasto 2030” pierwsze elementy wspólnej wizji rozwojowej Europa-Miasta Zgorzelec/Görlitz powinny być rozwinięte i aktualizowane w najbliższych latach. Tak rozumiany proces tworzenia wizji rozwojowej nie może zostać zakończony, powinien on być stale aktualizowany i konsultowany ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami współpracy transgranicznej.

¹ Przykładem takiej integracji jest Eurode - związek miast Herzogenrath i Kerkrade na granicy niemiecko-holenderskiej. Układ z Karlsruhe oraz traktat z Anholt umożliwiły instytucjonalizację współpracy tych miast. W 1998 r. miasta utworzyły jedną gminę, którą zarządza wspólna rada. W skład rady gminy wchodzi po ośmiu deputowanych z Kerkrade i z Herzogenrath. Pracom rady przewodniczą na przemian dwaj burmistrzowie. Eurode Business Center jest pierwszym europejskim ośrodkiem usługowym leżącym bezpośrednio na granicy państwowej. Centrum umożliwia podmiotom gospodarczym jednoczesną działalność na terenie obu państw.

W związku ze wskazaną dominacją strony niemieckiej w różnych gremiach (przede wszystkim decyzyjnych), koniecznym wydaje się być opracowanie przez władze miasta Zgorzelec polityki współpracy zagranicznej ze szczególnym uwzględnieniem miasta Görlitz. Przykładowo, taki dokument został opracowany w Szczecinie w 2004 roku (*Uchwała NR XXI/392/04 Rady Miasta Szczecina...*, 2004). Uwzględniono w nim zmianę charakteru granicy polsko-niemieckiej, co z pewnością oznacza likwidację wielu barier współpracy transgranicznej, ale tworzy też nowe warunki i wyzwania.

Literatura

- Bank Danych Regionalnych*, Główny Urząd Statystyczny, www.stat.gov.pl, 09.2008.
- Growing Regions, growing Europe. Fifth progress report on economic and social cohesion*, June 2008, Communication from the Commission to the European Parliament and the Council, European Commission, COM(2008) 371 final.
- Heffner K., 1996, Zmiany ludnościowe i procesy rozwoju w strefie pogranicza Polski z Czechami, (w:) Heffner K., Drobek W. (red.), *Strefa pogranicza Polska - Czechy. Procesy transformacji i rozwoju*, Opole.
- Komornicki T., 1999, Przemiany funkcji granic europejskich w XX wieku, (w:) Kitowski J. (red.), *Problematyka geopolityczna Europy Środkowej i Wschodniej*, Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego, nr 18, Rzeszów.
- Lewiński S., 1996, Współpraca transgraniczna – etapowanie rozwoju, *Człowiek i Środowisko*, nr 20.
- Ładysz J., 2005, Czynniki i perspektywy rozwoju polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej na pograniczu po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, (w:) Klamut M., Szostak E. (red.), *Polska w rozszerzonej Unii Europejskiej – uwarunkowania i perspektywy rozwoju*, tom 2, Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Praktyczny podręcznik współpracy transgranicznej*, 2000, wyd. trzecie, Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych, Gronau.
- Serwis informacyjny gminy Zgorzelec, www.gmina.zgorzelec.pl, 09.2008.
- Uchwała NR XXI/392/04 Rady Miasta Szczecina z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie polityki współpracy międzynarodowej oraz zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Szczecina*, 2004, Szczecin.
- Układ między Rzeczpospolitą Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną o wytyczeniu ustalonej i istniejącej polsko-niemieckiej granicy państwowej*, podpisany 6 lipca 1950 w Zgorzelcu przez premierów Polski i NRD - Józefa Cyrankiewicza i Otto Grotewohla.
- Umowa o partnerskiej współpracy między miastami Zgorzelec (Polska) i Görlitz (RFN)* podpisana na wspólnej sesji Rady Miasta Zgorzelec i Rady Miasta Görlitz w dniu 29.04.2004 w Görlitz, www.bip.zgorzelec.iap.pl/2219,2220,2275/2275/.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym*, Dz.U.01.142.1591.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym*, Dz.U. 1998 nr 91 poz. 578 z późn. zmianami.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa*, Dz.U.01.142.1590.
- Wspólna strategia rozwoju Europa-Miasto Zgorzelec/Görlitz. Cele strategiczne oraz plany operacyjne*, 2006, prezentacja przygotowana na zlecenie Urzędu Miasta Zgorzelec, Public Profits Sp. z o.o., Zgorzelec-Poznań.
- Zaktualizowana strategia zrównoważonego rozwoju miasta Zgorzelec*, załącznik do Uchwały nr 284/05 Rady Miasta Zgorzelec z dnia 28 czerwca 2005 r.
- Załącznik do umowy o partnerskiej współpracy między miastami Zgorzelec i Görlitz podpisany na wspólnej sesji Rady Miasta Zgorzelec i Rady Miasta Görlitz w dniu 29.04.2004 w Görlitz, www.bip.zgorzelec.iap.pl/2219,2220,2275/2275/.

**INFLUENCE OF REDUCTION OF THE STATE BORDER FUNCTIONS ON THE
CROSS-BORDER COOPERATION DEVELOPMENT ON THE EXAMPLE OF
COOPERATION BETWEEN BORDER CITIES ZGORZELEC AND GÖRLITZ**

Key words: *foreign co-operation of territorial self-government, cross-border cooperation, border (twin) cities, Europa-Miasto Zgorzelec/Görlitz*

Summary

Cooperation of border (twin) cities is a form of foreign cooperation of territorial self-government. State border is the main reason for foreign cooperation and at the same time it is the biggest barrier of this cooperation. The European integration process has led to the reduction of state border functions on the European Union's area. Development of cooperation of border cities Zgorzelec and Görlitz is the example of taking advantage of new possibilities appearing with decreasing of the border's role.

dr Jerzy Ładysz
Katedra Gospodarki Przestrzennej
Wydział Gospodarki Regionalnej i Turystyki w Jeleniej Górze
Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
ul. Nowowiejska 3, 58-500 Jelenia Góra
tel: 0694032050
e-mail: jladysz@ae.jgora.pl

Jarosław Jańczak

Collegium Polonicum, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

POLSKO-NIEMIECKIE REGIONY TRANSGRANICZNE I MIASTA TRANSGRANICZNE PO 2004 ROKU. POMIĘDZY PRAGMATYZMEM INSTYTUCJONALNYM A IZOLACJĄ SPOŁECZNĄ

Słowa kluczowe: *miasta podzielone, współpraca transgraniczna, euroregiony*

1. Wstęp

Przemiany pogranicza polsko-niemieckiego, które związane są przede wszystkim z procesem integracji europejskiej, inspirują pytanie o dalsze możliwe scenariusze rozwoju ekonomicznego, społecznego i politycznego obszarów przygranicznych, w szczególności regionów i miast podzielonych. Pojawiająca się (ze szczególnym nasileniem po roku 2004) koncepcja regionów i miast transgranicznych lokuje się jednakże pomiędzy dwoma zjawiskami. Z jednej strony jest to narastający *pragmatyzm finansowo-instytucjonalny* instytucji publicznych. Jego istotą jest postrzeganie zaawansowanej współpracy transgranicznej jako czynnika maksymalizującego szanse na pozyskanie środków pomocowych, zwiększanie efektywności zaspokajania potrzeb publicznych oraz kreowanie pozytywnego, *europejskiego* wizerunku przez organy i instytucje samorządu terytorialnego. Efektem są euroregiony, euromiasta, wspólne oczyszczalnie ścieków, szkoły, etc. Z drugiej strony dominuje – pomimo znacznej ilości podejmowanych dotychczas inicjatyw – rzeczywista izolacja mieszkańców i redukcja dominującego wśród nich wzorca transgranicznych kontaktów interpersonalnych do kontekstów komercyjnych.

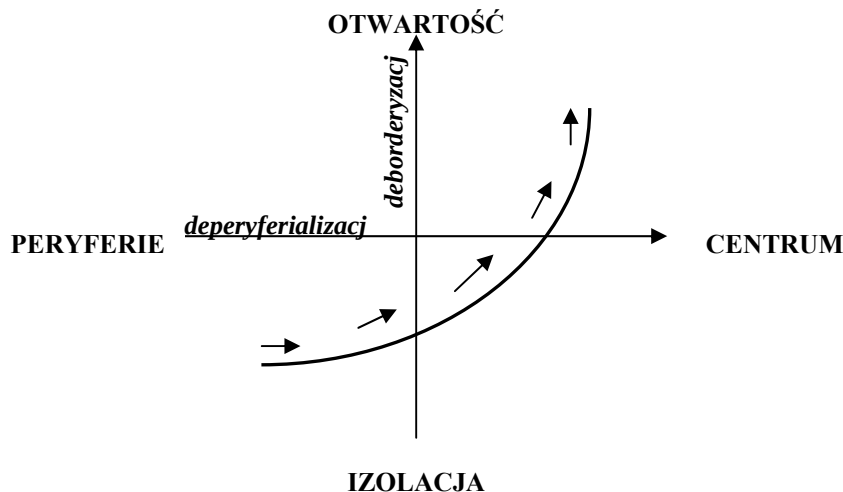
Problematyka przedstawianych rozważań koncentruje się wokół dwóch pytań badawczych. Po pierwsze, dlaczego wraz z procesem normalizacji granicznej i integracji europejskiej nastąpił znaczący wzrost inicjatyw, których celem jest tworzenie na polskim pograniczu zachodnim struktur przekraczających granicę państwową. Po drugie, czy realnym jest pojawienie się (w średnioterminowej perspektywie czasowej) transgranicznych jednostek, bazujących na współpracy instytucjonalnej i jednocześnie integracji społecznej, która opiera się o wspólnotę (regionalnej lub lokalnej) tożsamości. Tezy analizy to: Po pierwsze, analizując zjawisko na poziomie makro, inspirowane procesami pojednania polsko-niemieckiego i integracji europejskiej *deborderyzacja* i *deperyferializacja* spowodowały konieczność poszukiwania nowej formuły ideologiczno-rozwojowej, której ucieleśnieniem stała się transgraniczność rozumiana jako *laboratorium integracji europejskiej* (Jajesniak – Quast, 2003). Po drugie, badając fenomen na poziomie mikro, obecnie obserwowalny stan struktur transgranicznych nakazuje sceptycyzm odnośnie integracji społecznej i optymizm w dziedzinie współpracy instytucjonalnej. Założenia takie wynikają z analizy czynników ideowych, alokacji interesów i struktur decyzyjno-instytucjonalnych, badanych w oparciu o koncepcję *cross-border governance* (Hooghe, 2003).

Perspektywa prezentowanych rozważań mieści się w obszarze studiów politycznych i europejskich, wykorzystując instrumentarium dla nich charakterystyczne. Dodatkowo przywołuje badania ankietowe przeprowadzane wśród mieszkańców i organizacji pozarządowych oraz wywiady w instytucjach publicznych miast podzielonych (Gardner, 2008), które prowadzone były między innymi przez autora i szczegółowo zaprezentowane zostały w innych opracowaniach. Kontekst terytorialny ograniczono z uwagi na objętość przedstawianych rozważań do Wschodniej Brandenburgii-Województwa Lubuskiego oraz par miast podzielonych (Gramlich, 2002) Gubin-Guben i Słubice (Preiss i inni, 2003) - Frankfurt nad Odrą. Ramy czasowe wyznaczane są przez proces integracji europejskiej, w szczególności polską akcesję do Unii Europejskiej i implementację regulacji Schengen.

2. Zmiana znaczenia granicy zachodniej – makroperspektywa

Problem transgraniczności - w kontekście zachodzących procesów międzypaństwowych, wewnątrz europejskich i globalnych - na powojennej granicy polsko-niemieckiej rozważany może być w trzech kolejnych etapach: zimnej wojny, okresu pomiędzy upadkiem komunizmu i wschodnim rozszerzeniem Unii oraz członkostwa w UE. Ilustrację przedstawionych rozważań stanowi ryc. 1.

Zimna wojna rozpoczęła się już po przesunięciu polskiej granicy zachodniej na linię Odry i Nysy Łużyckiej, co spowodowało zmianę struktury ludnościowej, ale także podział wcześniej funkcjonalnie istniejących jednostek terytorialnych (Czech, 2000). Na rozważanym środkowym odcinku granicy Wschodnia Brandenburgia (Marchia) stała się polską Ziemią Lubuską (Rymar, 2005) a położone na wschodnim brzegu rzek dzielnice Gubena i Frankfurtu nad Odrą odpowiednio polskimi miastami Gubinem i Słubicami (Preiss i inni, 2003). Sytuacja geopolityczna i napięcie tak międzynarodowe, jak i wewnętrzne, wymagały niekończącego się potwierdzania polskości tych ziem poprzez przeciwstawienie ich sąsiedniej niemieckości. Proces ten szczególnie widoczny był na dwóch płaszczyznach: izolacji i prowincjonalności, które korespondowały z terytorialnością (*Encyklopedia prawa międzynarodowego...*, 1976), jako głównym atrybutem państwowości i suwerenności (*Leksykon politologii*, 1996). Zamknięta, szczelnie pilnowana granica współwystępowała z centralistyczną koncepcją terytorium. Pierwsza oznaczała współistnienie w funkcjonalnie współzależnych przestrzeniach obcych kulturowo społeczności, które pozbawione były realnego kontaktu (nawet okres liberalizacji granicznej w latach siedemdziesiątych poddany był znacznej kontroli władz obydwu państw odnośnie formy i treści wzajemnych kontaktów). Druga związana była z *warszawocentryczną* strukturą państwową, gdzie prowincje na zasadzie grawitacji ciążyły ku centrum polskości, czyli stolicy i obszarom przynależącym przed II wojną światową do Polski. Regiony przygraniczne były więc końcem terytorium, ostatnim bastionem, granicą, za którą znajdowało się to, co obce, wrogie i nieprzyjazne.



Ryc. 1. Deperyferializacja i deborderyzacja pogranicza polsko-niemieckiego w okresie 1945-2008. Perspektywa makro

Źródło: opracowanie własne

Drugi okres związany jest z przemianami lat 1989-1991. Wraz z upadkiem komunizmu, zjednoczeniem Niemiec i polskimi aspiracjami euroatlantyckimi zainicjowany został proces zmian granicznych (Zaborowski, 1999). Ostateczne zagwarantowanie przebiegu i nienaruszalności granicy w *Traktacie między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o potwierdzeniu istniejącej między nimi granicy* spowodowało ograniczenie konieczności ciągłego uwiarygodniania polskości tych obszarów. Nadal nieufnie bądź wrogo traktowano jednak idee

dotyczące różnych form wspólnoty polsko-niemieckiej na pograniczu. Warto wspomnieć przykładowo polskie reakcje na Plan Stolpego czy Willersa.

Otwarcie granicy nie było tożsame z ułatwiającym kontakty interpersonalne rzeczywistym poluzowaniem reżimu kontroli. Granica była nadal barierą, tym silniejszą, im istotniejszą rolę odgrywał Układ z Schengen i ochrona przez Niemcy zewnętrznej granicy Unii Europejskiej na odcinku z Polską. Znaczącej przemianie uległo natomiast postrzeganie regionów nadgranicznych z peryferyjnych w kierunków *nowego centrum* – ich *deperyferializacja*. Skierowanie głównego kierunku wymiany osobowej oraz handlowej na zachód spowodowało, że regiony graniczne stały się *bramami do Europy*, obszarami łączącymi, a nie oddzielającymi, miejscami inwestycji i alokacji środków pomocowych. Jednocześnie nowe zasady pokojowego współistnienia w postzimnowojennej rzeczywistości czyniły z historycznie wrażliwej granicy polsko-niemieckiej miejsce szczególnie ważne symbolicznie - tester nowej rzeczywistości (Zaborowski, 2002). Tu odbywały się polsko-niemieckie lub europejskie spotkania na szczycie, tu lokowano nowe polsko-niemieckie przedsięwzięcia kulturalne i naukowe.

Trzeci etap dotyczy okresu bezpośrednio związanego z integracją Polski z Unią Europejską. Charakteryzował się on tworzeniem pomysłów bądź samych struktur obejmujących terytoria przekraczające granice państwowe: euroregionów, euromiast oraz koncepcji wspólnego dziedzictwa kulturowego poniemieckich ziem nadgranicznych. Towarzyszył temu znaczący wzrost możliwości finansowania wspólnych przedsięwzięć. Integracja europejska miała być wdrażana w pierwszej kolejności na granicy. Miasta i regiony podzielone nazwano *laboratoriami integracji europejskiej* (Ascher, 2004), gdzie - jak w laboratorium - spodziewano się empirycznie określić rzeczywiste możliwości i formy współistnienia Polaków i Niemców we wspólnych strukturach organizacyjnych oraz funkcjonalnie nierozdzielnej przestrzeni (Fischer i Geremek, 2000), gdzie dodatkowo zmuszeni byłiby do współpracy celem wspólnego rozwiązywania problemów związanych z zaspokajaniem codziennych potrzeb (Jajesniak – Quast, 2003) takich jak, komunikacja, wywóz śmieci, ochrona przeciwpożarowa, etc. Spodziewana akcesja po roku 2000 oznaczała nie tylko postępującą deprowincjonalizację, ale także *deborderyzację*. Rzeczywiste zwiększanie przepuszczalności granicy obserwowalne od początku nowego milenium, stało się szczególnie widoczne w momencie polskiej akcesji do Unii Europejskiej (zlikwidowana np. granice celną, wprowadzono wspólne kontrole paszportowe) i osiągnęło swoje apogeum wraz z objęciem Polski w roku 2007 postanowieniami Schengen (likwidacja kontroli granicznych). Zanikła więc bezpośrednia bariera odgradzająca społeczności zamieszkujące regiony i miasta podzielone i definiowana jako jedna z głównych przeszkód rozwojowych.

Podsumowując rozważania na poziomie makro warto zauważyć, że pogranicze polsko-niemieckie przechodziło w okresie od zakończenia II wojny światowej procesy deprowincjonalizacji oraz następujący wolniej – deborderyzacji. W efekcie rósł zakres akceptacji dla nietradycyjnie pojmowanej wyłączności (suwerenności) terytorialnej (Wallace, 2005) w znaczeniu historyczno-symbolicznym (wspólne dziedzictwo zamiast piastowskich ziem odzyskanych) oraz funkcjonalnym (wspólne zarządzanie określonymi zadaniami publicznymi zamiast samodzielności). Obydwa te zjawiska opisywane są przez koncepcje nieklasycznego zarządzania sprawami publicznymi, których przykładem jest *multi-level governance* (Hooghe, 2003). Tu, kompetencje tradycyjnie przypisywane państwu - z uwagi na stopień globalnych współzależności i rosnącą złożoność otaczającej rzeczywistości - cedowane są w kierunku struktur ponadnarodowych, samorządu terytorialnego, inicjatyw obywatelskich oraz organizacji gospodarczych (Marks, 1993). Będąc szczególnym przypadkiem tej sytuacji współpraca transgraniczna określana jest mianem *cross-border governance* (Scott, 2003). Najistotniejszą rolę w opisanych warunkach odgrywają samorządy lokalne oraz obywatele – członkowie lokalnych społeczności (Veggeland, 2004).

3. Kształtowanie się struktur transgranicznych – mikroperspektywa

Dotychczasowy wywód, pokazujący międzynarodowe uwarunkowania przemian, nie daje nadal odpowiedzi na pytanie o szanse na kształtowanie się realnych struktur transgranicznych, realnych, a więc bazujących na mikrostrukturach. Te, na poziomie lokalnym, to społeczności lokalne i władze lokalne, które zaangażowane są we współpracę transgraniczną. Dzięki procesowi

deborderyzacji i deprowincjonalizacji stworzono im szerokie możliwości działania. Ich wykorzystanie zależy jednak od motywacji wspomnianych podmiotów do podejmowania różnorodnych aktywności. Perspektywa politologiczna narzuca postrzeganie procesu powstawania realnych jednostek transgranicznych jako procesu politycznego. Próbuąc określić w najbardziej ogólny sposób obszar polityki możemy posłużyć się definicją przytaczaną przez Andrzeja Jabłońskiego (1996, s. 8), gdzie polityka to „proces, w którym grupa ludzi o zróżnicowanych interesach i poglądach wypracowuje kolektywne decyzje uważane przez członków tej grupy za wspólne”. Rozciągając tak zdefiniowaną politykę na stosunki angażujące państwa, powinna dotyczyć ona nie tylko ludzi, ale także innych podmiotów. Analiza potencjału wykorzystania istniejących szans na tworzenie struktur transgranicznych wymagałaby więc zbadania idei, interesów oraz procesu decyzyjnego w instytucjach samorządowych oraz społecznościach lokalnych (tab. 1). Pozostałe dwa elementy *multi-level governance* mogą zostać w tym przypadku pominięte: instytucje ponadnarodowe i ich działalność stanowią kontekst w przypadku badania granicy (europejskie środki pomocowe na współpracę terytorialną, regulacje znoszące kontrole graniczne, etc.), podczas gdy podmioty gospodarcze z uwagi na specyfikę działania powinny stać się przedmiotem odrębnej analizy (Houtum, 1998).

Tab. 1. Politologiczne aspekty motywacji transgranicznych struktur samorządowych oraz społeczności lokalnych

	idee	interesy	procesy decyzyjne
jednostki samorządowe	wspólnota transgraniczna +	siła współdziałania +	drożne kanały komunikacji i konsultacji +
społeczności lokalne	identyfikacja różnic -	logika myta +/-	dominujący komercyjny kontekst interakcji -

Źródło: opracowanie własne

3.1. Idee

Na tej płaszczyźnie struktury samorządowe napędzane są ideą wspólnoty transgranicznej jako elementem integracji europejskiej. Bycie *laboratorium integracji*, jej forpocztą, testerem, itp., staje się powodem do dumy, legitymizowanym dodatkowo poprzez medialnie nośne nagrody europejskie, flagi europejskie, plakietki europejskie, itp. Stąd też szeroki wachlarz inicjatyw podkreślających wspólnotę, tj. euroregiony, euromiasta, etc., jak i również oficjalnych spotkań i uroczystości¹. Idee odgrywają w strukturach samorządowych rolę silnie motywującą (co oznaczono w tab. 1 jako +).

Inaczej kształtuje się ten poziom wśród przedstawicieli społeczności lokalnych. Granica jest zazwyczaj miejscem identyfikowania różnic (Barth, 1969). Kontakt z kulturą sąsiada powoduje uświadomienie własnej odmienności, co częstokroć prowadzi do jej podkreślenia. Dlatego dominującymi ideami są *wspólnoty nadgraniczne*, a nie *wspólnota transgraniczna*. Polacy i Niemcy celebrować więc odmienne święta, ekscytują się innymi zjawiskami bądź problemami. Jednocześnie warto zauważyć, iż identyfikacja różnic przybiera obecnie częściej formę *pozytywną* (akceptacja dla różnorodności), a nie - jak w poprzednich dekadach - *negatywną* (tworzenie i wdrażanie idei w opozycji do sąsiada). Jest to niewątpliwie nie tylko wynik deborderyzacji (efektem której jest możliwość poznania drugiej strony – relatywnie późna deborderyzacja może tłumaczyć też niski stopień poznania), ale także deperyferializacji. Upodmiotowienie społeczności lokalnych umożliwiło ich zakorzenienie. Wytworzyły się więc zręby lokalnych, polskich, tożsamości (lubuska, ślubicka, etc.), wcześniej nieobecne bądź obecnie w niewielkim stopniu. Rola motywująca idei w analizowanym segmencie wydaje się być niewielka (co oznaczono w tab. 1 jako „-”).

¹ Przykładowo spotkania w Ślubicach i Frankfurcie nad Odrą: prezydentów Aleksandra Kwaśniewskiego i Johannesa Raua, ministrów Włodzimierza Cimoszewicza i Joschki Fischera, obchody uroczystości przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w roku 2004 oraz do strefy Schengen w roku 2007.

3.2. Interesy

Wspólny interes wydaje się być najsilniejszym czynnikiem popychającym samorządy lokalne w kierunku regionalizmu transgranicznego (Paasi, 1986). Ponownie warto zdefiniować przynajmniej dwie przyczyny takiego stanu rzeczy. Po pierwsze, są to europejskie środki pomocowe, które nakierowane zostały na wspieranie przedsięwzięć łączących działania partnerów z dwóch stron granicy. Po drugie wynika on z potencjału pojedynczej, narodowej struktury. Jak podkreślało w przeprowadzonych wywiadach wielu pracowników miast granicznych, samodzielne działania przy niewielkim rozmiarze budżetu, potencjale ludnościowym, odpływie ludzi młodych, etc., skazywałoby te jednostki na niebyt. Działanie wspólne minimalizuje koszty i maksymalizuje efekty. W szczególności w obliczu faktu, iż w okresie zamkniętych granic pewne elementy, np. infrastruktury, dublowały się bądź obecne były po jednej stronie granicy przy ich braku po drugiej. Deborderyzacja umożliwiła wspólne tworzenie i wykorzystywanie infrastruktury, co jest możliwe w warunkach łatwego przekraczania granicy. Efektem jest więc pragmatyzm finansowo-institutionalny struktur samorządowych, gdzie transgraniczność oraz *transgraniczne cele i efekty* wspólnych projektów są (częstokroć jedyną efektywną) strategią rozwojową.

Również wspólnota interesów wydaje się być nieporównywalnie słabsza na poziomie społecznym. Wynika to z odmiennego wpływu deprowincjonalizacji i deborderyzacji na społeczności lokalne. Pierwsza - w krótkim okresie czasu - doprowadziła do bezpośrednich korzyści płynących dla mieszkańców. Zwiększony ruch tranzytowy, inwestycje bezpośrednie, instytucje edukacyjne i kulturalne lokowane w regionie przyczyniły się do pobudzenia i dalej rozwoju ekonomicznego. Jednakże następująca niedługo później deborderyzacja, przynajmniej w perspektywie krótko i średnioterminowej, przyniosła skutek dokładnie odwrotny. Korzyści odnoszone przez mieszkańców wynikały z faktu, iż granica istniała, a nie z jej braku. Granica stanowiła okazje do pobierania swego rodzaju *myta*, gdzie jego inkasentami byli mieszkańcy. Deborderyzacja oznacza więc normalizację. Korzyści (pomijając perspektywę długookresową) natomiast płynęły dla wielu z sytuacji, gdzie *normalność* była zniekształcona przez granicę. I tak dzięki jej istnieniu zatrudnienie znajdowały szerokie rzesze celników, pracowników i żołnierzy wojsk ochrony pogranicza, grup szybkiego reagowania, ale także przemytników (tzw. mrówki), handlarzy bazarowych, właścicieli hoteli, przydrożnych barów, itp. Deborderyzacja czyni wiele z tych zawodów całkowicie niepotrzebnymi lub zmniejsza na nie zapotrzebowanie – likwiduje w efekcie *myto graniczne*.

3.3. Procesy decyzyjne

Ostatnim analizowanym elementem procesu decyzyjnego są instytucje i kanały decyzyjne. Jednostki samorządu terytorialnego wykształciły tak efektywne kanały komunikacyjne, jak i same procedury decyzyjne (a w niektórych przypadkach nawet wspólne instytucje). Idee i interesy mogą być efektywnie przekształcane w decyzje polityczne. Do najczęstszych form kooperacji należą wspólne sesje rad miast, cykliczne spotkania prezydentów bądź grup roboczych, wspólne strategie rozwoju, itp. Warto zauważyć, iż deborderyzacja w niewielkim stopniu wpłynęła ten obszar, jego efektywność związana jest raczej z czynnikami kontekstowymi, takimi jak normalizacja stosunków polsko-niemieckich, integracja europejska oraz w efekcie erozja tradycyjnych funkcji państwa (Bernard, 2002).

Ten sam obszar jest nieporównywalnie słabiej rozwinięty w przypadku kontaktów międzyludzkich. Dominują te o charakterze komercyjnym, związanym z zakupami bądź skorzystaniem z usług po drugiej stronie granicy. Kontakty międzyludzkie ograniczone są również z uwagi na barierę językową. Badania prowadzone w Słubicach wskazują na podobny deklarowany stopień *bardzo dobrej znajomości języka niemieckiego* jak w innych, niegranicznych (bądź położonych nad granicą wschodnią) miejscowościach o zbliżonej wielkości. Jedynie komunikacyjna znajomość sygnalizowana była znacznie częściej (co potwierdza użytkowy – komercyjny – a nie integracyjny charakter dominujących kontaktów). Wzajemne postrzeganie jest tu także dużo bardziej krytyczne niż w innych, niegranicznych miastach a osobista znajomość mieszkańców z drugiej strony granicy jedynie nieznacznie wyższa. W świetle przeprowadzonych badań jedynymi komplementarnymi strukturami wydają się być organizacje pozarządowe (Jańczak, 2008). Ankiety i wywiady przeprowadzone w Słubicach i Frankfurtu nad Odrą obrazują liczne próby współpracy (Jańczak, 2007).

Krytyczne uwagi dotyczące kontaktów mieszkańców mogą zostać dodatkowo wzmocnione sytuacjami, gdy są oni bezpośrednio angażowani w procesy decyzyjne o ponadgranicznych konsekwencjach. Praktyka świadczy o niskim poziomie legitymizacji dla przedsięwzięć transgranicznych wyrażanej np. w aktach referendalnych. I tak przykładowo, wynikający z pragmatyzmu instytucjonalnego projekt transgranicznego tramwaju, który połączyć miał Słubice i Frankfurt nad Odrą, został sprawnie uzgodniony przez władze obydwu miast. Znalezione unijne współfinansowanie projektu. Następnie został on jednak zastopowany przez referendalną inicjatywę mieszkańców Frankfurtu, którzy w doradczym głosowaniu pomysł odrzucili.

Podsumowując należy zauważyć, iż kształtowanie regionów i miast transgranicznych jest pochodną relatywnie wysokich motywacji struktur samorządowych na poziomie idei, interesów oraz efektywności procesów decyzyjnych. Towarzyszą temu relatywnie niskie motywacje społeczności lokalnych, będące przejawem słabych podstaw dla transgraniczności – słabego poczucia wspólnoty transgranicznej.

4. Zakończenie

Przedstawiona powyżej analiza skłania do następujących wniosków.

Na poziomie makroanalizy to deperyferalizacja i następująca z pewnym opóźnieniem deborderyzacja wraz z czynnikami kontekstowymi, czyli normalizacją stosunków polsko-niemieckich, integracją europejską, globalizacją oraz redefinicją tradycyjnie pojmowanej suwerenności i terytorialności, stały się czynnikami umożliwiającymi planowanie miast i regionów transgranicznych.

Na poziomie mikro, pojawienie się rzeczywistych jednostek transgranicznych w krótkim i średnim okresie czasu wydaje się być wątpliwe z uwagi na niski stopień powiązań pomiędzy członkami graniczących społeczności. Powoduje to relatywnie niewielki stopień legitymizacji działań władz samorządowych w tym obszarze tematycznym. Te natomiast, kierując się pragmatyzmem instytucjonalnym angażują się w zaawansowaną współpracę postrzegając transgraniczność jako strategię rozwojową dostosowaną do nowych wyzwań, przede wszystkim normalizacji granicznej będącej wynikiem deborderyzacji. Tworzą więc *pozorne* regiony transgraniczne, celem pozyskiwania środków (Gualini, 2003). W długim okresie czasu powstanie miast i regionów transgranicznych będzie pochodną zdolności to wytworzenia w miejsce nadgranicznych tożsamości, tożsamości transgranicznej.

Zaprezentowane rozważania nie wyczerpują zasygnalizowanej we wstępie problematyki. Koniecznymi wydają się być dalsze badania o cyklicznym charakterze, przede wszystkim nad tempem i kierunkami przemian pojmowania wspólnoty i poziomów tożsamości mieszkańców miast i regionów nadgranicznych.

Literatura

- Asher A.D., 2004, In The Laboratory Of Europe: Governing The "Europe Of Regions" On The Polish/German Frontier, University of Illinois EUC Working Paper, vol. 4, nr 3.
- Barth F., 1969, Ethnic Groups and Boundaries. The Social Organization of Culture Difference, Universitetsforlaget, Bergen.
- Bernard N., 2002, Multilevel Governance in the European Union, The Hague, London, New York.
- Czech M., 2000, Relations with Germany, Yearbook of Polish Foreign Policy.
- Encyklopedia prawa międzynarodowego i stosunków międzynarodowych*, 1976, Wiedza Powszechna, Warszawa.
- Fisher J., Geremek B., 2008, Poles and Germans on the Threshold of the New Millennium, Tagesspiegel/Rzeczpospolita, 17 luty.
- Gardner N., 2008, A Tale of Twin Cities, Hidden Europe, March-April.
- Gramlich, S., 2002, Stadt Frankfurt(Oder), Wernersche Verlagsgesellschaft, Worms am Rhein.
- Gualini E., 2003, Cross-border Governance: Inventing regions in a Trans-national Multi-level Polity, "DISP", nr 152.
- Hooghe L., Marks G., 2003, Unraveling the Central State, But How? Types of Multi-Level Governance, Political Science Series of Institute for Advanced Studies, Vienna.
- Houtum H. van, 1998, The Development of Cross-border Economic Relations, Tilburg.

-
- Jabłoński A., 1996, *Polityka i jej właściwości*, (w:) Jabłoński A., Sobkowiak L. (red.) *Studia z teorii polityki*, t. I, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, s. 7-22.
- Jajesniak – Quast D., Schulz H., Stokłosa K., 2002, *Twin Towns on the Border as Laboratories of European Integration*, F.I.T. Diskussionspapiere, nr 04.
- Jańczak J., 2007, *Europeanization of Trans-border Communities. The Polish-German Case*, (w:) Jańczak J. (red.), *Redescovering Europe: Political Challenges in the 21st Century EU*, Wydawnictwo Naukowe INPiD UAM, Poznań, s. 77-88.
- Jańczak J., 2008, *Spółeczeństwo obywatelskie w polsko-niemieckim mieście podzielonym. Rola lokalnych organizacji pozarządowych w kreowaniu transgranicznych zachowań partycypacyjnych*, (w:) Michałowski S., Kuć-Czajkowska K. (red.), *Przywódstwo lokalne a kształtowanie demokracji partycypacyjnej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin, s. 389-404.
- Leksykon politologii*, 1996, Alta2, Wrocław.
- Marks G., 1993, *Structural policy and Multi-level governance in the EC* (w:) Cafurny A., Rosenthal G., (red.) *The State of the European Community: The Maastricht Debate and Beyond*, Boulder, s. 391-410.
- Paasi A., 1986, *The Institutionalization of Regions: A Theoretical Framework for Understanding the Emergence of Regions and the Constitution of Regional Identity*, Fennia.
- Preiss S., Hengelhaupt U., Groblica S., et al, 2003, *Ślubice: Historia-Topografia-Rozwój*, Collegium Polonicum, Ślubice.
- Rymar D., 2005, *Ukształtowanie się Ziemi Lubuskiej jako jednostki administracyjnej w świetle sprawozdań pełnomocników rządu (luty-lipiec 1945)*, (w:) Osękowski C., Skobelski R., *Rocznik Lubuski*, t. 31, cz. 2, Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra s. 11-30.
- Scott J. W., 2003, *Cross-border Governance in the Baltic Sea Region*, (w:) Anderson J., O'Dowd L., Wilson T.M. (red.), *New Borders for a Changing Europe. Cross-border Cooperation and Governance*, London, s. 135-153.
- Wallace W., 2005, *Post-Sovereign Governance*, (w:) Wallace J., Wallace W., Pollack M.A. (red.), *Policy-Making in the European Union*, Oxford, s. 483-504.
- Zaborowski M., 1999, *Poland, Germany and EU Enlargement. The Rising Prominence of Domestic Politics*, Center for European Integration Studies Working Paper, C51.
- Zaborowski M., 2002, *Europeanisation as a consensus building process: the case of Polish-German Relations*, Thesis for discussion at a workshop on Europeanisation and Foreign Policy held at the London School of Economics on 5th June.
-

POLISH-GERMAN TRANSBORDER REGIONS AND TOWNS AFTER 2004. BETWEEN INSTITUTIONAL PRAGMATISM AND SOCIALISOLATION

Key words: *divided cities, trans-border cooperation, euroregions*

Summary

Due to their unique location spanning the Polish-German border, the transborder cities and regions in the common borderland are of particular importance for analyzing projects aimed at the creation of new international spaces. This paper's aim is to analyze possibility of transborder structures erection. The main research questions addressed here are why a rise in transborder initiatives is observable in the new millennium at the Polish-German borderland and whether real transborder structures are a realistic agenda. Two parallel processes might be observed: institutional pragmatism of territorial self-government units aiming at cooperation deepening and social isolation of border communities. Both are resulting from deborderisation and deprovincialisation phenomena.

dr Jarosław Jańczak
Collegium Polonicum
Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza
ul. Kościuszki 1
69-100 Słubice
tel. (0-95) 7592 424
e-mail: janczak@euv-ffo.de

Magdalena Belof
Politechnika Wrocławska

NOWE INSTRUMENTY DLA NOWYCH WYZWAŃ W DZIEDZINIE PLANOWNIA PRZESTRZENNEGO NA POGRANICZU: STUDIUM ZAGODPODAROWNIA PRZESTRZENNEGO POGRANICZA POLSKO-CZESKIEGO

Słowa kluczowe: *planowanie przestrzenne, pogranicze, współpraca transgraniczna*

1. Wprowadzenie

Harmonijny rozwój terytorium Unii Europejskiej wymaga współpracy międzynarodowej w sferze planowania przestrzennego, bowiem problemy przestrzenne nie zamykają się w granicach jednego kraju. Wiele z nich wykracza poza granice administracyjne państw, a działalność prowadzona po jednej stronie granicy ma wpływ na obszary przyległe po stronie kraju sąsiedniego. Jednak obecnie na poziomie Unii Europejskiej nie istnieją ogólnie obowiązujące uregulowania prawne czy procedury koordynacji planistycznej przez granice. Przeciwnie, planowanie przestrzenne pozostaje autonomiczne w każdym kraju europejskim, zarówno w odniesieniu do uregulowań prawnych, stosowanej metodologii czy systemu wdrażania. Wprawdzie od początku lat 90. XX w. Unia Europejska wspiera współpracę międzynarodową w zakresie planowania przestrzennego, m.in. poprzez Inicjatywę Wspólnotową Interreg, jednak wydaje się, że wciąż największe znaczenie dla współpracy w tym zakresie mają międzypaństwowe umowy bilateralne, a zasadniczymi elementami sukcesu w podejmowanych działaniach są dobra wola i chęć porozumienia pomiędzy krajami sąsiedzkimi. W coraz silniej integrującej się Europie, kraje i regiony muszą poszukiwać innowacyjnych rozwiązań dla prowadzenia zharmonizowanej polityki rozwoju przestrzennego obszarów pogranicza. Dla Polski i jej 3 sąsiadów – Litwy, Słowacji i Czech – wstąpienie do Unii Europejskiej i strefy Schengen stworzyło nowe uwarunkowania rozwojowe dla obszarów pograniczy, które mają szansę rozwijać się lepiej niż dotychczas, awansując z roli obszarów peryferyjnych do rangi wewnętrznych regionów transgranicznych Unii.

2. Zarys uwarunkowań współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego na pograniczach Polski

W Polsce zainteresowanie problemem planowania przestrzennego w wymiarze transgranicznym rozpoczęło się w latach 90. ubiegłego wieku, po politycznych przemianach które dokonały się w tej części Europy. Polska podpisała umowy i porozumienia międzyrządowe dotyczące współpracy (w tym także w dziedzinie planowania przestrzennego) ze wszystkimi sąsiadami. Współpracę tę zainicjowało Ministerstwo Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa, kontynuował ją były Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, a obecnie prowadzi ją Ministerstwo Infrastruktury.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że połowa lat 90. była okresem bardzo intensywnych wysiłków i pracy w zakresie tworzenia podstaw wspólnego planowania przestrzennego na pograniczach Polski. Jej efekty, mimo upływu lat, w wielu wypadkach nie zostały do dziś przesłonięte opracowaniami o większym merytorycznym ciężarze.

Pierwszym dokumentem planistycznym dla obszaru transgranicznego Polski było „Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszarów przygranicznych Polski i Niemiec” które powstało w latach 1994–1995. Przez wiele lat dokument ten pozostawał wzorcowym, a jego cechą szczególną było to, że od początku powstał on jako całość opracowana przez jeden międzynarodowy zespół ekspertów. Wydawać by się mogło, że jest to warunek

oczywisty przy opracowaniach tego typu, jednak realia pokazują, że uwarunkowania prawne, proceduralne, a zwłaszcza finansowe często uniemożliwiają takie rozwiązania na poziomie międzynarodowym. Stało się tak m.in. z aktualizacją wspomnianego studium polsko-niemieckiego, które opracowane zostało w 2005 roku jedynie dla części polskiej pogranicza, bowiem tylko po stronie polskiej udało się przeznaczyć środki na ten cel.¹

W ramach umów międzyrządowych, w latach 90. podjęto prace zamierzające do opracowania dokumentów planistycznych na wszystkich obszarach pogranicza Polski, z lepszym lub gorszym rezultatem. I tak:

- na pograniczu **polsko-ukraińskim** do 1998 r. zakończono prace nad dokumentem obejmującym dwie części: I część – „Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego” i II część – „Cele i kierunki rozwoju”. W grudniu 1999 r. przyjęto obie części określając dalszy harmonogram współpracy. Uzgodniono konieczność opracowania wspólnego „Studium zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-ukraińskiej”, z określeniem zasad zrównoważonego rozwoju, pasa granicznego w zakresie infrastruktury społecznej, technicznej, osadniczej i środowiska przyrodniczego w obu krajach (z horyzontem do 2015 roku). Zadanie to dotychczas nie zostało zrealizowane mimo iż strona polska zakończyła pracę nad aktualizacją Studium w 2001r.,
- na pograniczu **polsko-białoruskim** w roku 1995 opracowano „Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-białoruskiej – Diagnostyka stanu”. Po roku 1995 nastąpiła przerwa, kontakty z partnerami straciły na intensywności. Dopiero w 1998 r. opracowano drugi tom „Studium... – Cele i kierunki rozwoju”. Opracowanie to zostało przyjęte dopiero w roku 2000, przy jednoczesnym zastrzeżeniu, że tom drugi musi być zaktualizowany głównie ze względu na zmiany administracyjne po stronie polskiej. Niezbędna aktualizacja „Studium...” została dokonana przez obie Strony,
- na pograniczu **polsko-litewskim** w roku 1998 opracowano i wydano I część „Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza polsko – litewskiego – Stan zagospodarowania przestrzennego i możliwości rozwoju obszaru pogranicza” oraz przyjęto program II części Studium, zawierający zarys celów ważnych dla rozwoju regionu przygranicznego, którego nie zrealizowano. W związku z upływem czasu oraz zmianą uwarunkowań, w tym związanych z wstąpieniem obu krajów do UE, zdecydowano o przeformułowaniu programu dalszych prac i potwierdzono celowość wykonania wspólnego opracowania dla całego obszaru pogranicza Polski i Litwy,
- na pograniczu **polsko-słowackim** w latach 1997–2001 trwały prace nad „Studium zagospodarowania przestrzennego obszarów na granicy polsko-słowackiej”. Z całości opracowania przygotowana została synteza, opublikowana po stronie polskiej, zawierająca zwarty zbiór wniosków wypływających z dokumentu. W 2008 r. podjęto także uzgodnienia na temat przystąpienia do prac nad nową edycją „Studium...”,
- na pograniczu **polsko-rosyjskim** (Obwód Kaliningradzki) sytuacja przez dłuższy czas wyglądała najgorzej i współpraca prowadzona była bardzo nieregularnie. W roku 1994 strona polska podjęła decyzję o opracowaniu studium pogranicza, a jego program został w 1995 r. zaakceptowany przez Rosjan. Prac w zamierzonym zakresie nie podjęto, w zamian jednak, w 1997 r., postanowiono o wykonaniu jednostronnego raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego polskiego obszaru granicznego. W ostatnim czasie podjęto znów starania zamierzające do zintensyfikowania współpracy, m.in. zlecone zostało opracowanie „Studium zagospodarowania przestrzennego wzdłuż granicy polsko-rosyjskiej. Polska część pogranicza”.

Sytuacja na pograniczu polsko-czeskim zostanie przedstawiona w dalszych częściach niniejszego artykułu.

Przez blisko 20 lat, które minęły od czasu stworzenia podstaw instytucjonalnych dla współpracy w postaci wspomnianych umów międzynarodowych, model współpracy transgranicznej ponad granicami ulegał istotnym przemianom, zwłaszcza w aspekcie roli i znaczenia poszczególnych podmiotów (poziom krajowy, regionalny, lokalny), treści

¹ Obecnie, tj. w roku 2008 trwają rozmowy na temat opracowania aktualizacji po stronie niemieckiej a następnie syntezy obu dokumentów.

merytorycznych czy wreszcie wykorzystywanych narzędzi. Wciąż jednak jednym z najbardziej istotnych instrumentów wspomagających rozwój przestrzenny regionów przygranicznych są dwustronne studia zagospodarowania przestrzennego obszarów transgranicznych. Nabierają one szczególnego znaczenia po wstąpieniu Polski i państw sąsiedzkich do Unii Europejskiej, bowiem od tego momentu obszary większości polskich pograniczy stały się wewnętrznymi terenami Unii, dla których w zupełnie nowym świetle rysują się zasadnicze uwarunkowania i wynikające z nich cele rozwoju. Obszary te wymagają obecnie, bardziej niż kiedykolwiek przedtem, całościowego podejścia do zagadnień zarówno ochrony jak i rozwoju, oraz wypracowania narzędzi lepszej koordynacji w zakresie działań prowadzonych w przestrzeni.

3. Współpraca i podstawowe dokumenty w dziedzinie planowania przestrzennego na pograniczu polsko–czeskim

Pierwsze inicjatywy z zakresu współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego na pograniczu polsko – czeskim miały miejsce we wczesnych latach 80. ubiegłego wieku. Dotyczyły one przede wszystkim zagadnień ochrony środowiska oraz wypracowania innowacyjnych zasad zarządzania ruchem granicznym w świetle rosnącego zainteresowania turystyką na tym obszarze.

W latach 90., po okresie transformacji ustrojowej w obu krajach, działania w sferze wspólnego planowania przestrzennego uległy znaczącej intensyfikacji. Już w listopadzie 1991 r., na szczecelu ministerstw obu krajów zapada decyzja o opracowaniu dwujęzycznego „Studium Koordynacyjnego Rozwoju Pogranicza Polsko–Czeskiego” (1993), które nakreśliło perspektywiczny obraz stosunków społeczno–gospodarczych na pograniczu oraz warunki umożliwiające wzajemną współpracę i sformułowało cele i kierunki rozwoju. Określono w nim także podział na transgraniczne „regiony” charakteryzujące się podobnymi uwarunkowaniami i problemami. Ważnym, choć z perspektywy czasu mało realistycznym ustaleniem owego okresu, była deklaracja o stałym, corocznym aktualizowaniu dokumentu „Studium”. Ostatecznie dokument zaktualizowany został w 1997 r. i określono w nim m.in. podstawowe warunki rozwoju i współpracy transgranicznej dla sąsiadujących, nowo powołanych województw.

Okres lat 90. charakteryzowała także rosnąca rola samorządów lokalnych i regionalnych we współpracy transgranicznej. Zaczęły one podejmować liczne inicjatywy bezpośredniej współpracy: tworzą się związki miast na pograniczu, rozpoczynają działalność liczne organizacje społeczne i kulturalne a także konstituują się pierwsze euroregiony¹. Z inicjatywy ministerstw obu krajów powołany zostaje do życia dwujęzyczny „Biuletyn Pogranicza Polsko–Czeskiego”, który – wydawany do dziś – publikuje informacje o najważniejszych wydarzeniach na wspólnym pograniczu oraz prezentuje uwarunkowania rozwoju, w tym regulacje prawne i planistyczne w obu państwach.

Początek nowego wieku wiąże się z bardzo istotnym etapem na drodze kształtowania wspólnej polityki przestrzennej rejonu pogranicza, a mianowicie opublikowaniem „Strategii rozwoju pogranicza polsko–czeskiego” (2000 r.) Dokument ten miał zapewnić sprawne działanie mechanizmów współpracy w rozproszonych gremiach władzy regionalnej i lokalnej w obu krajach. Strategia stała się podstawą do opracowania „Jednolitego Dokumentu Programowego” na potrzeby programu Phare CBC Polska – Czechy. Obydwa materiały określały transgraniczne priorytety rozwoju w sferach gospodarki, środowiska naturalnego i społeczeństwa na obszarach przygranicznych. Także od roku 2000 zaczęto dostrzegać wyzwania, jakie przynieść miało zbliżające się wejście Polski i Czech do Unii Europejskiej. Wobec takiej perspektywy planowanie przestrzenne na obszarach transgranicznych zyskało nowy wymiar, bowiem obszary nadgraniczne przecięte miały być od tego momentu wewnętrznymi już granicami Unii Europejskiej. Jednak obszar pogranicza wciąż nie posiadał wspólnego dokumentu poświęconego specyficznie zagadnieniom rozwoju i planowania przestrzennego.

W 2002 r., decyzją rządów obu państw, podjęte zostają prace nad wspólnym „Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko–Czeskiego”. Rolą tego dokumentu miało być określenie priorytetów obszarowo – funkcjonalnych po obu stronach granicy, warunków ich

¹ Euroregiony: Nisa–Nysa–Niese (1991, euroregion Polsko–Czesko–Niemiecki), Glacensis (1996, największy z euroregionów Polsko–Czeskich), Pradziad (1997), Silesia (1998), Śląsk Cieszyński (1998), Beskidy (2000, euroregion Polsko–Czesko–Słowacki).

realizacji oraz podstaw koordynacji działań w tej dziedzinie. Praca nad „Studium...” była procesem wieloetapowym, wymagającym przygotowania specyficznych analiz po obu stronach granicy, ale przede wszystkim koordynacji organizacyjnej i finansowej odpowiedzialnych ministerstw Polski i Czech¹. Do roku 2004, prace prowadzone były w ścisłym porozumieniu lecz osobno, po obu stronach granicy. Po ich zakończeniu, w roku 2005, połączono siły, aby mógł powstać jeden wspólny dokument będący syntezą części krajowych.

4. Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko–Czeskiego

4.1. Charakterystyka obszaru opracowania

Obszar pogranicza polsko–czeskiego rozciąga się po obu stronach pasma Sudetów, w większości obejmując tereny o górskim i podgórskim charakterze. Ze względu na tę naturalną barierę obie części obszaru pogranicza były dość trudno dostępne i słabo ze sobą powiązane. Przez dziesiątki lat, nadgraniczny, peryferyjny charakter obszaru stanowił dodatkową barierę dla wielofunkcyjnego rozwoju społeczno – gospodarczego, dlatego kryzys strukturalny związany z transformacją ustrojową lat 90. był tu szczególnie dotkliwie odczuwalny. Stopniowe stabilizowanie gospodarki, a także przystąpienie Polski i Czech do Unii Europejskiej stworzyły nowe perspektywy rozwojowe dla obszaru pogranicza.

Obszar współpracy transgranicznej² obejmuje ok. 37 000 km², z których 24 000 km² leży po stronie Polskiej, stanowiąc ok. 8% terytorium kraju, zaś 13 000 km² znajduje się po stronie czeskiej obejmując 16 % powierzchni kraju. Długość granicy państwowej wynosi ok. 750 km i jest najdłuższym pograniczem państwowym Republiki Czeskiej. W układzie administracyjnym obszar pogranicza obejmuje 51 jednostek statystycznych NUTS 4, z których 37 należy do 4 polskich regionów, a 14 do 5 krajów czeskich. Liczba ludności na pograniczu sięga 5.8 miliona mieszkańców, żyjących głównie w miastach, lecz obserwuje się tu wyraźny ubytek ludności – statystycznie większy niż odpowiednie średnie krajowe dla obu państw. Na obszarze notuje się także stosunkowo wysoką stopę bezrobocia, z tym, że to niekorzystne zjawisko występuje ze znacznie większym nasileniem po stronie polskiej.

4.2. Metoda – trzy filary

Jak wspomniano wcześniej, w 2002 roku rządy Polski i Republiki Czeskiej podjęły decyzję o opracowaniu wspólnego dokumentu poświęconego zagadnieniom rozwoju przestrzennego obszaru pogranicza. Na etapie początkowym sporządzono dwie niezależne części analityczne – polską i czeską – oparte o wspólnie uzgodniony program działań. Nawet w tej fazie utrzymanie, po obu stronach granicy, reżimu jednolitego zakresu i czasu wykonania nie było sprawą łatwą, ze względu na odmienne systemy i stosowane metody planistyczne, rozbieżność regulacji ustawowych a nawet inny zakres danych statystycznych. Ostatecznie, w 2005 roku, zamknięto obie, krajowe części dokumentu i podjęto decyzję o opracowaniu, na ich podstawie, dokumentu zintegrowanego. Nazwano go „syntezą dokumentów krajowych”, jednak w rzeczywistości powstał dokument całkowicie oryginalny pod względem struktury, metody i zawartości.

Jednym z najpoważniejszych problemów przy jego opracowaniu było właśnie uzgodnienie wspólnej metody i jednorodnej struktury. Wynikało to głównie z różnic w systemach planistycznych obu krajów. Na etapie analitycznym dokumentu, kiedy prace odbywały się niezależnie po obu stronach granicy, nie potrafiono uzgodnić nawet jego wspólnej, jednobrzmiącej nazwy! Po stronie polskiej sporządzono bowiem „Studium zagospodarowania przestrzennego pogranicza”, które przedstawiało przede wszystkim wizję rozwoju przestrzennego obszaru, bez precyzowania programowego konkretnych zadań inwestycyjnych. Po stronie czeskiej sporządzono natomiast „Studium rozwoju pogranicza”, które koncentrowało się na koordynacji działań ochronnych i inwestycyjnych na opracowywanym obszarze. Z zapisu obu dokumentów dało się jednak wyłowić wspólne idee i cele dotyczące zagadnień szczegółowych. Dały one podstawę dla przyjętej metodyki i co za tym idzie – całej struktury dokumentu.

W konsekwencji, w konstrukcji wspólnego dokumentu „Studium...” przyjęto podejście stosunkowo nowe w europejskim planowaniu, odchodzące od klasycznego podziału na sfery:

¹ Po stronie czeskiej: Ministerstwo pro mistni rozvoj, po stronie polskiej: Ministerstwo Infrastruktury.

² Obszar w zasięgu wsparcia Programu Współpracy Transgranicznej Interreg III A Polska– Czechy (2004–06).

społeczną, gospodarczą i przyrodniczą, które coraz wyraźniej wzajemnie się warunkują, powodując trudności w jednoznacznej diagnozie problemów, a co za tym idzie we wskazaniach strategicznych. Podwaliną dla obranej metody był, zaproponowany przez stronę czeską, podział na czynniki rozwoju i ochrony. Początkowo podział ten miał jedynie służyć rozwarstwieniu i uczytelnieniu bogatego materiału kartograficznego, niekoniecznie decydując o strukturze treści. Został on jednak pogłębiony i rozwinęty¹, pozostawiając zagadnienia ochrony jako niezależny filar metody, natomiast czynniki rozwojowe dzieląc według ich znaczenia dla procesów spójności terytorialnej. Ostatecznie dokument skonstruowano wokół trzech zasadniczych grup czynników, warunkujących przemiany przestrzenne pogranicza. Są to:

1. spójność zewnętrzna obszaru,
2. spójność wewnętrzna obszaru,
3. ochrona i przywracanie wartości zasobom naturalnym i kulturowym.

Te trzy sfery stanowią swoisty kręgosłup opracowania, na którym oparto strukturę jego części diagnostycznej oraz strategicznej.

Spójność zewnętrzna obszaru – to grupa czynników związanych z uczestnictwem pogranicza w globalnych i kontynentalnych procesach wzrostu, warunkująca jego powiązania z resztą przestrzeni europejskiej oraz powstawanie centrów regionalnych. Studium ukazuje i charakteryzuje obszar pogranicza na tle terytorium Unii Europejskiej oraz, w nieco dokładniejszym przybliżeniu, na tle otaczających regionów. Filozofią takiego podejścia było potraktowanie tego obszaru jako całości, jako charakterystycznej, spójnej części terytorium europejskiego i określenie potencjału, jaki wspólnie posiada.

Spójność wewnętrzna obszaru – to grupa czynników mających wpływ na funkcjonowanie obszaru jako spójnego regionu transgranicznego, a więc tworzenie lepszych powiązań obu stron pogranicza. Osiągnięcie spójności wewnętrznej obszaru jest warunkiem koniecznym dla przełamania opóźnienia rozwojowego, spowodowanego długotrwałą peryferyzacją. Spójność wewnętrzna dotyczy dużej grupy problemów, z których w „Studium...” skoncentrowano się na zagadnieniach o wyraźnym wymiarze przestrzennym. Do najważniejszych należą powiązania infrastrukturalne, zarówno w zakresie komunikacji drogowej i kolejowej, jak też sieci infrastruktury energetycznej, gazowej, czy zagadnień gospodarki wodno-ściekowej. Grupa ta obejmuje także system przejść granicznych. W „Studium...” analizowano potencjał w zakresie współpracy ośrodków administracyjnych i naukowo-badawczych oraz innowacyjności. Wskazano krystalizujące się i możliwe powiązania różnych sfer gospodarki, w perspektywie tworzenia sieci kooperacyjnych, a także pola konfliktów przestrzennych w ujęciu transgranicznym.

Omówione powyżej dwie grupy czynników związane są przede wszystkim z procesami inwestycyjnymi na pograniczu. Trzecia natomiast koncentruje się wokół problematyki zagadnień ochrony (w rozumieniu nie tylko ochrony wartości przyrodniczych, ale także szeroko rozumianego dziedzictwa kultury) i ma ona niezwykle istotne znaczenie dla prawidłowego i harmonijnego rozwoju przestrzennego każdego obszaru, zwłaszcza dysponującego takim bogactwem walorów jak pogranicze polsko-czeskie.

4.3. Znaczenie i funkcja dokumentu

Dokument „Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko-Czeskiego” opracowywany był w okresie kilku lat, w pełnej koordynacji strony czeskiej i polskiej oraz z poszanowaniem wzajemnych ustaleń. Przy opracowaniu dokumentu autorzy wykorzystali uwagi członków Polsko-Czeskiej Grupy Roboczej ds. Rozwoju Pogranicza i Programów Wspierających a także przedstawicieli ministerstw i regionów obu krajów.

Rolą studium jest wspieranie działań z zakresu planowania przestrzennego na pograniczu polsko-czeskim, dlatego jego treści zawierają przede wszystkim:

- zbiór informacji o najważniejszych problemach i zjawiskach przestrzennych na terytorium kraju sąsiedniego,

¹ Szczególne znaczenie dla wypracowania końcowej struktury miały idee dr Macieja Borsy eksperta w dziedzinie europejskiego planowania przestrzennego i naukowego konsultanta „Studium...”.

- wspólny, analityczny i koncepcyjny materiał wyjściowy dla aktualizacji planów krajów i województw, ich programów rozwojowych oraz innych koncepcji rozwojowych poziomu regionalnego,
- zintegrowany przegląd kartograficzny sytuacji po obu stronach granicy jako materiał wyjściowy i negocjacyjny dla podejmowania bardziej szczegółowych zadań i działań,
- usystematyzowany zbiór celów rozwojowych dla pogranicza polsko-czeskiego,
- propozycje wspólnych działań, które mogą być podjęte przez podmioty na pograniczu polsko-czeskim, a także przez szersze międzynarodowe zespoły w ramach projektów europejskich.

Studium wydane i rozpowszechnione zostało w 3 wersjach językowych: polskiej, czeskiej i angielskiej, zarówno w tradycyjnej formie książkowej, jak też na płytach CD. Jako dokument o charakterze międzynarodowym, stanowi ono bazę dla ustaleń i negocjacji na tym poziomie i silny argument m.in. dla:

- pozyskiwania środków pomocowych ze źródeł UE,
- wprowadzania nadzwyczajnych działań ochronnych lub rozwojowych wymagających uznania wielu stron,
- ustaleń dotyczących kierunku rozwoju rozpatrywanego obszaru na szczeblu zainteresowanych rządów, ministerstw, urzędów administracyjnych regionalnych i lokalnych, euroregionów oraz pozostałych stowarzyszeń lub inicjatyw na pograniczu polsko-czeskim,
- negocjacji międzynarodowych na temat koncepcji rozwoju przestrzennego tej części Europy Środkowej, w tym zwłaszcza trójpunktu polsko-czesko-niemieckiego oraz polsko-czesko-słowackiego.

Jednak korzyści oraz praktyczne skutki wspólnego „Studium...” powinny pomóc w szczególności w procesie decyzyjnym administracji regionalnych – w koordynacji ich działań, zwłaszcza w wymiarze transgranicznym lecz także w wymiarze międzyregionalnym po stronie każdego z państw. Dokument posłużyć może także jako projekt pilotażowy i baza metodyczna dla opracowań o podobnym charakterze na pozostałych pograniczach Polski lub na innych „obszarach styku”.

5. Podsumowanie

Nie ulega kwestii, iż dla harmonijnego rozwoju terytorialnego Unii Europejskiej konieczne jest współdziałanie państw w planowaniu przestrzennym, w tym zwłaszcza na obszarach pograniczy. W świetle braku odpowiednich ogólnoeuropejskich regulacji w tym zakresie nieodzownym elementem jest współpraca zainteresowanych stron.

W przypadku pogranicza polsko-czeskiego tradycja współpracy w zakresie planowania przestrzennego ma już blisko 20 lat i prawdopodobnie przebiega tu w sposób bardziej harmonijny niż na pozostałych polskich pograniczach. Warto zastanowić się w tym miejscu co stanowi istotne elementy sukcesu we współpracy na tym polu? Wydaje się, że po pierwsze współpraca w dziedzinie planowania przestrzennego na pograniczu musi angażować wszystkie poziomy administracji w obu krajach. Oznacza to przy tym nie tylko horyzontalny dialog pomiędzy odpowiednimi poziomami w obu krajach, ale także przepływ informacji i konsultacje pomiędzy poszczególnymi poziomami: lokalnym, regionalnym i krajowym w każdym z państw. Pamiętać przy tym należy, że w obecnym systemie prawno-administracyjnym tylko zaangażowanie poziomu rządowego zagwarantować może wdrożenie programów i inicjatyw podejmowanych lokalnie. Po drugie planowanie transgraniczne – jak każde planowanie – jest procesem długotrwałym, dlatego też należy zapewnić kontynuację i stabilność struktur eksperckich. Po trzecie, planowanie przestrzenne na pograniczach powinno opierać się o metody innowacyjne i oryginalne, tak aby możliwe było zagwarantowanie spójności zapisów takich dokumentów z systemami planistycznymi zaangażowanych państw. I wreszcie po czwarte: dokument planistyczny dla obszarów transgranicznych powinien powstawać w oparciu o rzeczywisty międzynarodowy spór i dialog a nie tylko przybierać formę kolażu przygotowanych oddzielnie części.

Wydaje się, że na pograniczu polsko-czeskim stało się możliwe wypracowanie nowego typu dokumentu planistycznego odpowiadającego wyzwaniom nowych uwarunkowań położenia w zmieniającej się Europie.

Literatura

- Belof M., 2007, Studium dla pogranicza polsko–czeskiego, Urbanista nr 9 (2007), s. 19–24.
- Belof M., 2006, Międzynarodowy wymiar planowania przestrzennego – potrzeby, możliwości, efekty, (w): Urbanistyka w działaniu teoria i praktyka, Urbanista, Warszawa, s. 254–257.
- Belof, M., Polański, T., 2005, Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko–Czeskiego – uwarunkowania i perspektywy, Biuletyn Konferencji Kłodzko–Orlicko, Duszniki Zdrój, s. 11–14.
- Strategia Rozwoju Pogranicza Polsko–Czeskiego*, 2000, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej, Wrocław.
- Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko–Czeskiego. Synteza Dokumentów Krajowych*, 2006, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Studium Zagospodarowania Przestrzennego Pogranicza Polsko–Czeskiego. Część polska*, 2005, Ministerstwo Budownictwa, Warszawa.
-

NEW INSTRUMENTS FOR NEW CHALLENGES IN TRANSBORDER PLANNING CO–OPERATION BETWEEN POLAND AND CZECH REPUBLIC

Key words: *spatial planning, border areas, transborder co–operation*

Summary

The harmonious development of the EU territory requires co–operation in spatial planning. At the moment there is no policy or instrument from the Commission’s level that would directly regulate planning activities in Member States and their planning law and structures remain autonomous. Therefore successful transborder co–operation in spatial planning is based on the good will and commitment between engaged countries.

It is nearly 20 years since the establishment of institutional and statutory basis for spatial planning co–operation between Poland and Czech Republic. Within these years the model of planning co–operation beyond borders has transformed in terms of the role and power of different administration levels (governmental, regional and local) as well as the thematic scope. Accession to the European Union, on the 1 May 2004, has set new opportunities and new challenges to spatial development of border regions of the “new countries”, which have become the EU’s internal regions. This shift from the role of peripheral areas to a much more engaged ones have brought about a change in goals and strategies for the development of border regions.

The paper discusses some aspects of transborder co–operation between Poland and Czech Republic after the economical and political transformation in both countries. It gives a short overview of its historical, institutional and operational background however it is mainly focused on the recently completed document of Spatial Development Study of Polish Czech Borderland with a special focus on the method applied for its elaboration.

dr inż. arch. Magdalena Belof
Zakład Urbanistyki
Wydział Architektury
Politechnika Wrocławska
ul. Prusa 53/55 Wrocław
tel. kom.: 692 431 425
e–mail: magdalena.belof@pwr.wroc.pl

Tomasz Komornicki
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

POLSKA GRANICA WSCHODNIA – ZMIANY W NATEŻENIU, STRUKTURZE I KIERUNKACH INTERAKCJI W LATACH 1990–2007

Słowa kluczowe: *granica, ruch graniczny, przejścia graniczne, interakcje międzynarodowe*

1. Wstęp

W okresie ostatnich 20 lat poziom przenikalności polskiej granicy wschodniej ulegał kilkakrotnie zmianom, na skutek nakładających się na siebie czynników politycznych i ekonomicznych. Zmiany te miały niejednokrotnie przeciwny charakter. Warunkujący przenikalność, stopień formalizacji granicy jako bariery przestrzennej początkowo zmniejszał się, aby w bieżącej dekadzie ponownie wzrosnąć. W efekcie granica wschodnia stała się dogodnym przedmiotem badań odnośnie przemian funkcjonalnych granic oraz wpływu tych przemian na tereny przygraniczne. Od roku 2007 w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN realizowany jest projekt Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego pt. „Przepływy osób i towarów przez polski odcinek wschodniej granicy Unii Europejskiej – analiza przestrzenna” (Nr 306251133). Niniejsze opracowanie oparte jest na jego wynikach.

Celem artykułu jest dokonanie podsumowania w zakresie dynamiki natężenia i struktury geograficznej ruchu osób, pojazdów i towarów przez granicę wschodnią po roku 2003 na tle całego okresu 1990–2007, ze szczególnym uwzględnieniem przemian związanych z akcesją Polski do Unii Europejskiej. Cezura roku 2007 jest dodatkowo uwarunkowana faktem, iż jest to ostatni przekrój czasowy, dla którego dane o ruchu granicznym zbierane były dla wszystkich odcinków granicy (od roku 2008 na granicach wewnątrz strefy Schengen, ze względów oczywistych, takich informacji się nie gromadzi). Analiza porównawcza dotycząca ruchu towarów z Białorusią i Ukrainą oparta została na danych odnośnie polskiego handlu zagranicznego z lat 2000 i 2005. W podsumowaniu na tle wymienionych danych ilościowych przeprowadzono próbę oceny wpływu członkostwa na intensywność interakcji transgranicznych oraz na sytuację społeczno-gospodarczą regionów przygranicznych. Przedstawione rezultaty posiadają realny wymiar aplikacyjny, gdyż mogą być przyczynkiem do dyskusji o układzie liniowych elementów infrastruktury transportowej oraz o potrzebie uruchamiania nowych przejść granicznych.

W artykule wykorzystano dane Komendy Głównej Straży Granicznej z lat 1990–2007, gromadzone w przekrojach rocznych, a dla niektórych okresów także miesięcznych oraz w rozkładzie na poszczególne przejścia graniczne. Skoncentrowano się na danych dotyczących ruchu osób (traktowanych jako miernik dwustronnych interakcji społecznych) oraz pojazdów ciężarowych (będących odzwierciedleniem relacji ekonomicznych). Dodatkowo w opracowaniu spożytkowano materiały Departamentu Celnego Ministerstwa Finansów (dotyczące handlu zagranicznego z Białorusią i Ukrainą). Bazowano także na wcześniejszych pracach dotyczących zagadnień ruchu granicznego (m.in. Komornicki, 1996, 1999a, 1999b). Drugim istotnym źródłem informacji były badania terenowe struktury ruchu przeprowadzone w czerwcu 2008 na pięciu przejściach granicznych (założenia oraz wstępne wyniki opisane w dalszej części artykułu¹).

¹ Wyniki szczegółowe odnośnie ruchu na wybranych przejściach granicznych z Ukrainą omówiono w artykule Szejgiec i Wiśniewskiego pt. „Struktura i wielkość ruchu granicznego na granicy polsko-ukraińskiej” zamieszczonym w tym samym tomie.

2. Przemiany funkcjonalne polskiej granicy wschodniej

Polski odcinek wschodniej granicy obecnej Unii Europejskiej jest typową granicą subsekwentną (powstałą wtórnie do form zagospodarowania przestrzennego; Harsthorne, 1936). Granica polsko-białoruska i polsko-ukraińska przecina obszar w całości należący przed II wojną światową do Polski, a polsko-rosyjska będący wówczas częścią Niemiec. W okresie istnienia Polski Ludowej (1945–1989) cała granica ze Związkiem Radzieckim charakteryzowała się bardzo niskim stopniem przenikalności. Stanowiła ona swego rodzaju „drugą żelazną kurtynę” odgradzającą państwa socjalistyczne Europy Środkowej od ich „Wielkiego Brata”. Ograniczenia w ruchu granicznym, z czasem stały się nawet większe niż przy podróżach do Europy Zachodniej (Komornicki, 2008). Na początku lat 80-tych XX wieku, Polskę Ludową łączyły ze Związkiem Radzieckim (granica długości 1310 km) zaledwie 2 drogowe przejścia graniczne oraz trzy ogólnodostępne kolejowe punkty odprawy. Przez kilka innych przejść kolejowych odprawiano towary oraz transportowano wojsko. Oficjalnie obowiązywała polsko-radziecka umowa o ruchu bezwizowym. W praktyce aby przekroczyć granicę należało okazać poświadczony zaproszenie od rodziny lub też być uczestnikiem oficjalnie zorganizowanej wycieczki (pokazać voucher z jednego z kilku państwowych biur podróży).

Od roku 1989 zmieniła się interpretacja tych przepisów (Komornicki, 1999a). Voucher poświadczający wykupienie świadczeń turystycznych (w obie strony) mogła wystawić nawet drobna prywatna firma. W efekcie dokument taki (najczęściej bez pokrycia) można było za drobną opłatą kupić na samej granicy. Oznaczało to de facto pełne otwarcie granicy. Rozpoczęła się dekada spektakularnych wzrostów ruchu oraz rozwoju handlu bazarowego. Wzrastał także tranzyt. Otwierane były nowe przejścia graniczne. Sukcesorem polsko-radzieckiej umowy o ruchu bezwizowym stały się niepodległe państwa Rosja, Litwa, Białoruś i Ukraina. W ruchu z Białorusią i Rosją umowa ta przetrwała do października 2003. Wtedy to Polska, zobligowana zobowiązaniami wobec Unii Europejskiej, wypowiedziała ją wprowadzając wizy dla obywateli wschodnich państw sąsiednich. Białoruś i Rosja wprowadziły wówczas na zasadzie retorsji wizy dla Polaków. Ukraina (ponadto także Mołdawia) zwolniła Polaków z obowiązku wizowego, a Polska zrezygnowała z opłat za wizy. W grudniu 2007 Polska weszła do strefy Schengen. Granica wschodnia stała się granicą tejże strefy. Zgodnie z regulacjami europejskimi Polska musiała wprowadzić opłaty za wizy. Rozpoczęto negocjowanie z Ukrainą umowy o małym ruchu granicznym.

3. Infrastruktura graniczna

W całym okresie transformacji (szczególnie w latach 90-tych) bardzo szybko wzrastała liczba uruchamianych w Polsce przejść granicznych. Dynamika w tym zakresie była jednak mniejsza na granicy wschodniej. Po udrożnieniu głównych szlaków, kolejne przejścia powstawały stopniowo coraz rzadziej. Nadal granice przecina wiele dróg utwardzonych, na których nie prowadzi się odprawy granicznej. W chwili rozszerzenia strefy Schengen (grudzień 2007) na polskim odcinku granicy zewnętrznej Unii Europejskiej funkcjonowało 14 ogólnodostępnych drogowych punktów granicznych (z czego jedno na granicy białoruskiej dostępne było tylko dla obywateli sąsiadujących państw) (por. tab. 1). Ponadto istniał jeden punkt drogowy tylko dla ruchu towarowego oraz dwa polsko-białoruskie przejścia turystyczne (kajakowe na Kanale Augustowskim i piesze w Puszczy Białowieskiej; oba czynne tylko kilka godzin dziennie). Ciężki samochodowy ruch towarowy mógł odbywać się bez żadnych ograniczeń w siedmiu punktach (3 polsko-białoruskich i 4 polsko-ukraińskich), w kilku pozostałych (w tym wszystkie polsko-rosyjskie) był on limitowany masą całkowitą pojazdów.

Spośród 14 oficjalnych przejść kolejowych, regularny ruch pasażerski odbywał się tylko na 7. Znaczenie kolei w dwustronnym ruchu pasażerskim pomiędzy Polską i wschodnimi sąsiadami szybko malało w okresie transformacji. Jej relatywnie silniejsza pozycja utrzymuje się wyłącznie z uwagi na bardzo słabą przenikalność drogowych przejść granicznych oraz częściowo z uwagi na niechęć obywateli Polski do podróżowania własnym samochodem po krajach byłego ZSRR (mniej lub bardziej uzasadnione obawy przed złym stanem dróg, korupcją w policji i zagrożeniem kryminalnym). Można przewidywać, że w przypadku udrożnienia przejść drogowych, kolej stałaby się całkowicie niekonkurencyjna.

Tab. 1. Transgraniczna infrastruktura transportowa na polskim odcinku zewnętrznej granicy Unii Europejskiej w roku 2007

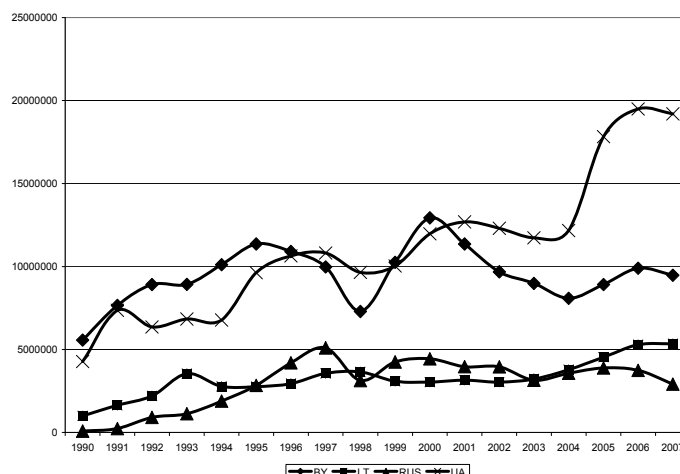
Granica:	Długość granicy (w km)	Liczba dróg utwardzonych przecinających granicę	Odcinek granicy na 1 drogę utwardzoną (w km)	Liczba ogólnodostępnych przejść granicznych	Odcinek granicy na 1 ogólnodostępne przejście graniczne	Stopień wykorzystania dróg transgranicznych (w %)
Rosyjska	210	17	12	3	70	18
Białoruska	418	14	30	5	84	36
Ukraińska	535	11	49	6	89	55
RAZEM	1163	42	28	14	83	33

Źródło: opracowanie własne

4. Osobowy ruch graniczny

Pierwotną przyczyną wzrostu osobowego ruchu granicznego na kierunku wschodnim po roku 1989 były przemiany polityczne i gospodarcze, jakie zaszły w Europie Środkowej i Wschodniej. Do bezpośrednich czynników, które wpłynęły na tak ogromną dynamikę tego wzrostu, zaliczyć należy (Komornicki, 1999b): (a) ostateczne zliberalizowanie polskich przepisów paszportowych; (b) daleko idące ułatwienia paszportowe w państwach byłego Związku Radzieckiego; (c) decentralizację i prywatyzację transportu samochodowego i handlu zagranicznego; (d) ubożenie społeczeństw byłego Związku Radzieckiego (motywacja do przyjazdów do Polski w celu odsprzedaży towarów niskiej jakości; do 1993–1994 roku) oraz części społeczeństwa polskiego (popyt na ww. towary); (e) konkurencyjność towarów wytwarzanych przez niektóre gałęzie polskiego przemysłu na rynkach wschodnich sąsiadów, połączona z ogromnym wzrostem cen artykułów konsumpcyjnych w tych krajach (motywacja ekonomiczna do drobnego importu z Polski); (f) wysokie cło i akcyza na wyroby alkoholowe, tytoniowe i paliwa w Polsce, skłaniające do drobnego przemytu z za granicy wschodniej.

Wiele z wymienionych czynników miało charakter krótkookresowy i zarazem niestabilny (por. ryc. 1). Efektem były fluktuacje natężenia ruchu granicznego. Udział procentowy ruchu z państwami byłego ZSRR był największy w latach 1990–1991 (w 1991 r. łącznie ok. 22%), później zaś systematycznie malał (w 1997 r. – 10,8%). Pierwsze załamanie dynamiki wzrostu nastąpiło w latach 1992–1993 i wiązało się z zastąpieniem masowych przyjazdów osób sprzedających (detaliści) przyjazdami kupujących (po części hurtownicy; Komornicki, 1995). Realny spadek ruchu wystąpił jednak wówczas jedynie na granicy litewskiej. Połowa lat 90. przyniosła ponowny wzrost ruchu na całej długości granicy. Kryzys rosyjski w roku 1998 doprowadził do załamania ruchu na kierunku rosyjskim i białoruskim, a do pewnego stopnia także ukraińskim. Ruch na granicy z obwodem kaliningradzkim już nigdy później nie powrócił do poziomu z roku 1997. Na granicy białoruskiej i ukraińskiej w latach 1999–2001 nastąpiło odrodzenie drobnego handlu i tym samym ruchu. Było ono jednak krótkotrwałe. Zostało przerwane poprzez ograniczenia wewnętrznej polityki celnej obu krajów, a także na skutek sytuacji ogólnoświatowej po wrześniu 2001. Każdorazowo zmiany miały ostrzejszy charakter na granicy białoruskiej niż ukraińskiej. Ruch przez granicę polsko–litewską uległ stabilizacji i nie wykazywał znaczących zmian w całym okresie 1993–2003. Wprowadzenie przez Polskę wiz dla obywateli krajów sąsiednich (poza Litwą) w październiku 2003 spowodowało gwałtowny spadek ruchu, widoczny wyraźnie w zestawieniach miesięcznych. W przypadku granic z Ukrainą, a także z obwodem kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej dość szybko doszło jednak do ponownego wzrostu liczby przekroczeń granicy. Na granicy białoruskiej analogiczny proces trwał znacznie dłużej. Samo przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 r. nie miało już bezpośredniego wpływu na wielkość ruchu. Wyjątkiem był odcinek litewski, który stał się wewnętrzną granicą Unii. Od roku 2004 doszło tam do pierwszego od 10 lat wzrostu liczby przekroczeń.



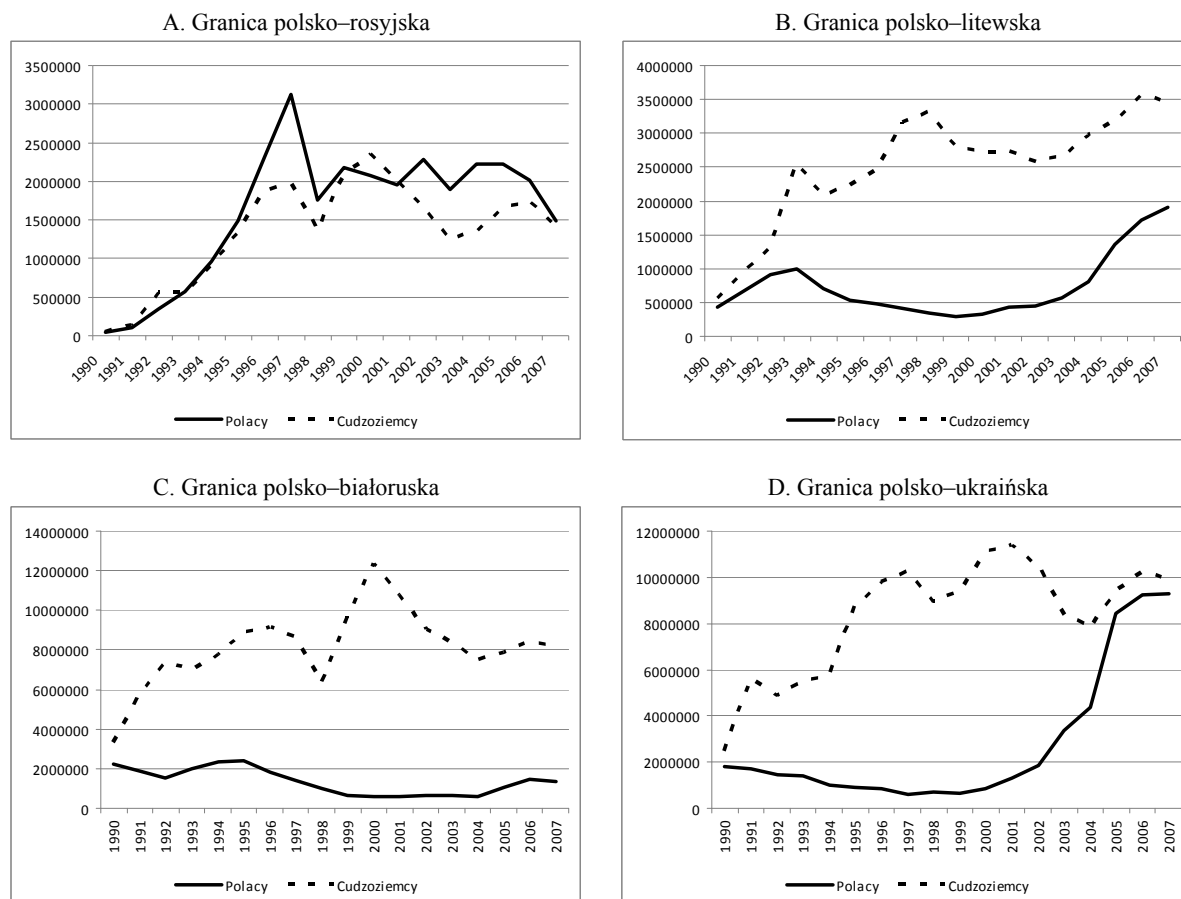
Ryc. 1. Ruch przez wschodnie odcinki graniczne w latach 1990–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

W kolejnych latach sytuacja na poszczególnych odcinkach granicznych znacząco się różnicowała. Trudna do przewidzenia dynamika wystąpiła na granicy z Ukrainą. W roku 2006 przekroczyło ją w obu kierunkach blisko 20 mln osób – prawie dwa razy tyle, co w okresie największego prosperity bazarowego połowy lat 90-tych. Na granicy z Białorusią także odnotowano niewielki wzrost do poziomu około 10 mln przekroczeń. Bezpośrednio poprzedzający rozszerzenie Strefy Schengen, rok 2007 przyniósł natomiast spadek ruchu na wszystkich trzech odcinkach granicy zewnętrznej Unii Europejskiej. W przypadku granicy z Obwodem Kaliningradzkim była to kontynuacja trendu zapoczątkowanego dwa lata wcześniej.

Odmienne na poszczególnych odcinkach granicznych kształtowała się także dynamika struktury ruchu osobowego w podziale na obywateli polskich i cudzoziemców (ryc. 2). W roku 1990 struktura ta była na ogół wyrównana (za wyjątkiem Ukrainy, gdzie już wówczas wystąpiła zauważalna nadwyżka obcokrajowców). W pierwszych latach wzajemnego otwarcia społeczeństwa mieszkające po obu jej stronach przeprowadzały swoisty rekonesans możliwości ekonomicznych (ze strony polskiej także turystycznych – tzw. turystyka nostalgiczna) związanych z nową sytuacją geopolityczną. Faza ta trwała dłużej w przypadku Obwodu Kaliningradzkiego, z którym granica pozostawała zamknięta aż do roku 1992. Na pozostałych odcinkach już od roku 1991 wystąpił bardzo szybki wzrost udziału cudzoziemców (głównie obywateli państw sąsiednich) w ruchu dwustronnym. Na granicy z Rosją i Litwą liczba przekroczeń dokonywanych przez Polaków także rosła, w pierwszym przypadku proporcjonalnie, w drugim zaś wyraźnie wolniej niż w kategorii cudzoziemców. Na granicach z Białorusią i Ukrainą już w roku 1991 wystąpił spadek przekroczeń obywateli polskich, który utrzymał się aż do końca dekady, a w odniesieniu do Białorusi aż do roku 2004. Przemiany w natężeniu ruchu z Rosją były podobne dla obu kategorii. Obie zostały objęte spadkiem po kryzysie rosyjskim w 1998 r. Wyrównana struktura ruchu utrzymała się tam do dzisiaj. Po 1994 roku załamały się wyjazdy Polaków przez granicę litewską. Ponowny wzrost w tej kategorii wystąpił dopiero po roku 2000.

W latach 1991–2003 wielkość ruchu na granicach z Białorusią i Ukrainą była całkowicie zdeterminowana przyjazdami cudzoziemców. Ruch Polaków był znikomy. Po wprowadzeniu wiz i akcesji do Unii Europejskiej sytuacja ta uległa zmianie na granicy z Ukrainą. Nastąpił spektakularny wzrost liczby Polaków wyjeżdżających do tego kraju (głównie po zakup towarów objętych akcyzą). Jednocześnie w ruchu polsko-białoruskim utrzymała się zdecydowana dominacja cudzoziemców. Liczba Polaków, którzy przekroczyli tę granicę w roku 2007 wynosiła zaledwie 13% (na ukraińskiej 48%, a na rosyjskiej 50%). Dowodzi to, iż na odcinku białoruskim nie doszło do przejęcia aktywności handlowo-przemysłowej przez mieszkańców Polski (na odcinku ukraińskim sprzyjał temu bezwizowy ruch obywateli RP).



Ryc. 2. Struktura ruchu na wschodnich odcinkach granicznych 1990–2007

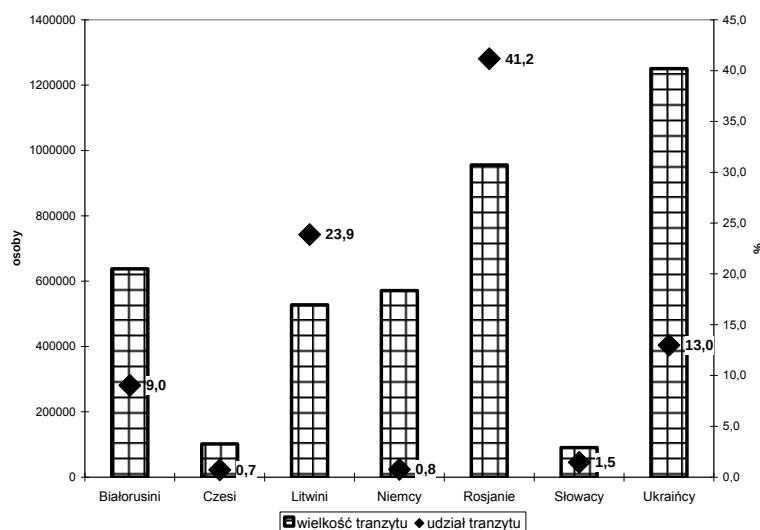
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

Dane o wielkości ruchu na wszystkich granicach RP pozwalają dodatkowo (po raz ostatni, z uwagi na zniesienie kontroli wewnątrz strefy Schengen) na dokonanie szacunku wielkości i udziału osobowego ruchu tranzytowego przez Polskę. Szacunku tego dokonano porównując ogólną liczbę obywateli krajów sąsiednich wjeżdżających do Polski w roku 2007 z częstotliwością ich wjazdów przez granice inne niż bezpośrednia. Założono przy tym umownie, że Białorusin lub Ukrainiec podróżujący do Niemiec wjeżdża do Polski dwukrotnie podczas podróży „tam” i „z powrotem”. Dodatkowo przyjęto, iż tranzytem przez Polskę nie są wjazdy notowane na granicach krajów sąsiadujących i z Polską i z krajem pochodzenia (np. wjazdy Białorusinów notowane na granicy ukraińskiej i litewskiej).

Ogólną liczbę przejazdów tranzytowych przez Polskę oszacowano tą metodą na 4,2 mln osób (czyli około 8,4 mln przekroczeń granicy). Zdecydowanie największą grupę w tej kategorii stanowią obywatele Ukrainy (ponad 1,2 mln) (por. ryc. 3), a następnie Rosji (blisko 1 mln) i Białorusi (ponad 600 tys.). W roku 2007 przez Polskę przejechało też tranzytem ponad 500 tys. Niemców i tyleż samo Litwinów. Zdecydowanie w najmniejszym stopniu w tranzycie uczestniczyli natomiast Czesi i Słowacy. Potwierdza to tezę, że Polska jest krajem tranzytowym przede wszystkim na linii wschód–zachód, a nie północ południe.

Jeżeli ilość podróży tranzytowych porównamy do całkowitej liczby przyjazdów obywateli danego kraju (ryc. 3), wówczas okaże się, że tranzyt ma największe znaczenie w ruchu polsko – rosyjskim i polsko-litewskim. Wśród przyjazdów obywateli obu tych państw udział podróżnych tranzytowych wynosił odpowiednio ponad 40% i blisko 25%. Dla Ukrainy analogiczny wskaźnik przyjmował wartość 13% a dla Białorusi 9%. W przypadku południowych sąsiadów, a także Niemców nie przekraczał on 2%.

Przeprowadzony szacunek potwierdził, że relatywnie silne relacje dwustronne w większym stopniu wykształciły się na granicy w Ukrainą i Białorusią niż w Litwę i Rosję, gdzie ruch ma charakter zdecydowanie bardziej tranzytowy.



Ryc. 3. Szacunek liczby i udziału obywateli krajów sąsiednich podróżujących przez Polskę tranzytem w roku 2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

5. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych

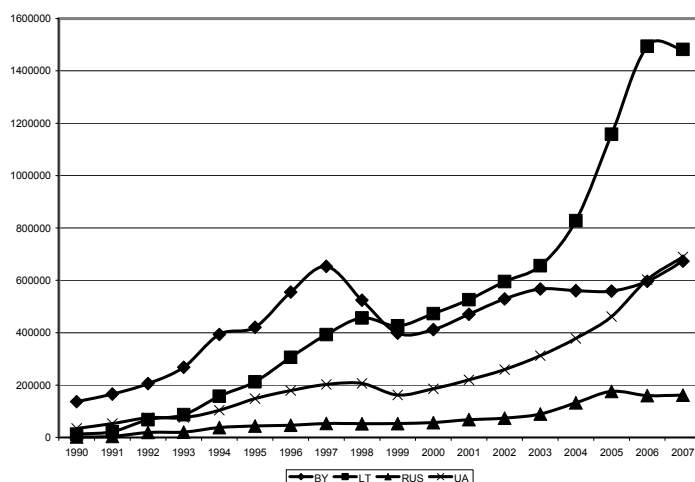
Ruch pojazdów ciężarowych pozostawał w całym okresie 1990–2007 mniej uzależniony od czynników politycznych i mikroekonomicznych („koniunktura bazarowa”) niż ruch osobowy. Poza odcinkiem białoruskim wykazywał on dość konsekwentną tendencję wzrostową (por. ryc. 4). W roku 1990 największa część ruchu granicznego pojazdów ciężkich w kierunku wschodnim skoncentrowana była na granicy białoruskiej, a konkretnie na przejściu granicznym w Terespolu. Lata 1991–1998 charakteryzowały się szybkim przyrostem ruchu na wszystkich odcinkach oraz stopniowym odpływem samochodów na inne przejścia, przede wszystkim polsko–litewskie (najpierw do Ogrodnik, a potem Budziska) i w drugiej kolejności polsko–ukraińskie. Rok 1998 przyniósł gwałtowne załamanie ruchu z Białorusią i jednoroczne zatrzymanie wzrostu na granicach z Litwą oraz Ukrainą. Ruch towarowy z Rosją pozostawał relatywnie niewielki. Po roku 2000 obserwujemy ponowny wzrost na wszystkich odcinkach. Na granicy z Białorusią trwa on tylko do roku 2003, po czym następuje stagnacja i niewielki wzrost w latach 2006–2007 (dopiero wówczas udało się osiągnąć poziom ruchu z roku 1997).

Członkostwo Polski i Litwy (a także Łotwy i Estonii) w Unii Europejskiej spowodowało spektakularny wzrost ruchu polsko–litewskiego w okresie 2004–2006. Budzisko stało się obok Świecka na granicy niemieckiej najbardziej obciążonym ruchem towarowym polskim przejściem granicznym. Relatywnie szybki wzrost ruchu ma też miejsce na granicy z Ukrainą, po roku 2005 niewielki spadek wystąpił natomiast w ruchu polsko–rosyjskim.

Warty podkreślenia jest fakt, że cały polsko–białoruski ruch pojazdów ciężarowych (670 tys. pojazdów w 2007) jest obecnie mniejszy od ruchu polsko–ukraińskiego (blisko 700 tys.), podczas gdy w pierwszej połowie lat 90–tych był od niego ponad trzykrotnie większy. Ponadto nawet suma pojazdów odprawionych na wszystkich polskich odcinkach zewnętrznych granic Unii Europejskiej (białoruski, ukraiński i rosyjski) jest mniejsza od ruchu notowanego na jednym tylko wewnątrzunijnym polsko–litewskim przejściu granicznym w Budzisku (1,5 mln pojazdów).

Jednocześnie bardzo charakterystyczne zmiany wystąpiły także w zakresie rozkładu ruchu na trzy polsko–białoruskie przejścia graniczne obsługujące pojazdy ciężkie. Dominujący przez cały okres punkt w Kukurykach (na kierunku uważanego za najważniejszy korytarza transportowego Berlin–Warszawa–Moskwa) nie odzyskał dotąd poziomu ruchu sprzed kryzysu rosyjskiego. Od blisko 10 lat odznacza się on stagnacją w liczbie odprawianych pojazdów. Z drugiej strony od początku bieżącej dekady dynamicznie wzrasta ruch pojazdów na północnym odcinku granicy, czyli w Kuźnicy Białostockiej (z przerwą na okres remontu 2002–2003) i Bobrownikach. W roku

2007 na obu tych przejściach odprawiono ponad 350 tys. ciężarówek wobec 320 tys. w Kukurykach (Komornicki, 2008).



Ryc. 4. Ruch pojazdów ciężarowych przez granicę wschodnią w latach 1990–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

Na granicy z Ukrainą deklomercja ruchu towarowego na kolejne przejścia następowała wraz z ich uruchamianiem. Już w latach 90-tych główny kierunek przejazdu pojazdów ciężarowych przesunął się z Medyki do Dorohuska na trasie Warszawa–Kijów. Dopiero w bieżącej dekadzie ponownie na znaczeniu zyskały punkty w południowej części granicy dwustronnej, co może być związane z postęпами w budowie polskiej autostrady A-4 i przenoszeniu się na nią tranzytu z Ukrainy do Europy Zachodniej (wcześnie wykonywanego przede wszystkim przez Warszawę i Poznań). Na granicach z Rosją i Litwą od połowy lat 90-tych utrzymał się nie zmieniony rozkład ruchu ciężkiego na przejścia graniczne, ponieważ nowe punkty nie były tam otwierane.

Struktura granicznego ruchu towarowego według kraju rejestracji pojazdu musi być interpretowana z dużą ostrożnością. Miejsce rejestracji pojazdu nie determinuje bowiem przynależności państwowej firmy przewozowej. Jeszcze inne może być obywatelstwo kierującego samochodem. Na początku lata 90-tych uczestnikami ruchu na wszystkich odcinkach były w równym stopniu pojazdy polskie i obce. Wyjątkiem była granica białoruska przez którą wiódł tradycyjny szlak przejazdu samochodów ciężarowych ze Związku Sowieckiego do NRD i Europy Zachodniej. Począwszy od lat 1992–1994 sytuacja zaczęła się zmieniać i na wszystkich kierunkach zaczęły dominować samochody ciężarowe z rejestracją zagraniczną. Z upływem kolejnych lat ich przewaga w strukturze systematycznie rosła. Była to sytuacja symetryczna do występującej na granicy polsko-niemieckiej, gdzie dominowały samochody polskie. Szczególnie niski udział pojazdów krajowych utrzymywał się na granicy litewskiej, relatywnie wysoki na rosyjskiej.

Akcesja Polski do Unii Europejskiej zaowocowała pewnymi zmianami w tym zakresie. Gwałtownie zwiększyła się liczba samochodów polskich na granicy wewnątrzunijnej z Litwą. Jednocześnie załamał się ruch rodzimych operatorów do obwodu kaliningradzkiego. Na odcinkach białoruskim i ukraińskim przyrosty dotyczyły obu kategorii, były jednak większe w odniesieniu do pojazdów z obcą rejestracją. Tym samym udział samochodów krajowych powoli malał.

6. Ruch graniczny w świetle badań terenowych w roku 2008

W ramach Projektu MNiSW pt. „Przepływy osób i towarów przez polski odcinek zewnętrznej granicy Unii Europejskiej” realizowanego w IGiPZ PAN w okresie 2007–2009, przeprowadzono w dniach 12–15 czerwca szczegółowe badania struktury geograficznej ruchu pojazdów na wybranych 5 wschodnich przejściach granicznych¹. Badania przeprowadzono

¹ W badaniach uczestniczyli studenci z Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie (pod kierunkiem mgr Artura Opoki i mgr Barbary Szejgic), Uniwersytetu Gdańskiego (pod kierunkiem mgr Renaty Anisiewicz) i z Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku (pod kierunkiem mgr Pawła Gaińskiego oraz mgr Rafała Wiśniewskiego).

z wykorzystaniem metody notowania numerów rejestracyjnych pojazdów (osobowych, ciężarowych i autobusów) wjeżdżających do Polski. Metoda była wcześniej z powodzeniem stosowana w badaniach powiązań międzyregionalnych (Warakomska, 1987) oraz polsko-niemieckiego ruchu granicznego (Komornicki i Powęska, 1996; Komornicki i Miros, 1997). Badanie pozwoliło na identyfikację miejsca rejestracji pojazdów w Polsce na poziomie powiatów, a w krajach sąsiednich (Rosja, Białoruś, Ukraina) na poziomie obwodów. Numery notowane były przez 12 godzin (od 8.00 do 20.00) od czwartku do niedzieli, co pozwoliło na uwzględnienie zarówno ruchu codziennego jak i weekendowego. Badania prowadzono na 2 przejściach polsko-ukraińskich (Dorohusk i Zosin), dwóch polsko-białoruskich (Bobrowniki i Połowce) i jednym polsko-rosyjskim (Gronowo). Jednocześnie przejścia te reprezentowały punkty o charakterze tranzytowym (Bobrowniki, Dorohusk), regionalnym (Gronowo) i lokalnym (Połowce, Zosin).

Tab. 2. Wielkość próby badawczej w badaniach struktury geograficznej ruchu granicznego

Przejście graniczne	Granica z:	Rodzaj przejścia	Liczba pojazdów podczas badania			
			Samochody osobowe	Samochody ciężarowe	Autobusy	RAZEM
Dorohusk	Ukrainą	tranzytowe	2 142	808	45	2 995
Zosin	Ukrainą	lokalne	1 763	0	8	1 771
Bobrowniki	Białorusią	tranzytowe	619	313	1	933
Połowce	Białorusią	lokalne	1 012	0	0	1 012
Gronowo	Rosją	regionalne	959	66	22	1 047
RAZEM			6 495	1 187	76	7 758

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych w dniach 12–16 czerwca 2008 r.

Łącznie podczas badania zanotowano numery rejestracyjne 7 758 pojazdów (tab. 2). Wstępne wyniki badań wykazały wzrastającą (względem wcześniejszych analiz, w tym badań GUS z okresu 1994–2002) lokalność ruchu osobowego. Na czterech z pięciu badanych przejść granicznych zdecydowanie dominowały pojazdy osobowe z powiatów, województw i obwodów przygranicznych (tab. 3). Wyjątkiem był punkt w Dorohusku, w którym dość licznie pojawiały się pojazdy z głębi kraju oraz z państw trzecich (przede wszystkim z Niemiec). Także w Gronowie pojawiały się pojazdy spoza województwa warmińsko-mazurskiego. Były to jednak najczęściej samochody z rejestracją trójmiejską. Blisko 5% zanotowanego ruchu przypadało w tym punkcie na pojazdy z państw trzecich (głównie Litwy i Niemiec).

Tab. 3. Struktura ruchu pojazdów osobowych na wybranych przejściach granicznych (w %)

Przejścia graniczne	Pojazdy polskie				Pojazdy z krajów sąsiednich			Pojazdy z Rosji	Pojazdy z innych krajów
	Powiat przygraniczny	Województwo przygraniczne	Reszta kraju	Razem	Obwód przygraniczny	Reszta kraju	Razem		
Dorohusk	14,10	58,03	4,81	62,84	28,85	4,53	33,38	0,19	3,59
Zosin	33,20	78,70	3,60	82,30	12,40	3,30	15,70	0,10	1,90
Bobrowniki	15,67	35,86	3,39	43,78	39,42	13,89	53,32	1,45	1,45
Połowce	31,20	73,40	0,40	73,80	24,60	1,60	26,20	0,00	0,00
Gronowo	14,70	47,97	9,80	57,77	36,91	0,31	37,23		5,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych w dniach 12–16 czerwca 2008 r.

Badania potwierdziły też, stwierdzony wcześniej wyraźnie wyższy udział Polaków na przejściach ukraińskich. Wysoki odsetek samochodów polskich na przejściu z Białorusią w Połowcach dowodzi, że dominujący na całej granicy obcokrajowcy koncentrują się w punktach tranzytowych, w tym zwłaszcza w Terespolu.

7. Wymiana handlowa z krajami sąsiednimi

7.1. Wymiana z Białorusią

Pomimo barier związanych z sytuacją polityczną Białoruś pozostaje ważnym polskim partnerem handlowym. W roku 2006 wartość oficjalnej wymiany dwustronnej wynosiła ponad 2 mld USD, z czego na eksport przypadało ok. 980 mln, a na import 1 080 mln USD. W okresie 2004–2007 wymiana między dwoma krajami wzrosła prawie czterokrotnie. W wyniku ograniczeń dla polskiego eksportu bilans handlowy z Białorusią stał się ujemny (w przeciwieństwie do okresu lat 90-tych, kiedy był dodatni i ponadto uzupełniany obrotami nieoficjalnymi). Korzystna dla Polski jest natomiast struktura wymiany. W imporcie dominują towary słabiej przetworzone, w tym przede wszystkim reeksportowane do Polski rosyjskie paliwa płynne (przetworzone oleje ropy naftowej oraz gaz), a ponadto chemikalia, nawozy sztuczne, drewno oraz elektryczność. Strona polska eksportuje na Białoruś ciągniki (najważniejszy odbiorca), inne maszyny rolnicze (drugi największy odbiorca), maszyny i urządzenia (m.in. dla przemysłu spożywczego), sprzęt transportowy, tworzywa sztuczne oraz żywność, w tym przede wszystkim mięso (w roku 2006 czwarty największy odbiorca) (Komornicki, 2008).

Rozkład przestrzenny wymiany z Białorusią (na terenie Polski) charakteryzuje się silną koncentracją w wybranych dużych ośrodkach (w tym w Warszawie, Łodzi, Szczecinie, Katowicach i Lublinie) oraz w północnej części obszaru przygranicznego, w tym głównie w Białymstoku oraz w powiatach białostockim, sokólskim, hajnowskim i grajewskim. Analizując zmiany w udziale partnera białoruskiego w eksporcie w okresie 2000–2005 stwierdzimy, że nastąpiła intensyfikacja eksportu na Białoruś z wewnętrznych regionów Polski. Relatywne znaczenie wywozu na tym kierunku na obszarze przygranicznym nie zwiększyło się, a w części południowej tego obszaru nawet spadło. Polska jako kraj o szybkim wzroście gospodarczym i członek Unii Europejskiej stała się w naturalny sposób ważnym partnerem ekonomicznym dla swego wschodniego sąsiada. Tym samym można domniemywać, że w miarę nawiązywania kontaktów handlowych przez duże firmy zlokalizowane w różnych regionach kraju, przedsiębiorcy ze strefy pogranicza utracili swą uprzywilejowaną dotąd pozycję podmiotów znających rynek białoruski i skupiających dużą część prowadzonej z nim wymiany. Jednocześnie na tych samych terenach wzrosło znaczenie obrotów z krajami Europy Zachodniej (akcesja ułatwiła lokalnym firmom wejście na rynki bardziej wymagające; Komornicki, 2008).

7.2. Wymiana z Ukrainą

Ukraina jest drugim po Rosji polskim partnerem w Europie Wschodniej i jednocześnie jednym z nielicznych krajów, z którymi Polska posiada zdecydowanie dodatnie saldo obrotów towarowych. W 2005 r. łączna wartość eksportu wynosiła 2588,2 mln dolarów USA, przy imporcie na poziomie 1020,9 mln USD. Po okresie dominacji wymiany surowcowej, polski eksport na Ukrainę jest obecnie zaskakująco zdywersyfikowany branżowo. Obejmuje on wywóz węgla, wyrobów spożywczych, chemikaliów, tworzyw syntetycznych, produktów przemysłu lekkiego, wyrobów stalowych, maszyn i urządzeń oraz mebli. Analogiczna dywersyfikacja nie występuje natomiast w przywozie, w którym ponad 70% wartości przypada na rudy żelaza, gaz ziemny i inne surowce mineralne. W układzie terytorialnym, wymiana z Ukrainą w bardzo wyraźny sposób nawiązuje do układu głównych korytarzy transportowych (równoleżnikowego z Niemcami przez Kraków do Lwowa oraz skośnego z kierunku Kujaw i Warszawy przez Lublin do Kijowa i Lwowa). W skali kraju głównymi ośrodkami wywozu na tym kierunku są Warszawa (ponad 21% wartości eksportu w 2005 r.), Lublin, Rzeszów, Łódź i Katowice. Towary importowane z Ukrainy trafiają przede wszystkim do Krakowa, Katowic, Dąbrowy Górniczej (rudy żelaza dla polskich hut), a ponadto do Warszawy.

Obszar pogranicza był tradycyjnie miejscem bardzo silnej koncentracji eksportu. Przyczyn takiego stanu rzeczy szukać można w mniejszych wymaganiach jakościowych stawianych przez rynek ukraiński. Wielu drobnych przedsiębiorców z Polski wschodniej nie zdołało sprostać konkurencji istniejącej na rynku Unii Europejskiej, podczas, gdy ich nie zawsze najnowocześniejsze wyroby nadal znajdowały zbyt na Ukrainie. W okresie 2000–2005 doszło jednak do spadku wywozu na Ukrainę właśnie z terenów pogranicza (województwa lubelskie i podkarpackie). Jednocześnie bardzo duży przyrost wystąpił na pozostałych obszarach, w tym

przede wszystkim w Polsce Zachodniej (Dolny Śląsk, Wielkopolska) i częściowo północnej. W wielu jednostkach wartość eksportu zwiększyła się tam ponad 10-krotnie (m.in. w Gliwicach, Olsztynie i w powiatach podwrocławskich). Także w Warszawie, Opolu i Gdyni wzrost przekroczył 500%.

8. Podsumowanie

Podsumowując powyższe rozważania należy stwierdzić, że interakcje społeczno-gospodarcze oraz ruch graniczny podlegały na granicy wschodniej w latach 1990–2007 znaczącym wahaniom. Po roku 2003/2004 zmalała rola położenia przygranicznego jako stymulatora intensywności interakcji z krajem sąsiednim. Obszary położone wzdłuż granicy przestały być głównymi regionami oficjalnej wymiany handlowej ze wschodem. Zmalała też rola handlu bazarowego (drobna wymiana pozostała intensywna głównie w sferze przemytu towarów objętych akcyzą). Jednocześnie pogranicze wschodnie nie stało się beneficjentem rozwoju turystyki międzynarodowej.

W zakresie natężenia i struktury ruchu granicznego sytuacja na poszczególnych wschodnich odcinkach granicznych stopniowo się różnicowała. Wzrost ruchu pojazdów ciężarowych po roku 2004 (zwłaszcza na granicy z Białorusią) był dalece nieproporcjonalny do dynamicznego wzrostu dwustronnej wymiany handlowej. Dowodzi to, że znaczna część tej wymiany odbywała się z wykorzystaniem innych środków transportu (w tym nisko przetworzone towary importowane, w tym paliwa). Nastąpiły też przesunięcia w głównych kierunkach tranzytu. Po roku 2000 na kierunku wschód–zachód rolę najważniejszego kierunku tranzytowego w transporcie samochodowym utracił szlak Moskwa–Warszawa–Berlin. Kilkakrotnie większe przewozy tranzytowe przez Polskę odnotowywane są obecnie pomiędzy krajami bałtyckimi (Litwa, Łotwa, Estonia, a także Finlandia) a Europą Zachodnią (szlak Via Baltica) (Komornicki i inni, 2006). Można domniemywać, że także znaczna część tranzytu rosyjskiego wjeżdża na teren Unii Europejskiej w krajach bałtyckich i następnie przekracza granicę polską w Budzisku.

Pomimo oczywistych zależności o charakterze politycznym, wydaje się, że intensywność interakcji oraz natężenie ruchu granicznego w większym stopniu uwarunkowane są ekonomicznie. Z drugiej strony czynnik polityczny stanowi stałe zagrożenie dla istniejących interakcji (np. ewentualne nowe regulacje celne mogą z dnia na dzień zmienić istniejącą sytuację). Czynnik polityczny wpływa także wyraźnie na strukturę ruchu. Jest powodem nikłego udziału Polaków w ruchu osobowym z Białorusią, a także warunkuje częściowy odpływ tranzytu rosyjskiego na granice z państwami bałtyckimi.

Zaistniałe przemiany mogą mieć wpływ na reorientację obowiązujących obecnie koncepcji w zakresie przebiegu korytarzy transportowych. Duża rola czynnika formalnego jako determinanty sprawności odpraw na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej dowodzi natomiast, że ewentualne otwieranie nowych przejść granicznych nie jest w chwili obecnej priorytetem. Za wstrzemięźliwością w tym zakresie przemawia także nikły udział obywateli Polski w ruchu dwustronnym.

Literatura

- Harsthorne R., 1936, Suggestions on the terminology of political boundaries, *Annals of the Association of American Geographers*, 23, p. 195–228.
- Komornicki T., 1995, Powiązania transportowe Polski i Białorusi – stan aktualny, wykorzystanie, perspektywy; *Biuletyn nr 8 programu "Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski"* pt. Problemy polsko-białoruskiej współpracy przygranicznej; s. 53–69, Warszawa.
- Komornicki T., 1999a, Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996, *Geopolitical Studiem*, vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa, ss. 348.
- Komornicki T., 1999b, Wschodnia strefa aktywności gospodarczej w krajowej i kontynentalnej sieci transportowej (Dynamika układów komunikacyjnych, przejścia graniczne, ruch tranzytowy), (w:) Horodelski R., Rościszewski M. (red.), *Wschodnia strefa aktywności gospodarczej*, Wydawnictwo WSE w Białymstoku, Białystok, str. 229–252.

-
- Komornicki T., Miros K., 1997, Polsko–niemieckie transgraniczne powiązania społeczno–gospodarcze wzdłuż drogi europejskiej E–40, *Przegląd Geograficzny*, t. LXIX, z. 3–4, Warszawa, s. 285–299.
- Komornicki T., Powęska H., 1996, Przejścia graniczne: Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin – podstawowe funkcje i strefa oddziaływania na terenie Polski i Niemiec, *Zeszyty IGiPZ PAN*, Nr 37, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 5–40.
- Komornicki T., 2008, Granica polsko–białoruska jako bariera przestrzenna, *Dokumentacja Geograficzna*, nr 36, IGiPZ PAN, PTG, Warszawa, s. 55–61.
- Komornicki T., Śleszyński P., Węclawowicz G., 2006, O potrzebie nowej wizji rozwoju infrastruktury transportowej Polski, *Przegląd Komunikacyjny*, nr 6, SIITKRP, s. 13–20.
- Warakomska K., 1987, Intensywność ruchu pojazdów mechanicznych na granicy Lublina i powiązania transportowe miasta z innymi województwami Polski, *Przegląd Geograficzny*, LIX, 1–2, s. 119–134.
-

**POLISH EASTERN BOUNDARY – CHANGES OF INTERACTIONS VOLUME,
STRUCTURE AND DIRECTIONS IN THE YEARS 1990–2007**

Key words: border, border traffic, border crossing, international interactions

Summary

The paper is based on the results of the Project: Flows of persons and commodities through Polish part the European Union Eastern border – the spatial analysis. The dynamics of social and economic interactions crossing the border were described. According to the results, after the year 2003/2004 (accession to the Union) the role of the near–the–border location, as the factor stimulating interactions with neighboring countries, decreased. Frontier regions are no longer the places of Eastern trade concentration. The differences in border traffic structure between particular parts of the boundary (with Russia, Lithuania, Belarus and Ukraine) are bigger than in the 90–ties.

dr hab. Tomasz Komornicki
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk
ul. Twarda 51/55
00–818 Warszawa
tel. +48 22 6978920
e–mail: t.komorn@twarda.pan.pl

Barbara Szejjec

Rafał Wiśniewski

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

STRUKTURA I WIELKOŚĆ RUCHU GRANICZNEGO NA GRANICY POLSKO–UKRAIŃSKIEJ

Słowa kluczowe: *ruch graniczny, granica polsko–ukraińska, badania terenowe, Dorohusk, Zosin*

1. Wstęp

Obecnie na tle dyskusji o Europie bez granic coraz częściej mówi się o „złotej kurtynie” stanowiącej wschodnią granicę Unii Europejskiej (Gorzelać i Krok, 2006, s. 11). Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej spowodowało zmianę funkcji odcinka granicy na zewnętrzną unijną, czego naturalną konsekwencją jest dbałość o szeroko rozumiane bezpieczeństwo tej granicy, nieoznaczającą przy tym wstrzymania kontaktów handlowych czy turystycznych ze wschodnimi sąsiadami, lecz powodującą jedynie zmianę zasad przekraczania i ochrony granic. Zaistniała sytuacja wpłynęła na wzajemne relacje z krajami zza wschodniej granicy, stąd właśnie istotny jest pomiar skali i zasięgu tych zmian.

Polska granica z Ukrainą w ostatnich latach przechodziła wiele przemian. Po okresie niskiej przenikalności oraz przerwania powiązań funkcjonalno–przestrzennych łączących regiony po jej obu stronach, od początku lat 90. XX w. nastąpiło otwarcie granic i nasiliła się współpraca m.in. dzięki uruchomieniu nowych przejść i ustanowieniu ruchu bezwizowego (Miszczuk, 2007). Bardzo istotne dla przenikalności polskiej granicy stało się wprowadzenie nowego reżimu granicznego (ruchu wizowego m.in. dla obywateli Ukrainy). Granica ta stała się wtedy na nowo barierą dla ruchu cudzoziemców, choć podkreśla się liberalne podejście polskich placówek konsularnych w zakresie polityki wizowej. Rok 2004 przyniósł kolejną zmianę związaną z uzyskaniem przez wschodnią granicę statusu granicy zewnętrznej, a przez to – o strategicznym znaczeniu dla Unii. Dalsze zmiany zaszły pod koniec 2007 r., kiedy Polska przystąpiła do strefy Schengen. Wiązało się to z zanikiem kontroli granicznych wewnątrz tej strefy oraz silniejszą ochroną granic zewnętrznych. Z tego faktu wynika m.in. wprowadzenie systemu płatnych wiz dla obywateli Ukrainy. Dalsze konsekwencje tych przemian będzie można oceniać w najbliższych latach analizując rolę granicy polsko–ukraińskiej jako kanału komunikacji i współpracy gospodarczej z krajami Unii Europejskiej.

Autorzy niniejszego artykułu podjęli próbę analizy ruchu granicznego na granicy polsko–ukraińskiej w latach 2000–2007, stawiając sobie następujące cele: (a) określenie głównych zmian, jakie zaszły w wielkości ruchu granicznego i jego strukturze oraz (b) przedstawienie przestrzennego rozkładu pojazdów przekraczających tę granicę. Analizowany okres został dobrany tak, aby możliwe było uchwycenie zmian w wielkości i strukturze ruchu granicznego po wprowadzeniu wiz wjazdowych dla wschodnich sąsiadów Polski.

W artykule wykorzystano dane statystyczne z badań struktury ruchu granicznego, które zostały przeprowadzone w ramach grantu MNiSW¹ oraz danych gromadzonych przez Straż Graniczną.

¹ Projekt N 306 25 11 33 pt. „Przepływy osób i towarów przez polski odcinek wschodniej granicy Unii Europejskiej – analiza przestrzenna”. Badania zostały przeprowadzone w dniach 12–15 czerwca 2008 r. na pięciu wybranych przejściach granicznych z Rosją, Białorusią i Ukrainą.

2. Zmiany ruchu granicznego na granicy polsko–ukraińskiej w latach 2000–2007

2.1. Zmiany wielkości ruchu granicznego

Na początku omawianego okresu wielkość ruchu granicznego wynosiła prawie 12 mln osób, z czego Polacy stanowili niewiele ponad 7%. Kolejne lata przyniosły zasadniczą zmianę struktury ruchu granicznego: znacznie zmniejszyła się wielkość przyjazdów cudzoziemców przy równoczesnym zwiększeniu się popularności wyjazdów na Ukrainę wśród Polaków (Krok i Smętkowski, 2006). Związane to było m.in. z wprowadzeniem wiz wjazdowych dla obywateli Ukrainy, bezwizowym ruchem granicznym dla Polaków oraz z różnicą cen towarów, szczególnie paliw, między Polską a Ukrainą. W 2004 r. Polacy stanowili już ponad 35% ogółu ruchu granicznego. W kolejnych latach udział ten wzrastał, aż do około 48% w 2007 r. Ich zwiększający się udział związany jest prawdopodobnie z przejściem przygranicznej działalności handlowej. Natomiast zmniejszający się udział obywateli Ukrainy w ruchu granicznym, którzy stanowili zdecydowaną większość przyjazdu cudzoziemców do Polski, to wynik przede wszystkim wprowadzenia wiz (początkowo bezpłatnych, od końca 2007 r. odpłatnych tzw. wiz schengenских), ale również wprowadzania przez władze ukraińskie ograniczeń celnych, przez co zakupy w Polsce stały się mało opłacalne (Krok i Smętkowski, 2006). Największe zmiany struktury narodowościowej zaszły na przejściach w Dorohusku, Zosinie, i Krościenku, najmniejsze zaś w przypadku przejścia w Korczowej.

2.2. Struktura ruchu wg rodzaju przejścia granicznego

Na granicy polsko–ukraińskiej o długości 535 km położonych jest 12 przejść granicznych (po 6 drogowych i kolejowych) w 9 różnych miejscowościach, w tym 4 przeznaczone jedynie do obsługi ruchu osobowego, a 7 – osobowo–towarowego oraz 1 – tylko do towarowego (Werchrata).

Zdecydowana większość ruchu granicznego na granicy polsko–ukraińskiej odbywa się przez przejścia drogowe, których udział systematycznie, choć powoli, wzrasta. Natomiast obserwuje się tendencję spadkową w przypadku przekroczeń granicy na przejściach kolejowych, których ruch, generowany głównie na przejściach Dorohusk–Jagodzin i Przemyśl–Mościska, wynosi ok. 0,5 mln przekroczeń rocznie. Wielkość ruchu na przejściach kolejowych jest efektem kursowania pociągów międzynarodowych głównie z miast Polski m.in. do Lwowa, Kijowa i Odessy oraz z Berlina do Kijowa.

Jeszcze w latach 90. struktura ruchu granicznego prezentowała się zupełnie inaczej. Udział kolejowych przejść granicznych w odprawie ruchu pasażerskiego wynosił ponad 40% (np. w latach 1991–1993), po czym nastąpiło systematyczne zmniejszanie się udziału przejść kolejowych w ruchu granicznym. W analizowanym okresie 2000–2007 odnotowano niemalże dwukrotne zmniejszenie się liczby przekroczeń na przejściach kolejowych. W 2007 r. ich udział wynosił 2,86%.

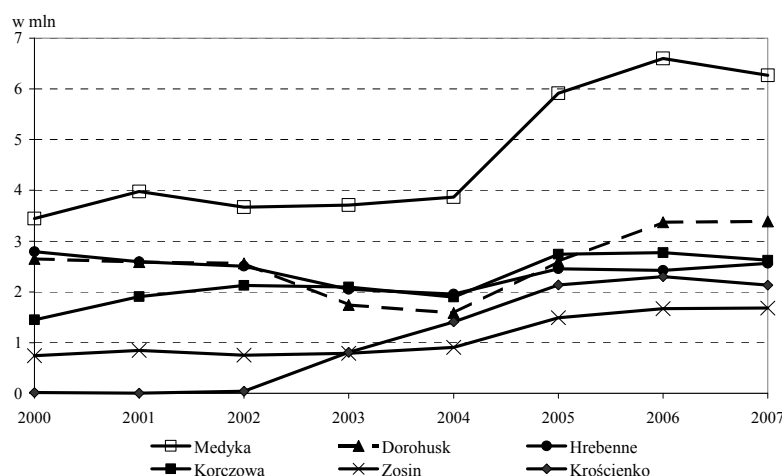
2.3. Zmiany ruchu granicznego na największych przejściach drogowych

Największym przejściem granicznym, na którym notuje się najwięcej przekroczeń granicy, jest przejście drogowe w Medyce, następnie w Dorohusku, Hrebennem i Korczowej o podobnej wielkości przepływu. Udział przejścia w Medyce w całym drogowym ruchu granicznym w latach 2000–2007 wynosi aż 33%, czyli tylko niewiele mniej, niż dwóch kolejnych przejść granicznych tj. Dorohuska i Hrebennego razem wziętych.

W ruchu granicznym na wszystkich przejściach widoczna jest granica, od której nastąpił duży skokowy wzrost ruchu granicznego, który, jak można domniemywać, jest efektem wzmożonej aktywności ekonomicznej obywateli Polski po wprowadzeniu jednostronnego ruchu wizowego (ryc. 1). Największy wzrost liczby przekroczeń zanotowano na przejściu w Krościenku, gdzie ruch granicznych zwiększył się z ok. 3,5 tys. w 2001 r. do ponad 800 tys. w roku 2003. Jednak związane jest to ze zmianą funkcji przejścia, które w 2002 r. zostało otwarte dla ruchu międzynarodowego (wcześniej istniał tam tylko uproszczony ruch graniczny). W latach 2003–2004 w Medyce ruch graniczny wzrósł o ok. 52%, a w Dorohusku i Zosinie o 60%.

W grudniu 2007 r. Polska została włączona do strefy Schengen. Już pierwsze miesięczne dane Straży Granicznej wykazały ponowną tendencję spadkową liczby przekroczeń granicy,

głównie przez obywateli Ukrainy, dla których wiązało się to z kolejnymi utrudnieniami w otrzymaniu wizy wjazdowej.



Ryc. 1. Zmiany ruchu granicznego w latach 2000–2007 na największych polsko-ukraińskich przejściach granicznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej

3. Charakterystyka ruchu granicznego w Dorohusku i Zosinie (na podstawie badań terenowych)

3.1. Przejście graniczne w Dorohusku

W ciągu czterech dni badań terenowych¹ zarejestrowano łącznie 2995 pojazdów przekraczających granicę polsko-ukraińską przez drogowe przejście graniczne w Dorohusku, z czego zdecydowaną większość (ok. 71,5%) stanowiły samochody osobowe (tab. 1).

W strukturze geograficznej ruchu granicznego dominują pojazdy zarejestrowane w Polsce (57,8%), następnie na Ukrainie (38,4%), a na pozostałe kraje (głównie Niemcy, Litwę i Łotwę) przypada niespełna 4% ogólnego ruchu pojazdów. Jednak udział ten zmienia się w zależności od rodzaju pojazdu. Zdecydowaną większość samochodów osobowych przekraczających granicę na przejściu drogowym w Dorohusku stanowią samochody zarejestrowane w Polsce (64,7%), a udział samochodów ukraińskich wynosi 33,4%. W przypadku samochodów ciężarowych udział tych państw jest podobny (Ukraina 49,6%, Polska 47,0%, pozostałe kraje 3,1%). W ruchu autobusowym zdecydowanie przeważają pojazdy zarejestrowane na Ukrainie (71,1%). Autobusy polskie stanowią 17,8% ruchu autobusowego, zaś z pozostałych krajów – 8,9%.

Tab. 1. Wielkość ruchu granicznego na przejściu w Dorohusku

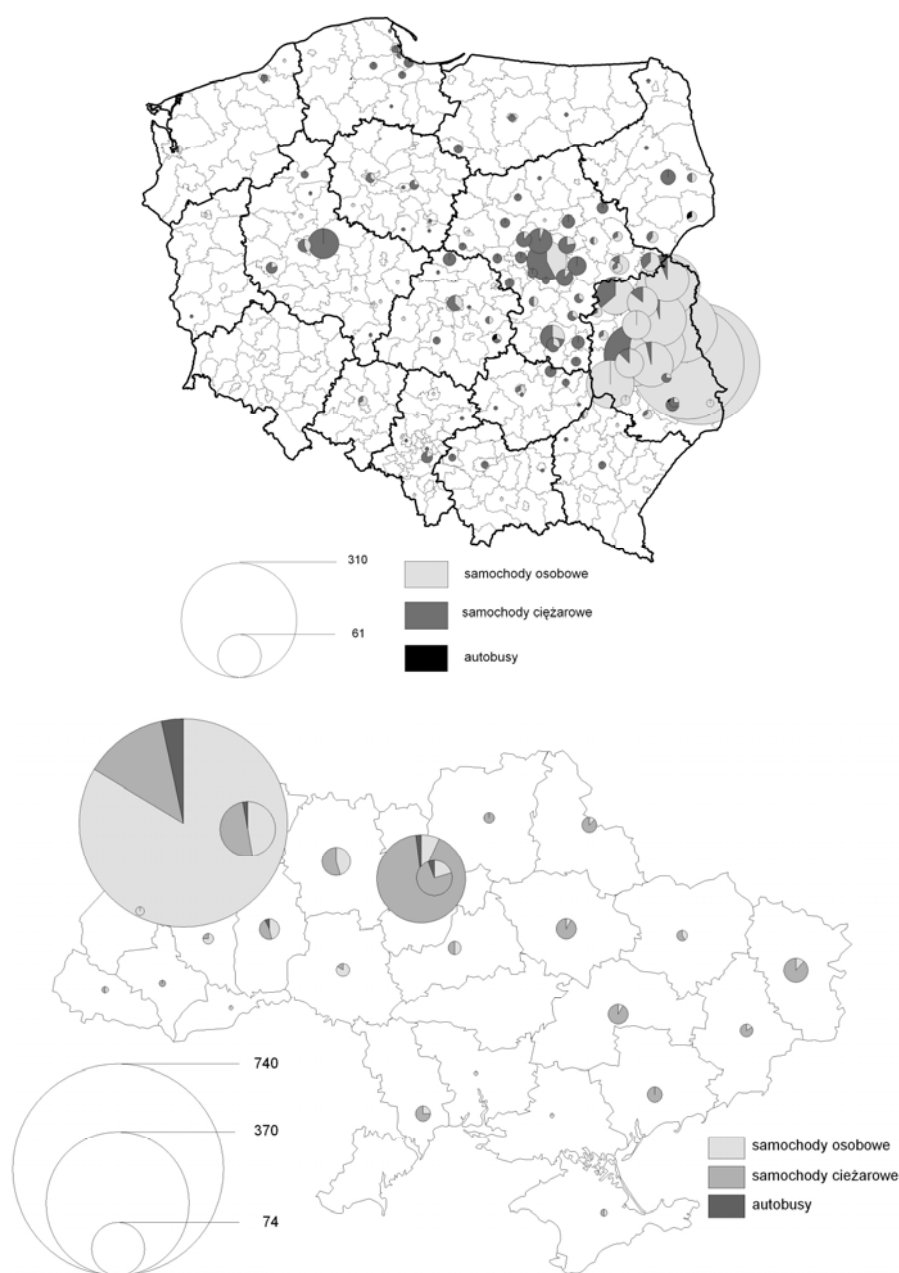
Rodzaj pojazdu	Liczba pojazdów			Razem
	Polska	Ukraina	Pozostałe kraje	
Samochody osobowe	1346	715	81	2142
Samochody ciężarowe	381	401	29	811
Autobusy	5	33	4	42
Razem	1732	1149	114	2995

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Najwięcej pojazdów pochodzi z regionów przygranicznych: w Polsce z województwa lubelskiego, a na Ukrainie z obwodu wołyńskiego i Kijowa. Przestrzenne zróżnicowanie miejsc zarejestrowania pojazdów w układzie powiatowym przedstawia się następująco. Oprócz

¹ Badania polegały na spisywaniu numerów rejestracyjnych pojazdów wjeżdżających na terytorium Polski w dniach 12–15 czerwca 2008 r. w godz. 8.00–20.00. Na podstawie rejestracji możliwe było zidentyfikowanie miejsca zarejestrowania pojazdu – na poziomie powiatów dla Polski oraz obwodów dla Ukrainy.

dominujących powiatów przygranicznych (chełmski grodzki i ziemski, włodawski), z których pochodzi zdecydowana większość pojazdów, zauważalna jest duża liczba pojazdów zarejestrowanych w powiatach położonych w dość znacznej odległości od przejścia granicznego w Dorohusku, m.in. w powiecie białskim (grodzkim i ziemskim), łukowskim, radzyńskim, lubelskim, a nawet łosickim, siedleckim oraz w Radomiu, Warszawie i Poznaniu (ryc. 2). Niewiele pojazdów pochodzi z południowych powiatów województwa lubelskiego, co związane jest z oddziaływaniem lokalnego przejścia granicznego w Zosinie. Natomiast taki efekt nie występuje w północnej części województwa, gdzie zlokalizowane są dwa przejścia graniczne z Białorusią (Sławatycze i Terespol). Większość ruchu granicznego na przejściu w Dorohusku to ruch lokalny, związany z przygraniczną działalnością handlową. Skala tego zjawiska na granicy polsko-białoruskiej jest niewielka w porównaniu z granicą polsko-ukraińską, m.in. z przyczyn formalnych (obustronny ruch wizowy).

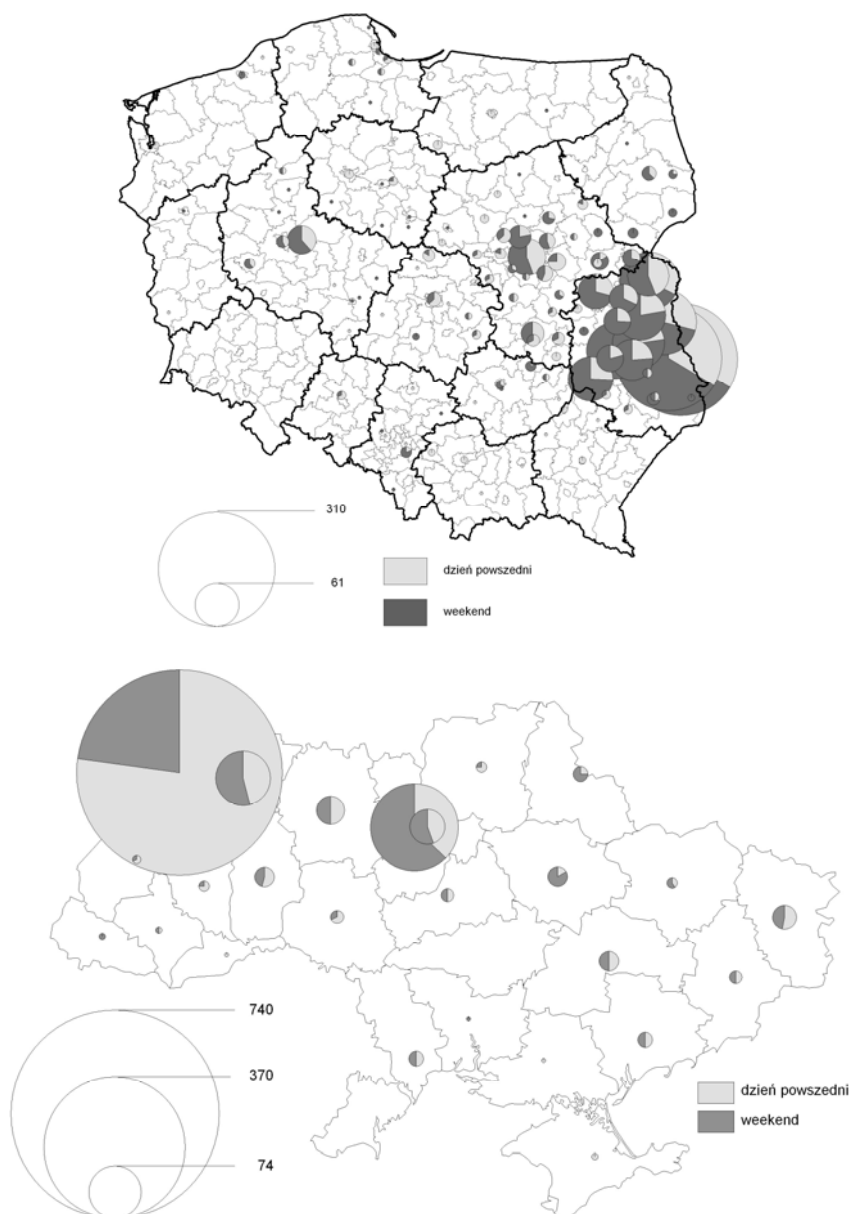


Ryc. 2. Struktura geograficzna ruchu granicznego w Dorohusku (pojazdy z Polski i Ukrainy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Rozkład przestrzenny miejsc zarejestrowania samochodów osobowych pochodzących z Polski pokrywa się z geograficznym rozkładem pojazdów ogółem. Natomiast w przypadku

samochodów ciężarowych zaznacza się większe zróżnicowanie przestrzenne. Najwięcej ciężarówek przekraczających granicę w Dorohusku pochodziło z Lublina, następnie z Poznania, Warszawy oraz z powiatów legionowskiego i łukowskiego. W układzie województw zdecydowanie przeważają ciężarówki z województwa mazowieckiego (40,9%), następnie z lubelskiego (24,4%) i wielkopolskiego (8,9%). Ruch ukraińskich samochodów osobowych generują pojazdy pochodzące głównie z obwodu wołyńskiego (86,4%). W przypadku samochodów ciężarowych zauważalne jest duże przestrzenne zróżnicowanie miejsc ich zarejestrowania, choć wielkość ruchu z większości obwodów jest stosunkowo niewielka. Przeważają pojazdy zarejestrowane w Kijowie i obwodzie kijowskim (łącznie 42,9%) oraz w obwodach wołyńskim (23,9%) i rówieńskim (9,0%).



Ryc. 3. Struktura ruchu granicznego w Dorohusku wg dnia przekroczenia granicy (pojazdy z Polski i Ukrainy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Spośród pozostałych państw dominują pojazdy zarejestrowane w Niemczech (głównie samochody osobowe), których udział wynosi 33,7% ruchu z państw trzecich. Duży jest też udział państw nadbałtyckich (łącznie 42,3%), z czego prawie połowę stanowią samochody ciężarowe,

których ruch odbywa się przez terytorium Polski z pominięciem Białorusi (szybciej, brak przeszkód formalnych – wizy).

Analiza struktury ruchu granicznego wg dnia przekroczenia granicy wykazała, że zdecydowana większość pojazdów z ukraińską rejestracją przekraczała granicę w dni powszednie (czwartek i piątek), natomiast w przypadku pojazdów zarejestrowanych w Polsce zdecydowanie większy ruch odnotowano w dni wolne od pracy (sobota i niedziela). Zjawisko to dotyczy głównie ruchu samochodów osobowych zarejestrowanych w jednostkach administracyjnych położonych w przy granicy państwowej (obwód wołyński oraz większość powiatów województwa lubelskiego) (ryc. 3). Wiąże się to głównie z dość dużą aktywnością handlową osób zamieszkujących tereny przygraniczne. Zasięg tego zjawiska obejmuje znaczny obszar w promieniu 120–150 km od przejścia granicznego w Dorohusku. Podobnie jak w przypadku dojazdów do pracy na dość znaczne odległości, również w przypadku weekendowych wyjazdów w celach handlowych wykształciło się nowe zjawisko wspólnego podróżowania jednym środkiem transportu w celu minimalizacji kosztów przejazdu (Wiśniewski, 2007).

3.2. Przejście graniczne w Zosinie

Podczas badań na przejściu granicznym w Zosinie zarejestrowano 1771 pojazdów wjeżdżających do Polski, z czego 99,5% stanowiły samochody osobowe, a pozostałą część autobusy (tab. 2).

W strukturze geograficznej przeważały pojazdy z Polski (82,4%), samochody ukraińskie stanowiły prawie 16% wszystkich pojazdów, natomiast udział pojazdów z pozostałych państw wynosił niespełna 2%.

Spośród odnotowanych pojazdów z polską rejestracją większość pochodziła z województwa lubelskiego (79,2%), co świadczy o ogromnej koncentracji przestrzennej ruchu na tym przejściu granicznym. Badania wykazały również, że ruch na tym przejściu tworzą przede wszystkim mieszkańcy powiatu hrubieszowskiego (34,0%), następnie zamojskiego (13,7%), krasnostawskiego (7,4%), chełmskiego (6,4%) i Zamościa (5,8%). Pojazdy spoza województwa lubelskiego, wśród których najwięcej pochodziło z województwa mazowieckiego, stanowiły jedynie 3% wszystkich samochodów wjeżdżających do Polski (ryc. 4).

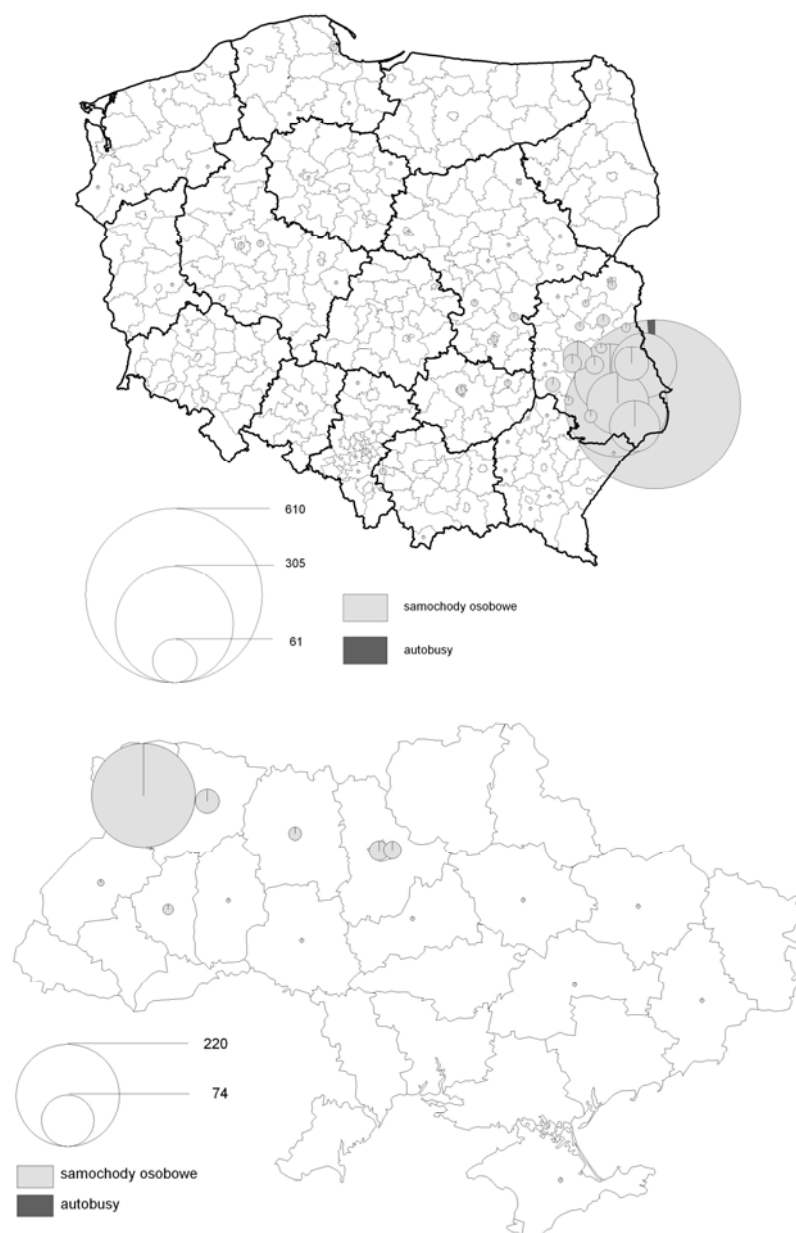
Tab. 2. Wielkość ruchu granicznego na przejściu w Zosinie

Rodzaj pojazdu	Liczba pojazdów			Razem
	Polska	Ukraina	Pozostałe kraje	
Samochody osobowe	1451	277	35	1763
Autobusy	8	0	0	8
Razem	1459	277	35	1771

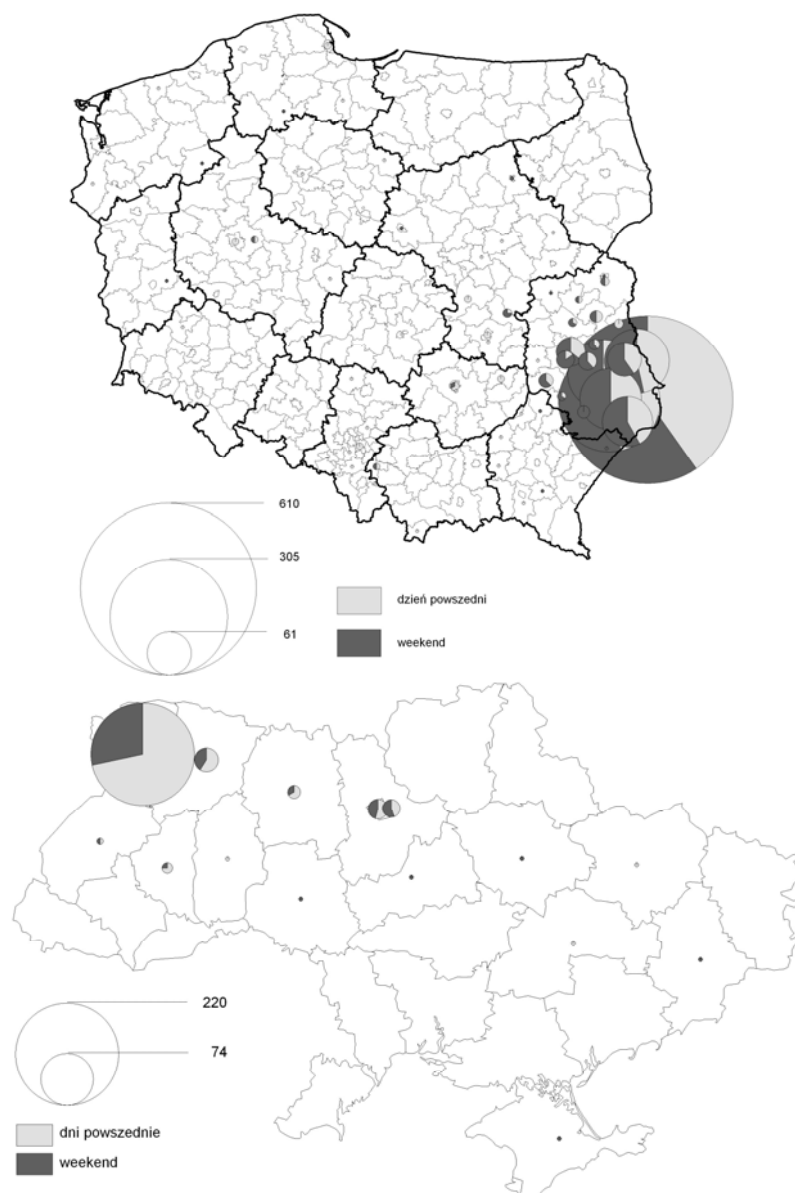
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

Ruch pojazdów pochodzących z Ukrainy koncentrował się głównie na przygranicznym obwodzie wołyńskim (ponad $\frac{3}{4}$ wszystkich pojazdów z rejestracją ukraińską), w niewielkim stopniu współtworzyły go pojazdy pochodzące z obwodu rówieńskiego i Kijowa. Z przejścia drogowego w Zosinie, podobnie jak w Dorohusku, w niewielkim stopniu korzystali obywatele innych państw, wśród których najliczniejszą grupę stanowili Niemcy i mieszkańcy krajów nadbałtyckich (głównie Litwy i Łotwy).

Badania terenowe wykazały, że zdecydowana większość pojazdów z ukraińską rejestracją przekraczała granicę w dni powszednie (67,9%), natomiast w przypadku pojazdów zarejestrowanych w Polsce zdecydowanie większy ruch obserwowano podczas dni wolnych od pracy (56,1%) (ryc. 5). Podobnie jak w Dorohusku, wiąże się to z dość dużą aktywnością handlową osób (głównie Polaków) zamieszkujących tereny przygraniczne.



Ryc. 4. Struktura geograficzna ruchu granicznego w Zosinie (pojazdy z Polski i Ukrainy)
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych



Ryc. 5. Struktura ruchu granicznego w Zosinie według dnia przekroczenia granicy (pojazdy z Polski i Ukrainy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych

4. Podsumowanie

Podsumowując powyższe rozważania należy stwierdzić, że w strukturze ruchu granicznego dominują pojazdy (głównie samochody osobowe) zarejestrowane w Polsce, głównie w jednostkach administracyjnych, na terenie których znajduje się dane przejście graniczne (powiat chełmski i hrubieszowski oraz obwód wołyński). Udział pojazdów spoza Polski i Ukrainy w ogólnym ruchu granicznym jest niewielki i wynosi 2–4%. Wyraźnie zaznacza się zwiększony ruch samochodów osobowych z polską rejestracją przekraczających granicę w sobotę i niedzielę, co związane jest z drobnym handlem przygranicznym wynikającym z różnic w cenach niektórych towarów.

W zmianach wielkości oraz struktury ruchu granicznego wyraźnie zaznacza się przełomowy rok 2003, kiedy zniesiono bezwizowy ruch graniczny między Polską a Ukrainą. Nastąpiło wtedy znaczne zmniejszenie się liczby przekroczeń granicy przez obywateli Ukrainy, przy jednoczesnym zwiększeniu się wielkości ruchu granicznego obywateli Polski. W efekcie ogólna wielkość ruchu na granicy polsko-ukraińskiej tylko w niewielkim stopniu została zachwiana i już w następnym roku (tj. 2004) nastąpił wzrost ogólnej liczby przekroczeń, a od 2005 r. obserwowany był skokowy wzrost aż o prawie 6 mln osób do poziomu ok. 17,3 mln.

Rozszerzenie Unii Europejskiej (skutkujące wprowadzeniem wiz dla wschodnich sąsiadów Polski) oraz kolejne etapy zacieśniania współpracy w ramach UE (strefa Schengen) w znaczący sposób wpłynęły na wielkość i strukturę ruchu granicznego na granicy polsko–ukraińskiej.

Granica polsko–ukraińska jest barierą oddzielającą obszary o różnym poziomie rozwoju społeczno–gospodarczego. Możliwości zniwelowania wpływu tej bariery są niewielkie bez wyraźnych zmian uwarunkowań geopolitycznych. W celu zmniejszenia uciążliwości przy przekraczaniu granicy podejmowane są różne działania, np. wstępnie podjęto decyzję o budowie 3 nowych przejść granicznych (Maksimczuk i Sidorowicz, 2008) oraz podpisano umowę o małym ruchu granicznym dla osób mieszkających na terenach przygranicznych. Być może to jest właśnie próba rozwiązania dylematu: jak pogodzić współistnienie w ramach Unii Europejskiej i związaną z tym konieczność uszczelniania granic z pragnieniem utrzymania dobrej współpracy z krajami zza wschodniej granicy.

Literatura

- Gorzela G., Krok K. (red), 2006, *Nowe granice Unii Europejskiej – współpraca czy wykluczenie?*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa.
- Krok K., Smętkowski M., 2006, *Polsko–ukraińska współpraca transgraniczna*, (w:) Gorzela G., Krok K. (red.), *Nowe granice Unii Europejskiej – współpraca czy wykluczenie?*, s. 180–200.
- Maksimczuk A., Sidorowicz L., 2008, *Polska granica wschodnia w warunkach transformacji (wybrane aspekty)*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Białystok.
- Miszcuk A., 2007, *Zewnętrzna granica Unii Europejskiej – Ukraina możliwości wykorzystania dla dynamizacji procesów rozwojowych*, Ekspertyza wykonana na potrzeby Strategii rozwoju społeczno–gospodarczego Polski wschodniej do roku 2020 (www.mrr.gov.pl, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 11.2008).
- Wiśniewski R., 2007, *Codziennie dojazdy do pracy do Białegostoku – problemy z przedstawieniem zjawiska*, (w:) Kiniorska I., Sala S. (red.), *Rola geografii społeczno–ekonomicznej w badaniach regionalnych*, IG AŚ, Oddział Kielecki PTG, PTG, Kielce, s. 441–450.

STRUCTURE AND LARGENESS OF BOUNDARY TRAFFIC ON POLISH–UKRAINIAN BORDER

Key words: *border traffic, Polish–Ukrainian border, survey, border crossing in Dorohusk and Zosin*

Summary

In the article attention is paid to considering changes of traffic at the external European Union border – Polish–Ukrainian border. At first this article has briefly examined the data of the Border Guard. Then it deals with research carried out at the two border crossings in Dorohusk and Zosin. Hence spatial differentiation of mentioned traffic is discussed in details and compared. In the end some several conclusions about the factors creating these changes are made.

mgr Barbara Szejgiec
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
ul. Twarda 51/55
tel. (0–22) 697–89–28
e–mail: barbara_szejgiec@o2.pl

mgr Rafał Wiśniewski
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
ul. Twarda 51/55
tel. (0–22) 697–89–28
e–mail: rafwis@twarda.pan.pl

Tadeusz Palmowski
Uniwersytet Gdański

WYBRANE PROBLEMY POGRANICZA POLSKO-ROSYJSKIEGO PO WPROWADZENIU UKŁADU Z SCHENGEN

Słowa kluczowe: *Układ z Schengen, Obwód Kaliningradzki, współpraca transgraniczna*

1. Wstęp

Do końca lat osiemdziesiątych Obwód Kaliningradzki, stanowiąc najbardziej na zachód wysuniętą i silnie zmilitaryzowaną część RFSRR, oddzieloną od niej terytoriami republik wchodzących w skład jednego państwa federacyjnego, pozostawał tematem tabu tak, jak gdyby „nie istniał” na mapie politycznej. Sytuacja tego obszaru zaczęła się gwałtownie zmieniać na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Rozpad ZSRR sprawił, że region, który przez dziesięciolecia był zamkniętą bazą wojskową, ponownie znalazł się w centrum dyskusji politycznych. Po odzyskaniu niepodległości przez Litwę obwód został oddzielony od Rosji najpierw jednym, a następnie kilkoma państwami (Łotwa i Białoruś). Ostateczne wydzielenie obwodu ukształtowało się 8 grudnia 1991 roku, gdy przestał istnieć ZSRR. Rozszerzenie układu z Schengen w sposób istotny wpłynęło na kontakty i współpracę transgraniczną z sąsiadami.

2. Wprowadzenie układu z Schengen

Przed rozszerzeniem obszaru Schengen przewidywano zaostrzenie polityki wizowej i granicznej w stosunku do naszych sąsiadów wschodnich, którzy znaleźli się poza tym obszarem. Dotyczyć to miało wprowadzenia obowiązku wizowego, cen wiz oraz restrykcji procedury wizowej. Zakładano, że głównymi bezpośrednimi skutkami rozszerzenia, może być zmniejszenie intensywności ruchu osobowego, szczególnie w pierwszym okresie oraz wystąpienie trudności społeczno-ekonomicznych w regionach położonych przy granicy. Wprowadzane środki miały także utrudnić mieszkańcom krajów sąsiednich prowadzenie drobnego handlu.

Przewidywano także, że rozszerzenie obszaru Schengen w zasadniczy sposób wpłynie na efektywność polityki wschodniej nowych państw Unii Europejskiej, w tym także i Polski, osłabi pozytywną ofertę skierowaną do społeczeństw i rządów państw wschodnioeuropejskich oraz zmniejszy atrakcyjność tych krajów jako promotorów idei europejskiej (Jaroszewicz, 2007).

Aby ograniczyć dotkliwość i straty spodziewane po wprowadzeniu nowych zasad w kompetencjach krajowych pozostawiono możliwość wprowadzania pewnych ulg i uproszczeń.

Polska razem z państwami, które przystąpiły do Unii Europejskiej w 2004 roku, zaczęła w całości stosować dorobek prawny pod koniec 2007 roku. Już od 1 września 2007 roku udostępniono tym państwom System Informacyjny Schengen (SIS). Każdy podróżny otrzymujący wizę jest dokładnie sprawdzany, czy nie jest poszukiwany i czy inne państwa nie odmówiły mu wjazdu na swoje terytorium.

Mieszkańcy Obwodu Kaliningradzkiego, którzy do 1 czerwca 2007 roku mieli prawo do bezpłatnej wizy teraz zgodnie z porozumieniem zawartym 25 czerwca 2006 roku w Soczi pomiędzy Wspólnotą Europejską, a Federacją Rosyjską, od 1 czerwca 2007 roku muszą wnieść opłatę wizową w kwocie 35 euro. Taka sama opłata dotyczy Polaków starających się o wizy rosyjskie.

Następstwem wprowadzonych opłat był fakt, że w czerwcu 2007 roku liczba wydawanych przez polski konsulat wiz w Kaliningradzie zmniejszyła się trzykrotnie w stosunku do poprzedniego miesiąca. Spadek zainteresowania mieszkańców Kaliningradu wyjazdami do Polski

odbił się także wyraźnie na miejscowych firmach turystycznych, które odnotowały spadek zainteresowania kilkudniowymi wycieczkami do Gdańska sięgającymi nawet 80%.¹

Zmniejszenie liczby pasażerów podróżujących jedyną pasażerską linią kolejową pomiędzy Gdynią i Kaliningradem spowodowało zmniejszenie liczby wagonów z dwóch do jednego w drugiej połowie roku 2008. W końcu 2008 roku zdarzało się, że linią autobusową Kaliningrad–Gdańsk, poza kierowcą podróżowała tylko jedna osoba.

Przed wejściem do strefy Schengen przykładowo przejście graniczne Gronowo–Mamonowo przekraczało w ciągu doby średnio od 2,5 do 5 tys. osób, w 2008 roku od 1,5 do 2 tys. osób.

W celu aktywizacji kontaktów, w tym gospodarczych z Obwodem Kaliningradzkim, 15 maja 2002 roku LOT uruchomił połączenie lotnicze Warszawa–Kaliningrad. Samoloty LOTu od września 2002 roku odbywały na tej trasie nawet sześć rejsów tygodniowo. Port lotniczy im Chopina był dla mieszkańców Kaliningradu miejscem przesiadkowym w drodze do wielu miejsc w Europie i na świecie. 1 września 2008 roku ze względu na spadek liczby pasażerów i brak rentowności połączenie to zostało zawieszone.

W październiku 2007 roku rozpoczęły się rozmowy komisarza ds. stosunków zewnętrznych UE i Rady Państw Morza Bałtyckiego ze strona rosyjską, podczas których UE potwierdziła gotowość do wprowadzenia specjalnego trybu przekraczania granic Polski Litwy w postaci małego ruchu granicznego dla mieszkańców terenów położonych w pasie 30 km od granic. Władze Rosji zabiegają jednak, by małym ruchem granicznym objąć tereny do 50 km od granicy z Polską i Litwą.

Wprowadzenie wiz pomiędzy Polską a Rosją utrudniło i ograniczyło prowadzenie drobnego handlu przygranicznego, który przez całe lata był jednym ze sposobów łagodzenia społeczno–ekonomicznych problemów pogranicza. Jednak w procederze tym także nastąpiły zmiany. Miejsce mieszkańców Obwodu Kaliningradzkiego, zajęli Polacy, którym łatwiej jest przekroczyć granicę. Po stronie polskiej zniknęły kolejki samochodów oczekujących na przekroczenie granicy. Po stronie rosyjskiej pomimo spadku liczby osób i pojazdów przekraczających granicę, ze względu na procedury i celebrytów rosyjskich, kolejki się nie zmieniły. Skrócenie czasu oczekiwania można znacząco przyspieszyć. W 2008 roku dodatkowa „opłata” za to wynosiła 30 dolarów amerykańskich.

Zasady Schengen na szczęście nie wpłynęły na wyniki współpracy gospodarczej z Obwodem Kaliningradzkim. Obroty towarowe w roku 2007, w porównaniu do roku 2006 wzrosły o 18%. Wzrósł głównie eksport rosyjski do Polski, 50% eksportu stanowił gaz i produkty naftowe, następnie drewno i tarcica a także bursztyn. W imporcie produktów polskich do Obwodu Kaliningradzkiego dominują produkty żywnościowe, chemia gospodarstwa domowego, materiały budowlane i wykończeniowe, maszyny, meble, obuwie, inne towary użytkowe i wyroby z tworzyw sztucznych. Ogólna wielkość obrotów towarowych pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim w 2007 roku według informacji Konsulatu Generalnego RP w Kaliningradzie, wyniosła 548 mln dolarów i wykazuje tendencje wzrostowe. Eksport do Polski wzrósł o 38% i osiągnął wielkość 74,3 mln dolarów. Import z Polski do obwodu wzrasta wolniej, w ciągu tego samego roku wzrósł tylko o 15,9%. Jego wartość wyniosła 473,7 mln dolarów. Szacuje się, że około 20% eksportu polskiego w imporcie obwodu pochodzi z obszaru pogranicza polsko–rosyjskiego. W Obwodzie Kaliningradzkim działa około 80 firm polskich reprezentujących mały i średni biznes. Niektóre z nich pochodzą z woj. warmińsko–mazurskiego.

Minimalna jest natomiast aktywność inwestycyjna polskiego biznesu, praktycznie nie ma inwestycji bezpośrednich. Stan ten wiąże się z „zaciśnięciem” przez granice zbyt małym rynkiem Obwodu Kaliningradzkiego i wysokich nakładach na logistykę przy wyjściu na wielki rynek rosyjski. Dlatego, wiele dużych polskich firm od razu wchodzi na ten rynek. Dodatkowo, polskich inwestorów ograniczają w obwodzie problemy z infrastrukturą, braki energetyczne i deficyt siły roboczej.

¹ Zmiany, jakie nastąpiły w ruchu granicznym pomiędzy Polską a Obwodem Kaliningradzkim, szerzej zostały przedstawione przez Anisiewicz w artykule pt. „Zmiany natężenia i struktury ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w okresie poakcesyjnym”.

3. Strategia rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego

W dokumencie pt. *„Terytorialno–kompleksowy schemat planowania urbanistycznego rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego i jego części”* zaprezentowano strategię rozwoju przestrzennego Obwodu Kaliningradzkiego do roku 2030. Uwzględniono w niej zachowanie równowagi ekologicznej, funkcjonowanie Obwodu Kaliningradzkiego w warunkach konkurencyjności i jego dynamiczny rozwój we współpracy pomiędzy Federacją Rosyjską i państwami Europy Bałtyckiej. Głównymi celami na poziomie federalnym i regionalnym wskazanymi w dokumencie jest określenie kierunków socjalno–ekonomicznych rozwoju obwodu. Wymaga to:

- zabezpieczenia obwodu w jednej przestrzeni politycznej, ekonomicznej i obronnej Rosji,
- stworzenia warunków dla rozwoju socjalno–ekonomicznego regionu porównywalnego z poziomem rozwoju krajów sąsiadujących z Obwodem Kaliningradzkim.

Aby osiągnąć ten cel, głównym zadaniem federalnej polityki ekonomicznej jest polepszenie klimatu inwestycyjnego w obwodzie i podniesienie gospodarki do poziomu i jakości zapewniającej wyrównanie poziomu życia mieszkańców obwodu z poziomem życia mieszkańców sąsiednich krajów. Priorytetowe kierunki rozwoju socjalno–ekonomicznego obwodu to:

- rozwój kompleksu transportowego,
- rozwiązanie problemu niezależności energetycznej,
- transformacja struktury gospodarczej regionu w kierunku rozwoju eksportu i wzrostu produkcji antyimportowej spowodowana wzrostem aktywności innowacyjnej i priorytetowym rozwojem sektorów wysokich technologii,
- odbudowa przemysłu „bursztynowego” i kompleksu przetwórstwa rybnego,
- ulepszenie infrastruktury telekomunikacyjnej,
- wsparcie przedsiębiorczości rolno–spożywczej powołanej do zagwarantowania odbiorcom odpowiedniego poziom zaopatrzenia obwodu niezależniącego od dostaw żywności z poza obwodu,
- rozwój kompleksu turystyczno–rekreacyjnego,
- dalszy rozwój procesów integracyjnych w sferze naukowo–badawczej.

Wskazano także osiem głównych celów rozwoju terytorium Obwodu Kaliningradzkiego:

1. integracja obwodu z krajami Europy Bałtyckiej,
2. utworzenie zbilansowanego, regionalnego systemu kształtowania osadnictwa,
3. poprawa jakości życia w peryferyjnych, rolniczych częściach obwodu i dywersyfikacja gospodarki małych miast,
4. utworzenie optymalnej sieci krajobrazów przyrodniczych i przyrodniczo–kulturowych. Ukształtowanie dużych zintegrowanych stref przyrodniczych. Obszary te będą służyły stabilizacji ekologicznej regionu,
5. rozwój regionalnej infrastruktury turystycznej i jej integracja z infrastrukturą turystyczną Europy Bałtyckiej,
6. utworzenie efektywnego systemu ochrony zasobów wodnych i przybrzeżnych akwenów Zalewów Wiślanego i Kurońskiego od zagrożeń antropogenicznych,
7. techniczne udoskonalanie środków transportu, w tym systemów transportu zbiorowego. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przyrodnicze,
8. rozwój systemów zaopatrzenia w energię, zabezpieczających energetyczne i ekologiczne bezpieczeństwo obwodu.

Aspekty, które dotyczą bezpośrednio lub pośrednio Polski wskazane w celu pierwszym to niedostateczna liczba przejść granicznych, niekonkurencyjne porty obwodu w porównaniu do portów polskich. Zakłada się pogłębienie kanału morskiego prowadzącego do Kaliningradu, rozbudowę istniejących portów, szczególnie systemów ro–ro, rozwój bałtyckich połączeń promowych oraz modernizację portu lotniczego.

Planuje się także rozwój współpracy transgranicznej (w przemyśle, w sektorze rolno–spożywczym, handlu, turystyce rekreacji, ochronie środowiska i rozwoju infrastruktury granicznej) W szczególności dotyczy to miejscowości z przejściami granicznymi Mamonowo – Braniewo, Bagrationowsk – Bartoszyce i Oziorsk – Gołdap.

Inne planowane formy kooperacji to:

- współpraca międzynarodowa w dziedzinie ekologii, turystyki i rekreacji,
- współpraca w dziedzinie ochrony transgranicznych systemów wodnych,
- rozwój Mazursko – Kurońskiego szlaku wodnego (Wielkie Jez. Mazurskie – Kanał Mazurski – Łyna – Pregoła – Dejma – Kanał Polesski – Zalew Kuroński – Bałtyk,
- rozwój komunikacji międzynarodowej pomiędzy Gdańskiem i Kaliningradem,
- wyodrębnienie korytarza transportowego Kaliningrad – Czerniachowsk – Augustów (Białystok) – Baranowicze – Grodno.

Dokument przewiduje także:

- rozbudowę portów morskich w Bałtyjsku, Swietłym i Kaliningradzie (planuje się także budowę nowego dużego portu głębokowodnego) i portu lotniczego Chabrowo,
- rozwój przewozów multimodalnych w tym budowę terminali multimodalnych (samochodowo–kolejowych, kolejowo–kolejowych pomiędzy koleją europejską o rozstawie szyn 1435 mm i kolej WNP o rozstawie szyn 1520 mm),
- zbudowanie magistrali gazowej Grodno–Czerniachowsk (przez terytorium Polski) z możliwością zaopatrzenia w gaz ziemny północno–wschodnich województw Polski.

Trzy z czterech wariantów zaopatrzenia w energię elektryczną Obwodu Kaliningradzkiego dotyczą Polski. Dokument przewiduje wykorzystanie dla rozwoju sportów wodnych m.in. Zalewu Wiślanego, Kanału Mazurskiego i rzeki Łyny. W ramach rozwoju turystyki rowerowej, stanowiącej część międzynarodowego szlaku „Pierścienia Bałtyckiego” w rosyjskiej części Mierzei Wiślanej planuje się utworzenie centrum turystyki rowerowej i budowę sieci ścieżek rowerowych. Dotyczy to także rezerwatu „Wisztynieckiego”.

Kaliningrad, Swietłogorsk i Bałtyjsk przewidziano do rozwoju turystyki festiwalowej i kongresowej. Funkcję uzdrowiskową pełnić mają dalej Swietłogorsk, Zelenoje, Otradnoje i Pioniersk. Nowe miejscowości przewidziane dopełnienia tej funkcji to Jantarnyj, Donskoje i Primorie. Centra turystyki historyczno–kulturowej i turystyki „nostalgicznej” to Kaliningrad, Swietłogorsk, Bagrationowsk, Czerniachowsk, Gusiew i Sowietk.

Kaliningradzkie systemy rekreacyjno – turystyczne planuje się włączyć do sieci współpracy transgranicznej i międzynarodowej. Turystyka wodna dotyczyć może szlaków wodnych takich jak Kanał Augustowski, (Grodno–Augustów), szlaku wodnego Gdańsk –Elbląg – Kaliningrad – Kłajpeda. Do międzynarodowych tras turystycznych prowadzących z Obwodu Kaliningradzkiego włączone mają być m.in. Puszcza Augustowska, Biebrzański i Wigierski Park Narodowy, Kraina Wielkich Jezior Mazurskich z Mikołajkami, szlak wodny Łyna – Pregoła łączący Mazury z Kaliningradem oraz Kanał Mazurski. Szlak miast hanzeatyckich połączyć ma Gdańsk–Kaliningrad i Rygę.

Cel szósty zakłada utworzenie efektywnego systemu ochrony zasobów wodnych i przybrzeżnych stref (obszarów) zalewów Wiślanego i Kurońskiego od zagrożeń antropogenicznych. W opracowaniu wskazano szczególnie na hipereutrofizację Zalewu Wiślanego. Degradacja Zalewu Wiślanego wyklucza jego funkcje gospodarcze i obniża jakość funkcji rekreacyjnej wybrzeży. Głównymi źródłami zanieczyszczeń tego akwenu są miasta Kaliningrad, Swietłyj, Mamonowo i Ładuszkina. Związki biogeniczne (głównie fosfor i azot) odprowadzane są także do zalewu poprzez systemy melioracyjne. Odpady przemysłowe i komunalne składowane w 23 miejscach zajmują obszar ponad 100 ha. Znajduje się w nich kilka tysięcy ton związków toksycznych. Około 25% gnojowników związanych z hodowlą zwierząt usytuowano na terenach wodochronnych Pregoły, Prochładnoj, Łyny i innych rzek obwodu. Dokument wskazuje na międzynarodową odpowiedzialność za jakość wód zalewu. Wskazuje na konieczność budowy oczyszczalni ścieków m. in. w Kaliningradzie i Mamonowie.

4. Żegluga na Zalewie Wiślanym

Nad Zalewem Wiślanym i w ujściu rzeki Elbląg znajduje się łącznie dwanaście polskich małych portów i przystani. Największym polskim portem morsko–rzecznym tego akwenu jest Elbląg.

Kres więzi Elbląga z morzem, równoznaczny ze sprowadzeniem portu elbląskiego do roli peryferyjnej przyniosła sytuacja stworzona przez ZSRR w roku 1945, gdy granica państwowa pomiędzy PRL i ZSRR przecięła Zalew Wiślany, a tym samym zamknęła jedyny tor wodny

prowadzący z Elbląga oraz pozostałych portów zalewu przez Cieśninę Piławską na Morze Bałtyckie (niezgodnie z treścią porozumienia pomiędzy Polską i ZSRR z 16 sierpnia 1945 roku). Granica wodna w normalnych stosunkach międzynarodowych nie stanowi przeszkody dla uprawiania międzynarodowej żeglugi morskiej. Prawo swobodnego przepływu pozwala na przepływanie przez statki morskie, przez obszar jednego państwa w celu dotarcia do drugiego państwa. Tak więc Elbląg jest do dziś jedynym polskim i unijnym portem morskim pozbawionym dostępu do Bałtyku.

W ostatnich latach powstały w Elblągu warunki do rozwoju nowoczesnego portu morskiego, funkcjonującego na zasadach portu komunalnego, zarządzanego przez miasto.

Dalszy rozwój portu morskiego będzie uwarunkowany usprawnieniem drożności szlaku żeglugowego, poprawą stanu technicznego obiektów, nabrzeży i infrastruktury portowej i turystycznej oraz promocją portu. Zakłada się, że docelowo port w Elblągu będzie dostępny dla statków o zanurzeniu do 3 m i długości do 100 m, czyli o nośności do 2,5 tys. ton (Luks, 2006).

Bezpośrednim przedpołem Elbląga będą porty bałtyckie, głównie Obwodu Kaliningradzkiego (Bałtyjsk, Kaliningrad, Swietłyj), a także małe porty Skandynawii i Niemiec oraz sporadycznie porty Morza Północnego. Elbląg będzie także portem dowozowym dla Gdańska i Gdyni z wykorzystaniem połączenia śródlądowego (Szkarpawa). Główny strumień masy ładunkowej w obrotach międzynarodowych portu w Elblągu stanowić będą towary w relacji z Kaliningradem. Handel z Obwodem Kaliningradzkim obejmować może znaczny wachlarz towarów zarówno w eksporcie, jak i w imporcie.

W celu uzyskania stałej i niezależnej drogi wodnej łączącej zalew z Morzem Bałtyckim planuje się wykonanie kanału przez Mierzeję Wiślaną, który pozwoli na uaktywnienie połączeń Elbląga z portami Gdańsk i Gdynia oraz połączeń z małymi portami bałtyckimi. Otwarcie zalewu wpłynie również na aktywizację żeglugi turystycznej, co w rezultacie spowoduje większy ruch w miejscowościach turystycznych położonych nad zalewem.

Funkcjonowanie portu w Elblągu od roku 1945 uzależnione jest od czynników politycznych. Istniejąca sytuacja jest rezultatem jednostronnych decyzji ZSRR, rozgraniczających w sposób bezprecedensowy nie tylko wody Zalewu, ale i sama Mierzeję Wiślaną. Obowiązujące umowy dwustronne, wprawdzie zapewniały polskim statkom swobodny przepływ przez Cieśninę Piławską, ale pozostawały one tylko papierowymi deklaracjami. Przed 1989 rokiem władze Polski nie upomniały się o nasze prawa, w pełni nie uczyniono tego także w ciągu następnych 18 lat. Nasza dyplomacja nie była przygotowana do twardych i pryncypialnych rozmów ze wschodnim partnerem (Bugajski, 2006). Żegluga statków bander obcych, jachtów, także polskich, oraz rejsy pomiędzy polskimi i rosyjskimi portami nad Zalewem Wiślanym były zakazane.

Negocjacje dyplomatyczne w tej spornej kwestii trwają od 1991 roku. Strona polska w kontaktach z Rosją dąży do podpisania stosownych uregulowań, które umożliwiłyby żeglugę po akwenie nie tylko statkom handlowym, ale wszystkim kategoriom statków (np. jachtom i innym jednostkom sportowym) pod polską banderą oraz pod banderami państw obcych. Swoją wstrzeźliwą postawę wobec propozycji polskich Rosja tłumaczyła m.in. względami ekologicznymi oraz trudnościami związanymi z ewentualnym utrzymywaniem toru żeglugowego w należyтым stanie. Podnosiła też problem batymetrii, w tym niewielkich głębokości akwenu tłumacząc, że jego pogłębienie przekracza jej możliwości finansowe i z ekonomicznego punktu widzenia jest mało opłacalne. Jednak wcześniejsze ustalenia nie były do końca przestrzegane.

Prace nad uregulowaniem problemu żeglugi wielokrotnie prowadzono w ramach Polsko–Rosyjskiej Rady ds. Współpracy Regionów RP z Obwodem Kaliningradzkim FR, m.in. Wspólnej Komisji ds. Ochrony Środowiska i Kompleksowego Zagospodarowania Zalewu Wiślanego. Podpisanie umowy o żegludze po Zalewie Wiślanym było też jednym z zadań polskiego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Podobnie, działania zmierzające do udostępnienia statkom państw trzecich prawa do swobodnej żeglugi po tym akwenie prowadzi Ministerstwo Spraw Zagranicznych wraz z Ministerstwem Infrastruktury. Rozmowy międzyrządowe w tej sprawie trwają. Do końca 2008 roku nie przyniosły one rezultatów.

Pomimo ciągnących się od lat trudnych rozmów, od początku lat 90. dzięki rozluźnianiu rygorów związanych z żeglugą Cieśnina Piławska została przez Rosjan otwarta dla wszystkich bander, na całym szlaku zalewu wprowadzono swobodną żeglugę. Uruchomiono także połączenie żeglugowe między polskimi i rosyjskimi portami zalewu. Już tylko taka liberalizacja zasad żeglugi

spowodowała ogromne ożywienie w portach obu stron. W mocy pozostał jedynie zakaz żeglugi przez rosyjską część zalewu dla statków bander innych niż polska i rosyjska.

Od 2006 r. strona rosyjska powróciła do rygorystycznego przestrzegania traktatu z 1945 r. i żegluga na zalewie między portami obu stron praktycznie zamarła. Problem dostępu do polskiej części zalewu nabral ostrości, ze szkodą dla gospodarki tak polskich gmin nadzalewowych, jak i Obwodu Kaliningradzkiego. Przed polską stroną w dalszym ciągu pozostaje konieczność wynegocjowania nie zgody na żeglugę przez Cieśninę Piławską, gdyż ta wbrew ogólnemu mniemaniu jest otwarta, ale swobody przepływu przez rosyjską część zalewu. Alternatywnym rozwiązaniem postulowanym niezależnie już w roku 1945 przez Eugeniusza Kwiatkowskiego a także przez Stanisława Leszczyckiego jest projekt przekopu Mierzei Wiślanej w pobliżu miejscowości Skowronki. Budowa kanału podniesie atrakcyjność całego akwenu z rosyjską częścią włącznie. (Kowalczyk, Łuczak, 2007). Sama jego idea jest bardzo kontrowersyjna i wzbudza wiele emocji. Nie wydaje się, aby odpowiednio wykonana inwestycja zakłóciła naturalne procesy litodynamiczne wzdłuż bałtyckiego brzegu mierzei i równowagę ekologiczną na Zalewie Wiślanym. Brak zagrożeń potwierdziły także wyniki badań skutków budowy kanału przez mierzeję wykonane w 2008 roku przez Instytut Budownictwa Wodnego PAN w Gdańsku. Inwestycja może w sposób znaczący przyczynić się do aktywizacji gospodarczej tego akwenu. Zdaniem autora przyczyni się także do odblokowania żeglugi w rosyjskiej części zalewu i rozwoju żeglugowych połączeń polsko–kaliningradzkich.

5. Zagrożenia i ochrona środowiska na pograniczu polsko–kaliningradzkim

Wschodnie pogranicze Polski po zakończeniu II wojny światowej funkcjonowało jako jedyny w swoim rodzaju obszar przyrody chronionej. Zachowały się tu liczne, stosunkowo mało przekształcone obszary o bardzo wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Po drugiej stronie granicy, gdzie aktywność gospodarcza była jeszcze niższa, a przepisy graniczne jeszcze surowsze, zachowały się obszary o podobnych walorach, stanowiących swego rodzaju uzupełnienie terenów znajdujących się po stronie polskiej. Zresztą wyznaczona po II wojnie światowej granica przecięła wiele cennych kompleksów przyrodniczych stanowiących ekologiczną całość takich jak akweny, doliny rzeczne czy wielkie obszary leśne.

Transgraniczne obszary chronione powinny stać się wydzielonymi funkcjonalnymi, obejmującymi całe jednostki administracyjne lub ich części o skoordynowanych planach zagospodarowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego, z zachowaniem niezbędnej troski o stan środowiska przyrodniczego. Obszary te powinny być także terenem ścisłej współpracy terenowych władz i samorządów oraz służb ochrony środowiska zarówno na poziomie lokalnym, w obrębie każdego z graniczących państw, jak i na poziomie transgranicznym.

Zalew Wiślany wraz z Mierzeją Wiślaną, Wzniesieniem Elbląskim i Żuławami Wiślanymi, tworzy unikatowy kompleks przyrodniczo–krajobrazowy, ciągnący się na pograniczu Polski i Obwodu Kaliningradzkiego. Zalew Wiślany stanowi ostoję ptactwa wodnego a świat roślinny Mierzei Wiślanej oraz Wzniesień Elbląskich obfituje w rzadkie gatunki i zbiorowiska roślinne. Do wybitnych walorów krajobrazowych i przyrodniczych dochodzą także cenne walory kulturowe otoczenia. Walory te nie są jednak w pełni zabezpieczone. Znajdują się tu dwa parki krajobrazowe „Mierzeja Wiślana” i „Wzniesienia Elbląskie”. Nie zapewniają one dostatecznej ochrony samemu zalewowi. Pełne zabezpieczenie zapewnić może kompleksowa ochrona całej Mierzei Wiślanej i całego Zalewu Wiślanego wraz z obrzeżami prowadzona wspólnie przez stronę polską i kaliningradzką.

Na Mierzei Wiślanej po stronie rosyjskiej w roku 1963 utworzono rezerwat zoologiczny „Wisłinska Kosa”. Poza ochroną ptaków wodnych i ssaków ochronie podlegały tu unikatowe pasy wydmy, lasy oraz plaże i przylegające obszary morskie i zalewowe. Rezerwat o pow. 21 km² obejmował swym zasięgiem całą rosyjską część Mierzei Wiślanej od granicy z Polską, aż do niewielkiej miejscowości Kosa położonej w pobliżu Cieśniny Piławskiej. Miejscowość tę zamieszkuje około 1000 osób. Nieliczne elementy zagospodarowania na mierzei to pozostałości po dużym lotnisku wojskowym przy miejscowości Kosa oraz duża stacja radiolokacyjna w pobliżu granicy z Polską. Wzdłuż mierzei prowadzi droga gruntowa, na niewielkich odcinkach wyłożona betonowymi płytami.

Niestety, w 2004 roku rezerwat „Wisłinska Kosa” niespodziewanie zniknął ze wszystkich nowych map i opracowań ukazujących się w Kaliningradzie. W 2006 roku jedna z berlińskich firm konsultingowych wykonała opracowanie dotyczące przyszłego zagospodarowania turystycznego Mierzei Wiślanej. Strona rosyjska wyjaśnia tajemnicze zniknięcie rezerwatu wygaśnięciem odpowiednich przepisów.

Obwód Kaliningradzki według źródeł rosyjskich jest regionem klęski ekologicznej. Na wybrzeżu morskim znajduje się dziewięć głównych źródeł zanieczyszczeń (gorących punktów), na które szczególną uwagę zwróciła Komisja Helsińska (HELCOM). Ponad połowa miejscowości obwodu nie posiada skutecznie działających oczyszczalni ścieków, a funkcjonujące nie zapewniają dostatecznego oczyszczenia. W Kaliningradzie nie ukończono budowy nowej oczyszczalni. W dalszym ciągu eksploatuje się oczyszczalnię mechaniczną z początku ubiegłego wieku.

Do dzisiaj największym problemem Zalewu Wiślanego jest, jak podają źródła kaliningradzkie, jego hipereutrofizacja. Głównym sprawcą zanieczyszczeń jest miasto Kaliningrad, z którego surowe, nieczyszczone, agresywne ścieki z prawie półmilionowego Kaliningradu płyną otwartym kanałem bezpośrednio do Zalewu Wiślanego. Z ujścia kolektora do Zatoki Primorskiej co minutę wlewa się ponad tona ścieków. Wody zalewu w pobliżu ujścia kolektora zawierają prawie całą tablicę Mendelejewa. Do Pregoly setkami rynsztoków i wcięg wpływają fekalia i odpady komunalne. Porty, terminale naftowe także zrzucają bezpośrednio do Pregoly zaolejone wody i ścieki przemysłowe. Rocznie z terytorium całego Obwodu Kaliningradzkiego do Bałtyku dostaje się 300–350 mln m³ ścieków, z czego 75% nieczyszczonych. Wraz ze ściekami do zalewów wpływa rocznie około 300 ton produktów ropopochodnych, 3–3,5 tony substancji powierzchniowo czynnych, 92 tys. ton związków organicznych, 6,7 tys. ton azotu, 1,8 tys. ton fosforu, 14 tys. ton siarczanów, 5–10 ton cynku oraz 1 tona niklu.

W celu poprawy sytuacji ekologicznej Zalewu Wiślanego, niezbędne jest podjęcie wspólnych działań w całej zarówno polskiej jak i rosyjskiej części zlewni tego akwenu. Programy rozwoju społeczno–gospodarczego Obwodu Kaliningradzkiego zakładają także rozwiązywanie problemów ekologicznych.

Wszystkie miasta nadzalewowe w Polsce posiadają już oczyszczalnie ścieków. Miasta w woj. warmińsko–mazurskim wyposażone są w sieć kanalizacji sanitarnych przeciętnie w 87%.

Podstawą międzynarodowego współdziałania przy tworzeniu transgranicznych obszarów chronionych w tej części Europy może być tzw. Deklaracja Wigierska, podpisana w 1992 roku w Wigrach przez przedstawicieli rządów, władz terytorialnych i naukowców z Polski, Rosji, Litwy, Łotwy, Białorusi i Ukrainy. Deklaracja zakłada ścisłą współpracę pomiędzy sygnatariuszami w zakresie ochrony środowiska i ekorozwoju.

W ramach sieci ECONET stanowiącą podstawę do prowadzenia zintegrowanych działań w zakresie ochrony przyrody i wprowadzania w życie założeń rozwoju zrównoważonego cała Mierzeja Wiślana uznana została za obszar węzłowy o znaczeniu międzynarodowym charakteryzujący się nagromadzeniem unikatowych pod względem przyrodniczym obiektów o randze międzynarodowej oraz zespołów roślinnych i ostoj przyrody o znaczeniu europejskim.

Park Krajobrazowy Mierzei Wiślanej, wraz z pasem wód morskich do głębokości 10 m, jak i pasem wód zalewowych, o szerokości 1 mili morskiej włączony został przez HELCOM do Obszarów Chronionych Morza Bałtyckiego (BSPA – Baltic Sea Protected Areas). Są to miejsca naturalne (lub w niewielkim stopniu przekształcone przez człowieka), posiadające najwyższą wartość przyrodniczą w skali całego Bałtyku.

Mierzeja i Zalew Wiślany położone są na obszarze regionalnej struktury współpracy transgranicznej – utworzonego w roku 1998 Euroregionu Bałtyk. Główne cele współpracy euroregionalnej zakładają m.in. ochronę i poprawę stanu środowiska, rozwój turystyki w obszarze przygranicznym, usprawnienie ruchu granicznego, wymianę kulturalną i opiekę nad wspólnym dziedzictwem kulturowym.

Wszystkie przesłanki i uwarunkowania wskazują na potencjalne możliwości rozwijania polsko–rosyjskiej współpracy transgranicznej w dziedzinie turystyki i ochrony środowiska na Mierzei i Zalewie Wiślanym. System ochrony wód w Zalewie Wiślanym powinien obejmować całą zlewnię zalewu, po obu stronach granicy.

Obszar Suwalsko–Wisztyniecki położony jest na pograniczu Polski, Litwy i Obwodu Kaliningradzkiego FR. Dla zachowania wybitnych walorów krajobrazowych i wartości

przyrodniczych tego obszaru sztucznie rozdzielonego granicami w tym tak zwartych kompleksów leśnych jak Puszcza Romincka należy powołać tu trójstronny transgraniczny park narodowy.

Transgraniczne obszary chronione powinny być terenem ścisłej współpracy władz lokalnych i służb ochrony środowiska Polski i Rosji, mających na celu ochronę terenów najcenniejszych, promocję przyjaznych środowisku form turystyki oraz gospodarowania zgodnie z zasadami ekorozwoju. Dwa graniczące z Obwodem województwa: pomorskie oraz warmińsko-mazurskie są zainteresowane współpracą z eksklawą. Zacieśnianie więzi z eksklawą, rozwój kontaktów i powiązań transgranicznych jest ważne dla przygranicznych regionów Polski i Obwodu Kaliningradzkiego. Poprawa sytuacji ekologicznej i infrastruktury stworzyłaby szansę na rozwój usług turystycznych.

6. Inne zagrożenia ekologiczne obszarów transgranicznych

Potencjalne zagrożenia ekologiczne ze strony rosyjskiej związane z szybkim rozwojem przewozów ropy naftowej i produktów ropopochodnych, to katastrofy ekologiczne spowodowane przez awarie statków (w tym zbiornikowców) i platform wydobywczych ropy naftowej oraz zanieczyszczenia związane z przeładunkami, zrzućaniem wód balastowych itp. na Zalewie Wiślanym i w Zatoce Gdańskiej.

Transgraniczne zagrożenie ekologiczne mogące wpływać na stronę polską związane mogą być także z funkcjonowaniem istniejących baz wojskowych, poligonów i kompleksów magazynowych powodujących szereg problemów w dziedzinie ochrony środowiska. Główne problemy ekologiczne związane są z przechowywaniem i utylizacją amunicji oraz przestarzałego sprzętu wojskowego. Duże niebezpieczeństwo stwarzają arsenały, bazy i magazyny zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie miasta Kaliningrad. Bezpośrednie zagrożenie dla miasta i jego mieszkańców pogłębia fatalny stan techniczny magazynów i często niezgodne z przepisami warunki przechowywania amunicji.

Zagrożeniem a także polem do przyszłej współpracy mogą być również, zbudowane w czasach Prus Wschodnich, a obecnie rozdzielone granicą państwową, systemy melioracyjne. Ich fatalny stan techniczny, wynikający z braku konserwacji oraz powiązań z częścią rosyjską, jest przyczyną zalewania obszarów przygranicznych w powiatach bartoszyckim i kętrzyńskim, a także po drugiej stronie granicy. Na wielu obszarach występują podtopienia i zabagnienia nie tylko pól uprawnych, ale także lasów i parków.

W Obwodzie Kaliningradzkim nie zbudowano dotychczas zakładów utylizacji odpadów. Znaczna część wysypisk powstała w sposób nielegalny. Odcieki z nich zanieczyszczają wody powierzchniowe.

Do zwalczania skutków potencjalnych awarii i likwidacji zagrożeń nadzwyczajnych w obwodzie należy znacznie lepiej niż dotychczas przygotować odpowiednie służby lądowe i morskie po obu stronach granicy.

Odbudowa systemów melioracyjnych, wraz z kanałami, zastawkami i przepustami powinna stanowić jedną z nowych form rozwijania współpracy transgranicznej.

7. Podsumowanie

Kaliningrad – jego przyszłość, stanowi jedną z najistotniejszych kwestii nie tylko dla jego sąsiadów, ale także i dla Unii Europejskiej. Odizolowany od świata zewnętrznego Obwód Kaliningradzki zagraża bałtyckiej przestrzeni politycznej i wojskowej. By temu zapobiec, należy podejmować działania włączające go do wszystkich możliwych form współpracy bałtyckiej i europejskiej. Dzięki otwieraniu się Europy na Kaliningrad i Kaliningradu na Europę, region ten ma szansę na stopniowe przełamywanie izolacji, która jest głównym czynnikiem jego peryferyzacji. Rozszerzenie strefy Schengen w znaczący sposób skomplikowało kontakty i osłabiło współpracę transgraniczną z Polską.

Budowanie przyszłości gospodarczej Kaliningradu wymaga równoważenia gospodarczych, ekologicznych, społecznych i politycznych aspektów rozwoju. Stopniowe wyrównywanie poziomu gospodarczego w stosunku do sąsiedniej Polski i Litwy mogłoby korzystnie wpłynąć na „ucywilizowanie” granicy i redukcję patologii z tym związanych.

Literatura

- Bugajski D. R., 2006, Polska i międzynarodowa żegluga w Cieśninie Piławskiej, *Polski Przegląd Dyplomatyczny*, nr 4 (32).
- Jaroszewicz M., 2007, Skutki rozszerzenia obszaru Schengen dla wschodnich sąsiadów Unii Europejskiej, Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpa, Warszawa.
- Kowalczyk U., Łuczak B., 2007, Przekop w pełni realny, *Namiary na Morze i Handel*, nr 1.
- Luks K., 2006, Warunki uprawiania żeglugi na Zalewie Wiślanym, *Przegląd Morski*, luty.
- Palmowski T. (red.), 2007, Pogranicze polsko–rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim, Bernadinum, Gdynia–Pelplin.
- Rąkowski G., 2000, Transgraniczne obszary chronione na wschodnim pograniczu Polski, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa.
- Terytorialno–kompleksowy schemat planowania urbanistycznego rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego i jego części, 2002, Kaliningrad.
-

**SELECTED PROBLEMS IN POLISH AND RUSSIAN TRANSBORDER REGIONS
FOLLOWING ACCESSION TO THE SCHENGEN ZONE**

Key words: *Schengen zone, Kaliningrad Oblast, transborder co–operation*

Summary

The Kaliningrad Oblast is a Baltic exclave of Russia, which shares borders with only two countries: Poland and Lithuania.

The direct effect of extending the Schengen zone can be seen in reduced passenger traffic as well as in social and economic problems in transborder regions. The implemented measures rendered small trade difficult for residents of these neighbouring countries and resulted in a falling number of transport connections between Poland and the Kaliningrad Oblast. The Schengen principles did not affect economic cooperation with the Kaliningrad Oblast. Degradation of Vistula Lagoon waters bars their economic functions and diminishes the recreational value of the coast. Construction of a canal across the Vistula Pit may provide impetus for business development and instigate opening of the Russian part of the lagoon for shipping.

The development of an economic future for Kaliningrad requires balanced economic, environmental, social and political development measures. The gradually diminishing gap in economic development between the oblast and neighbouring Poland and Lithuania could beneficially affect the character of this border and help reduce the border related pathologies.

dr hab. prof. UG Tadeusz Palmowski
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Gdański
Al. Marsz. Piłsudskiego 46
81–378 Gdynia
e-mail: geotpl@univ.gda.pl

Renata Anisiewicz
Uniwersytet Gdański

ZMIANY NATEŻENIA I STRUKTURY RUCHU GRANICZNEGO Z OBWODEM KALININGRADZKIM W OKRESIE POAKCESYJNYM

Słowa kluczowe: *Obwód Kaliningradzki, ruch graniczny, akcesja do Unii Europejskiej, strefa Schengen*

1. Wstęp

Wraz z akcesją Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. wschodnia granica kraju (z wyjątkiem odcinka litewskiego) stała się jedną z zewnętrznych granic tej organizacji. Konsekwencją tego wydarzenia była zmiana funkcji granicy, związana z jej przystosowaniem do standardów i rozwiązań unijnych. Likwidacji uległ uproszczony ruch graniczny, wprowadzono unijny reżim kontroli granic oraz nowe regulacje wizowe, azytowe i dotyczące uchodźców (Trojanowska–Strzęboszewska, 2005). Działania te miały na celu uszczelnienie wschodniej granicy unii i tym samym przygotowanie jej do przyjęcia europejskiego systemu Schengen. Nowe uregulowania, dążące do skutecznego zwalczania zorganizowanej przestępczości międzynarodowej, nielegalnej imigracji i przemytu towarów, wpłynęły znacząco na kształtowanie się ruchu granicznego. W artykule przedstawiono zmiany, jakie zaobserwowano w tym zakresie na polsko-rosyjskim odcinku nowej wschodniej granicy Unii Europejskiej, obejmującym 210-kilometrową granicę z Obwodem Kaliningradzkim.

2. Infrastruktura przejść granicznych

Infrastrukturę miejsc przekraczania granicy Polski z Obwodem Kaliningradzkim tworzy osiem przejść granicznych, w tym trzy drogowe (Gronowo–Mamonowo, Bezledy–Bagrationowsk, Gołdap–Gusiew), trzy kolejowe (Braniewo–Mamonowo, Głomno–Bagrationowsk, Skandawa–Żeleznodorożnyj) oraz dwa morskie (Elbląg, Frombork)¹.

Osobowy ruch graniczny prowadzony jest na wszystkich przejściach drogowych oraz na przejściu kolejowym Braniewo–Mamonowo. Ze względu na zamknięcie przez Rosjan dla żeglugi rosyjskiej części Zalewu Wiślanego, od 2006 r. nie prowadzi się odpraw na przejściach morskich w Elblągu i Fromborku. Przejścia drogowe, z powodu braku zgody Rosjan, są niedostępne dla ruchu pieszych. Przekroczenie granicy rowerem jest możliwe jedynie w Gołdapi.

Ruch towarowy obsługują wszystkie przejścia drogowe (w Gronowie tylko samochody do 6 ton masy całkowitej, w Gołdapi – do 7,5 ton), a także kolejowe w Braniewie i Skandawie. Ze względu na częściowy brak torów po stronie rosyjskiej przejście w Głomnie jest nieczynne.

Przejścia graniczne z Obwodem Kaliningradzkim były w ostatnich latach poddawane modernizacji przy udziale środków unijnych (Anisiewicz, 2007). Infrastrukturę graniczną rozbudowano w Bezledach, Gronowie, Gołdapi, Elblągu. W budowie znajduje się osobowo-towarowe przejście drogowe Grzechotki–Mamonowo II, którego uruchomienie planowane jest na 2009 r. Ze względu na położenie w zachodniej części granicy oraz lepszy stan techniczny prowadzących do niego dróg, przejmie ono w niedalekiej przyszłości znaczną część ruchu skierowanego do Europy Zachodniej.

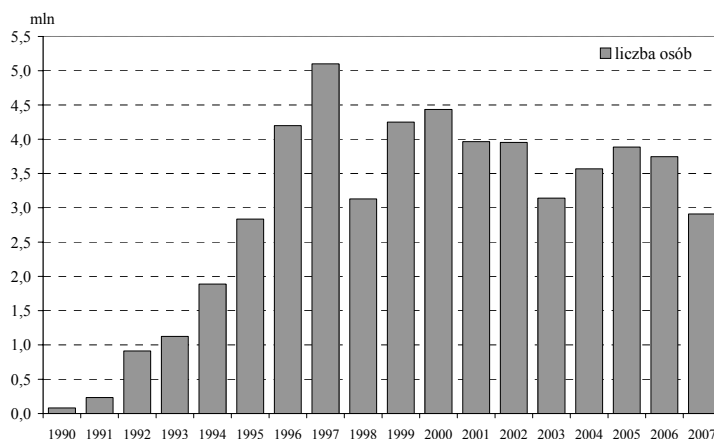
¹ Stan na 31 października 2008 r.

3. Ruch osobowy

Obszar pogranicza polsko–rosyjskiego należy do najbiedniejszych regionów w Unii Europejskiej. Upadek dominujących w poprzednim systemie dużych państwowych gospodarstw rolnych oraz brak większego przemysłu do chwili obecnej skutkują wysokim bezrobociem. Według stanu na koniec czerwca 2008 r. aż trzy powiaty z województwa warmińsko–mazurskiego – braniewski, bartoszycki i węgorzewski – wszystkie położone w strefie przygranicznej, znajdowały się wśród pięciu polskich powiatów o najwyższej (ponad 26 %) stopie bezrobocia (*Bezrobocie rejestrowane...*, 2008). Trudna sytuacja ekonomiczna, pomimo zmniejszania się wielkości tego wskaźnika, charakteryzuje mieszkańców badanego obszaru od początku procesu transformacji. Podobnie przedstawia się położenie dużej części ludności zamieszkałej w Obwodzie Kaliningradzkim. Według oficjalnych statystyk stopa bezrobocia wynosi tam wprawdzie tylko około 6 % (*Kaliningradskaja oblast...*, 2006), jednak ok. 35–40 % społeczeństwa żyje poniżej poziomu minimum socjalnego, zaś dochody dalszych 35–40 % niewiele je przekraczają (Klemieszew, 2007).

Brak możliwości znalezienia zatrudnienia, niskie wynagrodzenia oraz różnica cen części artykułów (głównie akcyzowych) po obydwu stronach granicy, szybko zdeterminowały rozwój ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim, którego głównym celem stała się nieoficjalna wymiana handlowa. Szacuje się, że blisko 90 % przekroczeń tej granicy związanych jest z nielegalnym handlem przygranicznym. Świadczyć o tym może bardzo krótki czas trwania pobytu za granicą. Przykładowo, w 2002 r. tylko ok. 9 % odprawianych tu Polaków przebywało na terytorium obwodu ponad jeden dzień. Podobnie było w wypadku Rosjan przyjeżdżających do Polski, z których zaledwie 10 % pozostawało poza granicą na dłużej niż jeden dzień (Doroś i inni, 2005).

Przemysłowo–handlowy charakter osobowego ruchu granicznego z obwodem w istotny sposób decyduje o jego natężeniu i strukturze już od chwili otwarcia granicy w 1990 r. (ryc. 1). Początkowo niewielka liczba odpraw zaczęła dynamicznie rosnąć do 1997 r., kiedy osiągnęła najwyższą w dotychczasowej historii wielkość 5 mln osób. Na jej późniejsze fluktuacje wpływ miał kryzys ekonomiczny w Rosji z 1998 r., skutkujący wzrostem kursu dolara niekorzystnym zarówno dla Rosjan zaopatrujących się w Polsce, jak i polskich eksporterów do eksklawy, zmiany stawek podatku akcyzowego na wyroby spirytusowe w Polsce w 2001 r. i wreszcie zmiany prawne uwarunkowań przekraczania granicy. Ostatni z wymienionych czynników uwidocznił się szczególnie wraz z akcesją Polski do Unii Europejskiej.



Ryc. 1. Ruch osobowy na granicy polsko–rosyjskiej w latach 1990–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki (2003) oraz *Straż graniczna...* (2008)

Przystąpienie do tej organizacji zobligowało nasz kraj do stopniowego uszczelniania granic i wprowadzenia już w październiku 2003 r. procedur wizowych przy ich przekraczaniu. Na zasadzie wzajemności wizy wprowadziła strona rosyjska. Zarówno dla obywateli RP jadących do eksklawy, jak i dla Rosjan udających się do Polski były one bezpłatne, jednak możliwość ich uzyskania została wydłużona przez konieczność złożenia w konsulacie oryginału paszportu, a przy

wizie wielokrotnej do obwołu także aktualnych badań na HIV. Fakt ten uwidocznił się w znacznym (ok. 20 %) spadku liczby osób przekraczających granicę w 2003 r. Jednak już w następnych latach zaobserwowano wzrost przekroczeń granicy do prawie 4 mln osób rocznie.

Konsekwencją przystąpienia Polski do strefy Schengen, które miało miejsce 21 grudnia 2007 r., był kolejny spadek ruchu osobowego na granicy z Obwodem Kaliningradzkim. Wiąże się on z dalszym uszczelnianiem nowej zewnętrznej granicy UE, wyrażającym się zaostreniem kontroli granicznych oraz wprowadzeniem tzw. wiz schengenських. Na zasadzie retorsji wizy wprowadziła strona rosyjska. Ich uzyskanie wymaga złożenia w konsulacie oprócz paszportu dokumentów potwierdzających cel podróży oraz wniesienia opłaty w wysokości 35 euro (w trybie przyspieszonym 70 euro). Koszty wiz (pierwotnie ustalone na 60 euro, w wyniku negocjacji zmniejszone do 35 euro) oraz wykaz grup obywateli, dla których stosuje się uproszczoną procedurę ich wydawania określono w Porozumieniu między Federacją Rosyjską i Unią Europejską o uproszczonym trybie wydawania wiz, podpisanym 25 maja 2006 r. w Soczi (weszło w życie 1 czerwca 2007 r.)¹. Ponadto na mocy tego dokumentu niektóre grupy obywateli zostały zwolnione z opłat wizowych².

Nowy tryb uzyskiwania wiz, a także związane z tym koszty sprawiły, że w 2007 r. na granicy z Obwodem Kaliningradzkim odnotowano przeszło 1/5 osób mniej niż rok wcześniej. Tendencję malejącą obserwowano już od początku roku 2007 (ryc. 2). W wypadku cudzoziemców przyjeżdżających do Polski ujawniła się ona zwłaszcza w drugiej połowie roku, kiedy w ramach przygotowań do wprowadzenia wiz schengenських zaostreno kontrole graniczne obywateli spoza unii. Spadek wyjazdów Polaków w porównaniu do analogicznego okresu 2006 r. notowany był we wszystkich miesiącach 2007 r.

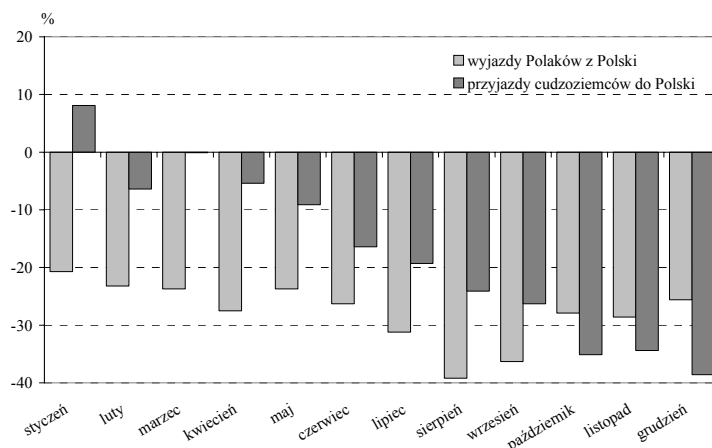
Cechą charakterystyczną kształtowania się osobowego ruchu granicznego pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim przed przystąpieniem do strefy Schengen były wzrosty jego wielkości widoczne już w następnym roku po załamaniach, wynikające z szybkiego przystosowywania się do nowej sytuacji głównych uczestników tego ruchu. Wydaje się jednak, iż obecna tendencja spadkowa ma trwalszy charakter. W I półroczu 2008 r. zaobserwowano bowiem dalsze zmniejszanie się liczby przekroczeń granicy polsko-rosyjskiej. Ruch z Obwodem Kaliningradzkim był o ok. 40 % mniejszy niż w analogicznym okresie 2007 r., przy czym spadek liczby Polaków wyniósł ok. 30 %, zaś obcokrajowców prawie 50 % (*Straż graniczna...*, 2008).

Jednym z czynników takiego kształtowania się wielkości ruchu granicznego na omawianym odcinku granicy jest – związane z akcesją Polski do Unii Europejskiej – stopniowe otwieranie dla Polaków rynków pracy w krajach Europy Zachodniej. Wzbudziło ono falę migracji zarobkowych, również z terenów pogranicza polsko-rosyjskiego. Łatwość znalezienia legalnego, dobrze płatnego zatrudnienia za granicą staje się istotną alternatywą dla związanych z ryzykiem handlowo-przemysłowych wyjazdów do obwołu. Opłacalność tej działalności ograniczają także: wyrównywanie cen po obydwu stronach granicy oraz wzmożone kontrole celne i zaostrenie procedur karno-skarbowych dotyczących ujawnionego przemytu.

Wymienione czynniki wpływają na zmiany w strukturze ruchu granicznego według obywatelstwa osób w nim uczestniczących. Wśród podróżujących przez granicę polsko-rosyjską w latach 1990–2007 przeważali obywatele RP, stanowiący między 51 a 62 % osób w danym roku. Jedynie w latach 1991–1992 i 2000–2001 wśród przekraczających granicę było nieznacznie więcej cudzoziemców (Komornicki, 2003). Od 2004 r. obserwuje się spadek udziału Polaków na rzecz obcokrajowców (*Straż graniczna...*, 2008), wśród których gros stanowią Rosjanie (*Turystyka...*, 2008).

¹ Uproszczona procedura dotyczy wydawania wiz ważnych do 3 miesięcy oraz wiz wielokrotnych dla biznesmenów, członków oficjalnych delegacji, dziennikarzy, sportowców, uczniów, studentów, doktorantów i nauczycieli biorących udział w programach wymiany, uczestników wydarzeń naukowych, kulturalnych i artystycznych organizowanych w ramach wymiany miast partnerskich, kierowców zawodowych na trasach międzynarodowych, załóg pociągów i bliskich krewnych osób zamieszkających na terytorium FR lub państw członkowskich UE (Stachurka–Geller, 2008).

² Należą do nich m.in. członkowie rządów i parlamentów, oficjalnych delegacji, uczniowie, studenci i nauczyciele w ramach wymiany, niepełnosprawni, sportowcy biorący udział w zawodach międzynarodowych (Stachurka–Geller, 2008).

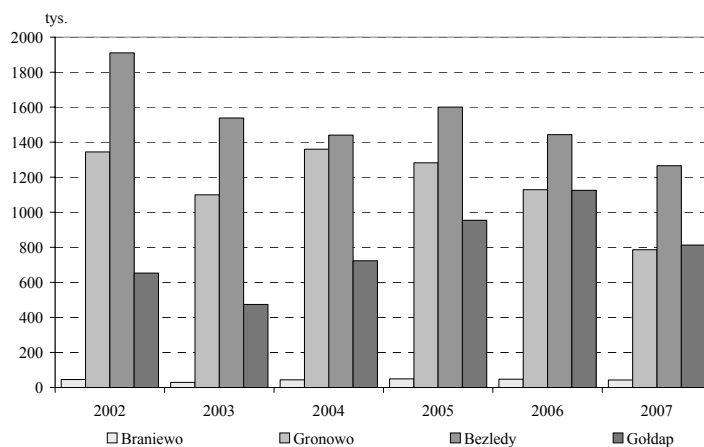


Ryc. 2. Zmiany wielkości ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w 2007 r. w porównaniu do 2006 r. według miesięcy

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Instytut Turystyki...* (2008)

Największą część osobowego ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim skupia przejście w Bezledach (ok. 43 % przekroczeń granicy). Udział Gronowa i Gołdapi jest zbliżony (po ok. 27 % odpraw), natomiast przejście kolejowe w Braniewie ma znaczenie marginalne (poniżej 2 % odpraw).

Fluktuacje liczby osób przekraczających granicę polsko-rosyjską, związane z akcesją kraju do Unii Europejskiej, odzwierciedliły się na wszystkich przejściach granicznych (ryc. 3). Zaobserwowano jednak różnice w kształtowaniu się natężenia tego ruchu. Położone w zachodniej części regionu największe przejście w Bezledach, charakteryzował spadek liczby podróżnych w latach 2003–2004 i ponownie od 2006 r. Podobnie przedstawiała się sytuacja w Gronowie, w którym zmniejszanie liczby odpraw obserwowano w 2003 r. i od 2005 r. Z kolei ruch na przejściu w Gołdapi po spadku w 2003 r. rósł do 2006 r. i dopiero w 2007 r. zaczął wykazywać tendencję malejącą.



Ryc. 3. Osobowy ruch graniczny z Obwodem Kaliningradzkim według przejść w latach 2002–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Straż Graniczna...* (2008)

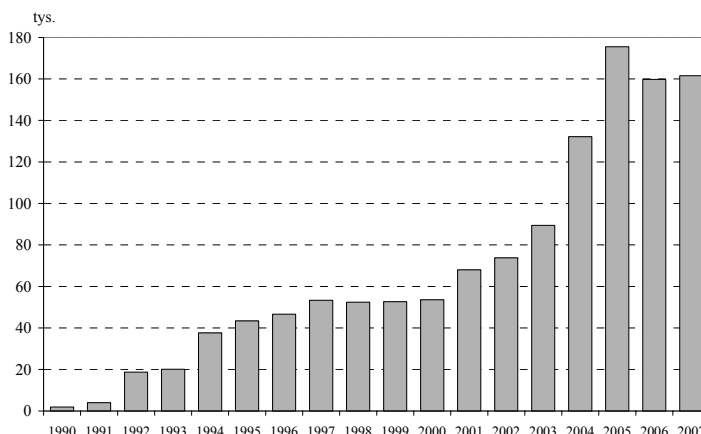
Zmiany procedur wizowych związane z przystąpieniem Polski do Układu z Schengen odbiły się szczególnie na przejściach mniejszych, obsługujących przede wszystkim ruch lokalny. Liczba odpraw w Gronowie i Gołdapi w 2007 r. spadła o ok. 30 % w stosunku do 2006 r., podczas gdy w Bezledach, przez które przebiega główny korytarz transportowy łączący obwód z Polską i pozostałą częścią Europy, ruch zmalał o 12 %.

Zmniejszanie się udziału obywateli polskich na granicy z Obwodem Kaliningradzkim uwidoczniło się w zmianach struktury ruchu granicznego na przejściach drogowych leżących w zachodniej części regionu. Od czasu akcesji w Bezledach i Gronowie obserwuje się stały wzrost

udziału cudzoziemców. W 2007 r. stanowili oni już przeszło 50 % korzystających z przejść w tych miejscach (*Straż graniczna...*, 2008). Obcokrajowcy przeważają także tradycyjnie na przejściu kolejowym w Braniewie, na którym w ostatnich latach istotnych zmian nie zaobserwowano. Po wejściu Polski do UE nie zmieniła się także struktura ruchu w Gołdapi. Dominacja Polaków, utrzymująca się od lat na poziomie ok. 75 %, wynika z położenia przejścia w słabiej zaludnionej (zwłaszcza po stronie rosyjskiej) i zagospodarowanej wschodniej części pogranicza. Wyjazdy za pobliską granicę są dla wielu mieszkańców wciąż jednym z głównych źródeł utrzymania.

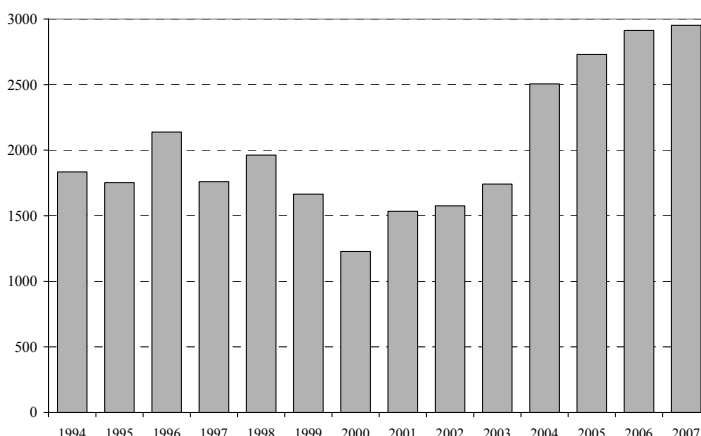
4. Ruch towarowy

Malejącemu ruchowi osobowemu z Obwodem Kaliningradzkim towarzyszy rosnący, szczególnie w ostatnich latach, towarowy ruch graniczny. Znaczny wzrost przewozów, zarówno w transporcie samochodowym (ryc. 4), jak i kolejowym (ryc. 5), obserwowano jeszcze w okresie przedakcesyjnym – po 2000 r. Rok przystąpienia Polski do UE (2004) charakteryzował się największą dynamiką zmian. Liczba odprawianych samochodów ciężarowych zwiększyła się wówczas o 48 %, zaś pociągów o 44 % w stosunku do roku poprzedniego. Wiązało się to z obniżeniem stawek celnych, wprowadzonych na mocy porozumienia o partnerstwie i współpracy pomiędzy Unią Europejską a Federacją Rosyjską (Partnership and Cooperation Agreement – PCA), podpisanego w 1997 r., a w 2004 r. rozszerzonego na nowoprzyjęte kraje członkowskie unii (Moraczewska, 2008).



Ryc. 4. Ruch samochodów ciężarowych na granicy polsko–rosyjskiej w latach 1990–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki (2003) oraz *Straż Graniczna...* (2008)



Ryc. 5. Ruch pociągów towarowych na granicy polsko–rosyjskiej w latach 1994–2007

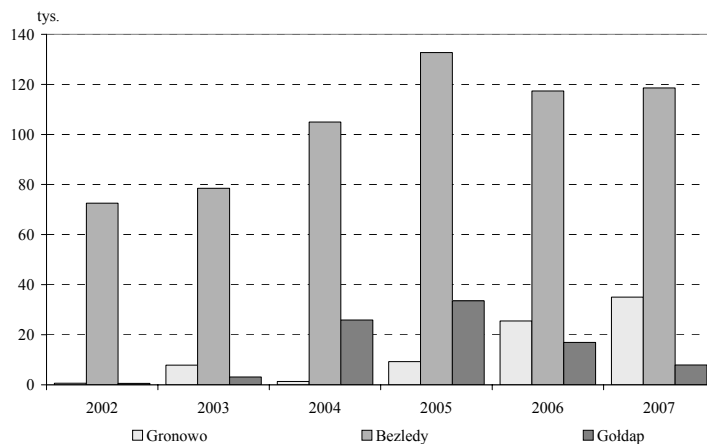
Źródło: opracowanie własne na podstawie Komornicki (2003) oraz *Straż Graniczna...* (2008)

Wzrost ruchu towarowego odzwierciedla dynamikę obrotów handlowych z eksklawą. Ich wielkość zwiększyła się w latach 2000–2006 o 230 % (Palmowski i Kondratowicz, 2008), co

świadczy o rozwoju współpracy gospodarczej z tym partnerem. Polska jest trzecim (po Niemczech i Chinach) dostawcą towarów do obwodu. Firmy rosyjskie zaopatrują się w Polsce głównie w żywność i chemię gospodarczą, ponadto w wyroby przemysłu maszynowego, tworzywa sztuczne, odzież, obuwie, materiały budowlane i meble. Z Obwodu Kaliningradzkiego do Polski sprowadzana jest ropa naftowa i produkty ropopochodne, drewno, nawozy, miedź i celuloza (Palmowski i Kondratowicz, 2008).

Asortyment towarów znajduje odzwierciedlenie w strukturze ruchu towarowego według kraju rejestracji środków transportu. W przewozach samochodowych, obsługujących obrót drobnicowy (stanowiący podstawę importu do eksklawy), zdecydowanie dominują pojazdy cudzoziemców, głównie Rosjan. Obejmują one na granicy polsko-rosyjskiej ok. $\frac{3}{4}$ samochodów ciężarowych. Natomiast w przewozach kolejowych, transportujących przede wszystkim towary masowe, po latach dominacji obcych przewoźników, od 2004 r. obserwuje się równowagę pomiędzy liczbą składów polskich i pozostałych (*Straż graniczna...*, 2008). Ma na to wpływ m.in. rosnący udział przewozu samochodów osobowych w tranzycie pomiędzy Belgią, Niemcami i Słowacją a Obwodem Kaliningradzkim, prowadzonym szczególnie na przejściu kolejowym w Skandawie.

Przejściem drogowym skupiającym największą część ruchu towarowego (ok. 73 % w 2007 r.) są Bezledy–Bagrationowsk. Do 2002 r. było to praktycznie jedyne miejsce przekraczania granicy polsko-rosyjskiej przez pojazdy ciężarowe. Dzięki modernizacji przejść w Gronowie i Gołdapi, możliwe stało się częściowe rozłożenie rosnącego ruchu towarowego na trzy funkcjonujące przejścia. Wzrost ruchu tuż po akcesji Polski do UE w 2004 r. zaobserwowano przede wszystkim w Bezledach i częściowo w Gołdapi (ryc. 6). Po 2005 r. liczba ciężarówek odprawionych w Bezledach ustabilizowała się na poziomie blisko 120 tys. rocznie, zaś w Gołdapi zaczęła spadać. Ruch towarowy w Gronowie zwiększył się znacząco od 2006 r., dzięki m.in. Rosjanom przewożącym na lawetach samochody osobowe sprowadzane z Europy Zachodniej.



Ryc. 6. Towarowy ruch graniczny z Obwodem Kaliningradzkim według przejść w latach 2002–2007

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Straż Graniczna...* (2008)

5. Podsumowanie

Akcesja Polski do Unii Europejskiej wpłynęła na zmiany struktury i natężenia ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim. Jej oddziaływanie uwidoczniło się zwłaszcza w ruchu osobowym, zdominowanym przez wyjazdy handlowo-przemysłowe, szczególnie czułe na wszelkie nowe uwarunkowania prawne przekraczania granicy. Zmniejszaniu się ruchu osobowego, ograniczonego wprowadzeniem nowych procedur wizowych oraz dokładnych kontroli celnych, sprzyja także – związane z przystąpieniem do unii – otwieranie dla Polaków rynków pracy w krajach Europy Zachodniej.

Wzrost oficjalnych obrotów handlowych, wyrażający się rosnącym ruchem towarowym na granicy z obwodem, przy malejących wielkościach ruchu osobowego (w dużym stopniu przemysłowego) wskazywać może na swego rodzaju cywilizowanie się powiązań transgranicznych

na pograniczu polsko-rosyjskim. Z drugiej jednak strony schengenśkie uwarunkowania przekraczania granicy, które niwelują proceder handlowo-przemysłowy mogą być jednym z czynników ograniczających kontakty związane z rozwojem powiązań turystycznych, kulturalnych, naukowych, sportowych i innych tworzących równie istotną część współpracy transgranicznej.

Literatura

- Anisiewicz R., 2007, Przejścia i ruch graniczny, (w:) Palmowski T. (red.), Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin, s. 217–230.
- Bezrobocie rejestrowane I–II kwartał 2008 r.*, 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Doroś A., Kogut R., Macieja E., 2005, Transgraniczna współpraca gospodarcza województwa warmińsko-mazurskiego i Obwodu Kaliningradzkiego, *Acta Elbingensia*, t. III, Elbląska Uczelnia Humanistyczno-Ekonomiczna, Elbląg, s. 371–379.
- Kaliningradskaja oblast, 2006. Kratkij statističeskij sbornik*, 2006, Goskomstat, Kaliningrad.
- Klemieszew A.P., 2007, Eksklawność w ujęciach globalizacji. Izbrannyje publikacii, Izdatielstwo Rossijskogo Gosudarstwiennogo Uniwersiteta im. Immanuila Kanta, Kaliningrad.
- Komornicki T., 2003, Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation, (w:) Palmowski T., Fedorov G., Korneevets V. (red.), Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland, Coastal Regions 6, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin, s. 50–60.
- Moraczewska A., 2008, Transformacja funkcji granic Polski, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- Palmowski T., Kondratowicz K., 2008, Wybrane problemy gospodarczej współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim, (w:) Rutkowski M. (red.), Relacje nowych krajów Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską (w aspekcie politycznym, ekonomicznym, kulturowym i społecznym), Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok, s. 277–289.
- Stachurka-Geller A., 2008, Realny i mentalny wymiar wschodniej granicy strefy Schengen na przykładzie Federacji Rosyjskiej, (w:) Rutkowski M. (red.), Relacje nowych krajów Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską (w aspekcie politycznym, ekonomicznym, kulturowym i społecznym), Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok, s. 371–382.
- Trojanowska-Strzęboszewska M., 2005, Krótka charakterystyka granic wschodnich III RP, (w:) Kurczewska J., Bojar H. (red.), Granice na pograniczach, Wydawnictwo Instytutu Filozofii i Socjologii PAN, Warszawa, s. 29–33.
- Turystyka w 2007 r.*, 2008, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Instytut Turystyki – www.intur.com.pl, 09.2008.
- Straż Graniczna – www.strazgraniczna.pl, 03.2008; 10.2008.

CHANGES IN STRUCTURE AND INTENSITY OF CROSS BORDER TRAFFIC WITH KALININGRAD OBLAST IN THE POST ACCESSION PERIOD

Key words: *Kaliningrad Oblast, border traffic, accession to the EU, Schengen zone*

Summary

European Union extension in 2004 resulted in the Polish eastern border becoming an external EU border. Accession to the Schengen zone in 2007 and related introduction of new regulations on border crossing meant a major change in the role of that border particularly in the country's eastern border regions. An important aspect of these changes is the fluctuating volume of border traffic.

The Polish and Kaliningrad Oblast border, dominated by passenger traffic generated by unofficial trade of border region residents, showed a drop in border traffic volumes both following

accession to EU and to the Schengen zone (traffic showed a rising trend following the drop in figures in 2003). Changes resulting from accession to the Schengen zone (fall in border traffic since 2007) seem more permanent. Official opening of European Union labour markets to Polish citizens has provided opportunities competitive to smuggling practice, the source of income for residents of the Polish Russian border regions, and the levelling of prices on both sides of the border.

European integration also affects cargo traffic volumes with the Kaliningrad Oblast. Contrary to road and rail passenger traffic (of lesser significance), a growth in cargo turnover, clearly animated by Poland's accession to the European Union, can be noted since the beginning of XXI century.

mgr Renata Anisiewicz
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Gdański
Al. Marsz. Piłsudskiego 46
81-378 Gdynia
e-mail: geora@univ.gda.pl

Andrzej Miszczuk
Uniwersytet Warszawski

DYSPROPORCJE W ROZWOJU POGRANICZA POLSKO-UKRAIŃSKIEGO W WARUNKACH INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

Słowa kluczowe: *pogranicze polsko-ukraińskie, regiony przygraniczne, integracja europejska, Polska, Ukraina*

1. Wstęp

Dysproporcje rozwojowe na obszarach pograniczy mogą – z jednej strony – być następstwem długotrwałego pełnienia przez granicę państwową funkcji dezintegracyjnej w formie nieprzepuszczalnej bariery przestrzennej, a – z drugiej – pojawiają także przy pełnym otwarciu granic i przybierają postać tzw. efektów drenażu lub wykluczenia (Miszczuk, 2007).

Obecna granica polsko-ukraińska, zdelimitowana w 1945 roku jako ówczesna granica polsko-radziecka przez ok. 45 lat była granicą zamkniętą. Od roku 1991 wkroczyła w fazę, którą można określić jako granicę filtrującą z dynamicznie nasilającymi się elementami współpracy, czemu sprzyjało między innymi: uruchomienie nowych przejść granicznych, wzrost wymiany handlowej zarówno oficjalnej jak też bazarowej, rozwój powiązań kooperacyjno-kapitałowych czy też nasilający się ruch turystyczny. Pełni ona zatem funkcję framentacyjną, co oznacza otwieranie się na niektóre czynniki przepływające przez nią lub różnicowanie stopnia otwartości wobec różnych krajów (Moraczewska, 2008).

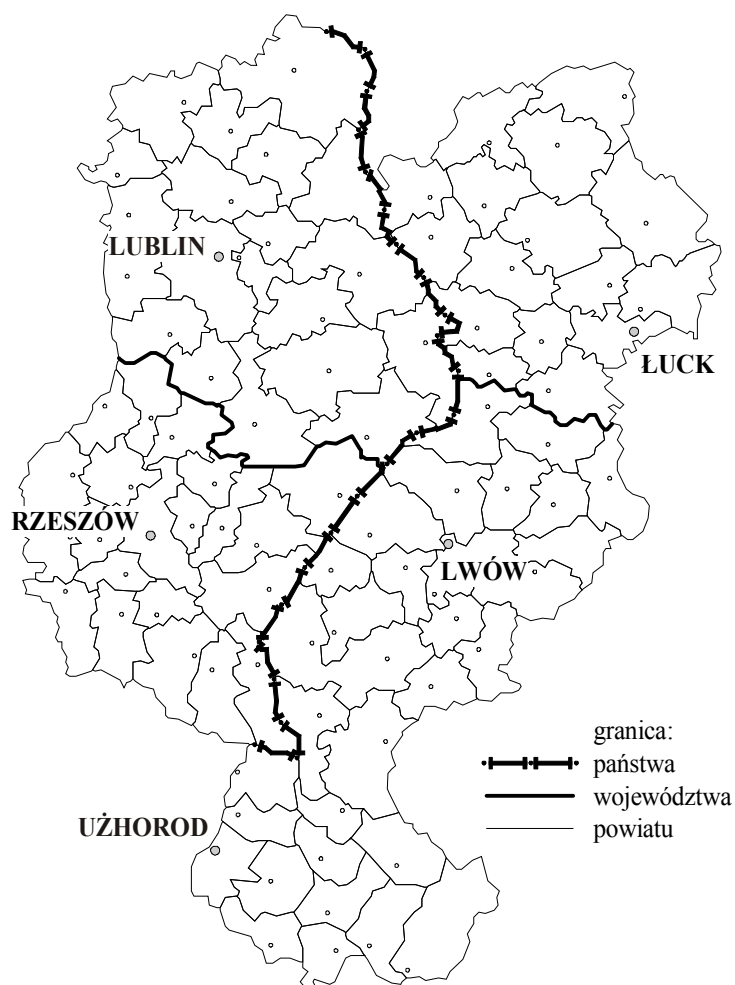
Do roku 2004, tj. do wejścia Polski do UE, granica polsko-ukraińska nie nabrała cech granicy integrującej (niezauważalnej), co wynikało głównie z niejednoznacznej polityki władz ukraińskich wobec Unii Europejskiej. Można zatem – charakteryzując polsko-ukraińskie stosunki graniczne – stwierdzić istnienie asymetrii funkcji granicy¹. Polska jest zainteresowana by granica ta pełniła funkcje integracyjne, a strona ukraińska – framentacyjne.

Granica polsko-ukraińska stanowi od 2004 roku granicą zewnętrzną Unii Europejskiej, a od 2007 – strefy Schengen. Rodzi się w związku z tym pytanie jakie są konsekwencje tych faktów dla przygranicznych regionów Polski i Ukrainy, przede wszystkim w zakresie ruchu granicznego, przemian demograficznych oraz aktywności ekonomicznej i różnicowania się poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego. Czy na pograniczu polsko-ukraińskim następuje niwelowanie dysproporcji występujących między polskimi i ukraińskimi regionami (a więc zanikanie granicy jako bariery społeczno-ekonomicznej) czy wręcz ich pogłębianie (czyli utrwalanie wschodniej bariery UE)? Jakież są perspektywy w tym zakresie w ciągu najbliższych kilkunastu lat? Celem artykułu jest próba odpowiedzi na te pytania w odniesieniu do obszaru pięciu regionów przygranicznych: dwóch polskich (województwa: lubelskie i podkarpackie) i trzech ukraińskich (obwody: lwowski, wołyński i zakarpacki) (ryc. 1).

2. Ruch graniczny na granicy polsko-ukraińskiej

Statystyka ruchu granicznego zawarta w tabeli 1 pozwala na sformułowanie pewnych prawidłowości. Otóż o ile w latach 2000–2007 mamy do czynienia z systematycznym wzrostem liczby osób przekraczających granicę polsko-ukraińską, o tyle widoczny jest także stały wzrost znaczenia Polaków w tej grupie, wynoszący w 2000 roku – tylko 7,8%, a w 2007 już 49%, co w liczbach bezwzględnych oznacza przeszło 10-krotny wzrost z 933,4 do 9499,3 tys. osób. W tym samym czasie liczba Ukraińców przekraczających granicę polsko-ukraińską zmniejszyła się z 11117,4 do 9887,1 tys. osób, tj. o 11,1%.

¹ Szerzej o symetrycznych i niesymetrycznych stosunkach granicznych: A. Moraczewska (2008).



Ryc. 1. Podział administracyjny pogranicza polsko-ukraińskiego

Źródło: opracowanie własne

Tab. 1. Ruch graniczny osób na pograniczu polsko-ukraińskim w latach 2000–2007

Lata	Ruch graniczny osób na przejściach polsko-ukraińskich		
	ogółem w tys.	w tym cudzoziemcy (%)	w stosunku do ruchu granicznego osób na wszystkich granicach Polski (%)
2000	11967,1	92,9	4,3
2001	12689,1	89,8	5,6
2002	12304,1	85,1	6,4
2003	11725,4	71,5	6,5
2004	12164,0	64,3	6,1
2005	17824,8	52,7	8,5
2006	19497,2	52,6	8,6
2007	19386,4	51,0	7,9 *

*dane szacunkowe

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Komendy Głównej Straży Granicznej

Zmiana struktury narodowościowej osób przekraczających granicę polsko-ukraińską w sposób istotny po raz pierwszy uwidoczniła się w roku 2003 kiedy to – w związku z przygotowywaniem się Polski do wejścia do UE – wprowadzono dla Ukraińców – wizy. Miały one charakter długoterminowy i były bezpłatne. Zjawisko to nasiliło się ponownie po wejściu Polski do strefy Schengen i wprowadzeniu tzw. wiz schengenkich, które kosztują 35 euro,

a kryteria ich wydawania zostały zdecydowanie zaostrzone¹. Należy dodać do tego niewydolną polską infrastrukturę konsularną na Ukrainie by otrzymać obraz zmniejszającej się otwartości granicy polsko–ukraińskiej w wymiarze polityczno–prawnym dla obywateli Ukrainy. Sytuacja obywateli polskich wkraczających na obszar Ukrainy nie zmieniała się (nadal nie ma obowiązku wizowego), co w efekcie oznacza relatywną (w stosunku do Ukraińców przybywających do Polski) poprawę i przekłada się na rosnący ruch graniczny Polaków.

W aspekcie fizyczno–technicznym otwartość granicy polsko–ukraińskiej nie uległa zbyt dużej poprawie. Liczba przejść granicznych się nie zmieniła, poddawane są one modernizacji, która nie jest niestety zharmonizowana po stronie polskiej i ukraińskiej. Struktura przejść nadal nie jest zdywersyfikowana. Jest tylko jedno przejście piesze, brakuje przejść dla małego ruchu granicznego i turystycznych.

3. Przemiany demograficzne na pograniczu polsko–ukraińskim

Z punktu widzenia demograficznego regiony składające się na pogranicze polsko–ukraińskie mają charakter depopulacyjny, przy czym średnioroczne tempo spadku zaludnienia w części ukraińskiej było 3–krotnie wyższe niż w części polskiej (tab. 2). Znikomy charakter miało to zjawisko w województwie podkarpackim, ze względu na relatywnie duży dodatni przyrost naturalny.

Tab. 2. Wybrane wskaźniki demograficzne charakteryzujące regiony pogranicza polsko–ukraińskiego w latach 2000–2006

Wyszczególnienie	Rok	Regiony polskie:			Regiony ukraińskie:			
		razem	lubel–skie	podkar–packie	razem	lwow–skie	wołyń–skie	zakarpa–ckie
Liczba ludności (tys.)	2000	4307,6	2206,2	2101,4	4960,3	2624,4	1060,6	1275,3
	2006	4270,5	2172,8	2097,7	4826,3	2550,0	1035,3	1241,0
Zmiany zaludnienia (2000=100,0)	–	99,1	98,5	99,8	97,3	97,2	97,6	97,3
Średnioroczne tempo zmian zaludnienia w latach 2000–2006 (%)	–	–0,13	–0,21	–0,03	–0,39	–0,40	–0,34	–0,39
Gęstość zaludnienia	2000	100	88	119	91	120	53	100
	2006	99	86	118	88	117	52	97
Przyrost naturalny (‰)	2000	1,2	–0,1	2,5	–2,3	–3,3	–2,8	0,4
	2006	0,4	–0,5	1,3	–1,8	–2,9	–1,8	0,5
Saldo migracji (‰)	2000	–1,2	–1,4	–0,9	–4,1	–6,2	–0,7	–2,5
	2006	–2,5	–3,0	–1,9	–0,8	–0,5	–0,5	–1,8
Współczynnik dynamiki demograficznej	2000	1,13	0,99	1,30	0,82	0,73	0,80	1,04
	2006	1,04	0,95	1,15	0,87	0,78	0,88	1,04
Współczynnik feminizacji	2000	105	106	104	110	111	112	107
	2006	105	106	105	111	112	113	108
Współczynnik obciążenia demograficznego	2000	72	71	72	74	76	79	69
	2006	60	61	60	66	65	69	66
Współczynnik urbanizacji	2000	43,7	46,6	40,6	51,8	59,0	50,1	38,5
	2006	43,6	46,6	40,5	51,9	59,8	50,5	37,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: „Regions of Ukraine ...” (2005 i 2007), „Pogranicze polsko–ukraińskie ...” (2007), Bank Danych Regionalnych GUS

W zakresie podstawowych elementów przyrostu rzeczywistego, tj.: przyrostu naturalnego oraz salda migracji także ujawnia się specyfika polskiej i ukraińskiej części pogranicza. Średni przyrost naturalny w części polskiej był w 2000 roku dodatni (w województwie lubelskim – ujemny, ale w podkarpackim – dodatni) i pozostał taki w 2006, przy czym jego wartość zmalała. Natomiast w części ukraińskiej w obu przekrojach czasowych był ujemny, ale następuje zmniejszanie się jego wartości bezwzględnej.

¹ Aby ukazać rozmiary zmian w ruchu granicznym po wejściu Polski do strefy Schengen należy poczekać na stosowne dane statystyczne za rok 2008.

W przypadku migracji w roku 2000 blisko 3-krotnie większy odpływ migracyjny netto charakteryzował część ukraińską. W kolejnych latach tendencje odpływowe nasiliły się w województwach polskich, a w ukraińskich – zmalały. W efekcie w 2006 roku sytuacja się odwróciła i 3 – krotnie wyższe ujemne saldo migracji, w porównaniu ze stroną ukraińską, charakteryzowało stronę polską. Wzrost odpływu migracyjnego w latach 2000–2006 w polskich regionach przygranicznych miał niewątpliwie związek z wejściem Polski do Unii Europejskiej i otwarciem dla Polaków rynku pracy niektórych państw członkowskich. Z kolei ograniczenia w ruchu granicznym dla Ukraińców stały się jednym z czynników hamujących odpływ migracyjny ludność z ukraińskich regionów przygranicznych.

Pozostałe dane, dotyczące struktury ludności nie wykazują istotniejszych zmian zarówno po stronie polskiej jak i ukraińskiej w analizowanym okresie.

4. Aktywność gospodarcza polskich i ukraińskich regionów przygranicznych

Przygraniczne regiony Polski i Ukrainy mają w dużym stopniu charakter peryferyjny zarówno w sensie komunikacyjnym jak i gospodarczym w stosunku do pozostałych regionów tych państw. Przyjmując za podstawową miarę rozwoju wartość produkcji dodanej *per capita* wytworzonej w polskiej i ukraińskiej części pogranicza w latach 2000–2005 można – na podstawie danych zawartych w tabeli 3 – sformułować kilka wniosków.

Po pierwsze, widoczna jest wyraźna dynamika wzrostu wartości dodanej *per capita* zarówno w regionach ukraińskich (niemal 3-krotna) jak i polskich (o ok.30%), przy czym w odniesieniu do średnich krajowych wielkości te relatywnie zmalały: w części polskiej z 69,9 do 68,8% (lubelskie z 70,0 do 68,3%, podkarpackie z 69,8 do 69,0%), a w części ukraińskiej z 73,7% do 67,7% (lwowskie – z 77,4 do 71,6%, wołyńskie – z 74,5 do 71,6%, zakarpacie – z 60,2 do 59,1%). Oznacza to, że wszystkie analizowane regiony przygraniczne nadal pozostają słabo rozwinięte, przy czym sytuacja w tym zakresie nieco się pogorszyła w przypadku polskiej części pogranicza, a zdecydowanie – w odniesieniu do części ukraińskiej.

Po drugie, przyjmując średni poziom hrywny w stosunku do złotego na poziomie 0,70 gr można dostrzec, że zróżnicowanie poziomu rozwoju części polskiej pogranicza w stosunku do części ukraińskiej, mierzone wielkością wartości dodanej *per capita* wynosiło w 2005 roku jak 3,9:1, a województwa podkarpackiego do zakarpackiego jak 4,5:1.

Po trzecie, w strukturze wartości dodanej wytwarzanej w regionach pogranicza polsko-ukraińskiego można dostrzec, rosnącą i dominującą rolę usług oraz relatywnie duże, choć malejące znaczenie rolnictwa w części ukraińskiej.

Analiza pozostałych wskaźników społeczno-ekonomicznych zawartych w tabeli 3 skłania do następujących wniosków:

- liczba pracujących w obu częściach pogranicza w latach 2000–2006 spadła, przy czym w zdecydowanie większym stopniu w części polskiej (o 29,0%) niż ukraińskiej (o 1,4%),
- spadkowi liczby pracujących towarzyszyły zmiany ich struktury, polegające na zmniejszeniu udziału rolnictwa i wzrostu w zakresie usług, z tym że w przypadku polskich regionów nadal utrzymuje się relatywnie większy udział pracujących w rolnictwie i mniejszy w usługach w porównaniu ze stroną ukraińską,
- w obu częściach pogranicza występuje dosyć duża dynamika wzrostu liczby podmiotów gospodarki narodowej, mających osobowość prawną w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, jednak brak danych w statystyce ukraińskiej dotyczących działalności gospodarczej osób fizycznych uniemożliwia przeprowadzenie pełnej analizy zjawiska przedsiębiorczości w badanym obszarze,
- przeciętne płace w regionach przygranicznych polskich i ukraińskich utrzymują się na poziomie niższym od średnich krajowych, relatywny wzrost w latach 2002–2006 wystąpił jedynie w obwodach: wołyńskim i zakarpackim.

Ostatnim badanym aspektem aktywności gospodarczej i jej przemian na obszarze pogranicza polsko-ukraińskiego, przed i po akcesji Polski do Unii Europejskiej, jest eksport regionów przygranicznych.

Tab. 3. Wybrane wskaźniki społeczno–ekonomiczne charakteryzujące regiony pogranicza polsko–ukraińskiego w latach 2000–2006

Wyszczególnienie	Rok	Regiony polskie:			Regiony ukraińskie:			
		razem	lubel–skie	podkar–packie	razem	lwow–skie	wołyń–skie	zakarpa–ckie
Pracujący (tys.)	2000	1924,7	979,1	945,6	2072,2	1082,7	486,2	503,3
	2006	1368,7	714,4	654,3	2043,6	1070,1	430,2	543,3
Pracujący (%)	2000	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	2006	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
sektor I	2000	49,7	51,9	47,3	27,3	23,4	43,6	19,6
	2006	32,0	37,6	24,3	22,5	17,6	28,6	27,3
sektor II	2000	17,8	15,1	20,6	23,1	26,0	15,1	24,6
	2006	23,4	18,2	28,4	20,2	23,0	16,0	18,0
sektor III	2000	32,5	33,0	32,1	49,6	50,6	41,3	55,8
	2006	44,6	44,2	47,3	57,3	59,4	55,4	54,7
Stopa bezrobocia	2000	16,5	15,1	18,2	6,7	7,3	6,5	5,7
	2006	13,2	12,8	13,6	8,1	8,3	8,8	7,1
Podmioty gosp. narodowej na 1000 osób ¹	2000	12,7	13,1	12,2	14,9	17,2	12,5	12,2
	2006	15,4	15,7	15,1	19,1	22,8	16,7	13,5
Wartość dodana na 1 mieszkańca w PLN/UAH	2000	12098	12117	12076	2056	2159	2077	1677
	2005	15619	15499	15673	5711	6042	5752	4990
Struktura wartości dodanej (%)	2000	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	2005	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
sektor I	2000	6,4	8,2	4,5	27,2	23,7	31,9	31,7
	2005	5,3	7,4	3,3	17,5	14,0	20,4	19,9
sektor II	2000	29,5	25,3	33,9	21,1	23,5	16,3	19,7
	2005	28,7	24,4	33,1	23,4	26,7	20,7	24,9
sektor III	2000	64,1	66,5	61,6	51,7	52,8	51,8	48,6
	2006	66,0	68,2	63,6	59,1	59,3	58,9	55,2
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie – w PLN/UAH – w stosunku do średniej krajowej (%)	2002	–	1941,01	1875,41	–	339	253	295
	2006	–	2290,60	2179,57	–	923	773	868
	2002	–	86,7	83,7	–	90,2	67,3	78,5
	2006	–	86,9	82,7	–	88,7	74,3	83,4

Źródło: jak tabela 2

Tab. 4. Eksport polskich regionów pogranicza polsko–ukraińskiego

Województwa	Rok	Eksport		
		Ogółem w mln USD	w tym Ukraina	
			w mln USD	w %
Lubelskie	2003	1089,0	144,6	13,3
	2005	1545,5	119,0	7,7
Podkarpackie	2003	2037,0	238,4	11,7
	2005	2802,9	285,9	10,2
Polska	2003	53576,9	1561,2	2,9
	2005	89378,1	2588,2	2,9

Źródło: Komornicki T., projekt KBN 6P04E 027 20 na podstawie informacji CIHZ i Ministerstwa Finansów

Tabela 4 ukazuje rosnącą w latach 2003–2005 wartość eksportu ogółem z województw lubelskiego (wzrost o 41,9%) i podkarpackiego (wzrost o 37,6%), przy czym w województwie podkarpackim wartość ta utrzymuje się na poziomie blisko 2–krotnie wyższym niż w województwie lubelskim. W przypadku eksportu na Ukrainę można dostrzec, że w województwie lubelskim nastąpił jego spadek zarówno w ujęciu bezwzględny jak i relatywnym, a w podkarpackim tylko – relatywnie. Uwzględniając fakt, że wielkość eksportu z Polski na Ukrainę wzrosła, ale jego znaczenie się nie zmieniło, można wysnuć wniosek, że malejące znaczenie eksportu na Ukrainę dla województw lubelskiego i podkarpackiego oznacza

¹ Bez osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą.

przesuwanie się powiązań handlowych z tym krajem do głównych ośrodków gospodarczych Polski, oddalonych jednak od naszej granicy wschodniej.

W przypadku przygranicznych regionów Ukrainy (tab. 5) można również zaobserwować w latach 2003–2005 wzrost wartości eksportu ogółem, wynoszący w przypadku województwa lwowskiego – 25,3%, wołyńskiego – 37,2% i zakarpackiego – 33,3%. Eksport do Polski z obwodu lwowskiego zmalał, a z wołyńskiego i zakarpackiego – wzrósł, przy ogólnym wzroście wartości eksportu z Ukrainy do Polski oraz spadku jego znaczenia dla gospodarki ukraińskiej.

Tab. 5. Eksport ukraińskich regionów pogranicza polsko–ukraińskiego

Województwa	Rok	Eksport		
		Ogółem w mln USD	w tym Polska	
			w mln USD	w %
Lwowskie	2003	495,6	59,1	11,9
	2005	621,0	49,3	7,9
Wołyńskie	2003	204,8	17,6	8,6
	2005	280,9	28,6	10,2
Zakarpackie	2003	414,6	5,6	1,4
	2005	552,7	28,3	5,1
Ukraina	2003	23066,8	744,6	3,2
	2005	34228,4	1010,4	3,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Regions of Ukraine...*, (2005, 2007)

5. Podsumowanie

Z zaprezentowanych rozważań, popartych analizami statystycznymi wyłania się złożony obraz konsekwencji rozszerzenia Unii Europejskiej o Polskę i ustanowienie granicy polsko–ukraińskiej jako zewnętrznej granicy UE, na sytuację społeczno–ekonomiczną polskich i ukraińskich regionów przygranicznych.

Po pierwsze, wprowadzenie obowiązku wizowego w 2003 roku dla obywateli Ukrainy, spowodowało, że wzrost liczby osób przekraczających granicę polsko–ukraińską dotyczył głównie obywateli Polski. Wejście Polski do strefy Schengen i wprowadzenie jeszcze bardziej restrykcyjnie wydawanych wiz po raz kolejny zmniejszyło otwartość granicy polsko–ukraińskiej w aspekcie polityczno–prawnym dla obywateli Ukrainy. W tej sytuacji granica ta pełni niesymetryczną funkcję dla mieszkańców polskich i ukraińskich regionów przygranicznych. Warto przy tym dodać, że na skutek wprowadzenia wiz Schengen renta położenia województwa lubelskiego czy podkarpackiego stopniowo traci na znaczeniu dla Ukraińców, którzy otrzymawszy nowe wizy mogą podróżować po całej strefie Schengen. By potwierdzić statystycznie tę obserwację należy przeprowadzić badania ankietowe wśród osób przekraczających granicę polsko–ukraińską. W 2008 roku Urząd Statystyczny w Rzeszowie we współpracy z Urzędem Statystycznym w Lublinie rozpoczął tego typu badania.

Po drugie, wejście Polski do Unii Europejskiej, przy jednoczesnym ograniczeniu otwartości granicy polsko–ukraińskiej w aspekcie polityczno–prawnym, wpłynęło także na przebieg zjawisk demograficznych w regionach przygranicznych Polski i Ukrainy. Najbardziej spektakularnym przejawem tych zmian był wzrost odpływu migracyjnego z polskiej części pogranicza, co miało niewątpliwie związek z otwarciem dla Polaków rynków pracy niektórych państw członkowskich UE oraz zahamowanie odpływu z części ukraińskiej, czemu między innymi sprzyjały ograniczenia w ruchu granicznym.

Po trzecie, w sferze gospodarczej regionów przygranicznych Polski i Ukrainy widoczne było utrzymywanie się zapóźnienie w stosunku do pozostałych regionów tych państw, mierzone wielkością wartości dodanej *per capita*. Zmieniła się jednak struktura pracujących oraz wytwarzanej wartości dodanej w poszczególnych regionach. W obu przypadkach nastąpiły przesunięcia na rzecz usług, kosztem rolnictwa. Ponadto na rynku pracy w polskich regionach obserwuje się spadkową tendencję w zakresie bezrobocia, co jest także efektem wejścia Polski do UE, natomiast w regionach ukraińskich – bezrobocie rośnie.

Po czwarte, należy odnotować relatywne, a w przypadku województwa lubelskiego i obwodu lwowskiego – wyrażone także w wielkościach bezwzględnych, osłabienie oficjalnego handlu zagranicznego między graniczącymi ze sobą regionami Polski i Ukrainy, na rzecz regionów lepiej rozwiniętych, ale dalej położonych od granicy polsko–ukraińskiej. Oznacza to także jeszcze

większe przeorientowanie działalności eksportowej polskich regionów przygranicznych na rzecz krajów członkowskich UE, w tym zwłaszcza Niemiec.

Po piąte, istniejące już znaczące dysproporcje w poziomie rozwoju gospodarczego między polskimi i ukraińskimi regionami przygranicznymi będą się utrzymywać i systematycznie pogłębiać w sytuacji kontynuowania niejednoznacznej polityki proeuropejskiej Ukrainy. Tylko zmiana uwarunkowań geopolitycznych na pograniczu polsko-ukraińskim, wynikająca z nowych jakościowo relacji Ukraina – Unia Europejska, stworzy szanse na zdynamizowanie rozwoju i wyrównanie jego poziomu w przypadku polskich i ukraińskich regionów przygranicznych.

Literatura

- Miszczyk A., 2007, Zewnętrzna granica Unii Europejskiej – Ukraina. Możliwości wykorzystania dla dynamizacji procesów rozwojowych, (w:) Ekspertyzy do Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, t. II. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 45–70.
- Moraczewska A., 2008, Transformacja funkcji granic Polski, Wydawnictwo UMCS, Lublin.
- Pogranicze polsko-ukraińskie w liczbach w 2006 roku*, US, Lublin 2007.
- Regions of Ukraine, State Statistics Committee of Ukraine*, 2005, Kyiv.
- Regions of Ukraine, State Statistics Committee of Ukraine*, 2007, Kyiv.

DISPROPORTIONS IN THE DEVELOPMENT OF POLISH – UKRAINIAN BORDERLAND IN THE EUROPEAN UNION INTEGRATION PROCESS

Key words: *Polish–Ukrainian borderland, border regions, European integration, Poland, Ukraine*

Summary

Polish–Ukrainian border became the external border of UE and Schengen Area. This fact creates new chances for support economic development of Polish eastern regions and threats because of growing economic asymmetry with western parts of Ukraine. The article attempts to outline the influence of EU integration process on creating disproportions in socio–demographic and economic situation of Polish – Ukrainian borderland. In addition it shows changing role of socio–economic cross–border links between Polish and Ukrainian border regions.

dr hab. Andrzej Miszczyk, prof. UW
Centrum Europejskich Studiów
Regionalnych i Lokalnych EUROREG
Uniwersytet Warszawski
ul. Krakowskie Przedmieście 30
00–927 Warszawa
tel. (0–22) 8261654
e-mail: a.miszczyk@uw.edu.pl

Michał Dolata

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

ZMIANY STRUKTUR TERYTORIALNO-ADMINISTRACYJNYCH W NIEMIECKICH KRAJACH ZWIĄZKOWYCH POŁOŻONYCH PRZY GRANICY Z POLSKĄ

Słowa kluczowe: podziały administracyjne, Niemcy Wschodnie, polsko-niemiecki obszar przygraniczny

1. Wprowadzenie

Reformy struktur terytorialno-administracyjnych stanowią istotny element transformacji systemowej w Niemczech Wschodnich. Zmiany na mapie polityczno-administracyjnej zostały tam zapoczątkowane już w lipcu 1990 r., a zatem jeszcze przed formalnym rozwiązaniem Niemieckiej Republiki Demokratycznej i ratyfikowaniem traktatu zjednoczeniowego. Punktem wyjścia było uchwalenie przez Izbę Ludową NRD *Ustawy konstytucyjnej o utworzeniu krajów na obszarze Niemieckiej Republiki Demokratycznej*¹, na mocy której zmieniono ustrój państwa przekształcając je w republikę federalną (§ 3, ust. 1). Jednocześnie utworzono sześć krajów związkowych (*Bundesländer*), w tym pięć dużych regionów administracyjnych: Brandenburgię (*Brandenburg*), Meklemburgię-Pomorze Przednie (*Mecklenburg-Vorpommern*), Saksonię (*Sachsen*), Saksonię-Anhalt (*Sachsen-Anhalt*) i Turyngię (*Thüringen*) oraz stołeczny kraj Berlin na obszarze wschodniej części miasta o tej samej nazwie (§ 1, ust. 1–2)². Kraje związkowe, liczące przeciętnie 21,5 tys. km² powierzchni i 3,0 mln mieszkańców, zastąpiły 14 niewielkich okręgów (*Bezirke*), a ich granice wytyczono w nawiązaniu do granic „landów” istniejących w tej części Niemiec do 1952 r. (Rutz i inni, 1993).

Kraje związkowe, na wzór krajów zachodnioniemieckich, uzyskały status autonomicznych podmiotów Republiki Federalnej. Ich autonomia znalazła swój wyraz przede wszystkim w charakterze i zakresie kompetencji naczelnych organów władzy, tj. parlamentów (*Landtag*) i rządów krajowych (*Landesregierung*). Parlamente krajowe mogą uchylać konstytucje krajowe (*Landesverfassung*) oraz ustawy z zakresu tzw. ustawodawstwa konkurencyjnego (*Konkurrierende Gesetzgebung*), tj. nie zastrzeżonego dla organów federalnych (Dolata i Kaczmarek, 2003). W ramach szerokich kompetencji ustawodawczych krajom związkowym przysługuje między innymi prawo do samodzielnego kształtowania wewnętrznych podziałów terytorialnych na szczeblu subregionalnym (powiatów) i lokalnym (gmin). Wiąże się z tym ogromna odpowiedzialność za organizację i funkcjonowanie terenowej administracji publicznej w skali całych Niemiec.

Przywrócenie podziału politycznego Niemiec Wschodnich na kraje związkowe w 1990 r. bezpośrednio nie pociągało za sobą zmian na niższych poziomach hierarchicznych struktury terytorialno-administracyjnej. Te nie leżały już w gestii władz państwowych (federalnych), lecz zainteresowanych władz krajowych. Po Niemieckiej Republice Demokratycznej poszczególne kraje odziedziczyły dwuszczeblowy podział terytorialny na powiaty „ziemskie” (*Landkreise*) i powiaty „grodzkie” względnie „miejskie” (*Stadtkreise*) oraz gminy (*Gemeinden*). Mając na uwadze średnią wielkość i liczbę ludności tych jednostek terytorialnych należy określić ówczesną strukturę jako rozdrobnioną, nie przystającą do wymogów funkcjonowania nowoczesnego europejskiego państwa. Stan ten stanowił prawdziwe wyzwanie dla młodych władz krajowych,

¹ *Verfassungsgesetz zur Bildung von Ländern in der Deutschen Demokratischen Republik* (GBl. DDR 1990 I S. 955).

² W dniu 3 października 1990 r. obszar kraju związkowego Berlina formalnie rozszerzono na tzw. Berlin Zachodni. Pierwsze wybory do Izby Deputowanych (*Abgeordnetenhaus*) zjednoczonego miasta odbyły się 2 grudnia 1990 r.

które w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych przystąpiły do sukcesywnych reform swoich struktur terytorialnych. Reformy te przeprowadzano według różnych modeli, poczynając od wyższych szczebli podziału terytorialnego.

Celem artykułu jest charakterystyka zmian struktur terytorialno-administracyjnych w trzech wschodnioniemieckich krajach związkowych przyległych do polsko-niemieckiej granicy państwowej, tj. w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, Brandenburgii i Saksonii, w których u progu transformacji systemowej istniało łącznie 135 jednostek szczebla powiatowego, w tym 117 powiatów „ziemskich” i 18 powiatów „grodzkich”, oraz 4,5 tys. gmin (*Statistisches Bundesamt...*, 2008). Analizą objęto okres od „reaktywacji” krajów związkowych na obszarze NRD i zjednoczenia Niemiec w 1990 r. do 2008 r. Opracowanie składa się z dwóch głównych części. Część pierwsza dotyczy reform podziałów terytorialno-administracyjnych realizowanych na szczeblu powiatów i miast wydzielonych z powiatów. Część drugą poświęcono przeobrażeniom zachodzącym równolegle na szczeblu gmin. W obu częściach opis zmian koncentruje się przede wszystkim na ich aspekcie terytorialnym (geograficznym). Ze względu na objętość opracowania mniej uwagi poświęcono równoległym przeobrażeniom funkcjonalnym zachodzącym w strukturach publicznej administracji terenowej.

2. Reformy podziałów terytorialno-administracyjnych na szczeblu subregionalnym

Wśród krajów związkowych położonych przy granicy z Polską pierwsze reformy podziału terytorialnego na szczeblu powiatów przeprowadziła Brandenburgia (29,5 tys. km² powierzchni; 2,6 mln mieszkańców w 1990 r.). W chwili utworzenia kraj ten obejmował 38 powiatów „ziemskich”, liczących przeciętnie 760 km² i 57 tys. ludności, oraz 6 powiatów „grodzkich”, w tym gminy miejskie: Brandenburg nad Hawelą (Brandenbrug an der Havel), Chociebuż (Cottbus), Eisenhüttenstadt, Frankfurt nad Odrą (Frankfurt an der Oder), Poczdam (Potsdam) i Schwedt nad Odrą (Schwedt an der Oder). W grudniu 1992 brandenburski parlament krajowy uchwalił *Ustawę o nowym podziale terytorialnym na powiaty i miasta wydzielone z powiatów w Kraju Brandenburgii*¹, która weszła w życie w marcu 1993 roku (*Ministerium des Innern...*, 2008). Na mocy tego aktu dokonano dość radykalnej reformy podziału kraju na szczeblu subregionalnym, polegającej głównie na redukcji liczby powiatów „ziemskich” do 14. W jej następstwie przeciętna powierzchnia tych jednostek zwiększyła się do 2062 km², zaś liczba ludności – do 158 tys. Ograniczono również liczbę powiatów typu „grodzkiego” do 4, które otrzymały status *Kreisfreie Stadt* – miasta wydzielonego (ze struktury powiatów „ziemskich”). Warto zauważyć, że w Brandenburgii konkretny przebieg granic nowych powiatów ustalono w dużej mierze uwzględniając uwarunkowania związane z centralnie położoną enklawą Berlina, stanowiącą oddzielny kraj związkowy o ogromnym potencjale społeczno-gospodarczym (891 km², 3,5 mln mieszkańców). Stąd też aż osiem powiatów utworzyło swoisty układ sektorowy wokół stołecznej metropolii, co stworzyło samorządom lokalnym szansę udziału w ewentualnych korzyściach wynikających z jej bezpośredniego sąsiedztwa (por. ryc. 1).

Interesujące rozwiązania w ramach brandenburskiej reformy podziału terytorialnego na powiaty z 1993 r. dotyczyły także lokalizacji siedzib władz poszczególnych jednostek („stolic” powiatów) oraz ich nazewnictwa. W wielu przypadkach urzędy administracji powiatowej ulokowano w niewielkich ośrodkach miejskich, często liczących mniej niż 10 tys. mieszkańców i położonych z dala od Berlina i innych głównych centrów miejskich, zwiększając tym samym ich szanse na aktywizację społeczno-gospodarczą². Nazwy nowych powiatów sformułowano tak, aby nawiązywały one raczej do nazw krain fizyczno-geograficznych, historycznych lub rzek niż – tak jak dotąd – do nazw głównych ośrodków miejskich³. Efekty przeprowadzonej w Brandenburgii reformy powiatowej okazały się trwałe. Jednak jak wynika z doniesień medialnych z ostatnich lat, rząd krajowy w Poczdamie nie wyklucza dalszych przekształceń na tym szczeblu po 2009 r.

¹ *Gesetz zur Neugliederung der Kreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg* (GVBl.I/92, Nr. 29, s.546), akt zmieniony ustawą z 15.10.1993 (GVBl.I/93, Nr. 22, S.398, 454).

² Przykładami takich ośrodków są Seelow (pow. Märkisch-Oderland), Beeskow (pow. Oder-Spree), Herzberg (pow. Elbe-Elster), Belzig (pow. Potsdam-Mittelmark), Rathenow (pow. Havelland).

³ Np. Uckermark („Kraj nad Wkrą”), Spree-Neisse („Szprewa-Nysa”), Elbe-Elster („Łaba-Elstera”), itd.

Miałyby one polegać na zmniejszeniu liczby powiatów do 6 przy zachowaniu statusu miast wydzielonych dla Poczdamu i Cottbus (*Kreisreform ...*, 2005).

W Meklemburgii–Pomorzu Przednim (23,2 tys. km²; 1,9 mln mieszkańców w 1990 r.) u progu pierwszych zmian podziału terytorialnego na szczeblu subregionalnym istniało 31 powiatów „ziemskich” i 6 powiatów „grodzkich”, w tym Greifswald, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin, Stralsund i Wismar. Reformę tej struktury podjęto nieco później niż w Brandenburgii, ale z nie mniejszym rozmachem i w zasadzie według tego samego modelu. W lipcu 1993 r. przyjęto *Ustawę o reorganizacji powiatów i miast wydzielonych Kraju Meklemburgia–Pomorze Przednie*¹, na mocy której zmniejszono liczbę powiatów „ziemskich” do 12 (por. ryc. 1). Nowy układ utworzyły duże jednostki o przeciętnej powierzchni 1887 km² i liczbie ludności 104 tys. (*Statistisches Amt Mecklenburg...*, 2008). Rozstrzygnięcia w zakresie wyznaczania ośrodków powiatowych i nazw nowych powiatów były jednak mniej radykalne niż w Brandenburgii. We wszystkich powiatach ulokowano starostwa w największych miastach, natomiast tylko dla siedmiu powiatów sformułowano nazwy odwołujące się do nazw krain (obiektów) fizyczno–geograficznych lub historycznych². Pewna zachowawczość reformy powiatowej znalazła swój wyraz również w zagwarantowaniu wszystkim sześciu dotychczasowym powiatom „grodzkim” statusu miast wydzielonych z powiatów „ziemskich”.

Pod koniec pierwszej dekady funkcjonowania struktury powiatowej wprowadzonej w 1994 r. w Meklemburgii–Pomorzu Przednim pojawiły się przesłanki dla kolejnej reformy na tym szczeblu podziału terytorialnego. Chodzi tutaj przede wszystkim o stale pogarszającą sytuację demograficzną kraju, w którym w latach 1990–2000 liczba ludności zmniejszyła się o 148 tys., tj. o blisko 8%. Głosy napływające z lokalnych środowisk politycznych i urzędniczych doprowadziły w grudniu 2003 r. do pierwszych decyzji rządu krajowego w sprawie nowego podziału na powiaty oraz redystrybucji zadań i kompetencji z korzyścią dla pośredniego szczebla administracji. W maju 2006 r. parlament Meklemburgii–Pomorza Przedniego uchwalił *Ustawę o reformie funkcjonalnej i reformie struktury powiatowej Kraju Meklemburgii–Pomorza Przedniego*³ przewidującą wprowadzenie podziału kraju na 5 powiatów o przeciętnej powierzchni 4636 km² i liczbie ludności 339 tys.⁴ Zaplanowano także włączyć w granice nowych powiatów dotychczasowe miasta wydzielone, które wprawdzie utraciłyby swój status „miasta na prawach powiatu”, ale uzyskałyby status „stolicy” bardzo dużej jednostki administracyjnej⁵. Nowa struktura terytorialno–administracyjna miała rozpocząć funkcjonowanie z dniem 1 października 2009 r., jednak w lipcu 2007 r. reforma została zablokowana wyrokiem Krajowego Sądu Konstytucyjnego w Greifswald, który orzekł niezgodność ustawy wprowadzającej reformę z zapisami konstytucji krajowej. Rząd Meklemburgii–Pomorza Przedniego nie przerwał jednak prac nad nowym podziałem terytorialnym na szczeblu subregionalnym. Obecnie dyskutuje się głównie projekty przewidujące 6 lub 7 powiatów „ziemskich” i 2 miasta wydzielone – Rostock (największe miasto w regionie) i Schwerin (stolica kraju). Nowy układ powiatów miałby wejść w życie w 2011 r. (*Innenministerium Mecklenburg...*, 2008).

Przekształcenia powiatowych struktur terytorialnych w Saksonii (18,4 tys. km²; 4,8 mln mieszkańców w 1990 r.) były pod wieloma względami odmienne od tych, które miały miejsce w Brandenburgii i Meklemburgii–Pomorzu Przednim. Dokonywano ich przede wszystkim stopniowo, przez co miały mniej radykalny charakter. W 1990 r. w granicach Saksonii znalazło się 48 powiatów „ziemskich” i 6 powiatów „grodzkich”, w tym Chemnitz, Drezno (Dresden), Görlitz, Lipsk (Leipzig), Plauen i Zwickau. Powiaty „ziemskie” charakteryzowały się wprawdzie relatywnie dużą liczbą ludności (przeciętnie 75 tys.), ale były przy tym wyjątkowo niewielkimi jednostkami, nawet jak na ówczesne realia wschodnioniemieckie (średnio 370 km² powierzchni). Pierwsze kroki na drodze reformowania tego układu podjęto już w 1991 r., ale dopiero w czerwcu

¹ *Gesetz zur Neuordnung der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Mecklenburg-Vorpommern* (GVOBl. M-V 1993, S. 631).

² Np. Müritzk (nazwa powiatu od nazwy jeziora), Rügen („Rugia”), Ucker-Randow („Wkra-Rędowa”) itd.

³ *Gesetz über die Funktional- und Kreisstrukturreform des Landes Mecklenburg-Vorpommern* (GVOBl. M-V 2006, s. 94).

⁴ Projektowane powiaty to: Mecklenburgische Seenplatte, Mittleres Mecklenburg-Rostock, Nordvorpommern-Rügen, Südvorpommern, Westmecklenburg.

⁵ Wyjątek stanowiłoby miasto Wismar, dla którego nie zaplanowano funkcji miasta powiatowego.

1993 r. parlament krajowy Saksonii przyjął ustawę przewidującą redukcję liczby powiatów. Zmiany wprowadzono w życie w dwóch głównych etapach, tj. w sierpniu 1994 r. (zmniejszenie liczby powiatów do 28 przy pozostawieniu dotychczasowej liczby miast wydzielonych) oraz w styczniu 1996 r. (delimitacja 22 powiatów i zwiększenie liczby miast wydzielonych do 7)¹. Tak ustalony podział funkcjonował przez kolejne 12 lat. Dopiero w styczniu 2008 r. przystąpiono do wprowadzania kolejnych zmian struktury terytorialno-administracyjnej na szczeblu subregionalnym, które miały związek z reformą administracyjną obejmującą struktury saksońskich władz krajowych (*Sächsisches Staatsministerium...*, 2008). Parlament w Dreźnie uchwalił *Ustawę o nowym podziale terytorialnym na powiaty Wolnego Państwa Saksonii oraz o zmianie innych ustaw*², na mocy której ponownie zmniejszono liczbę powiatów. Nowy układ, obowiązujący od sierpnia 2008 r., utworzyło 10 powiatów ziemskich, liczących średnio 1757 km² powierzchni i 296 tys. mieszkańców, oraz 3 miasta wydzielone – Drezno, Lipsk i Chemnitz (por. ryc. 1).

Charakteryzując zmiany podziału terytorialnego na szczeblu subregionalnym w Saksonii należy także wspomnieć o tzw. okręgach rządowych (*Regierungsbezirke*) – specyficznych dla Niemiec okręgach administracyjnych, ulokowanych z reguły w hierarchii podziałów terytorialnych między poziomem krajowym a powiatowym. Okręgi rządowe stanowią obszary ogólnej właściwości tzw. organów krajowych średniego szczebla (*Landesmittelbehörde*), którymi są prezydya okręgu (*Regierungspräsidium*) – tj. instancja pośrednia między najwyższymi organami ogólnokrajowymi (ministerstwo) a starostą będącym przedstawicielem administracji krajowej na szczeblu powiatu. Od 1991 roku w Saksonii funkcjonowały trzy okręgi rządowe z siedzibami w Dreźnie, Lipsku i Chemnitz. W związku z reformą administracyjną realizowaną w 2008 r. proponowano ich likwidację, ale ostatecznie zachowano je przemianowując na tzw. dyrekcje krajowe (*Landesdirektion*).

3. Przeobrażenia struktur terytorialno-administracyjnych szczebla lokalnego

W 1990 r. na obszarze Meklemburgii–Pomorza Przedniego, Brandenburgii i Saksonii istniało łącznie 4543 gmin, liczących przeciętnie 16 km² powierzchni i 2,0 tys. mieszkańców. Był to układ składający się z 638 miast oraz 3905 gmin wiejskich, wywodzących się w dużej mierze z rozdrobnionych podziałów na tzw. gminy jednowioskowe z okresu międzywojennego a nawet z XIX w. W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych kraje związkowe przystąpiły do reformowania tych anachronicznych struktur. Przyświecał im cel tworzenia większych, silniejszych gospodarczo i sprawniejszych administracyjnie jednostek komunalnych. Reformy te realizowano w poszczególnych „landach” w różnym tempie i przy zastosowaniu różnych algorytmów, choć w „punkcie wyjścia” (1990 r.) kraje te tylko nieznacznie różniły się one pod względem stopnia rozdrobnienia układu gmin.

W Saksonii w 1990 r. funkcjonowało 1626 gmin o średniej powierzchni 11 km² i liczbie mieszkańców 2,9 tys. (*Statistisches Landesamt...*, 2008) Proces przekształceń tego układu na większą skalę rozpoczęto dopiero w 1993 r. (tuż przed pierwszymi reformami struktury powiatowej) i kontynuowano go do końca 1998 r. Jego dynamika była bezprecedensowa. W ciągu sześciu kolejnych lat zredukowano liczbę gmin do 546 jednostek, czyli o 66%. Przekształcenia miały formę bezpośrednią, polegającą na łączeniu gmin bez stosowania jakichkolwiek rozwiązań przejściowych. Od 1999 r. tempo reformy spadło, jednak do końca 2007 r. liczba gmin zmniejszyła się do 499 (por. ryc. 2). Jednostki te liczyły przeciętnie 37 km² powierzchni i 8,4 tys. mieszkańców. Warto zauważyć, że w Saksonii ponad połowa gmin jest zrzeszona w związkach komunalnych powoływanych dla skuteczniejszej realizacji zadań publicznych. Związki te stanowią potencjalne załączki przyszłych gmin.³

¹ Status miasta wydzielonego uzyskała dodatkowo Hoyerswerda.

² *Gesetz zur Neugliederung des Gebietes der Landkreise des Freistaates Sachsen und zur Änderung anderer Gesetze* (GVBl. Nr. 2 vom 05.02.2008 S. 102).

³ Chodzi tutaj o 93 tzw. wspólnoty administracyjne (*Verwaltungsgemeinschaften*) skupiające 235 gmin oraz 10 związków administracyjnych (*Verwaltungsverbände*), do których należą 34 gminy (Stanu w dniu 01.07.2008 r.).



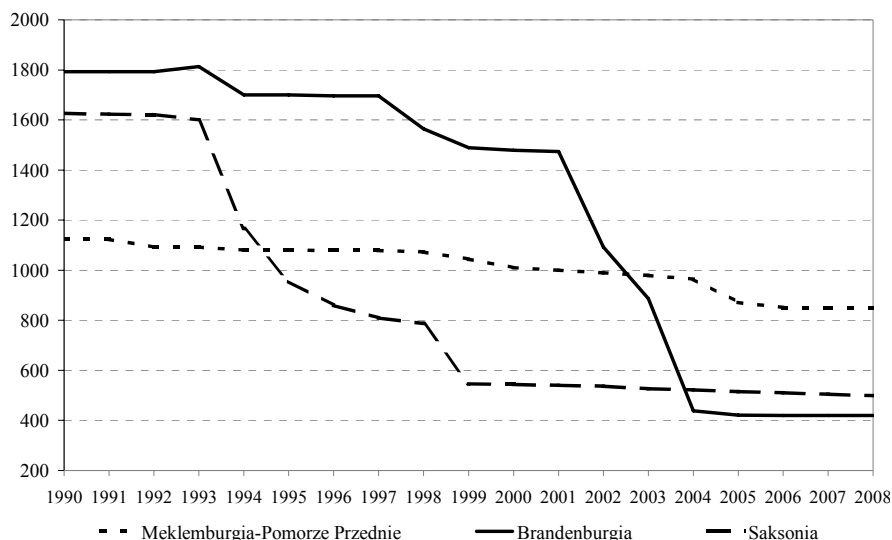
Ryc. 1. Struktura terytorialno-administracyjna Meklemburgii–Pomorza Przedniego, Brandenburgii i Saksonii według stanu w dniu 1 sierpnia 2008 r. (szczebel powiatów)

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowań kartograficznych publikowanych przez Innenministerium Mecklenburg–Vorpommern, Ministerium des Innern des Landes Brandenburg oraz Sächsisches Staatsministerium des Innern

W Meklemburgii–Pomorzu Przednim i Brandenburgii zdecydowano się na odmienną – dwuetapową procedurę reformowania lokalnych struktur terytorialno-administracyjnych. W pierwszym etapie tworzone swego rodzaju związki gmin z jednym wspólnym urzędem administracyjnym (*Amt*), odpowiedzialnym za wykonywanie zadań administracji publicznej w imieniu sąsiadujących ze sobą jednostek terytorialnych. Celem tych związków miało być przeciwdziałanie słabości administracyjnej i organizacyjnej gmin. Przy delimitacji obszarów właściwości poszczególnych urzędów przyjęto zasadę, że w każdym z nich powinno się znaleźć od kilku do kilkunastu gmin. Kuratelą urzędów nie objęto większych gmin, głównie miejskich, które nadal funkcjonowały samodzielnie jako *Amtsfreie Gemeinden* (gminy wydzielone). Drugi etap reformowania lokalnych struktur terytorialnych obejmował fuzje gmin w oparciu o istniejącą współpracę międzygminną (tworzenie gminy w miejsce dotychczasowego związku komunalnego).

W Meklemburgii–Pomorzu Przednim reforma układu gmin realizowana według opisanego wyżej schematu przyniosła jak dotąd mierne rezultaty. W 1990 r. w granicach tego kraju funkcjonowały 1124 gminy, liczące przeciętnie 1,7 tys. mieszkańców i 21 km² powierzchni.

W 1994 r. utworzono tam 122 urzędy, które objęły 1090 gmin. W wyniku stosunkowo nielicznych przekształceń urzędów w pełnoprawne lokalne wspólnoty samorządowe do 2008 roku liczba gmin zmniejszyła się tylko do poziomu 849 jednostek, a więc zaledwie o jedną czwartą. Przeciętna powierzchnia gminy wzrosła zaledwie do 27 km², natomiast liczba ludności – do 2,0 tys. W końcu 2007 w Meklemburgii–Pomorzu Przednim funkcjonowało jeszcze 79 urzędów skupiających 809 gmin.

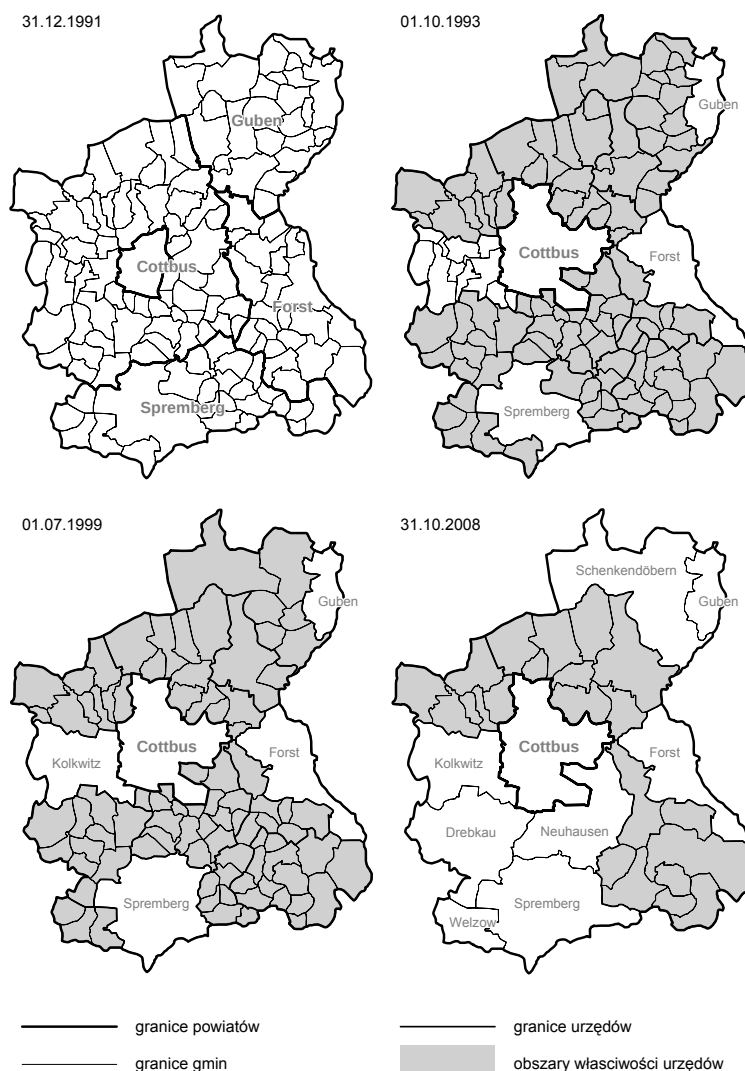


Ryc. 2. Zmiany liczby gmin w Meklemburgii–Pomorzu Przednim, Brandenburgii i Saksonii w latach 1990–2008

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Statistisches Amt Mecklenburg–Vorpommern, Amt für Statistik Berlin Brandenburg oraz Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Znacznie większe efekty przyniosła realizowana niemal równolegle reforma lokalnych struktur terytorialnych w Brandenburgii, gdzie jeszcze w 1993 r. liczba gmin przekraczała 1,8 tys. Utworzenie 158 urzędów do końca 1992 r. miało w tym kraju rozpocząć proces spontanicznego (dobrowolnego) łączenia się karłowatych gmin w większe jednostki terytorialne (Kaczmarek, 2005). Do 2001 r. tempo reformy, podobnie jak w Meklemburgii–Pomorzu Przednim, nie było zadowalające. Liczba gmin zmniejszyła się zaledwie o 19% w stosunku do 1993 r. Dopiero nasilenie się interwencjonizmu władz krajowych w procesie przekształceń spowodował wzrost ich dynamiki. Na mocy *Ustawy o reformie struktur gminnych i wzmocnieniu administracji gminnej w Kraju Brandenburgia*¹ z marca 2001 r. przyspieszono reformę gminną znosząc zasadę dobrowolności fuzji (*Starke Gemeinden...*, 2001; Schönbohm, 2002). Rozpoczęto „masowe” włączanie małych gmin do większych (*Eingliederung*) lub łączenie gmin w nową jednostkę (*Neubildung*). W efekcie do 2004 r. udało się zredukować liczbę lokalnych wspólnot samorządowych do 438. W końcu 2007 roku w Brandenburgii funkcjonowało już tylko 420 gmin, spośród których 272 jednostki wchodziły w skład 54 urzędów (*Amt für Statistik...*, 2008). Gminy liczyły średnio 70 km² powierzchni i 6,0 tys. mieszkańców.

¹ *Gesetz zur Reform der Gemeindestruktur und zur Stärkung der Verwaltungskraft der Gemeinden im Land Brandenburg* (GVBl. I S. 30)



Ryc. 3. Zmiany struktur terytorialno-administracyjnych na obszarze powiatu Spree-Neisse (Brandenburgia) w latach 1991–2008

Źródło: opracowanie własne na podstawie publikacji *Landesvermessungsamt Brandenburg*

Przebieg zmian lokalnej struktury terytorialno-administracyjnej w Brandenburgii w latach 1990–2008 ilustruje przykład nadgranicznego powiatu „ziemskiego” Spree-Neisse (por. ryc. 3). Powiat ten został utworzony w 1993 roku na obszarze powiatów Cottbus, Forst, Guben i Spremberg zajmując powierzchnię 2242 km². W jego centralnej części utrzymano enklawę oddzielnej jednostki administracyjnej tego samego szczebla – wydzielone miasto Cottbus.¹ W granicach nowego powiatu funkcjonowało 131 gmin, które były przeważnie niewielkimi jednostkami obejmującymi jedną wieś i liczącymi przeciętnie 18 km². Wyjątek stanowiło kilka gmin miejskich, w tym Forst – siedziba władz nowego powiatu, oraz były miasta powiatowe Guben i Spremberg. W latach 1992–1993 w granicach powiatu utworzono 9 urzędów, które objęły 110 gmin. Poza obszarami właściwości urzędów pozostały tylko trzy gminy miejskie (Guben, Forst i Spremberg) oraz 11 gmin wiejskich jako gminy wydzielone (*amtsfreie Gemeinden*). Od 1993 r. stopniowo redukowano liczbę gmin, zarówno w granicach urzędów jak i poza nimi, przekształcając jednocześnie część urzędów w duże gminy. W końcu października 2008 r. w granicach powiatu funkcjonowało już tylko 30 gmin, w tym 22 gminy pod patronatem 3 pozostałych urzędów oraz 8 dużych gmin poza ich strukturami (*Landkreis Spree-Neisse...*, 2008).

¹ W 1993 r. powiększono obszar miasta wydzielonego Cottbus poprzez przyłączenie 7 okolicznych gmin wiejskich.

4. Podsumowanie

Struktury terytorialno-administracyjne funkcjonujące na obszarze Niemiec Wschodnich, w tym także w krajach przyległych do polsko-niemieckiej granicy państwowej, w dużej mierze sięgają swoją metryką pierwszych lat transformacji systemowej (1990–1994). Głównym czynnikiem, który decydował podówczas o ich kształcie była pilna potrzeba możliwie szybkiego zorganizowania sprawnej administracji terenowej na obszarze, na którym przez pół wieku funkcjonowały struktury centralnie zarządzanej NRD. Od tego czasu zasadniczo zmieniły się uwarunkowania organizacji administracji „na prowincji” i pojawiły się nowe przesłanki dla kształtowania podziałów terytorialnych. Władze poszczególnych krajów związkowych nie ustają w wysiłkach reformatorskich, ale droga do osiągnięcia w pełni nowoczesnych struktur, zwłaszcza na szczeblu lokalnym, jest jeszcze daleka. Dalsze reformy tych struktur będą wymuszone przede wszystkim silną depopulacją Niemiec Wschodnich i malejącymi wpływami budżetowymi krajów związkowych, których rządy pilnie poszukują kolejnych oszczędności. Należy spodziewać się stopniowego przenoszenia zadań administracyjnych na niższe szczeble. Władze krajowe będą rezygnowały z części swoich kompetencji na rzecz władz „rosnących” powiatów a jednocześnie przekazywały dotychczasowe zadania powiatów silniejszym gminom.

Obserwacja zmian struktur terytorialno-administracyjnych w Niemczech Wschodnich na obszarach położonych przy granicy z Polską skłania do porównań polskich i niemieckich podziałów terytorialnych oraz refleksji na temat podobieństw (względnie różnic) jednostek administracyjnych reprezentujących poszczególne szczeble. Problem ten wydaje się istotny choćby w aspekcie dalszych perspektyw rozwoju współpracy transgranicznej. Przeobrażenia wschodnioniemieckich podziałów terytorialnych na szczeblu lokalnym upodabniają niemiecką gminę do gminy polskiej w zakresie wielkości i potencjału społeczno-gospodarczego. Jednak na wyższych szczeblach narastają różnice pomiędzy jednostkami terytorialnymi położonymi po przeciwnych stronach granicy państwowej. Niemieckie powiaty coraz bardziej dystansują powiaty polskie stając się dużymi subregionami, liczącymi po kilka tysięcy kilometrów kwadratowych i kilkaset tysięcy mieszkańców. Ich władze dysponują coraz to szerszymi kompetencjami, które w ramach zdecentralizowanego systemu mogą wykorzystać z pożytkiem dla lokalnych społeczności.

Literatura

- Dolata M., Kaczmarek T., 2003, Zmiany podziału terytorialno-administracyjnego Niemiec Wschodnich w latach 1990–2002, *Czasopismo Geograficzne*, z. 74 (1–2), s. 39–57.
- Kaczmarek T., 2005, Struktury terytorialno-administracyjne i ich reformy w krajach europejskich, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Kreisreform. Gedankenspiele eines Ministers*. Berliner Zeitung, 23 lutego 2005.
- Rutz W., Scherf K., Strenz W., 1993, Die fünf neuen Bundesländer. Historisch begründet, politisch gewollt und künftig vernünftig, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.
- Schönbohm J., 2002, Leistungsfähige Kommunale Strukturen. Zwischenbilanz der Gemeindestrukturreform, *Brandenburg Kommunal*, z. 33, s. 3–4.
- Starke Gemeinden für Brandenburg. Das neue Gemeindereformgesetz, 2001, Ministerium des Innern des Landes Brandenburg, Potsdam.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg*, www.statistik-berlin-brandenburg.de, 11.2008.
- Innenministerium Mecklenburg-Vorpommern*, www.regierung-mv.de, 11.2008.
- Landkreis Spree-Neisse / Wokrejs Sprjewja-Nysa*, www.landkreis-spree-neisse.de, 11.2008.
- Ministerium des Innern, Brandenburg*, www.imk2008.brandenburg.de, 11.2008.
- Sächsisches Staatsministerium des Innern*, www.smi.sachsen.de, 11.2008.
- Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern*, www.statistik-mv.de, 11.2008.
- Statistisches Bundesamt Deutschland*, www.destatis.de, 11.2008.
- Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen*, www.statistik.sachsen.de, 11.2008.

CHANGES OF THE TERRITORIAL–ADMINISTRATIVE STRUCTURES IN GERMAN FEDERAL STATES ADJACENT TO THE POLISH BORDER

Key words: *administrative divisions, East Germany, Polish – German border region*

Summary

The article is aimed at the characteristics of the changes of territorial–administrative structures in three of the East German federal states adjacent to the Polish – German border: Mecklenburg – Vorpommern, Brandenburg and Saxony. At the beginning of the transformation period there are existed 135 units of district level (Kreis), in them 117 rural districts (Landkreis) and 18 urban districts (Kreisfreie Stadt), as well 4.500 municipalities. The period analysed spreads from the former German Democratic Republic federal states’ “reactivation” and German reunification in 1990 to 2008.

The study consists of two main parts. Part one concerns reforms of the territorial–administrative divisions introduced on rural district and urban district level. Part two is focused on the parallel changes on the municipality level. In both case description of changes is focused mainly on the territorial (geographical) aspects. Due to limited volume of the study less emphasis is put on the parallel functional transformations taking place in the territorial administration structures.

dr Michał Dolata
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu
Instytut Geografii Społeczno–Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
ul. Dziegielowa 27
61–680 Poznań
tel.: 061 829 61 64
e–mail: dolata@amu.edu.pl

Hanna Dumala
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej

RODZAJE I FORMY STRUKTUR WSPÓŁPRACY MIĘDZYTERYTORYALNEJ W EUROPIE

Słowa kluczowe: *współpraca międzyterytorialna, współpraca transgraniczna, współpraca międzyregionalna, euroregion*

1. Pojęcie współpracy międzyterytorialnej

Współpraca międzyterytorialna to określenie transnarodowej współpracy subpaństwowych (subnarodowych, subcentralnych) jednostek terytorialnych, czyli jednostek podziału terytorialnego państw, pochodzących z co najmniej dwóch różnych państw. Jest ona rodzajem politycznych interakcji przestrzennych (patrz tabela 1). Cechą odróżniającą ją od tradycyjnie rozumianej współpracy międzynarodowej (międzyrządowej), jest niższy niż centralny – a więc lokalny lub regionalny – poziom relacji. Można za N. Levratem określić współpracę międzyterytorialną jako „*zróżnicowane co do stopnia formalizacji kontakty i stosunki nawiązywane między terytorialnymi podmiotami publicznymi różnych państw, nie będącymi podmiotami prawa międzynarodowego*” (Levrat, 1996, s. 30).

Tab. 1. Międzynarodowe interakcje przestrzenne

Interakcje	Przepływy	Zjawiska
ekonomiczne	towarów kapitałów	handel zagraniczny inwestycje zagraniczne
społeczne	osób	migracje stałe, turystyka, kontakty osobiste
polityczne		współpraca jednostek samorządowych
pozostałe	pojazdów informacji	połączenia transportowe powiązania z użyciem środków łączności

Źródło: Komornicki, 2003, s. 22

W zakresie terminologii stosowanej dla określenia zewnętrznych działań subpaństwowych jednostek terytorialnych panuje w literaturze zarówno światowej, jak i polskiej ogromny „bałagan”. Ponieważ nie mają one podmiotowości w świetle prawa międzynarodowego publicznego, ich działania nie mogą być traktowane jako aktywność międzynarodowa *sensu stricto*. Jak podkreśla Krzysztof Tomaszewski „*jest to z prawnego punktu widzenia nieuprawnione*” (Tomaszewski, 2007, s. 103). Stąd też właśnie między innymi takie sformułowanie, jak „zewnętrzne działania władz lokalnych i regionalnych”. Z drugiej strony spotkać można również podejście, zgodnie z którym subpaństwowe jednostki terytorialne, zwłaszcza w państwach federalnych, traktuje się jako „aktorów polityki zagranicznej”. Zdaniem Panayotisa Soldatos zewnętrzną działalność władz subnarodowych zawiera konstytutywne elementy polityki zagranicznej, takie jak: cele, strategie, taktyka, instytucje, proces decyzyjny, instrumenty i wyjścia (*foreign-policy output*) (Soldatos, 1990). W odniesieniu do zewnętrznej działalności jednostek terytorialnych, zwłaszcza regionalnych, spotkać więc można określenia nawiązujące do tradycyjnej koncepcji dyplomacji, rozumianej jako oficjalna działalność państwa i jego uprawnionych organów w dziedzinie polityki zagranicznej, takie jak: „paradyplomacja”, „protodyplomacja”, „mikrodyplomacja”, „dyplomacja wielowarstwowa”, czy też bardziej opisowo jako „subsydiarna forma narodowej polityki zagranicznej”.

Podobnie w odniesieniu do stosunków między subpaństwowymi jednostkami terytorialnymi. Zdaniem Ireny Pietrzyk „*ze względów semantycznych i doktrynalnych wykraczająca poza granice państwowe współpraca samorządów określana jest (...) mianem współpracy*

zewnętrznej lub międzyterytorialnej (a nie międzynarodowej)” (Pietrzyk, 2000, s. 287). Zarówno w dokumentach organizacji międzynarodowych (Rada Europy, Wspólnota Europejska), jak i opracowaniach naukowych pojawiają się obok siebie, bądź zamiennie, takie określenia, jak współpraca: ponadpaństwowa, ponad granicami, transnarodowa, transgraniczna¹, przygraniczna, międzyterytorialna, międzyregionalna (transregionalna), euroregionalna, interkomunalna (intermunicipalna), zdecentralizowana, czy też określa się ją opisowo jako „stosunki zewnętrzne władz lokalnych i regionalnych” (Ricq, 2006). Jednocześnie te same pojęcia są różnie definiowane przez różnych autorów, bądź – co równie częste – stosowane bez definiowania.

Sytuację terminologiczną komplikuje fakt, że w Europie jako pierwsze powstały uregulowania prawne dotyczące współpracy jednostek terytorialnych sąsiadujących ze sobą, którą określono jako „transgraniczną” (*transfrontier*).² *De facto* każde działanie władz lokalnych bądź regionalnych wobec władz jednostek terytorialnych z innych państw jest „transgraniczne” w tym sensie, że przekracza granicę państwa.³ Różnorodność kontaktów międzynarodowych władz lokalnych i regionalnych państw europejskich skłoniło Radę Europy (RE) do stworzenia analogicznych regulacji w odniesieniu do pozostałych sytuacji. Protokół nr 2 do *Konwencji Madryckiej* wprowadza więc pojęcie współpracy „międzyterytorialnej” (*interterritorial*), zdefiniowanej w sposób negatywny jako współpraca inna niż stosunki współpracy transgranicznej władz sąsiedzkich. Z kolei dyskusje nad treścią Protokołu nr 3 do tejże *Konwencji* przyniosły pierwotnie ogólne pojęcie współpracy terytorialnej (*territorial*), a następnie euroregionalnej (*euoregional*), na którą składa się zarówno współpraca transgraniczna, jak i międzyterytorialna (por. ryc. 1).

WSPÓŁPRACA	
transgraniczna + międzyterytorialna = terytorialna (euroregionalna)	

Ryc. 1. Zewnętrzna współpraca subpaństwowych jednostek terytorialnych według RE

Źródło: opracowanie własne

Inaczej ujmuje to zagadnienie Wspólnota Europejska (por. ryc. 2). Komitet Regionów (KR) zaproponował szerokie określenie „współpraca transeuropejska” (*trans-European*), z kolei Komisja Europejska (KE), podobnie jak Rada Europy, wprowadziła pojęcie „współpracy terytorialnej” (*territorial co-operation*). Oba organy Wspólnot Europejskich dokonały dalszego podziału współpracy na trzy rodzaje. Dwa z nich są w obu przypadkach tożsame: transgraniczna (*cross-border*) i transnarodowa (*transnational*), trzeci nazwany nieco odmiennie: w dokumentach KR używa się pojęcia międzyterytorialna (*inter-territorial*), KE – międzyregionalna (*interregional*). Należy przy tym zauważyć, że współpraca określana jako „transnarodowa” nie dotyczy ściśle współpracy subpaństwowych jednostek terytorialnych, bowiem w rozumieniu obu instytucji odbywa się pomiędzy państwami, „ewentualnie przy udziale regionów”. W tym przypadku regiony są nie podmiotem, a jedynie przedmiotem współpracy podejmowanej przez władze centralne państw.

WSPÓŁPRACA	
transgraniczna + transnarodowa + międzyterytorialna/międzyregionalna = transeuropejska/terytorialna	

Ryc. 2. Zewnętrzna współpraca subpaństwowych jednostek terytorialnych według WE

Źródło: opracowanie własne

¹ W języku angielskim występuje jako *cross-border* lub *transfrontier*, francuskim – *transfrontalière*, niemieckim – *grenzüberschreitende*.

² Chodzi przede wszystkim o Europejską Konwencję Ramową o współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi (tzw. Konwencja Ramowa lub Madrycka) przyjętą przez Radę Europy w Madrycie 21 maja 1980 r. (ETS no 106).

³ Przedrostek *trans* (łac. za, poza, z tamtej strony) w złożeniach oznacza: przez, poprzez; poza-, za-. (Kopaliński, 1983, s. 430).

2. Rodzaje struktur współpracy międzyterytorialnej

Skonstruowanie bezdyskusyjnej, ogólnie akceptowanej klasyfikacji tak złożonej i szerokiej materii badawczej, jaką są struktury międzyterytorialne jest moim zdaniem niemożliwe. Tym niemniej można i należy pokusić się o pewne podstawowe ustalenia. Systematyzacja struktur międzyterytorialnych powinna opierać się, moim zdaniem, na kryteriach: podmiotowych, przedmiotowych, strukturalnych i funkcjonalnych.

Kryteria podmiotowe odnoszą się do szczebla współpracujących jednostek terytorialnych oraz ich liczby.

Biorąc pod uwagę szczebel jednostki terytorialnej można mówić o strukturach jedno- i wielopoziomowych. Struktury jednopoziomowe tworzone są przez subpaństwowe jednostki terytorialne zaliczane do tego samego szczebla podziału terytorialnego, a więc mogą być lokalne (tworzone przez lokalne jednostki terytorialne I i II szczebla) oraz regionalne (przez regiony). Na przykład współpraca francuskich i belgijskich gmin lub ich związków, polskich i niemieckich powiatów zaliczana jest do poziomu lokalnego, a hiszpańskich wspólnot autonomicznych z francuskimi regionami do regionalnego. W strukturach wielopoziomowych, czyli mieszanych, współpracują jednostki terytorialne różnych szczebli (np. współpraca francuskich departamentów – szczebel lokalny II stopnia, ze szwajcarskimi kantonami – szczebel regionalny). Przykładami struktur mieszanych są również struktury z udziałem całych państw (np. Wspólnota Robocza Pirenejów – Andora, Międzynarodowa Konferencja Jeziora Bodeńskiego – Lichtenstein, Euroregion SaarLorLuxRhein – Luksemburg, Wspólnota Robocza Alpen Adria – Chorwacja i Słowenia). Należy zaznaczyć, że zjawisko to nie jest powszechne i dotyczy w zasadzie jedynie udziału małych terytorialnie państw w strukturach transgranicznych.

W odniesieniu do struktur transgranicznych szczebel współpracujących jednostek przekłada się na wielkość obszaru objętego współpracą. Struktury regionalne z reguły są obszarowo zdecydowanie większe od struktur lokalnych, mimo – zazwyczaj – znacznie mniejszej liczby zaangażowanych we współpracę jednostek.¹

Liczba partnerów współpracy mieści się na osi od dwóch do liczby wyrażającej łączną ilość subpaństwowych jednostek terytorialnych na danym obszarze. W Europie – w samej Unii Europejskiej – zbliża się ona do 100 tysięcy (*EU sub-national governments: an overview*, 2007, s. 2). Oczywiście nie istnieje struktura grupująca wszystkich możliwych aktorów terytorialnych. Ze względu na liczbę współpracujących partnerów można mówić o strukturach dwu- i wielostronnych, bądź też wyróżniać struktury: (1) małe – obejmujące do dziesięciu jednostek terytorialnych, (2) średnie – od kilkunastu do kilkudziesięciu partnerów i (3) duże – utworzone przez ponad 100 jednostek terytorialnych. Należy przy tym pamiętać, że nie we wszystkich strukturach indywidualne jednostki terytorialne współpracują bezpośrednio. Niektóre struktury międzyterytorialne tworzone są bowiem przez krajowe (narodowe) związki jednostek terytorialnych i to one są formalnymi stronami współpracy.

Kryterium przedmiotowe to przede wszystkim źródła współpracy. W odniesieniu do współpracy na poziomie komunalnym Kaczmarek² wyróżnia pięć typów partnerstwa: historyczne – miasta łączą wspólne wydarzenia bądź postacie historyczne; nazewnicze – podobnie brzmiące nazwy miast; funkcjonalne – podobne funkcje gospodarcze, np. portowe, targowe, górnicze; tematyczne (projektowe) – zawiązywane przy okazji określonego tematu, wspólnego projektu czy grantu; inne, takie jak honorowe, akademickie, sportowe (Kaczmarek, 2003, s. 144–145).

Poszukując źródeł współpracy dla jednostek wyższego szczebla podziału terytorialnego zauważyć należy także partnerstwo, które można określić mianem przestrzennego. W tym przypadku współpracujące jednostki charakteryzują się podobieństwem cech geograficznych: nadmorskie, górskie, wyspiarskie, peryferyjne, centralne, itp. Jako przykłady mogą służyć: Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych (AEGR), Konferencja Peryferyjnych

¹ Na przykład obszar Wspólnoty Roboczej Pirenejów, w ramach której współpracuje 8 jednostek regionalnych to 212 tys. km², a obszar komunalnego Euroregionu, skupiającego ok. 130 gmin to jedynie 13 tys. km². Skrajnym przypadkiem jest Wspólnota Robocza Krajów Naddunajskich (21 regionów z 11 państw) obejmująca terytorium aż 650 tys. km².

² Kaczmarek stosuje tę typologię w odniesieniu do dwustronnych związków miast, ale można je przenieść również na związki wielostronne. Przykładem struktury nazewniczej może być Związek Miast i Gmin Friedlandzkich, funkcjonalnej – Hanza, tematycznej – Europejska Sieć Miast Kultury i Miesiocy Kultury (ECCM), innej – Stowarzyszenie Miast Laureatów Nagrody Europy.

Regionów Nadmorskich Europy (CPMR), Cztery Zakątki Południowego Bałtyku (FC) czy Siedem Wyp Morza Bałtyckiego (B7). Wspólna charakterystyka przestrzenna generuje wspólnotę problemów będących przedmiotem współpracy i tworzy podstawę celów zarówno ekonomiczno-społecznych, jak i politycznych.

Zakres przedmiotowy współpracy międzyterytorialnej możemy określić jako wielotematyczny (ogólny), obejmujący wiele zagadnień interesujących współpracujące jednostki oraz wyspecjalizowany (wąski), ograniczony do jednej wybranej, konkretnej dziedziny współpracy.¹ Przegląd struktur działających w Europie uzasadnia stwierdzenie, iż struktury transgraniczne są z reguły ogólne, natomiast struktury międzyregionalne mogą być zarówno wielotematyczne, jak i wyspecjalizowane.

Struktury wielotematyczne to między innymi stowarzyszenie Eurocities, w ramach którego miasta współpracują w zakresie rozwoju kulturalno-społecznego, ekonomicznego, ochrony środowiska i opieki społecznej. Współpraca w ramach Związku Miast Bałtyckich (UBC) dotyczy zwłaszcza promowania historii, ekologii, dziedzictwa kulturalnego i ochrony walorów krajobrazowych regionu bałtyckiego. Struktury wyspecjalizowane powstają wokół określonego zagadnienia, którym może być na przykład ochrona środowiska, technologia, rewitalizacja miast, komunikacja, kultura itp. Współpraca ogranicza się do interesującej wszystkich partnerów kwestii, która z reguły uwidoczniła się w samej nazwie powstałej struktury. Przykładami takich struktur są, między innymi: Sieć Europejskich Miast i Regionów na rzecz Nowych Rozwiązań Transportowych POLIS, Stowarzyszenie Miast i Regionów dla Recyklingu i Zrównoważonego Zarządzania Zasobami (ACR+), Centrum Regionów Eurośrodiemnomorskich na rzecz Środowiska (C.E.R.E.), Europejskie Miasta Przeciwko Narkotykom (ECAD) czy Miasta Przyjazne Rowerzystom (CfC).

Struktury funkcjonalne, określane także sektorowymi, tworzone są przez jednostki o takich samych bądź podobnych cechach ekonomicznych czy typie zagospodarowania. Ich zadaniem jest rozwijanie współpracy w celu wspomagania rozwoju gospodarczego bądź restrukturyzacji wspólnego sektora gospodarki. Przykładami struktur sektorowych są między innymi: Europejska Akcja na rzecz Gmin Górniczych (Euracom), Stowarzyszenie Europejskich Wspólnot Tekstylnych (ACTE), Stowarzyszenie Europejskich Regionów Producentów Owoców i Warzyw (AREFLH), Regiony Innowacyjne Europy (IRE Network) czy też Regiony na rzecz Badań (R4R).

Struktury przestrzenne, tematyczne i sektorowe są w literaturze określane łącznie jako „szczegółne” (Ross, 2000, s. 11–12; Sapała, 2005, s. 49–61).

Kryteria strukturalne to stopień otwartości i formalizacji. Wyróżniamy w związku z tym struktury otwarte i ograniczone oraz sformalizowane i nieformalne².

Otwartość struktur oznacza swobodę przyłączania się wszystkich jednostek terytorialnych zainteresowanych celami działania tychże, niezależnie od ich charakterystyki. Struktury ograniczone otwarte są wyłącznie na członków spełniających określone warunki (kryteria), związane ze szczeblem jednostek, ich wielkością³, cechami przestrzennymi, ekonomicznymi, itp.

Struktury sformalizowane (różnego rodzaju stowarzyszenia) oparte są na podstawie prawnej. Podstawą normatywną ich funkcjonowania jest statut oraz prawo wewnętrzne państwa, w którym dana struktura jest zarejestrowana, a także podpisywane przez rządy państw, z których pochodzą współpracujące jednostki, porozumienia rekomendowane przez *Konwencję Ramową*. W zależności od rodzaju prawa regulującego działanie struktur sformalizowanych możemy je podzielić na struktury publicznoprawne i cywilnoprawne. Struktury nieformalne (wspólnoty) to natomiast różnego rodzaju alianse, fora czy umowy typu *gentleman agreement* na rzecz osiągania wspólnych celów. Częstym zjawiskiem jest rozwój struktury od nieformalnej do sformalizowanej, choć kooperacja bez podstaw w formie umowy może charakteryzować się równie dużym, bądź niekiedy nawet większym, zaangażowaniem współpracujących stron.

¹ Tomaszewski używa określeń: policentryczne (wielosektorowe) oraz monocentryczne. Trzecią formą są – jego zdaniem – struktury, które można nazwać „programowymi”. Współpraca w ich ramach ma „charakter pewnego programu, stanowi projekcję celów, do osiągnięcia których dążą stowarzyszone podmioty”. Tomaszewski nie używa tej nazwy, ale wyróżnia tę trzecią formę sieci w tabeli 3.4 (Tomaszewski, 2007, s. 125–126).

² Konwencja Madrycka dokonuje rozróżnienia współpracy na wiążącą i niewiążącą.

³ Przykładowo jednym z warunków członkostwa miasta w Eurocities jest minimum 250 000 mieszkańców.

Zinstytucjonalizowana współpraca transgraniczna określana jest najczęściej mianem współpracy euroregionalnej, a utworzone w jej wyniku struktury euroregionami¹. Tak więc współpraca transgraniczna nabiera cech współpracy euroregionalnej z chwilą wprowadzenia stałych, instytucjonalnych form współdziałania. Jak podkreślają autorzy pracy *Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski* pojęcie współpracy transgranicznej „inkorporuje w siebie przede wszystkim element funkcjonalny”, a współpracy euroregionalnej „podkreśla znaczenie elementu strukturalnego” (*Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski*, 1999, s. 11). Euroregion w znaczeniu instytucjonalnym, akcentującym transgraniczność więzi definiowany jest jako „formalna struktura współpracy transgranicznej, skupiająca przedstawicieli szczebla lokalnego i regionalnego, a także, w uzasadnionych przypadkach, partnerów gospodarczych i społecznych” (*Praktyczny przewodnik współpracy transgranicznej*, 1997, s. D1/1).

Uważam, że najważniejsze z punktu widzenia rozróżnienia typów współpracy międzyterytorialnej jest kryterium funkcjonalne, na które składa się geograficzny (przestrzenny) wymiar współpracy, a więc kwestia wzajemnego położenia współpracujących jednostek. W związku z tym rozróżniam dwie odmienne sytuacje: albo współpracują jednostki sąsiadujące ze sobą, czyli geograficznie powiązane bezpośrednio (poprzez wspólną granicę) lub pośrednio (poprzez członkostwo w grupie takich jednostek tworzących grupę mającą wspólne granice), albo mamy do czynienia ze współpracą jednostek terytorialnych, pomiędzy którymi występuje brak ciągłości przestrzennej. Stąd też przyjmuję, że można wyróżnić dwa zasadnicze typy współpracy międzyterytorialnej:

- transgraniczną, inaczej zwartą przestrzennie, a więc współpracę sąsiedzką pomiędzy gminami i/lub ich związkami lub regionami położonymi po przeciwnych stronach wspólnej granicy² oraz
- międzyregionalną, rozproszoną przestrzennie, czyli współpracę nie sąsiadujących ze sobą subpaństwowych jednostek terytorialnych różnych państw³.

Analogicznie rozróżniam struktury współpracy. Wzajemne położenie współpracujących jednostek terytorialnych ma, moim zdaniem, decydujący wpływ na zakres (przedmiot) i intensywność współpracy. Związki obszarów przygranicznych nakierowane są na rozwiązywanie konkretnych problemów związanych z faktem istnienia między nimi granicy państwowej, stanowiącej barierę polityczną, ekonomiczną, infrastrukturalną, itp. Zakres i zasięg takiej współpracy jest szeroki i obejmuje przedstawicieli jednostek terytorialnych nie tylko z poziomu władz, ale także społeczności lokalnej/regionalnej. Z kolei brak ciągłości przestrzennej między współpracującymi jednostkami wymusza dokonanie przemyślanego wyboru: po pierwsze – partnera/partnerów, po drugie – dziedziny współpracy. Z tego też względu zarówno zakres, jak i zasięg współpracy jest ograniczony.

Patrząc na współpracę międzyterytorialną z punktu widzenia Wspólnoty Europejskiej (WE), która w znacznym stopniu współfinansuje współpracę jednostek terytorialnych z państw członkowskich, istotne jest wprowadzone rozróżnienie na: współpracę w obrębie wewnętrznych granic Wspólnoty (współpraca wewnątrzwspólnotowa), współpracę między członkami WE

¹ Jak się podkreśla termin „euroregion” nie ma charakteru oficjalnego i nie jest definiowany w żadnym dokumencie prawnomiędzynarodowym. Jest to określenie potoczne, lecz powszechnie przyjęte w literaturze przedmiotu. Podkreśla się, że sugeruje ono poczucie przynależności do Europy i wolę uczestniczenia w procesie integracji europejskiej. W znaczeniu czysto przestrzennym (geograficznym) jest to obszar współpracy transgranicznej określany także jako „region transgraniczny”.

² Przykładowe definicje: „współpraca sąsiedzka przylegających do siebie regionów granicznych lub współpraca zagraniczna władz szczebla regionalnego i lokalnego, organizacji lub innych instytucji, reprezentujących obszary graniczne” (*Praktyczny przewodnik współpracy transgranicznej*, 1997, s. D1/1), „stosunki sąsiedzkie między wspólnotami lub władzami lokalnymi po obu stronach granicy lądowej bądź morskiej” (*Practical Guide to transfrontier Co-operation*, s. 9), „dwu-, trój- lub wielostronna współpraca władz lokalnych i regionalnych (...) prowadzona na geograficznie ciągłym obszarze” (*Opinion of the Committee of the Regions of 13 March 2002 ...*), „każde wspólnie podjęte działanie mające na celu umocnienie i dalszy rozwój sąsiedzkich kontaktów między wspólnotami i władzami terytorialnymi dwóch lub większej liczby Umawiających się Stron, jak również zawarcie porozumień i przyjęcie uzgodnień koniecznych dla realizacji takich zamierzeń” (art. 2 p. 1 Konwencji Ramowej), „(zorganizowane) transnarodowe interakcje między sąsiadującymi regionami po obu stronach granicy w celu ochrony, kierowania i rozwoju wspólnej przestrzeni życiowej” (Schmitt-Egner, 2001, s. 74).

³ Np.: „współpraca (między władzami regionalnymi i lokalnymi) przeważnie w poszczególnych sektorach (nie obejmuje wszystkich dziedzin życia) przy udziale wybranych podmiotów” (*Praktyczny podręcznik współpracy transgranicznej*, 2000, s. A2/12).

a państwami trzecimi (wspólnotowo–zewnętrzna) oraz współpracę między państwami nie należącymi do WE (pozawspólnotowa). Wyróżnione w ten sposób struktury mają zasadniczo odmienne warunki działania zarówno pod względem dostępu do środków finansowych, jak i poziomu przepuszczalności granic państwowych. Zdecydowanie najkorzystniejsze warunki występują w sytuacji współpracy wewnątrzwspólnotowej (duże środki, otwarte, przepuszczalne granice), a najmniej korzystne w ramach współpracy pozawspólnotowej (wyłącznie środki własne, szczelne granice).

3. Formy struktur współpracy międzyterytorialnej

Najstarszą i najbardziej rozpowszechnioną formą międzynarodowych związków lokalnych są związki bliźniacze (*twinning*), określane również związkami partnerskimi.¹ Mają one postać dwustronnych międzyregionalnych porozumień o współpracy. Ruch ten obejmuje w samej Unii Europejskiej ponad 32 tysiące związków gmin (miejskich i wiejskich) (*EU sub-national governments: an overview*, 2007, s. 11). Do transgranicznych związków dwustronnych zaliczamy natomiast tzw. miasta podzielone takie, jak polsko–niemieckie Słubice/Frankfurt nad Odrą, Gubin/Guben, Zgorzelec/Görlitz, polsko–czeski Cieszyn/Czeski Cieszyn czy cypryjska grecko–turecka Nikozja.

Jedną z form struktur międzyregionalnych są struktury określane mianem szczytowych (*peak*²) (Bennington i Harvey, 1994, s. 26–27). Są to formalne struktury międzynarodowe o najwyższym stopniu organizacji i formalizacji, które zostały utworzone w celu koordynacji i reprezentacji wspólnych interesów subpaństwowych jednostek terytorialnych wobec instytucji państwowych i międzynarodowych. Mają one złożoną strukturę wewnętrzną i charakter swoistego parasola obejmującego swoim zasięgiem większość terytorium Europy.³ Artur Nowak–Far charakteryzuje je jako „organizacje o charakterze generalistycznym, składające się z działających na poziomie europejskim grup koordynujących, obejmujących samorządowe stowarzyszenia krajowe oraz członków indywidualnych.” Jego zdaniem „ich generalizm polega na tym, iż zajmują się każdą sprawą powierzoną im przez członków – nie specjalizują się, ani nie wykazują wybiórczości w przyjmowaniu członków” (Nowak–Far, 2002).

Interesującego rozróżnienia regionalnych związków współpracy międzyterytorialnej dokonali Harald Baldersheim i Krister Stahlberg. Poza czynnikiem przestrzennym uwzględnili oni czynnik ekonomiczny, a konkretnie poziom rozwoju współpracujących regionów. W konsekwencji wyróżnili cztery formy struktur regionalnych: piękne siostry (*beautiful sisters*), grube banany⁴ (*fat bananas*), trzęsącą się galaretę (*shaky umbrellas*) i brzydkie kaczątko (*ugly ducklings*) (Baldersheim i Stahlberg, 1999). Mianem pięknych sióstr określili współpracę transgraniczną bogatych regionów, zazwyczaj w dziedzinie kultury i realizacji programów regionalnych (na przykład Regio Basilensis na pograniczu Szwajcarii, Francji i Niemiec). Grube banany to bogate regiony współpracujące ze sobą przede wszystkim w dziedzinie promocji i rozwoju gospodarczego (np. Cztery Motory). Trzęsąca się galareta to określenie słabej współpracy, często będącej wynikiem politycznej inicjatywy odgórnej (państw). Jej przykładem może być norwesko–fińsko–rosyjska współpraca w regionie Morza Barentsa. Brzydkie kaczątko to z kolei związki słabych ekonomicznie regionów przygranicznych o charakterze peryferyjnym, tworzone dla wymiany doświadczeń i wspólnej promocji. Rozwijając powyższą klasyfikację Paweł Swianiewicz wyróżnił dodatkowo dwie formy odnoszące się do współpracy bilateralnej: Kopciuszek i Piękny Królewicz oraz siostry syjamskie (Swianiewicz, 2005, s. 10).

W odniesieniu do transgranicznych struktur współpracy Charles Ricq wyróżnia aż 6 konkretnych form. Są to: wspólnota interesów bez osobowości prawnej (na przykład Euroregion

¹ W USA używa się określenia miasta siostrzane – sister cities.

² W dosłownym tłumaczeniu oznacza to organizacje znajdujące się na samym szczycie; określane również sieciami parasolowymi lub dachowymi.

³ Przykładowo Radę Gmin i Regionów Europy (CEMR) tworzy 50 narodowych stowarzyszeń z 37 państw Europy skupiających ponad 100 tys. jednostek terytorialnych różnego szczebla. Jednocześnie Rada jest europejską sekcją światowej organizacji miast i gmin (UCLG). Wśród członków Zgromadzenia Regionów Europejskich (AER) jest – poza 270 pojedynczymi regionami z 33 państw Europy – także 13 struktur typu przestrzennego lub sektorowego.

⁴ Nazwa nawiązuje do określenia „European blue banana”, oznaczającego najbardziej rozwinięty ekonomicznie obszar Europy.

Neisse–Nisa–Nysa); europejskie ugrupowanie interesów gospodarczych (Euroregion Transcanal); stowarzyszenie *non-profit* (Euregio Sar–Lor–Lux Rhin); wspólnota robocza bez osobowości prawnej (Comunidade de Trabalho Galicia–Norte de Portugal); ciało publiczne (Euregio Benelux Middengebied – BENEGO); osoba prawna (Consortio de la CTP) (Ricq, 2006, s. 101–102). Po wprowadzeniu w 2007 r. do wspólnotowego porządku prawnego instytucji Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej, do skonstruowanej przez Riqą listy należy dopisać EUWT (np. Ister–Granum).

Na zakończenie krótki przegląd nazw własnych funkcjonujących w Europie struktur współpracy międzyterytorialnej. Pokazuje on ogromną różnorodność form, zwłaszcza w odniesieniu do struktur współpracy międzyregionalnej. Mamy więc: centrum (np. Centrum Regionów Eurośrodiemnomorskich na rzecz Środowiska – C.E.R.E.), euroregion (Euroregion Bałtyk), forum (Międzynarodowe Forum Miast Historycznych – ISG), kampanię (Europejska Kampania Zrównoważonych Miast – ESC&TC), komitet (Komitet Graniczny Østfold–Bohuslän/Dalsland), konferencję (Konferencja Górnego Renu), platformę (Europejska Platforma Nowych Miast – ENTP), przestrzeń (Przestrzeń Mont–Blanc), radę (Rada Jeziora Lemańskiego), regio (Regio PAMINA), sieć (Sieć Europejskich Regionów i Obszarów Metropolitalnych Metrex), stowarzyszenie (Stowarzyszenie Miast i Regionów dla Recyklingu – ACRR), unię (Unia Stolic Unii Europejskiej – UCUE), wspólnotę roboczą (Wspólnota Robocza Krajów Naddunajskich – ARGE Donauländer), zgromadzenie (Zgromadzenie Regionów Europy – AER), związek (Związek Europejskich Miast Kultury – AVEC).

Nazwy struktur międzyterytorialnych mogą też w ogóle nie określać formy powiązań a odwoływać się do tradycji, płaszczyzny współpracy bądź charakterystyki geograficznej, społecznej czy ekonomicznej aktorów, np. Hanza, Europejskie Miasta Przeciwko Narkotekom (ECAD), Quartiers en Crisen (QEC), Wyspy Zachodniego Morza Śródziemnego (IMEDOC), Cztery Motory dla Europy, Europolis czy Miasta Artystyczne w Europie.

Literatura

- Bennington J., Harvey J., 1994, 'Spheres or Tiers? The Significance of Transnational Local Authority Networks', *Local Government Policy-Making*, vol. 20, no. 5, s. 943–960.
- European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities*, Madrid, 21.V.1980, (dokument elektroniczny, dostępny z: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/106.htm>).
- Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski*, 1999, Warszawa–Wrocław.
- EU sub-national governments: an overview, CEMR, 2007 edition*, (dokument elektroniczny, dostępny z: www.ccre.org/bases/T_599_48_3524.pdf).
- Kaczmarek T., 2003, „Mała integracja” – europejska współpraca miast i gmin, (w:) B. Breysach, A. Paszek, A. Tölle (red.), *Grenze – Granica, Interdisziplinäre Betrachtungen zu Barrieren, Kontinuitäten und Gedankenhorizonten aus deutsch–polnischer Perspektive*; *Prace interdyscyplinarne o podobieństwach, barierach i horyzontach myślowych z perspektywy polsko–niemieckiej*, Berlin, s. 142–163.
- Komornicki T., 2003, *Przestrzenne zróżnicowanie powiązań społeczno–gospodarczych w Polsce*, *Prace Geograficzne* nr 190, Warszawa.
- Kopaliński W., *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa 1983.
- Levrat N., 1996, *Legal aspects of transfrontier co-operation*, (w:) V. Hudak (red.), *Building a New Europe. Transfrontier co-operation in Central Europe*, Prague–Budapest–Warsaw–New York–Kosice, s. 30–63.
- Nowak–Far A., 2002, *Funkcjonowanie gmin w Unii Europejskiej – Kompendium dla gmin wiejskich*, Warszawa–Poznań, (dokument elektroniczny, dostępny z: www.zgwrp.org.pl/ue/kompendium/2A.html).
- Opinion of the Committee of the Regions of 13 March 2002 on Strategies for promoting cross-border and interregional cooperation in an enlarged EU – a basic document setting out guidelines for the future*, OJ C 192 z 12.8.2002.
- Pietrzyk I., 2000, *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*, Warszawa.

-
- Practical Guide to transfrontier Co-operation, Mission Opérationnelle Transfrontalière*, (dokument elektroniczny, dostępny z: www.coe.int/t/e/legal_affairs/local_and_regional_democracy/documentation/library/transfrontier_cooperation/practical_guide_en.pdf).
- Praktyczny przewodnik współpracy transgranicznej, 1997, Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych*, Komisja Europejska, wydanie II.
- Protocol No. 2 to the European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities concerning interterritorial co-operation*, Strasbourg, 5.V.1998, (dokument elektroniczny, dostępny z: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Treaties/Html/169.htm>).
- Ricq Ch., 2006, *Handbook of Transfrontier Co-operation*, 2006 Edition, (dokument elektroniczny, dostępny z: www.coe.int/t/e/legal_affairs/local_and_regional_democracy/documentation/library/transfrontier_cooperation/tfc_handbookTC2006_EN.pdf).
- Ross C., 2000, Władze lokalne a lobbying w Unii Europejskiej, Seria „Samorząd terytorialny a Unia Europejska”, z. 3, Warszawa.
- Sapała M., 2005, Rola władz terytorialnych w Unii Europejskiej. Formy reprezentacji interesów na forum europejskim, Poznań.
- Schmitt-Egner P., 2001, Cross-border co-operation (CBC) among European regions in different perspectives. Some notes on its political context, academic concepts and practical dimensions, (w:) H.-Å. Persson, I. Eriksson (red.), *Border Regions in Comparison*, Malmö, s. 65–85.
- Soldatos P., 1990, An Explanatory Framework for the Study of Federated States as a Foreign-policy actors, (w:) H. J. Michelmann, P. Soldatos (red.), *Federalism and International Relations: the Role of Subnational Units*, Oxford, s. 34–53.
- Swianiewicz P., *Kontakty międzynarodowe samorządów*, „Samorząd Terytorialny” 2005, nr 10, s. 7–28.
- Tomaszewski K., 2007, *Regiony w procesie integracji europejskiej*, Kraków.
-

THE TYPES AND FORMS OF THE STRUCTURES OF INTERTERRITORIAL CO-OPERATION

Key words: *interterritorial co-operation, cross-border co-operation, interregional co-operation, euroregion*

Summary

Various terms have been used to describe the phenomenon of co-operation between substate (subcentral) public authorities beyond national borders. I have chosen the expression “interterritorial co-operation”. Using the subjective, objective, structural and functional criteria I distinguished many types and forms of the structures of the interterritorial co-operation. So we can talk, for example, about single-stage and multilevel structures, local and regional ones, bilateral and multilateral, formal and informal, pluri-thematic and single issue, cross-border and interregional, etc. The forms of structures are – among others – town twinning, divided cities, associations based on private law, working communities, peak structures, European Grouping for Territorial Cooperation, etc.

dr Hanna Dumala
Zakład Stosunków Międzynarodowych
Wydział Politologii UMCS
Plac Litewski 3/122, 20-080 Lublin
e-mail: hdumala@wp.pl

Henryk Ponikowski

Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie

CENTRA I PERYFERIE ROZWOJU W PRZESTRZENI EUROPY BEZ GRANIC

Słowa kluczowe: *przestrzeń, integracja europejska, centra i peryferie, relacje centro–peryferyjne*

1. Uwagi wstępne

Niemiecki kardynał i filozof Mikołaj z Kuzy, który żył w XV w. zauważył, że „wszechświat jest sferą, której środek jest wszędzie, a obwodu nie ma nigdzie” (Baryszew i Teerikorpi, 2005, s. 52). Teza ta dotyczy, co prawda wszechświata, ale w pewnym sensie odnosić się może także do współczesnego świata globalnego. Na fakt ten zwraca uwagę Bauman (2000, s. 93) pisząc, że „(...) faktycznie żyjemy w dziwacznym kręgu, którego środek jest wszędzie, a obwód nigdzie (albo może na odwrót, kto to wie?)”. Wydaje się więc, że dla świata globalnego, bardziej charakterystyczna jest zasada wszechobecnego środka, niż filozoficzna zasada braku środka. W naszym ujęciu przyjmujemy, że w globalnych układach przestrzennych, takimi wszechobecnymi środkami są różne centra rozwoju, które istnieją wszędzie, w każdym miejscu i czasie¹. Inna jest tylko ich kategoria. Jedne z nich są globalne, a inne regionalne czy lokalne. Dopelnieniem centrów są zawsze peryferie. Taki binarny opis przestrzeni, w kategoriach centrów i peryferii jest dosyć precyzyjny i w zupełności wystarczający do celów praktycznych. Wprowadzane w niektórych publikacjach pojęcie półperyferii jest jedynie rozmytym ujęciem faktycznego problemu.

W ogólności można stwierdzić, że w zasadzie wszystkie teorie lokalizacji i teorie rozwoju regionalnego w jakimś sensie dotyczą kształtowania się centrów rozwoju. W szczególności są to koncepcje: ośrodków centralnych (W. Christaller), teoria biegunów wzrostu (F. Perroux, G. Myrdal, A. Hirschman), teoria klastrów (M.E. Porter), koncepcja rdzenia i peryferii (J. Friedman) czy nowa geografia ekonomiczna (P. Krugman)², Peryferie jako mniej atrakcyjne obszary, nie doczekały się tak wyraźnie sformułowanych koncepcji.³ W polskiej literaturze na uwagę zasługują prace Olechnickiej (2004), czy Meredyka (2007).

Celem tego tekstu jest przedstawienie centrów i peryferii jako specyficznych obszarów tworzących przestrzeń Europy bez granic. Przyjmujemy więc, że centra i peryferie rozwoju oraz relacje między tymi obszarami pełnią istotną rolę w kształtowaniu każdej megaprzestrzeni. Inna jest jedynie waga specyfiki tych obszarów.

2. Europa bez granic jako megaprzestrzeń

Europa bez granic jest efektem procesów integracyjnych dokonujących się we współczesnym świecie. Początki tworzenia europejskiej megaprzestrzeni (w wymiarze gospodarczym) sięgają początku lat 50. XX w.⁴. Ostatnie rozszerzenie strefy Schengen⁵, jest efektem zintegrowania krajów należących do Unii Europejskiej. Europa bez granic jest więc megaprzestrzenią, pod względem: rozmiarów, kultur, języków i tradycji, poziomów rozwoju, systemów osadniczych, infrastrukturalnych czy interesów politycznych.

¹ Należy zauważyć, że centra rozwoju można wykreować, np. turystyczne.

² zob. Grosse, 2002, s. 26-48.

³ zob. analizę poglądów dotyczących regionów peryferyjnych (Grosse, 2007, s. 27-49).

⁴ W 1951 r. utworzono Europejską Wspólnotę Węgla i Stali a w 1957 r. Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

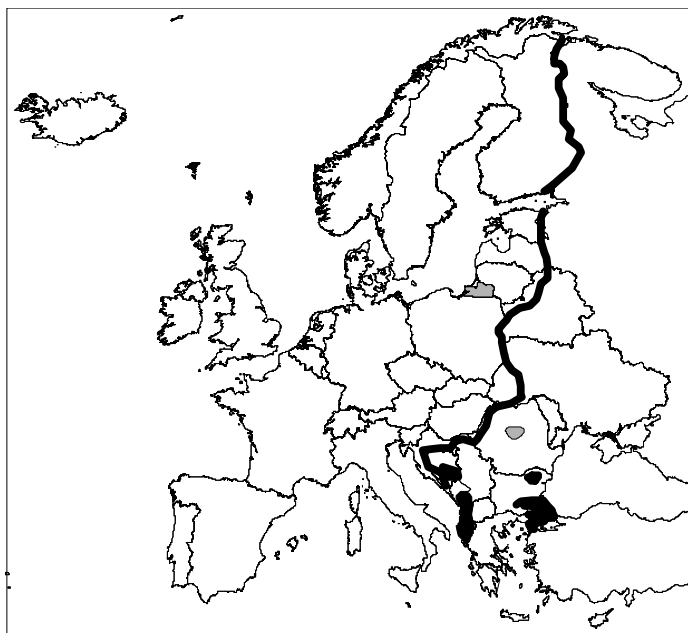
⁵ Ostatnie rozszerzenie strefy Schengen nastąpiło 21.12.2007 r.

Powstawanie megaprzestrzeni europejskiej jest efektem procesów integracyjnych dokonujących się w globalnym świecie. Proces ten ma wymiar: gospodarczy, społeczny, osadniczy, kulturowy, polityczny, itd. Oczywiście, że każdy wymiar ma swoją strukturę. W ogólności elementami tej struktury są centra i peryferie. Kryterium wyodrębniania takiego biegunowego układu są skrajnie odległe funkcje, jakie pełnią te obszary. Centra to obszary wysokiej koncentracji procesów rozwojowych a peryferie to obszary marginalizacji tych procesów. Centra i peryferie jako elementy struktury przestrzennej nie są jednak „punktami bez struktury”. W ujęciu przestrzennym są to zwykle obszary, które mają także swoją strukturę.

Należy podkreślić, że w systemach terytorialnych, przestrzeń w wymiarze fizycznym, czyli rozumiana jako zbiór miejsc lub obszarów jest: ciągła (gęsta), tzn. między dowolną parą obszarów zawsze możemy wyróżnić inny obszar; jest niedziurawa, czyli między dwoma obszarami nie ma niczego innego, co nie byłoby też obszarem; jest ziarnista tzn. są takie obszary krańcowo wąskie, które w systemach terytorialnych już nie są podzielne (Ponikowski, 2007, s. 230).

Przestrzeń rozumiana w wymiarze różnych zjawisk jest zwykle podzielona (zob. Gorzelak i Jałowiecki, 2001, s. 51). W megaprzestrzeni pojawiają się zawsze bariery (progi), które wyznaczają te podziały. Bariera może być naturalne ukształtowanie powierzchni, ale też granica językowa czy państwowa. Miszczuk (2008, s. 77) pisze, że „można stwierdzić, że układ z Schengen jest dla państw do niego należących zwieńczeniem działań zmierzających do likwidacji granicy państwa jako bariery przestrzennej. (...) Granice państw pozostają w niezmienionym kształcie, ale nie stanowią już bariery dla przepływu osób czy towarów”. Właśnie „z granicami i pograniczem bardzo silnie związany jest problem peryferyzacji regionów przygranicznych. Jest to konsekwencja przewagi sił dośrodkowych nad siłami odśrodkowymi” (Kopczewska, 2008, s. 54). Przestrzeń Europy bez granic oznacza zatem jedynie likwidację granic państwowych jako barier przestrzennych. Wszystkie pozostałe właściwości tak zjednoczonej przestrzeni pozostają nadal aktualne. Należy jednak podkreślić, że „zniesienie granic może spowodować przesunięcia w strukturze i deperyferyzację regionu” (Kopczewska, 2008, s. 46).

Co ciekawe, w przestrzeni Europy bez granic można wskazać na istnienie różnych granic. Gorzelak i Jałowiecki (2001) twierdzą, że procesy integracyjne nie niwelują podziałów terytorialnych uwarunkowanych historycznie. Przynależność geograficzno-kulturowa może być przykładem granicy styku cywilizacji Wschodu i Zachodu (ryc. 1).



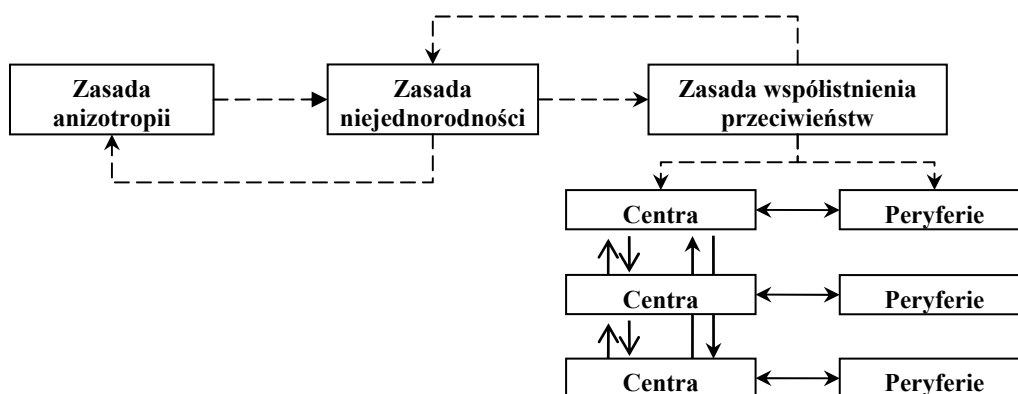
Ryc. 1. Granica między cywilizacją łacińską i bizantyńską

Źródło: Eberhardt P., 2003, s. 92

Granica pomiędzy chrześcijaństwem zachodnim i wschodnim, wynika z oddziaływań cywilizacji łacińskiej i bizantyjskiej¹. Należy zauważyć, że w obszarze wpływu tych cywilizacji pojawiają się wyraźne enklawy – okręg kaliningradzki (prawosławni) czy w Rumunii (katolicy). Na obecną strukturę wyznaniową megaprzestrzeni europejskiej składa się (*Świat w liczbach...*, 2005, s. 58): 560 mln chrześcijan, (z czego 286 mln to rzymskokatolicy, a 158 mln to prawosławni), 32 mln muzułmanów, 2,5 mln żydów, 2 mln buddystów, 1 mln hinduistów 1 mln wyznawców religii etnicznych, 0,3 mln wyznawców chińskich religii ludowych, 0,2 mln sikhów, 0,2 mln wyznawcy innych religii. Oczywiście, że wyznawcy ci mają swoje centra i peryferie zarówno globalne, jak i lokalne. Największą część wśród mieszkańców Europy stanowią chrześcijanie. Jednak tylko 51% z nich stanowią rzymskokatolicy. W przyszłości – po przyjęciu Turcji do UE – relacje te z pewnością ulegną zmianie.

Europa bez granic wpisuje się w procesy współczesnego świata, który – jak się wydaje – zmierza do upodabniania się różnych elementów przestrzeni globalnej. Często przyjmuje się, że procesy te prowadzą do jednorodnego obrazu całej przestrzeni. Jednak łatwo jest wskazać, że nawet w Europie bez granic, przestrzeń jest zróżnicowana. Okazuje się, że w megaprzestrzeni, przechodząc z jednego miejsca do drugiego bezpośrednio sąsiadującego, obserwujemy zwykle duże podobieństwa, ale w ściśle określonym kierunku sąsiedztwa. Jest to oczywiście konsekwencja anizotropii przestrzennej. tzn., że zasoby przestrzeni kształtują się w zależności od odległości między różnymi obszarami i kierunku przemieszczania. Anizotropia przestrzenna generuje procesy polaryzacji i jest ważnym czynnikiem rozwoju regionalnego. Parysek (2008, s. 266) pisze, że „świadomość procesów polaryzacji (...) ma swoją generalizację w ogólnie przyjmowanym punkcie widzenia, że rozmieszczeniem (...) w przestrzeni rządzą dwie, przeciwne skierowane siły: dośrodkowa, czyli koncentrująca i odśrodkowa, a zatem dekoncentrująca”.

Jakie są zatem konsekwencje tego stanu rzeczy? Anizotropia przestrzenna sprawia, że europejska przestrzeń bez granic jest niejednorodna. Oznacza to, że nie wykazuje tych samych właściwości we wszystkich kierunkach². Niejednorodność przestrzenna implikuje istnienie centrów jako węzłowych obszarów tej przestrzeni. Koncentrują one różne zjawiska i procesy rozwojowe. Przestrzennym dopełnieniem centrów są peryferie. Należy zauważyć, że tylko między centrami istnieje sieć powiązań. Peryferie nie są powiązane ze sobą (ryc. 2).



Ryc. 2. Zasady kształtowania megaprzestrzeni

Źródło: opracowanie własne

Centra nie istnieją bez peryferii, tak jak peryferie nie mogą obejść się bez centrum. Realizuje się tu zasada współlistnienia przeciwieństw. Zasada ta oznacza, że w megaprzestrzeni występują odróżnialne obszary, które pełnią przeciwne funkcje. Przeciwieństwa te istnieją jednocześnie i dopełniając się, tworzą pewną całość. Parysek (2008, s. 266) pisząc o procesach polaryzacji podkreśla, że „(...) choć jednocześnie uważa się, że siły te dążą do uzyskania określonego stanu równowagi, a zatem jakiejś konwergencji, to jednak obserwacja życia i wyniki

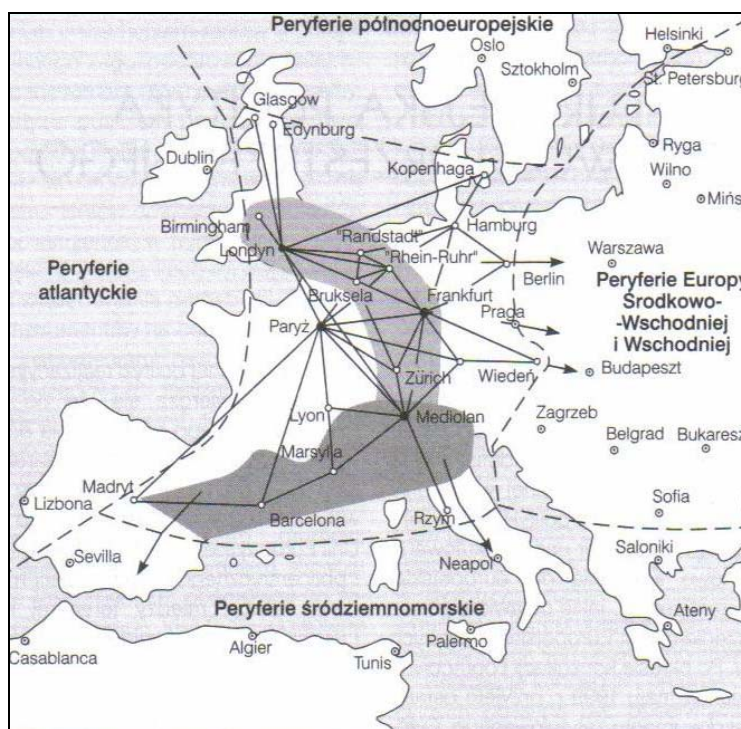
¹ Granica ta zwana również linią Huntingtona jest nieznacznie przesunięta na wschód Białorusi, Ukrainy i Rumunii (zob. Gorzelak i Jałowiecki, 2001, s. 54).

² Jednorodność oznaczałaby, że w całej przestrzeni obowiązują te same prawidłowości rozwoju.

badań empirycznych wskazują na to, że jeśli nawet taki proces istnieje, to ma relatywny charakter, przebiega w wyjątkowo wolnym tempie i z pewnością nie dotyczy ani wszystkich sfer życia społecznego, ani też wszystkich obszarów”.

3. Centra i peryferie megaprzestrzeni europejskiej

Wydaje się, że w świecie cywilizacji informacyjnej i gospodarki opartej na wiedzy, lokalizacja powinna odgrywać coraz to mniejszą rolę. W praktyce okazuje się, że tylko centra zdolne są przyciągać wielkie kapitały, inwestycje czy wykształcone kadry. Pozostałe obszary, mimo nawet korzystnego położenia oraz posiadanych zasobów i potencjalnych atutów stanowią jedynie przestrzenne peryferie rozwoju. Być może w megaprzestrzeni europejskiej, na swobodnym przepływie kapitału i osób zyskają centra globalne. Siła tych obszarów ma szczególną wagę, jeśli Europa – zgodnie ze Strategią Lizbońską – ma mierzyć się z konkurencją USA, Japonii, Chin czy, Indii. W megaprzestrzeni europejskiej zarówno centra jak i peryferie mają swoją ściśle określoną lokalizację. Centra globalne koncentrują się w Europie Zachodniej, a peryferie to głównie Europa Środkowo-Wschodnia i Wschodnia. Europejskie pasmo centrów globalnych (Londyn, Bruksela, Paryż, Frankfurt, Mediolan) pokrywa się z regionami o największym PKB/mieszkańca czy najniższym bezrobociu. Należy zauważyć, że rozszerzenie UE, w 2004 r. dotyczyło europejskich krajów peryferyjnych (ryc. 3).



Ryc. 3. Centra i peryferie Europy

Źródło: Domański, 2002, s. 226

W Europie bez granic istnieje również wiele centrów i peryferii o charakterze regionalnym bądź lokalnym. Centra regionalne i lokalne mogą i powinny być szansą budowania silnej megaprzestrzeni europejskiej. Możliwe jest też wykreowanie nowych lokalnych centrów rozwoju. Tylko te obszary, które będą przejmowały niektóre funkcje centrów, będą mogły włączać się w globalne sieci powiązań produkcyjnych, finansowych czy innowacyjnych¹. Ale w Europie bez granic możliwy jest też proces wymywania zasobów peryferii do centrów. Oznaczać to może porażkę dotychczasowej polityki spójności i pogłębianie się dystansów rozwoju w relacji centrum–peryferie. W szczególności może nawet prowadzić do deperyferyzacji nowych obszarów.

Sposobem przewyższania peryferyjności wielu obszarów megaprzestrzeni europejskiej, może też być rozwój społeczeństwa informacyjnego, wzrost wykształcenia zasobów ludzkich czy

¹ Przykładem może być walka Wrocławia o Europejski Instytut Technologiczny.

rozwój przedsiębiorczości i kreatywności mieszkańców. Szansą na przewyższanie peryferyjności mogą być procesy imitacji, związane z przenoszeniem z metropolii do peryferii technologii, standardów życia czy rozwiązań instytucjonalnych (zob. Kopczewska 2008, s. 16–25). Należy oczekiwać procesu „(...) rozlewania się (*spill over*) doświadczeń kapitału z regionów centralnych (najwyżej rozwiniętych) do regionów peryferyjnych” (Grosse, 2007, s. 28). Na pułapki związane z procesami imitacji, zwraca uwagę Zarycki (2006), pisząc „(...) A chodzi o rzecz dość abstrakcyjną, ale uniwersalną, a mianowicie umiejętność adaptacji. (...) Peryferie, które wpadają w kompleks niższości są bowiem w znacznie gorszej sytuacji od peryferii pozostających tylko w pewnej kulturowej i ekonomicznej zależności od centrum”.

Swobodny przepływ kapitału sprawia, że w przestrzeni globalnej jako specyficzne centra rozwoju można również traktować korporacje transnarodowe, które mają rozmytą lokalizację przestrzenną. Tak rozumiane centra mają oczywiście swoje peryferie, czyli mniej znaczące społeczności regionalne i lokalne. Siła tzw. „global players” jest tak duża, że jak pisze Waldziński (2008, s. 33), „(...) z ponadnarodowymi korporacjami nie są w stanie poradzić sobie nawet władze publiczne – rząd i samorządy – gdyż często są one od nich uzależnione chociażby w zakresie likwidacji bezrobocia, napływu nowych technologii, zastosowania innowacji oraz transferu wiedzy”. W poszukiwaniu atrakcyjnych lokalizacji, koncerny transnarodowe posuwają się nawet do szantażu. Okazuje się, że w kontekście ostrych norm emisji dwutlenku węgla w Europie pojawiają się głosy, że branża hutnicza może przenieść swoją produkcję poza Europę. Podobnie energetyka grozi podwyżkami cen energii elektrycznej, jeśli nie otrzyma większych uprawnień do emisji dwutlenku węgla. Ale czy w kontekście dążenia do osiągania coraz większych zysków, tak rozumiane centra globalnego rozwoju mogą być jednocześnie zwolennikami zrównoważonego rozwoju. Niezależnie od tego gdzie korporacje transnarodowe lokują swoją działalność, zyski i tak spływają do centrali, która zazwyczaj funkcjonuje w światowych lub europejskich centrach rozwoju. To sprawia, że pogłębiają się jeszcze bardziej przestrzenne dystanse rozwojowe między centrami a peryferiami.

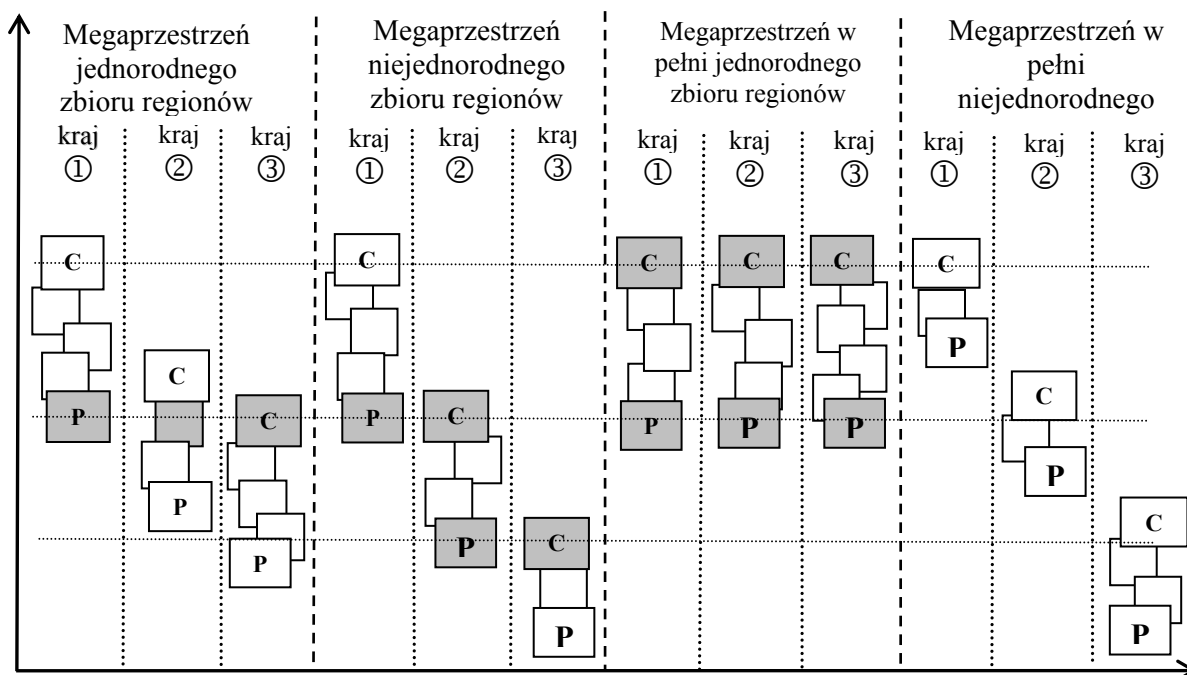
Należy podkreślić, że centra a nawet peryferie to także magia miejsca. Przykładem tej magii mogą być Kresy Wschodnie – dawne ziemie wschodnie II Rzeczypospolitej. Kresowość jest ich atutem. Można mówić nawet o pewnej fascynacji tak rozumiana peryferyjnością. We współczesnej megaprzestrzeni europejskiej atuty ze swej peryferyjności potrafi uczynić Finlandia, budując nowoczesną gospodarkę na peryferiach Europy (zob. Grosse, 2007, s. 35–40).

4. Modele megaprzestrzeni europejskiej w ujęciu regionów

W megaprzestrzeni europejskiej dużą wagę przykładą się do układu regionalnego. W roku największego rozszerzenia UE (2004 r.) różnica między najbogatszym a najbiedniejszym regionem UE była w relacji 1:10 PKB/mieszkańca (w stosunku do średniej UE, Londyn Centralny – 315%, a województwo lubelskie – 32%). W Europie bez granic, ze zdwojoną energią pojawiły się większe zróżnicowania. W megaprzestrzeni europejskiej rozumianej jako zbiór regionów w różnych krajach, wyróżnić możemy regiony centralne i peryferyjne. Centralne to zwykle te, w których zlokalizowana jest metropolia lub stolica. Są to zwykle regiony o wysokim poziomie rozwoju. Regiony peryferyjne są zwykle zacofane lub opóźnione w rozwoju.

Przyjmujemy – za Grabińskim (2003, s. 103–104) – że megaprzestrzeń jest jednolita, jeśli najgorszy region w najlepszym kraju jest nie lepszy od najlepszego regionu w najgorszym kraju. Megaprzestrzeń jest niejednorodna, jeśli przynajmniej dla jednego kraju zachodzi sytuacja, gdy najgorszy region danego kraju jest nie gorszy od najlepszego regionu innego (następnego) kraju. Megaprzestrzeń jest w pełni jednolita, gdy regiony wchodzące w skład poszczególnych krajów mają wartości cechy należące do tego samego przedziału zmienności. Megaprzestrzeń jest w pełni niejednorodna, gdy regiony wchodzące w skład poszczególnych krajów tworzą rozłączne przedziały zmienności analizowanej cechy.

Ryc. 4. przedstawia uporządkowanie megaprzestrzeni europejskiej w ujęciu regionów według wybranej cechy (może być syntetyczna). W modelach niejednorodności przestrzennej duże znaczenie mają tylko wybrane centra. Dla tego modelu charakterystyczna jest polaryzacja przestrzenna. W modelach jednorodności przestrzennej istnieje zaś wiele ośrodków, które mogą pełnić funkcje centralne. Cechą jednorodnej przestrzeni jest jej policentryczność. Jest to warunek zwiększenia konkurencyjności regionalnej.



Ryc. 4. Modele centrów i peryferii megaprzestrzeni europejskiej w ujęciu regionów
gdzie: **C** – centra, **P** – peryferie

Źródło: opracowanie własne na podstawie T. Grabińskiego, 2003, s. 103–104

5. Relacje centro–peryferyjne

W podejściu strukturalno–przestrzennym ważne są nie tylko centra i peryferie jako elementy struktury przestrzennej, ale też – a może przede wszystkim – relacje między nimi. W relacjach układów centro–peryferyjnych można mówić o asymetrii przestrzennej. Peryferie są bowiem jedynie przestrzennym dopełnieniem centrów. W praktyce obserwujemy hegemonię centrów. Powstają „kluby bogatych” (centrów rozwoju). W wymiarze globalnym należą do nich korporacje międzynarodowe, wysokorozwinięte państwa (G7) czy światowe metropolie. Wszyscy pozostali tworzą peryferie. Nawet w Europie bez granic nie wszystkie państwa dysponują jednakową siłą głosu. Podkreśla się, że we współczesnych centrach kluczowe znaczenie ma kapitał ekonomiczny, a często też polityczny. Centra wyznaczają więc stopień uzależnienia ekonomicznego i politycznego dla peryferyjni. W obszarach peryferyjnych, na zasadzie kompensacji większą wagę przypisuje się zaś kapitałowi kulturowemu i społecznemu. Kapitały te stanowią atuty peryferii w stosunku do obszarów centralnych. Spostrzeżenia te wyraża teza, że „(...) w przypadku Polski kapitał kulturowy stanowi kluczowy zasób kompensujący peryferyjny status kraju i jego deficyt kapitału ekonomicznego w stosunku do centrum przy jednoczesnej słabości zasobów kapitału politycznego” (Zarycki, 2007, s. 10–11).

W układach centro–peryferyjnych, istotne miejsce przypada metropoliom, które tworzą szczególne centra rozwoju. Stanowią one siłę napędową i rdzeń rozwoju megaprzestrzeni. To w metropoliach koncentrują się światowe centra decyzyjne, finansowe czy innowacyjne. Okazuje się, że współczesne metropolie mogą doskonale funkcjonować bez zaplecza swoich peryferii. W globalnym świecie następuje więc osłabienie relacji centro–peryferyjnych. Relacje te zastępowane są przez sieciową współpracę między metropoliami¹. To metropolie a nie peryferie tworzą węzły

¹ Pod pojęciem sieci rozumiemy określony układ węzłów (wierzchołków) i łuków (odcinków) łączących poszczególne węzły. W układach terytorialnych węzłami sieci mogą więc być centra różnego rodzaju (obszary węzłowe). W megaprzestrzeni szczególnymi obszarami węzłowymi są metropolie. Należy zauważyć, że może istnieć szczególny układ zależności sieciowych, który – jak zauważa Koziej – stanowi „(...) mocarstwo ery rewolucji informacyjnej. Mocarstwo, któremu na imię: globalna sieć terrorystyczna. Mocarstwo nietypowe, inne od klasycznie pojmowanych potęg w postaci państw lub organizacji międzynarodowych, bez centralnej władzy i zhierarchizowanej struktury, bez określonego terytorium („bez adresu”) i własnego narodu, bez klasycznej dyplomacji i sił zbrojnych, ale w istocie dysponujące siłą oddziaływania globalnego porównywalną z siłą mocarstw nuklearnych w okresie zimnej

(wierzchołki) globalnej sieci powiązań¹. Zależności sieciowe zmieniają zatem wagę relacji centro–peryferyjnych. Kształtują też nową jakość przestrzeni współczesnego świata.

Dla poprawy relacji centro–peryferyjnych w ujęciu tradycyjnym, niezbędne jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej. Należy jednak pamiętać, że kształtowanie współczesnych relacji centro–peryferyjnych dotyczy warunków gospodarki opartej na wiedzy. W tych warunkach maleje rola transportu jako czynnika lokalizacji (zob. Budner 2003, s. 69), a rośnie rola infrastruktury informacyjnej i telekomunikacyjnej. Zmienia się też obraz relacji między metropolią i regionem (zob. Smętkowski, 2001, s. 83–101).

W megaprzestrzeni europejskiej powstają dopiero zjawiska i procesy przystosowawcze, które kształtować będą nowe oblicze relacji centro–peryferyjnych. Będą zanikać niektóre dotychczasowe elementy przestrzeni i powstawać zupełnie nowe. Zniesienie granic może też spowodować przesunięcia w strukturze i funkcjach różnych obszarów. Próba regulacji relacji centro–peryferyjnych jest polityka spójności, której celem jest wyrównywanie szans rozwojowych między centrami a peryferiami, w sensie ekonomicznym, społecznym i terytorialnym. Wydaje się, że przy pomocy polityki spójności nie da się znacząco zmniejszyć poziomów rozwoju. Zawsze będą dwa światy: centrów i peryferii, bogatych i biednych, rozwiniętych i zacofanych (rozwijających się).

6. Uwagi końcowe

Istnienie megaprzestrzeni europejskiej jest czymś oczywistym, jednak rola i znaczenie tej przestrzeni w globalnym świecie dopiero kształtuje się. Rodzi to potrzebę ustalania nowych reguł relacji między centrami a peryferiami. Dla zwiększania przewagi konkurencyjnej nie wystarczy ciągle rozszerzanie UE. Zwiększa to jedynie polaryzację megaprzestrzeni europejskiej, która nie sprzyja sprawności i efektywności jej funkcjonowania.

Czy zniesienie granic państwowych zmieniło przestrzeń europejską? W praktyce Europa nie funkcjonuje nawet jako jednolity rynek (zamykanie przez niektóre państwa swobodnego dostępu do rynku pracy). Swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału, oznacza w rzeczywistości, że jest to jednolity rynek, ale dwóch prędkości, albo mówiąc inaczej rynek centrów i peryferii. Inne prędkości rozwoju obowiązują w centrach a inne w peryferiach.

Jednak nie tylko globalne centra wspólnej przestrzeni europejskiej skazane są na sukces? Przecież sukces jest bardziej zjawiskiem indywidualnym niż globalnym a centra lokalne można wykreować. To oczywiście rodzi nowe wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego. Pozostaje więc aktualne pytanie – policentryzm czy polaryzacja megaprzestrzeni europejskiej? Co do możliwych scenariuszy rozwoju zdania są podzielone. W tej kwestii więcej jest pytań niż odpowiedzi.

Literatura

- Baryszew J., Teerikorpi P., 2005, *Wszechświat. Poznawanie kosmicznego ładu*, Wydawnictwo WAM, Kraków.
- Bauman Z., 2000, *Globalizacja*, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa.
- Budner W., 2004, *Lokalizacja przedsiębiorstw*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Domański R., 2002, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, PWN, Warszawa.
- Eberhardt P., 2003, *Eastern boundary of latin civilization in Europe*, (in:) Kitowski J. (ed.), *Eastern dimension of European Union*, PAN IGiPZ, Warsaw.
- Gorzela G., Jałowiecki B., 2001, *Europejskie granice: jedność czy podziały kontynentu?*, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 2–3(6), s. 51–70.

wojny. (...) Może dyktować państwowym swoje warunki. Skłóca i zmusza największe współczesne mocarstwa do maksymalnego wysiłku. Dezorganizuje pracę organizacji międzynarodowych i angażuje je do ryzykownych granic ich wydolności (np. USA w Iraku i NATO w Afganistanie). W sumie – rozbija tradycyjny demokratyczny ład międzynarodowy” (<http://wiadomosci.wp.pl/kat,101874,title,Globalna-siec-terrorystyczna-jest-juz-mocarstwem,wid,10338828,felieton.html>, 09.2008).

¹ Miasta jako węzły sieci musi charakteryzować: dyrekcyjność, globalność i adaptacyjność (Jałowiecki i Szczepański, 2006, s. 218).

-
- Grabiński T., 2003, Analiza taksonometryczna krajów Europy w ujęciu regionów, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków.
- Grosse T.G., 2002, Przegląd koncepcji teoretycznych rozwoju regionalnego, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1(8), s. 26–48.
- Grosse T.G., 2007, Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1(27), s. 27–49.
- Jałowiecki B., Szczepański M.S., 2006, Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Kopczewska K., 2008, Renta geograficzna a rozwój społeczno–gospodarczy, CeDeWu, Warszawa.
- Mechanizm rozwoju gospodarczego obszarów peryferyjnych*, 2007, Meredyk K. (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Miszcuk A., 2008, Granica państwa jako międzynarodowe uwarunkowanie rozwoju regionalnego, (w:) Józwick B., Ponikowski H. (red.), *Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju regionalnego*, Wydawnictwo KUL, Lublin s. 66–77, (w druku).
- Olechnicka A., 2004, Regiony peryferyjne w gospodarce informacyjnej, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Parysek J.J., 2008, Suburbanizacja i reurbanizacja: dwa bieguny polskiej urbanizacji, (w:) Parysek J.J., Strykiewicz T. (red.), *Region społeczno–ekonomiczny i rozwój regionalny*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 261–285.
- Ponikowski H., 2007, O przestrzeni i właściwościach miejsc lokalizacji, (w:) Bezdeń P., Grykień S. (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno–przestrzennych*, tom IX Od lokalnego do globalnego wymiaru gospodarowania przestrzenią – nowe jakości przestrzeni społeczno–ekonomicznej, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 226–236.
- Smętkowski M., 2001, Nowe relacje między metropolią a regionem w gospodarce informacyjnej, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 4(7), s. 83–101.
- Świat w liczbach 2005/2006*, 2005, WSiP, Warszawa.
- Waldziński D., 2008, Koncepcja trajektorii rozwoju jako przykład metaekonomicznego ujęcia problematyki regionalnej, (w:) Józwick B., Ponikowski H. (red.), *Międzynarodowe uwarunkowania rozwoju regionalnego*, Wydawnictwo KUL, Lublin, s. 22–42 (w druku).
- Zarycki T., 2007, Interdyscyplinarny model stosunków centro–peryferyjnych. Propozycje teoretyczne, *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1(27), s. 5–26.
- Zarycki T., 2006, Pułapka imitacji, <http://www.iss.uw.edu.pl/zarycki/pdf/imitacja.pdf>, 09,2008.
-

CENTERS AND PERIPHERY OF DEVELOPMENT IN EUROPE WITHOUT BORDERS

Key words: *spatial development, European integration, centers and periphery, centre–periphery relationship*

Summary

Europe without borders is inscribed to processes of modern world, which makes different elements of the global space similar. Centers and periphery can take a stand in many kinds of space. In such terms European megaspace is important centre–periphery relationship. It needs to be underlined that in global world, the relationship between central and peripheral areas recedes. Thus network dependence between the centers appears.

dr Henryk Ponikowski
Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Administracji w Lublinie
ul. Bursaki 12
20–150 Lublin
e–mail: hponikowski@wp.pl

Krzysztof Janc
Uniwersytet Wrocławski
Konrad Ł. Czapiewski
Polska Akademia Nauk

PRZESTRZENNE ASPEKTY ZMIANY POZIOMU WYKSZTAŁCENIA LUDNOŚCI W POLSCE

Słowa kluczowe: *poziom wykształcenia, dostępność do szkolnictwa, Polska, Mazowsze*

1. Wstęp

Zasoby ludzkie, a zwłaszcza ich jakość, odgrywają kluczową rolę w rozwoju regionalnym. W zależności od ich wielkości i jakości mogą stanowić istotną barierę bądź stymulator rozwoju. Jak wykazały wcześniejsze badania autorów, na poziomie powiatów wraz ze wzrostem udziału osób z wykształceniem wyższym odnotowany był wyższy wskaźnik potencjału gospodarczego – obszary te cechowały się większą liczbą podmiotów gospodarczych, niższą stopą bezrobocia oraz wyższymi dochodami do budżetów lokalnych (Janc, Czapiewski, 2005).

Współczesne procesy zachodzące w przestrzeni społeczno-ekonomicznej Europy w dużej mierze związane są ze zmianami jakościowymi i ilościowymi zasobów ludzkich. Jak zauważa Florida *„koncentracja kapitału ludzkiego jest nawet bardziej istotna dla rozwoju ekonomicznego, niż koncentracja przedsiębiorstw”* (2002, s. 221). Stąd też, miejsca odznaczające się dużą koncentracją osób z wysokim poziomem wykształcenia należy uznać za potencjalne motory rozwojowe gospodarki. Z kolei, jak zauważa Romer (1990), dla wzrostu gospodarczego znaczenie ma gospodarka nie o dużej liczbie ludzi, ale o dużych zasobach dobrze wykształconych pracowników. Według von Hayek (1945) sukces gospodarczy odbywa się w dużej mierze przy udziale wiedzy, która ułatwia racjonalną ocenę sytuacji i realistyczne kształtowanie własnych celów. Podstawowym czynnikiem odpowiedzialnym za poziom kapitału ludzkiego jest edukacja, a ściślej rzecz ujmując dostępność do niej. W niniejszym opracowaniu kapitał ludzki przybliżony został poprzez jedną z jego najpopularniejszych miar – poziom wykształcenia ludności.

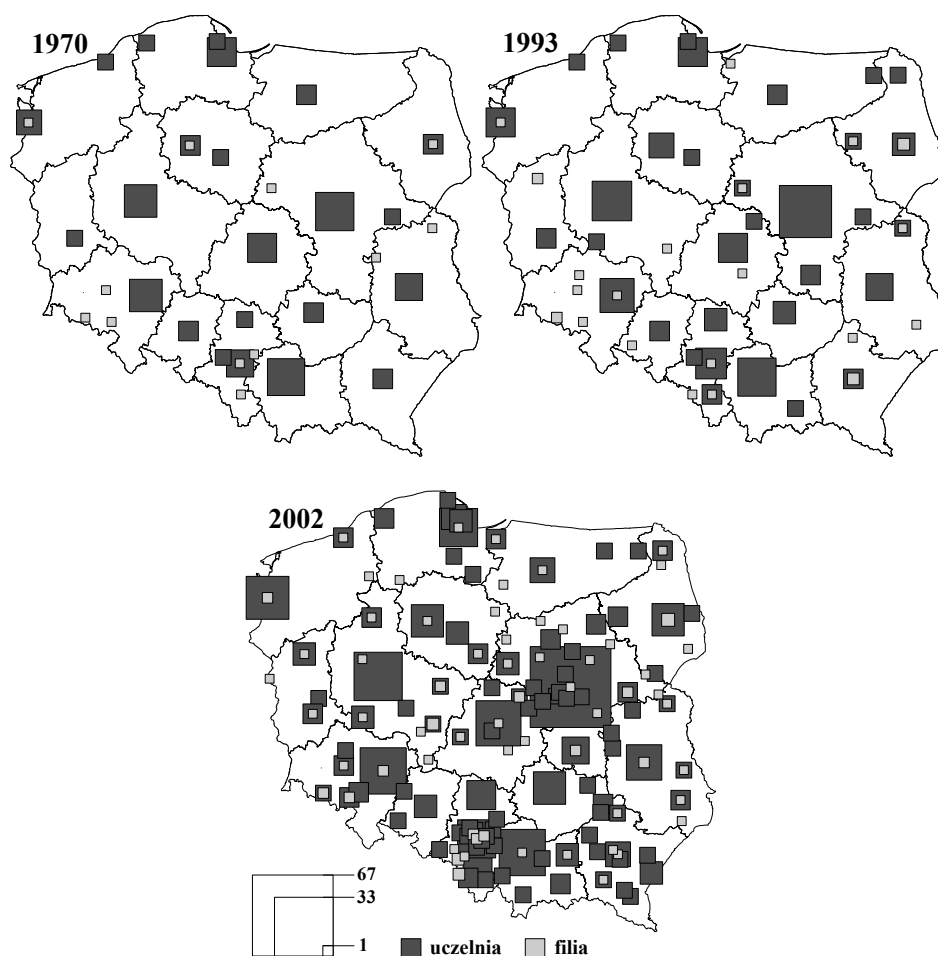
Uwzględniając powyższe, za główny cel niniejszego opracowania przyjęto przedstawienie zmian poziomu wykształcenia ludności Polski wraz z ukazaniem uwarunkowań i możliwych konsekwencji tego procesu. Aby zrealizować ów cel, przedstawiono kilka aspektów analizowanego zjawiska w różnych skalach odniesienia. Umożliwiło to spojrzenie na poziom wykształcenia ludności w Polsce oraz jego zmiany w sposób kompleksowy.

Po pierwsze, przedstawiony został proces zmian przestrzennych w rozmieszczeniu uczelni wyższych w Polsce od 1970 roku do początku XXI wieku. Dodatkowo, analiza ruchów migracyjnych pozwoliła uzyskać obraz, gdzie w Polsce znajdują się miejsca tworzenia kapitału ludzkiego, oraz gdzie najintensywniejszy jest „drenaż mózgów”. Ostatnim elementem opracowania jest pogłębiona analiza zróżnicowań wewnątrzregionalnych w zakresie omawianego zagadnienia. W przypadku określenia poziomu rozwoju regionalnego istotnym jest nie tylko porównanie pomiędzy sobą poszczególnych regionów, lecz również uchwycenie ich zróżnicowania wewnętrznego. Dlatego *case study* dla Mazowsza umożliwiło przedstawienie procesu koncentracji osób z wykształceniem wyższym na obszarze metropolitalnym oraz tworzenie się wewnątrzregionalnych peryferii rozwojowych ¹.

¹ Rozdział ten został przygotowany w ramach projektu badawczego N 306 025 32/1135 „Endogeniczne czynniki rozwoju obszarów wiejskich województwa mazowieckiego” finansowanego przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

2. Zmiany poziomu wykształcenia i przekształcenia sieci szkolnictwa wyższego w latach 1970–2002

Uwzględniając, iż proces tworzenia się zasobów wiedzy w społeczeństwie jest długotrwały, postanowiono pokazać zmiany, jakie zaszły w analizowanym zjawisku w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat (ryc. 1). Przyjęto trzy istotne punkty czasowe, w których panowała odmienna sytuacja ekonomiczna, polityczna i społeczna. W 1970 roku w dwudziestu trzech miastach zlokalizowane były uczelnie wyższe, zaś w trzynastu filie i oddziały zamiejscowe. Taka sytuacja utrzymywała się do końca lat osiemdziesiątych. Na początku lat dziewięćdziesiątych liczba ośrodków akademickich ograniczona była do trzydziestu trzech miast, w których siedziby miały wyższe uczelnie i dwudziestu jeden miast z filiami i oddziałami zamiejscowymi. W następnych latach nastąpił dynamiczny wzrost liczby szkół i filii. W 2002 roku aż 133 miejscowości uznać można było za ośrodki akademickie (posiadające minimum jedną uczelnię lub filię). Przebieg owego procesu doprowadził do tego, iż (jak wynika z jednego z badań w ramach ESPON) „struktura uniwersytecka w Polsce jest najbardziej policentryczna w Europie” (*Potentials for polycentric development...*, 2004, s. 100).



Ryc. 1. Sieć szkolnictwa wyższego w Polsce w latach 1970, 1993, 2002

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Wzrost liczby szkół wyższych na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku, spowodowany był możliwością powstawania uczelni prywatnych. Pierwsze uczelnie tego typu zaczęły powstawać od 1991 roku, kiedy to w życie weszła nowa Ustawa o Szkolnictwie Wyższym (Nowosielska, 2002). Szkoły te z założenia powstawały w miastach średniej wielkości. Od 1997 roku zaczęły również powstawać Państwowe Wyższe Szkoły Zawodowe, które zgodnie z ustawą winny wyposażać absolwenta w specjalistyczną wiedzę bądź też umożliwić przekwalifikowanie w zakresie danej specjalności zawodowej. Ponadto większość uczelni państwowych (również

część prywatnych) zaczęło otwierać większą liczbę filii i oddziałów pozamiejscowych. Wiązało się to z koniecznością zaspokojenia popytu na kształcenie na poziomie wyższym w mniejszych miastach, jak i z ograniczoną pojemnością sal wykładowych w macierzystych jednostkach.

Wyraźne są związki analizowanego procesu z siecią osadniczą oraz z hierarchią miast. Uczelnie stopniowo zaczęły pojawiać się w mniejszych miastach, przy czym największy wzrost widoczny był w otoczeniu tradycyjnych, największych ośrodków akademickich. Spowodowane to było z jednej strony faktem ograniczonej mobilności kadry naukowej, w większości związanej z dużymi ośrodkami akademickimi oraz tworzeniem nowych uczelni w miejscach największego popytu.

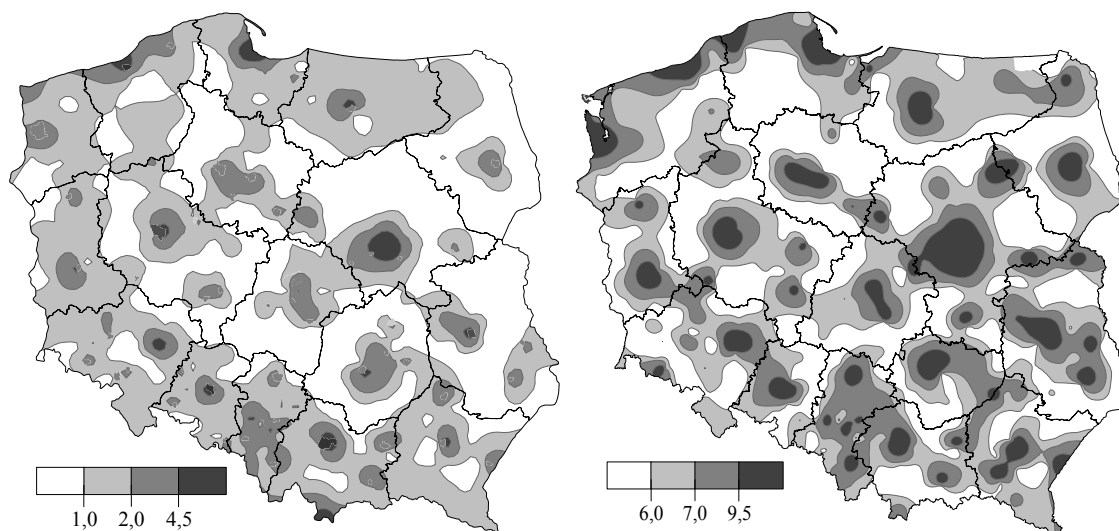
Dystans fizyczny do szkoły wyższej jest mniej istotny niż na niższych szczeblach kształcenia, jednak odgrywa on ważną rolę. W 1970 roku wyraźnie zaznaczają się obszary kraju, na których brak jest dobrego dostępu do ośrodków akademickich. W oczywisty sposób wpłynęło to na udział młodzieży w grupie osób studiujących. Brak uczelni wyższych na niektórych obszarach mógł być istotnym czynnikiem odpowiadającym za niski poziom nasycenia osobami o wysokich kwalifikacjach. Warto również zwrócić uwagę na aspekt historyczny warunkujący gęstość ośrodków szkolnictwa wyższego. Występowanie tzw. „martwych pól”, czyli obszarów pozbawionych uczelni wyższych, pokrywało się na początku lat siedemdziesiątych i dziewięćdziesiątych z dawnymi strefami przygranicznymi (zaborów) oraz ówczesnych peryferii kraju (Werwicki, 1994). Pomimo stałego wzrostu gęstości sieci ośrodków akademickich w ostatniej dekadzie minionego wieku, obszary o słabej dostępności do ośrodków akademickich w dalszym ciągu w 2002 roku były zauważalne.

Należy podkreślić, iż pomimo wzrostu liczby studentów pomiędzy 1970 a 1993 rokiem o ponad 200 tysięcy (z 341 do 550 tys.), ich udział w ogóle ludności zwiększył się nieznacznie – w 1970 roku wynosił 1%. Na początku lat dziewięćdziesiątych wciąż był stosunkowo niski (1,4%), w następnych latach stale wzrastał (1996 – 2,5%, 1999 – 4,2%) do blisko 5% w 2002 roku. W tym okresie największa liczba studentów była w Warszawie (300 tys.), zaś pozostałe trzy ośrodki (Kraków, Poznań, Wrocław) odznaczały się zbliżoną liczebnością osób studiujących (130–150 tys.). Ośrodki te, wraz z kilkoma pozostałymi miastami o największej liczbie uczelni, oferują, obok najpopularniejszych kierunków studiów, również mniej typowe. Uwzględnić również należy ich prestiż, „klimat studiowania”, dostęp do kultury, zasobów naukowych (biblioteki, archiwa, księgarnie) i rozrywki. Są to atrakcyjne miejsca dla młodzieży chcącej studiować, pochodzącej nie tylko z najbliższego otoczenia, lecz również spoza regionu.

Pomiędzy 1970 a 2002 rokiem nastąpił wzrost udziału osób z wykształceniem wyższym z poniżej 3% do około 10%. Wzrost ten wydaje się być duży. Jednak w ciągu ponad trzydziestu lat (sześć pełnych pięcioletnich cykli okresu studiowania) wzrost ten powinien być większy. Wzrosty były różne dla populacji – miejskiej i wiejskiej. Jak zauważa Jakubowicz (2004), co piąty mieszkaniec miast posiada wykształcenie wyższe, zaś na wsi tylko co dwudziesty. Średnioroczne tempo przyrostu tego udziału w latach 1970–2002 wynosiło w miastach około 0,2%, a wśród mieszkańców wsi tylko 0,08%. Większość wzrostu (głównie dla miast) miało miejsce w ostatnich kilkunastu latach. W 1988 roku 6,5% populacji posiadało dyplom uczelni wyższej, co oznacza, że przez kilkanaście lat transformacji systemowej, wzrost był taki sam, jak w przeciągu dwóch poprzedzających ją dekad. Wiązało się to z brakiem zapotrzebowania na wykształconą kadrę do momentu zapoczątkowania przemian ustrojowych. Ponadto istotnym był brak bodźców finansowych (podobne zarobki osób o różnym poziomie wykształcenia) i nie uznawanie zasad merytokracji.

Przestrzenna struktura wykształcenia jest silnie uzależniona od udziału ludności miejskiej, jak i struktury ludności według aktywności zawodowej. Zmiany obrazu zróżnicowań przestrzennych udziału ludności z wykształceniem wyższym w okresie 1970–2002 były niewielkie (ryc. 2). W 1970 roku na większości terytorium Polski udział ten był poniżej 1%. Wyraźnie zaznaczał się układ: miasta, otoczenie dużych miast – pozostałe obszary. W 2002 roku w dalszym ciągu widoczna była koncentracja najlepiej wykształconej ludności w ośrodkach miejskich. Zauważalny jest jednak terytorialny wzrost obszarów wokół miast o wyższym niż na pozostałych obszarach udziale osób z wykształceniem wyższym. Proces ten należy wiązać ze zwiększaniem się dostępności do uczelni wyższych oraz szkół średnich, procesami suburbanizacji oraz rozwojem działalności wymagającej wykształconej kadry również poza dużymi miastami.

Z drugiej jednak strony, nie sposób nie docenić wpływu obecności szkół wyższych na koncentrację ludności dobrze wykształconej. Istotnym jest fakt pozostawiania dużej części pozamiejscowych absolwentów szkół wyższych w ośrodku akademickim po zakończeniu studiów. Wiąże się to z większą możliwością uzyskania satysfakcjonującej pracy w większym mieście oraz wątpliwą perspektywą znalezienia zatrudnienia w rodzinnej miejscowości. Należy również domniemywać, iż na fakt pozostawiania w miejscu studiowania wpływa sytuacja rodzinna, czyli zawierania małżeństw lub trwałych związków podczas studiów.



Ryc. 2. Zróżnicowanie przestrzenne udziału ludności z wykształceniem wyższym w Polsce w latach 1970 i 2002

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

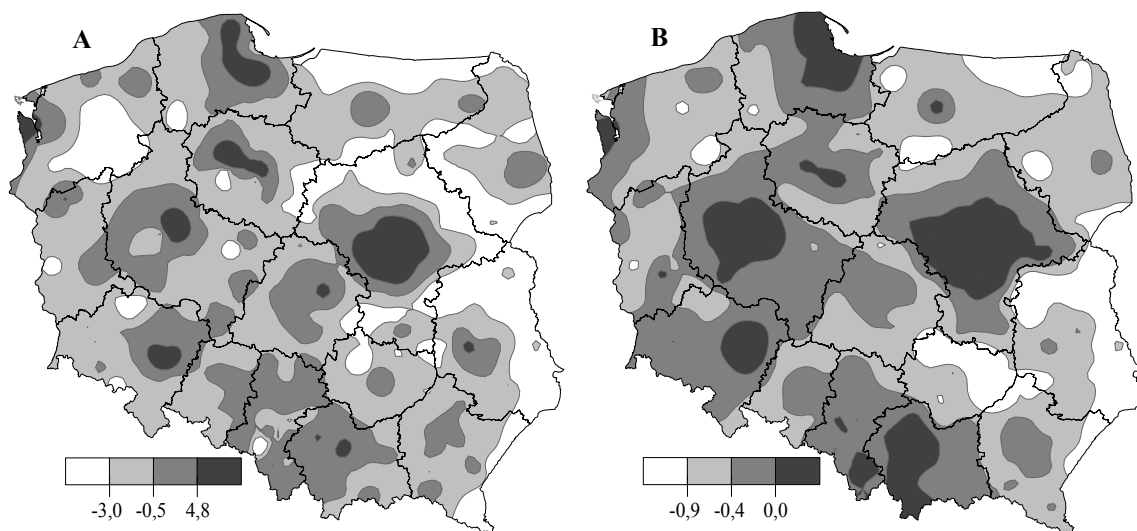
3. Zróżnicowanie przestrzenne procesów migracyjnych

Poziom wykształcenia ludności na danym obszarze, poza dostępem do edukacji, jest warunkowany przez napływ bądź odpływ ludności. Szczególnie istotne jest to współcześnie, gdy przemieszczanie się jest łatwe i wielokrotne zmiany miejsca zamieszkania stały się standardem. Oczywiście należy pamiętać, iż migracja jest procesem selektywnym. W zależności od cech ludności, ich zachowania migracyjne będą różne – obszary imigracyjne uzyskują ludność młodą (głównie w przedziale wieku 20–30 lat), wykształconą, zdrowszą fizycznie. Siły z jaką konkretne miejsca przyciągają migrantów są zróżnicowane. W zależności od oferowanych potencjalnych korzyści, osoby migrujące dokonują selekcji miejsca. Istotna jest wiedza o korzyściach i warunkach względem nowego miejsca zamieszkania oraz możliwości finansowe. Stąd też wzorzec przemieszczanie się ludności z wykształceniem wyższym może być diametralnie odmienny od wzorca ogólnych ruchów migracyjnych.

Analizując zróżnicowanie migracji ludności ogółem, zauważalnym jest, iż największym ujemnym saldem migracji odznaczają się obszary leżące w Polsce północno-wschodniej, poza strefą oddziaływania największych miast tam zlokalizowanych (ryc. 3). Występuje tutaj intensywny odpływ ludności z obszarów o charakterze wiejskim. W tej części Polski jest to problem dość istotny, albowiem słabe perspektywy uzyskania pracy na wsi, związane z brakiem (lub raczej słabym wykorzystaniem istniejących możliwości) alternatywnych względem rolnictwa źródeł utrzymania, połączone są z dużym udziałem ludności wiejskiej. Jednocześnie napływ do miasta nie jest w tych przypadkach równoważony odpływem ludności miejskiej. Warto podkreślić, iż poza ilościowymi konsekwencjami odpływu ludności, również niezwykle istotną kwestią jest depopulacja i defeminizacji niektórych obszarów.

Interesująco wygląda obraz zróżnicowania przestrzennego salda migracji osób z wykształceniem wyższym. Wyraźnie zaznaczają się obszary „drenażu mózgów”, czyli migracji najlepiej wykształconej części społeczeństwa. Podobnie jak w przypadku salda migracji dla całej populacji, dodatnimi wartościami odznaczają się największe miasta wraz z otoczeniem. Niemal cały obszar Polski Wschodniej (poza strefą oddziaływania Warszawy) uznać należy za

„dostarczycieli” wykształcanej ludności dla pozostałych obszarów. Identyczna sytuacja występuje na innych obszarach pomiędzy wielkimi miastami i ich otoczeniem. Wyraźna jest tendencja do emigracji osób o wysokim poziomie wykształcenia z obszarów przygranicznych. Świadczy to o postępującej peryferyzacji obszarów przygranicznych w wyniku „drenażu mózgów”. Należy podkreślić, że w przypadku migracji osób z wykształceniem wyższym występuje większa, niż w przypadku migracji ogółem, tendencja do koncentracji w miejscach oferujących możliwość osiągnięcia sukcesu życiowego – dużych miastach. Lokalizacje te – przede wszystkim Warszawa, Poznań, Wrocław, Kraków, Szczecin, Trójmiasto, Bydgoszcz–Toruń – stanowią motory wzrostu całej polskiej gospodarki, przyciągają najlepiej wykształcone osoby z obszarów cechujących się dominacją tradycyjnych sektorów gospodarki.



Ryc. 3. Saldo migracji w Polsce A – ogółem (2005–2006);

B – osób z wykształceniem wyższym (2003–2005)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Poza migracjami wewnątrz kraju, istotne implikacje przestrzenne oraz ekonomiczne mają migracje zagraniczne. W przypadku Polski na ogólny obraz zmian w poziomie wykształcenia ludności w okresie powojennym, miał wpływ fakt migracji związanych z sytuacją ekonomiczną i wydarzeniami politycznymi. Migracje te najbardziej oddziaływały na zmianę udziału osób z wykształceniem wyższym. W ostatnich kilkudziesięciu latach największy wpływ na odpływ osób z wykształceniem wyższym miały wydarzenia z początku lat osiemdziesiątych (głównie stan wojenny). Do tego okresu struktura wykształcenia migrantów była zbliżona do struktury wykształcenia całej populacji (Kaczmarczyk i Okólski, 2005). Według Sakson (2002) w latach 1981–1988 Polskę opuściło około 700 tys. osób, przy czym blisko 13% z nich legitymowało się wykształceniem wyższym. Można stwierdzić, że wystąpiła wyraźna nadreprezentacja osób z wykształceniem wyższym pośród emigrantów w stosunku do ogółu populacji, w której udział ludności z wykształceniem wyższym wynosił w 1980 roku – 5,0%, a w 1988 – 6,5%. W latach dziewięćdziesiątych zjawisko emigracji osób dobrze wykształconych wyraźnie się zmniejszyło, a proces odpływu był równoważony napływem osób wykształconych z zagranicy. Jak podają, na podstawie danych urzędowych, Kaczmarczyk i Okólski (2005), bilans migracji zagranicznych osób z wykształceniem wyższym w niektórych latach ostatniego dziesięciolecia XX i początku XXI wieku był dodatni. Ogółem, w latach 1991–1995, aż 33% imigrantów posiadało wykształcenie wyższe (Grzelak–Kostulska i inni., 1998).

4. Case study – Mazowsze

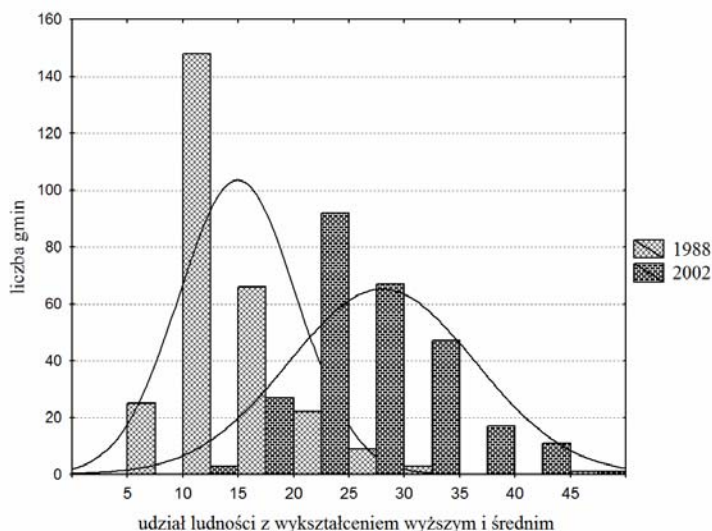
Analiza dla całej Polski pozwoliła wyeksponować uwarunkowania wpływające w skali makro na zróżnicowanie przestrzenne wykształcenia ludności. Z kolei bardziej szczegółowe badania w skali regionalnej, mają na celu identyfikację czynników lokalnych wpływających na przebieg procesów kształtowania się dyspersji przestrzennej w zakresie analizowanego zjawiska.

Ponadto, jak już podkreślono powyżej wielokrotnie, obserwowane jest bardzo duże zróżnicowanie w poziomie wykształcenia pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi. Dlatego w celu uniknięcia wysokiej dychotomii w uzyskanych wynikach, postanowiono ograniczyć zakres przestrzenny analizy szczegółowej wyłącznie do terenów wiejskich Mazowsza.

Wybór Mazowsza podyktowany został jego dużą heterogenicznością, zróżnicowaniem funkcjonalnym, istnieniem jednego dużego ośrodka regionalnego (Warszawa) i kilku mniejszych subregionalnych (Radom, Płock, Siedlce, Ostrołęka, Ciechanów) oraz dużą liczbą ludności zamieszkującej obszary wiejskie (1,8 miliona osób w 2002 roku). Na przykładzie Mazowsza można doskonale zaobserwować jak przebiega polaryzacja przestrzeni społeczno-ekonomicznej, co jest ściśle związane z funkcjonowaniem metropolii: *„Metropolie funkcjonujące w układach sieciowych są powiązane silniej ze sobą niż z otaczającym je zapleczem. Ich otoczenie ulega szybkiej peryferyzacji, zachowując jedynie pewne znaczenie jako rezerwuuar słabo wykwalifikowanej siły roboczej oraz punktowo jako miejsce zamieszkania i rekreacji dla zamożnych mieszkańców. W rezultacie obserwować można polaryzację na centrum – metropolię i jej otoczenie – bliższe i dalsze peryferie”* (Jałowiecki, 2007, s. 146). Z badań przeprowadzonych przez Wojnicką i innych (2006) wynika, iż regionami o większym wewnętrznym zróżnicowaniu są obszary o ponadprzeciętnym poziomie PKB *per capita*, z większą liczbą ośrodków wzrostu oraz bogatsze i szybciej rozwijające się. Wyniki te można uogólnić stwierdzając, iż im wyższy poziom rozwoju gospodarczego regionu, tym większe prawdopodobieństwo kształtowania się wyraźnych różnic „rdzeń – peryferie”. W Polsce szczególnym przypadkiem polaryzacji wewnątrzregionalnej jest województwo mazowieckie – fakt ten podkreślany jest zarówno w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego* (2004), *Strategii rozwoju województwa mazowieckiego do 2020 roku* (2006), jak i w *Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2007–2013* (2007).

Do charakterystyki poziomu wykształcenia ludności postanowiono wykorzystać udział osób z wykształceniem wyższym i średnim w ogóle populacji (powyżej 18 lat). Dzięki temu uniknięto pojawienia się wartości odstających, związanych z dużą koncentracją ludności z wykształceniem wyższym w jakiejś konkretnej gminie, a wynikającą ze szczególnych lokalizacji na jej terenie wyspecjalizowanych instytucji (Rosner, 2007). Obliczenie wspólnego wskaźnika dla wykształcenia wyższego i średniego ma ważne znaczenie korygujące dla kilku konkretnych jednostek administracyjnych, jednakże nie wpływa znacząco na generalny obraz zróżnicowania przestrzennego na Mazowszu – współczynniki korelacji pomiędzy udziałem osób z wykształceniem wyższym a średnim wyniosły $r=0,80$ dla 1988 roku oraz $r=0,78$ dla 2002 roku.

W analizowanym okresie 1988–2002 odsetek ludności w wieku powyżej 18 lat mieszkających na obszarach wiejskich Mazowsza i posiadających wykształcenie wyższe bądź średnie wzrósł prawie dwukrotnie – z 15,8% do 30,2%, w tym udział osób z wykształceniem wyższym wynosił w tych latach odpowiednio 1,9% i 5,5% (ryc. 4). Wzrost ten należy ocenić bardzo pozytywnie, jednakże w dalszym ciągu istnieje duże zróżnicowanie pomiędzy obszarami miejskimi i wiejskimi. Okres transformacji ustrojowej przyniósł znaczące zmiany w postrzeganiu wartości wykształcenia i aspiracjach młodzieży – aktualnie połowa osób w wieku 19–24 lata studiuje. O ile w wartościach bezwzględnych liczba studentów pochodzących z miejscowości wiejskich wzrosła, to niekorzystnie należy ocenić względny spadek udziału młodzieży wiejskiej na uczelniach wyższych.



Ryc. 4. Rozkład częstości poziomu wykształcenia ludności na obszarach wiejskich Mazowsza w 1988 i 2002 roku

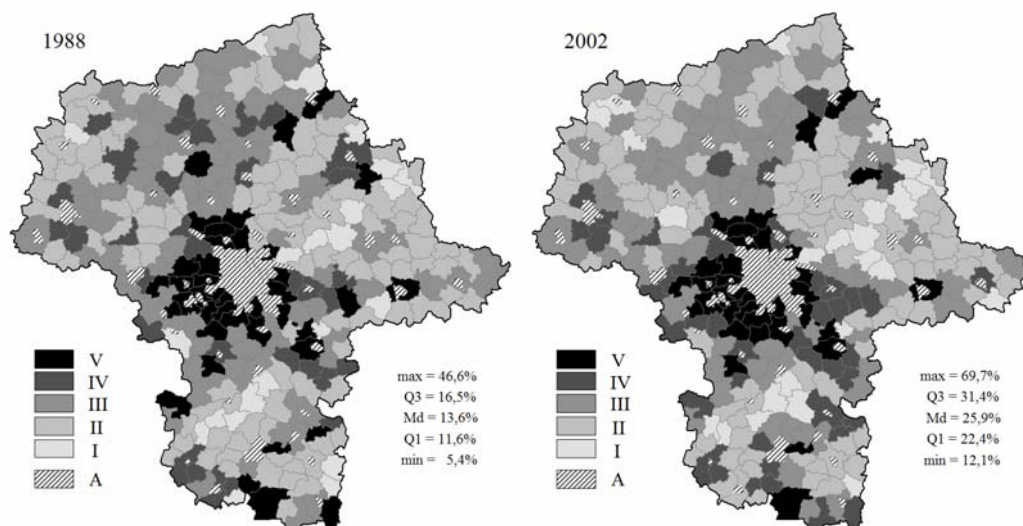
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo mazowieckie cechuje się dużym zróżnicowaniem przestrzennym w zakresie poziomu wykształcenia mieszkańców – przykładowo w 2002 roku w gminie Czarnia (powiat ostrołęcki) udział mieszkańców z wykształceniem wyższym i średnim wynosił 12,1%, podczas gdy w gminie Michałowice (pow. pruszkowski) wskaźnik ten osiągnął wartość 69,7%. Podobnie jak w całym kraju, najwyższym poziomem wykształcenia na Mazowszu charakteryzują się obszary położone w sąsiedztwie dużych ośrodków miejskich – szczególnie bardzo duża strefa oddziaływania Warszawy (ryc. 5). Również ludność zamieszkująca gminy z najbliższego sąsiedztwa czterech ośrodków subregionalnych (Radomia, Płocka, Ostrołęki i Siedlec) charakteryzuje się wyższym niż przeciętnie w regionie poziomem wykształcenia. Najmniej korzystna sytuacja występuje w gminach położonych pomiędzy tymi obszarami (np. pow. białobrzeski pozostający poza strefą oddziaływania Warszawy i Radomia, czy pow. węgrowski leżący poza granicami wpływów Warszawy, Siedlec i Ostrołęki). Na tych obszarach nakładają się na siebie dwa niekorzystne uwarunkowania – mała dostępność przestrzenna do szkół wyższych w większych miastach oraz brak takich placówek na miejscu (na 80 szkół wyższych funkcjonujących na Mazowszu w 2002 roku, aż 62 były zlokalizowane w Warszawie i skupiały 77% ogółu studiujących).

Zmiany rozkładu przestrzennego poziomu wykształcenia ludności pomiędzy początkiem a końcem okresu badawczego są niewielkie, co potwierdza wysoka wartość współczynnika korelacji pomiędzy dwoma zbiorami wskaźników ($r=0,93$). Za najistotniejszą różnicę należy uznać, wyraźne ukształtowanie się w 2002 roku grupy gmin o wyższych wartościach poziomu wykształcenia wokół Radomia. Należy to tłumaczyć intensywnym procesem suburbanizacji wokół tego miasta w latach 90. i dużym przyrostem liczby ludności w strefie podmiejskiej (w tym szczególnie ludności posiadającej średni i wyższy poziom wykształcenia). Z kolei zwarty obszar o najmniejszym wzroście odsetka osób posiadających wykształcenie wyższe bądź średnie tworzyły gminy z dawnego województwa ciechanowskiego. Wynika to przede wszystkim z relatywnie wysokich wartości poziomu wykształcenia w 1988 r. oraz brakiem funkcjonowania dużych jednostek akademickich na tym terenie.

Można wyróżnić dwie podstawowe przyczyny słabości peryferyjnie położonych obszarów wiejskich względem poziomu wykształcenia mieszkańców. Po pierwsze, odpływ młodych, najlepiej wykształconych mieszkańców do miast powoduje, że duża część ludności wiejskiej jest starsza i słabiej wykształcona. Selektywny proces migracji z różnym nasileniem odnotowywany jest już od lat pięćdziesiątych XX wieku. Po drugie, w dalszym ciągu dominujący pierwszy sektor gospodarki na obszarach wiejskich nie wymaga dużego udziału wykształconej ludności. Według klasyfikacji Bańskiego i Stoli (2002) obszary wiejskie Mazowsza pełnią głównie funkcje powiązane z rolnictwem – 77% ogółu gmin, podczas gdy średnio w kraju takich jednostek jest

56%¹. Spośród tej grupy najliczniej reprezentowana jest klasa o przewadze rolnictwa mało intensywnego i niskotowarowego (30% gmin). Obszary z tej klasy zlokalizowane są głównie w znacznym oddaleniu od aglomeracji warszawskiej, w pobliżu granic z sąsiednimi województwami. Gminy o przewadze rolnictwa intensywnego i towarowego położone są głównie na obszarach cechujących się wysokimi wartościami wskaźnika waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Gminy z przewagą funkcji leśnej stanowią niewielki odsetek całego terytorium, ze względu na niski wskaźnik lesistości w województwie mazowieckim. Podobnie funkcja turystyczna ogranicza się tylko do pojedynczych lokalizacji (np. uzdrowisko Konstancin–Jeziorna). Gminy o przewadze lub współudziale funkcji pozarolniczych (w tym szczególnie mieszkaniowych) skoncentrowane są właściwie wyłącznie w zwartej strefie otaczającej Warszawę.



Ryc. 5. Poziom wykształcenia ludności (udział mieszkańców z wykształceniem wyższym i średnim) na obszarach wiejskich Mazowsza w 1988 i 2002 roku

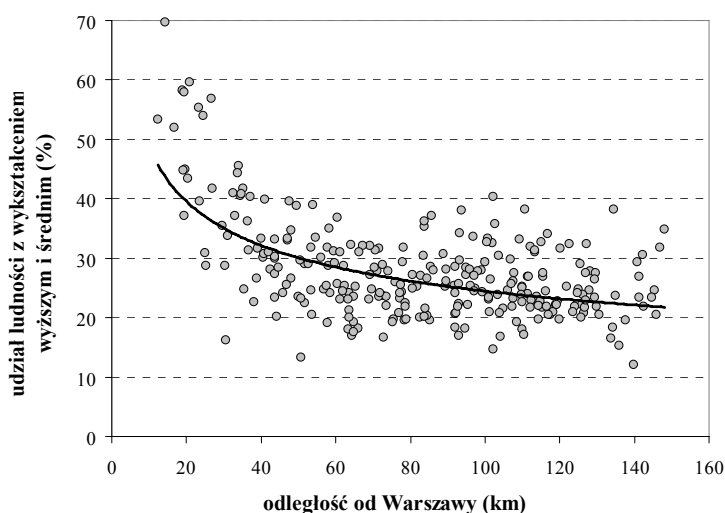
Uwaga: klasy: V – bardzo wysoka, IV – wysoka, III – średnia, II – niska, I – bardzo niska, A – miasta

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Bardzo ważnymi czynnikami wpływającymi na obserwowaną zależność są bariery w dostępie do edukacji na szczeblu wyższym. Wyróżnić tu można kilka rodzajów barier. Pierwszą z nich jest selekcja zaczynająca się już na poziomie szkoły podstawowej – warunkująca dalsze ścieżki edukacyjne. Ważna jest również dostępność przestrzenna do szkolnictwa na różnych szczeblach oraz do placówek edukacyjnych i kulturalnych (Czapiewski, 2007). Badania Guzika (2003) ukazują, że poziom wykształcenia jest bardzo silnie związany z dostępnością przestrzenną do szkół. Badania te przeprowadzono w zakresie dostępności do szkolnictwa średniego, należy jednak przyjąć, że podobnie jest z dostępnością przestrzenną do uczelni wyższych. Dla ludności wiejskiej coraz większego znaczenia nabiera bariera ekonomiczna. Brak finansowych możliwości podjęcia studiów wyższych wynika głównie z mniejszej zamożności ludności wiejskiej oraz konieczności wczesnego podjęcia pracy zawodowej. Kolejną przyczyną jest powielanie przez młodzież ścieżek edukacyjnych swoich rodziców. Jak pokazują badania Domańskiego (2000) tylko około 1% dzieci rolników posiada dyplom uczelni wyższej.

Szczegółowa analiza poziomu wykształcenia ludności na obszarach wiejskich Mazowsza w 2002 roku w relacji do odległości od Warszawy wykazała, iż większość gmin ze znaczącym udziałem osób z wyższym i średnim wykształceniem zlokalizowana jest w odległości do 50 km od stolicy regionu (ryc. 6). Powyżej 80 km od Warszawy przeważają gminy z niewielkim udziałem ludności z wykształceniem wyższym i średnim, choć regionalny układ „rdzeń – peryferie”, zakłócany jest przez ośrodki subregionalne (głównie Radom, Płock i Ostrołęka), wokół których wykształca się niewielka strefa gmin o podwyższonych wartości analizowanego miernika.

¹ O rolniczym charakterze regionu świadczy również etymologia jego nazwy. Według jednej z koncepcji wyjaśniających znaczenie słowa „Mazowsze”, pochodzi ono od przeczyszczenia ludzi umazanych przy pracach rolnych na wilgotnych glebach – „maz” i zamieszkałych w osiedlach, na wsi – „vše” (Dziemianowicz i inni, 1999).



Ryc. 6. Poziom wykształcenia ludności (udział mieszkańców z wykształceniem wyższym i średnim) na obszarach wiejskich Mazowsza w 2002 roku w relacji do odległości od Warszawy

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Województwo mazowieckie cechuje z jednej strony najwyższy wskaźnik poziomu PKB *per capita* w Polsce, a z drugiej największe dysproporcje wewnętrzne. Warszawę otacza strefa bardzo szybkiego rozwoju gospodarczego posiadająca wielofunkcyjny charakter, podczas gdy peryferyjnie położone obszary regionu mają monofunkcyjny (rolniczy) charakter i odznaczają się niską gęstością zaludnienia. To właśnie Warszawa jest głównym czynnikiem sukcesu społeczno-gospodarczego Mazowsza (Dziemianowicz i inni, 1999; Czyż, 2000). Czynniki te sprawia, że sytuacja Mazowsza jest wyjątkowa wśród wszystkich polskich regionów. Żaden inny region nie ma stolicy o tak dużym potencjale ekonomicznym i intelektualnym oraz porównywalnym znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Jednocześnie w żadnym innym regionie nie ma tak dużych zróżnicowań w poziomie rozwoju gospodarczego jak w województwie mazowieckim. Rozwijając tak zarysowany zestaw uwarunkowań Gorzelak i Smętkowski (2005) dodają, iż między Warszawą a dalej od niej położonymi obszarami województwa zachodzą ogromne różnice w poziomie i strukturze rozwoju społeczno-gospodarczego i różnice te mają tendencję do pogłębiania się. Kształtowanie się takiego przebiegu procesów rozwojowych wzmacnia koncentracja osób wykształconych w stolicy i otoczeniu.

5. Podsumowanie

Uwarunkowania społeczno-demograficzne stanowią jeden z podstawowych wewnętrznych czynników rozwoju, gdyż ludzie są zarówno twórcami i realizatorami działań, jak również odbiorcami ich efektów. Człowiek występuje więc w procesach rozwoju w podwójnej roli – jako cel podejmowanych działań i jednocześnie środek do ich realizacji (Ślusarz, 2005). Zakładając, iż rozwój „z zewnątrz” wielu obszarów jest trudny bądź zgoła niemożliwy, kluczowa jest „wewnętrzna” mobilizacja mieszkańców (Sobala-Gwosdz, 2005). Dlatego wysoka jakość zasobów ludzkich, wyrażająca się wysokim poziomem wykształcenia oraz optymalną strukturą demograficzną, tworzą kluczowy zestaw do prawidłowego rozwoju w skali regionalnej i lokalnej. Innymi słowy wewnętrzne możliwości rozwoju tkwią w potencjale, inicjatywie i kreatywności społeczności lokalnej i regionalnej oraz skali, strukturze, jakości i dostępności zasobów charakterystycznych dla poszczególnych komponentów rozwoju regionalnego.

Warto podkreślić, iż proces koncentracji przestrzennej jest procesem samoczynnym, a u jego źródeł leży dążność do maksymalizacji indywidualnych korzyści przez poszczególne osoby czy podmioty gospodarcze. Ukazany proces przemian polskiej przestrzeni kształcenia wraz ze zmianą poziomu wykształcenia ludności, jest bardzo dobrym przykładem tej prawidłowości. Społeczno-ekonomiczne przekształcenia w Polsce, spowodowały dynamiczny rozwój szkolnictwa wyższego wraz ze zmianą poziomu wykształcenia. Dostosowywanie się do wymagań gospodarki

rynkowej w analizowanej dziedzinie, jak do tej pory odbywało w dużej mierze dzięki samoczynnemu (w niewielkim stopniu podlegającemu sterowaniu) procesowi, mającemu swój wyraz w istotnych przekształceniach struktur przestrzennych.

Odnosnie zróżnicowań wewnątrzregionalnych należy podkreślić, że obserwowane procesy nasilają powstawanie tzw. „wewnętrznych peryferii rozwojowych”. Przykład Mazowsza, jako najsilniej zróżnicowanego regionu Polski, potwierdza występowanie tendencji do polaryzacji polskiej przestrzeni. W przypadku zróżnicowania poziomu wykształcenia istotne są różnice funkcjonalne pomiędzy różnego typu rodzajami obszarów oraz wewnątrz tych obszarów (*vide* zróżnicowanie obszarów wiejskich Mazowsza). Potwierdzono również istotność wpływu szeregu barier w dostępie do edukacji, w tym głównie dystansu fizycznego, na kształtowanie się poziomu wykształcenia ludności.

Istotne wyzwanie z punktu widzenia możliwości zapewnienia równych szans rozwojowych dla poszczególnych regionów i obszarów wewnątrz regionów stanowi wzmocnienie społeczności tych obszarów, które obecnie odznaczają się dezawantażem w zakresie potencjału rozwojowego. Wzmocnienie to przede wszystkim musi się odbywać w zakresie potencjału edukacyjnego. Zrównanie szans edukacyjnych młodzieży miejskiej i wiejskiej jest niezbędne. Wyzwaniem jest również zmniejszenie „drenażu mózgów”. Nie zostanie on zapewne gwałtownie wyhamowany, jednakże przyjmując, iż więcej młodzieży wiejskiej uzyska wyższy poziom wykształcenia, można liczyć na ich pozostanie lub powrót na obszary pochodzenia. Umożliwić to winno wystąpienie synergetycznego efektu pomiędzy poziomem wykształcenia ludności i poziomem rozwoju społeczno-ekonomicznego.

Literatura

- Bański J., Stola W., 2002, Przemiany struktury przestrzennej i funkcjonalnej obszarów wiejskich w Polsce, *Studia Obszarów Wiejskich*, nr 3, PTG, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Czapiewski K., 2007, Dostępność przestrzenna usług edukacyjnych i mobilność przestrzenna młodzieży gimnazjalnej, *Prace Kom. Geogr. Komunik. PTG*, nr 13.
- Czyż T., 2000, Zróżnicowanie regionalne i nowa organizacja terytorialna Polski, (w:) Ciok S., Ilnicki D. (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, V, UWr., Wrocław, s. 56–69.
- Domański H., 2000, Hierarchie i bariery społeczne w latach dziewięćdziesiątych, ISP, Warszawa.
- Dziemianowicz W., Kalinski G., Jendryczko T., 1999, Mazowsze: tradycja i współczesność, WN Scholar, Warszawa.
- Florida R., 2002, *The Rise of the Creative Class. And How it Transforming Work, Leisure, Community, & Everyday Life*, Basic Books, New York.
- Gorzela G., Smętkowski M., 2005, Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej, WN Scholar, Warszawa.
- Grzelak-Kostulska E., Hołowiecki M., Szymańska D., 1998, Migracje stałe do Polski w okresie transformacji ustrojowej, (w:) Szymańska D. (red.), *Ruchliwość przestrzenna ludności w okresie przemian ustrojowych*, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 181–189.
- Guzik R., 2003, *Przestrzenna dostępność szkolnictwa ponadpodstawowego*, Kraków, IGiGP UJ.
- Hayek von F., 1945, *The Use of Knowledge in Society*, *American Economic Review*.
- Jakubowicz E., 2004, Edukacja a kapitał ludzki, (w:) Ciok S., Ilnicki D. (red.), *Regionalny wymiar integracji europejskiej, Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, VIII/1, IGiRR UWr, Wrocław, s. 359–366.
- Jałowiecki B., 2007, Metropolie jako bieguny rozwoju, (w:) G. Gorzelak (red.), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u*, WN Scholar, Warszawa, s. 143–162.
- Janc K., Czapiewski K., 2005, Wykształcenie czynnikiem wspierającym rozwój gospodarczy obszarów wiejskich, *Studia Obszarów Wiejskich*, 8, s. 69–85.
- Kaczmarczyk P., Okólski M., 2005, Migracje specjalistów wysokiej klasy w kontekście członkostwa Polski w Unii Europejskiej, UKiE, Warszawa.
- Nowosielska E., 2002, Higher Education and the Urban System. The Case of Poland in 1990s., *Geographia Polonica*, 75, s. 85–110.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*, 2004, Samorząd Województwa Mazowieckiego, Warszawa.

-
- Potentials for polycentric development in Europe*, 2004, ESPON 1.1.1 Project Report, Nordregio, Stockholm.
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Mazowieckiego 2007–2013*, 2007, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, Warszawa.
- Romer P.M., 1990, Endogenous Technological Change, *Quarterly Journal of Economics*, 98, s. 71–102.
- Rosner A. (red.), 2007, Zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno–gospodarczego obszarów wiejskich a zróżnicowanie dynamiki przemian, *Problemy Rozwoju Wsi i Rolnictwa*, IRWiR PAN, Warszawa.
- Sakson B., 2002, Wpływ „niewidzialnych” migracji zagranicznych lat osiemdziesiątych na struktury demograficzne Polski, *Monografie i Opracowania SGH*, 481, Warszawa.
- Sobala–Gwosdz A., 2005, Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim, Uniwersytet Jagielloński, Kraków.
- Strategia rozwoju województwa mazowieckiego do 2020 roku (aktualizacja)*, 2006, Zarząd Województwa Mazowieckiego, Warszawa.
- Ślusarz G., 2005, Studium społeczno–ekonomicznych uwarunkowań rozwoju obszarów wiejskich w świetle zagrożenia marginalizacją na przykładzie województwa podkarpackiego, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów.
- Werwicki A., 1994, Potencjały naukowe w Polsce w 1990 roku i ich rozmieszczenie, *Zeszyty IGIPZ PAN*, Warszawa, 21, s. 37 – 76.
- Wojnicka E., Tarkowski M., Klimczak P., 2005, Przestrzenne i regionalne zróżnicowania ośrodków wzrostu. Polaryzacja a wyrównywanie szans rozwojowych. Przegląd dla kształtowania polityki regionalnej państwa, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Gdynia–Rzeszów.
-

SPATIAL ASPECTS OF EDUCATIONAL LEVEL CHANGES IN POLAND

Key words: *educational level, accessibility to education, Poland, Mazovia*

Summary

Nowadays, education and human capital that depends on it very strongly are recognised to be the key factors of the development. They explain the causes of unequal growth of spatial systems much better than the classical economic factors used previously (land, capital, and labour). The main objective of that paper is to present spatial diversification of the educational level changes processes in Poland. It is here described with the following factors: education accessibility at the university level and migration processes. Spatial frames cover the whole country, mainly in the disaggregation into counties (NUTS 4). In addition, to show some elements of interregional diversification, Mazovia Region case study was included.

Analysis presented in this paper lead to the some conclusions. Firstly, spatial diversification of educational process is strictly connected with economic changes, which took place during several dozen years in Poland. Observed migrations that are caused by unequal development chances will contribute in constantly increasing process of peripherisation of Polish rural areas unless the proper activities are taken up. It is essential, that at least part of the best educated young people stayed in home localities. According to analysis of regional diversification of Mazovia we could observe a process of creation of intraregional borders of socio-economic development.

dr Krzysztof Janc
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Uniwersytet Wrocławski
ul. Kuźnicza 49/55, 50–138 Wrocław
tel. (0–71) 375 22 46
e-mail: janc@geogr.uni.wroc.pl

mgr Konrad Ł. Czapiewski
Zakład Przestrzennego Zagospodarowania i Badań Regionalnych
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
Polska Akademia Nauk
ul. Twarda 51/55, 00–818 Warszawa
tel. (0–22) 697 89 38
e-mail: konrad@twarda.pan.pl

Janusz Ślodeczyk
Edyta Szafranek
Uniwersytet Opolski

PRZEMIANY FUNKCJONALNO – PRZESTRZENNE NA OBSZARACH POŁOŻONYCH W PASIE AUTOSTRADY A4

Słowa kluczowe: *autostrada, rozwój regionalny i lokalny, przekształcenia funkcjonalne, przekształcenia przestrzenne*

1. Wprowadzenie

Autostrada A4 jest ważnym elementem III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Jest ona osią łączącą miasta, gminy i regiony położone w przestrzeni południowej Polski, a także obszary wschodniej i zachodniej Europy. Autostrada stwarza bardzo dobre połączenia regionu z innymi obszarami w kraju i za granicą. We wszelkich dokumentach odnoszących się do programowania rozwoju regionalnego, wskazuje się na istotną jej rolę w kształtowaniu rozwoju konkurencyjnego. Uważa się, że stanowić powinna rdzeń kształtującego się regionu gospodarczego. Obecność autostrady oraz towarzyszącej jej infrastruktury należy traktować jako swego rodzaju płaszczyznę dla wymiany osób, dóbr, wiedzy i kapitału. Rola tych obiektów w rozwoju ludnościowym i gospodarczym jest bardzo duża, gdyż wpływa na koncentrację kapitału. Uwidacznia się to kształtowaniem struktur organizacyjno – decyzyjnych i finansowo – produkcyjnych. Te natomiast tworzą się w takich miejscach przestrzeni, które stwarzają najkorzystniejsze warunki dla lokalizacji siedzib zarządów oraz jednostek produkcyjnych i usługowych, a zatem wyróżniają się największą konkurencyjnością przestrzenną (Ziolo, 2004).

Doświadczenia zagraniczne wskazują, że budowa autostrady generuje ożywienie gospodarcze przede wszystkim w najbliższym pasie – o szerokości 3–5 km od jej przebiegu, a także w strefach regionalnych węzłów autostradowych sprawiając, że trasy autostrad stają się osiami rozwoju gospodarczego (Koziański, 2004). Zachodzące w tej strefie przemiany przestrzenno – gospodarcze dotyczą przede wszystkim: deglomeracji przemysłu z regionów rozwiniętych do regionów zaniedbanych, budowy centrów logistycznych, pobudzenia lokalnych inicjatyw gospodarczych, otwarcia nowych rynków zbytu dla produkcji rolniczej, wzrostu wartości gruntów, przekształcenia struktury rolnej, rozwoju sieci handlowej i turystycznej oraz dynamicznego rozwoju miast i wzrostu liczby mieszkańców. Przedstawione przekształcenia zaistniały na przykład w mieście Teleford w Wielkiej Brytanii, w którym wybudowanie autostrady spowodowało dynamiczny rozwój miasta poprzez przyciągnięcie inwestorów, aktywizację działalności przemysłowej i usługowej oraz szybki wzrost liczby mieszkańców (Koziański, 2004).

Wskazywane czynniki uważane są za mocne strony a zarazem szanse rozwoju regionów, w tym także województwa opolskiego (*Strategia rozwoju...*, 1999). Aktywizacja gospodarcza w regionie oraz rozwój zasobów ludzkich oczekiwany jest w paśmie położonym wzdłuż autostrady A4. Szczególnie duża koncentracja podmiotów gospodarczych przewidywana jest na obszarach węzłowych autostrady (*Plan zagospodarowania...*, 2002). Dotychczasowe analizy prowadzone w tym zakresie w odniesieniu do obszaru województwa opolskiego dowodzą, że obecność autostrady ma znaczenie w kształtowaniu rozwoju społeczno – gospodarczego i przestrzennego, choć jest ono zróżnicowane przestrzennie (Ślodeczyk i Szafranek, 2004).

2. Cel, przedmiot i zakres badań

Przedmiotem opracowania są przekształcenia funkcjonalne i przestrzenne na terenie gmin położonych w strefie oddziaływania autostrady A4. Podstawowym celem niniejszych badań jest identyfikacja i określenie kierunków przekształceń funkcjonalno – przestrzennych na przyjętym

obszarze badawczym. Zakres przestrzenny badań obejmuje gminy położone w województwach: dolnośląskim, opolskim, śląskim, w tym wybrane studia przypadków (gminy, na terenie których znajdują się węzły autostradowe). Zakres czasowy badań zawiera się w latach 2000 – 2007.

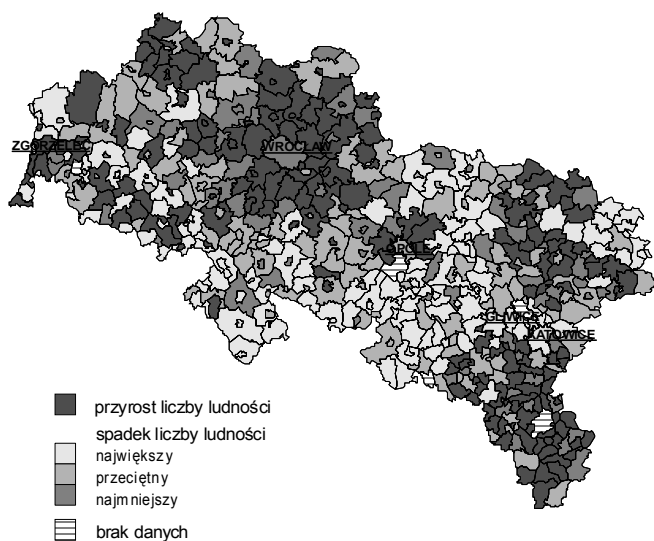
W toku badawczym opracowania wyróżniono kilka etapów. Pierwszy etap ma na celu identyfikację zmian w zakresie wybranych cech charakteryzujących zmiany ludnościowe i gospodarcze na przyjętym obszarze badania. Dokonano tego poprzez obliczenie zmian wartości wskaźników charakteryzujących sytuację ludnościową i gospodarczą badanego obszaru w latach 2000 i 2007 na podstawie danych statystycznych¹. Zakres zmian umożliwi wyznaczenie rejonów, które cechują się dynamiką lub regresją rozwoju. Istotne jest, w jaki sposób kształtują się te procesy na obszarze, przez który przebiega autostrada A4.

W kolejnym kroku badawczym dokonana została analiza przeobrażeń struktury przestrzennej na terenach gmin zlokalizowanych w rejonach węzłów autostradowych. Dotychczasowe badania dowodzą, że w największym stopniu przekształcenia struktury przestrzennej zachodzą na terenach położonych w miejscach zjazdów z autostrady.

Ostatnim etapem w przyjętej procedurze badawczej jest analiza kierunków planowania przestrzennego oraz ofert inwestycyjnych wyznaczonych na terenach gmin przyległych do autostrady A4. Dokonanie takiego przeglądu daje podstawę do wnioskowania o kierunkach rozwoju wyróżnionych gmin oraz ich aktywności wobec inwestorów.

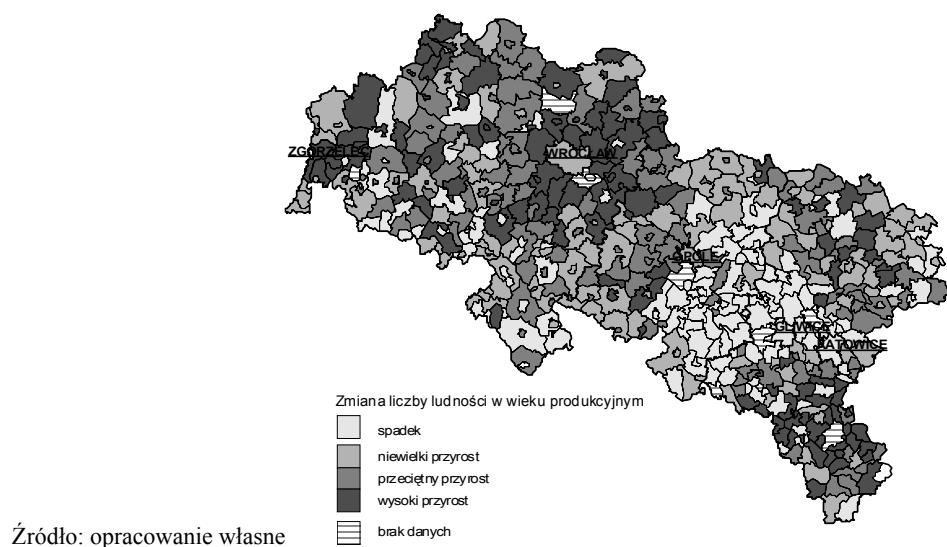
3. Wyniki badawcze

Analizując sytuację ludnościową na terenie objętym badaniem należy stwierdzić, że autostrada nie jest istotnym czynnikiem kształtującym przyrost liczby ludności bądź jej strukturę. Zjawisko to obrazują ryciny 1 i 2. Przyrost liczby ludności związany jest z innymi uwarunkowaniami, wśród których największe znaczenie ma bliskość dużych miast. Nie zaznacza się także większy udział ludności w wieku produkcyjnym w pasie gmin położonych w sąsiedztwie autostrady. Można stwierdzić, że autostrada A4 nie generuje rozwoju ludnościowego w strefie jej oddziaływania.



Ryc. 1. Zmiana liczby ludności w gminach województw: dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego w latach 2000 – 2007

¹ Źródłem informacji statystycznych jest Bank Danych Regionalnych GUS



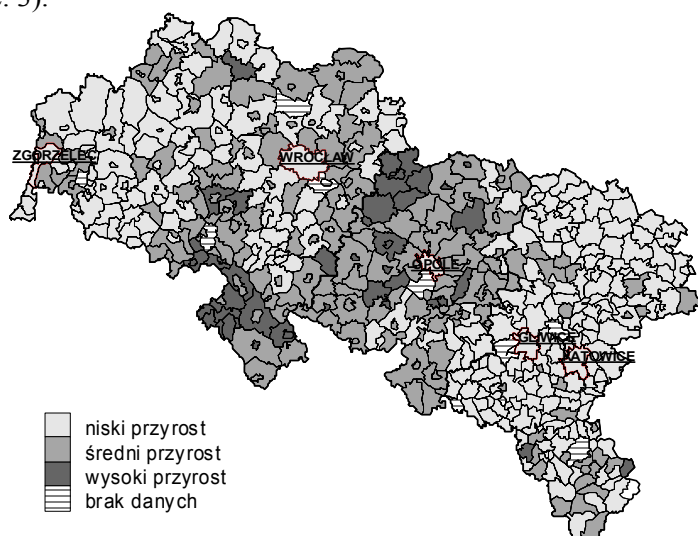
Źródło: opracowanie własne

Ryc. 2. Zmiana liczby ludności w wieku produkcyjnym w gminach województw: dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego w latach 2000 – 2007.

Źródło: opracowanie własne

Analiza wskaźnikowa zjawisk gospodarczych w latach 2000 – 2007 wskazuje na zróżnicowane oddziaływanie autostrady na przekształcenia funkcjonalne obszarów będących w strefie jej przebiegu.

Biorąc pod uwagę ogół podmiotów gospodarczych należy stwierdzić, iż w badanym okresie przyrost ich liczby miał charakter wyspowy. W strefie przebiegu autostrady występują gminy, w których zaznaczył się średni i znaczący w skali regionu przyrost liczby podmiotów gospodarczych (ryc. 3).



Ryc. 3. Zmiana liczby podmiotów gospodarczych w gminach województw: dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego w latach 2000 – 2007.

Źródło: opracowanie własne

Są to przede wszystkim gminy, na terenie których zlokalizowane są zjazdy z autostrady oraz te, które położone są w ich sąsiedztwie. Na podobne procesy wskazują badania brytyjskie (Pugh i Fairburn, 2008). Stwierdza się na ich podstawie, że koncentracja podmiotów gospodarczych charakterystyczna jest dla obszarów o wysokim stopniu dostępności do autostrady, wyrażonym odległością czasową. W strefie 5 minut odległości czasowej lokowanych jest najwięcej podmiotów gospodarczych, a każda kolejna ekwidystanta wyznacza obszar o niższym stopniu lokalizacji inwestycji gospodarczych. Strefa zaniku koncentracji inwestycji gospodarczych związanych z obecnością autostrady ograniczona jest 15 minutową odległością od autostrady.

Badania wykazują, że nie zaznacza się natomiast zwarte, ciągłe pasmo podwyższonej koncentracji podmiotów gospodarczych. Badania przeprowadzone w odniesieniu do każdej sekcji działalności gospodarczej potwierdzają tę zasadę. Przyrost liczby podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON, należących do różnych sekcji działalności PKD występuje wyspowo wzdłuż autostrady. Koncentracja podmiotów gospodarczych dotyczy przede wszystkim sekcji: działalność produkcyjna, budownictwo, handel hurtowy i detaliczny, naprawy pojazdów mechanicznych, motocykli i innych artykułów, hotele i restauracje, transport, gospodarka magazynowa, łączność. Lokalizacja podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON w pozostałych sekcjach PKD nie wykazuje istotnego związku z obecnością autostrady. Ma natomiast związek z przestrzennymi uwarunkowaniami kształtowania się potrzeb społecznych, których zaspokojenie jest ich celem.

Większość władz gmin położonych w rejonach zjazdów z autostrady dostrzega w ich obecności czynnik rozwoju, a przede wszystkim wzrost atrakcyjności inwestycyjnej. Przegląd strategii rozwoju wybranych gmin oraz innych dokumentów programujących politykę rozwoju, jednoznacznie wskazuje na podwyższoną aktywność wobec inwestorów. Wyraża się ona przede wszystkim stwarzaniem i promowaniem ofert inwestycyjnych. Spośród wielu gmin położonych w pasie autostrady: 14 z województwa dolnośląskiego, 10 z opolskiego i 5 ze śląskiego oferuje tereny inwestycyjne położone w sąsiedztwie autostrady. Oferta jest zróżnicowana pod względem rodzajowym i wielkości powierzchni, jednakże większa część spośród tych gmin oferuje kilka takich terenów. Do liderów pod tym względem należą: Pieńsk, Bolesławiec, Wądroże Wielkie, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Krapkowice, Gogolin, Opole, Ujazd, Mysłowice, Katowice, Gliwice, Chrzanów. W wymienionych gminach oferta zamyka się w przedziale 5 – 10 terenów inwestycyjnych.

W odróżnieniu od gmin „węzłowych”, które kształtują w swoich strategiach rozwoju politykę pro-autostradową, gminy „tranzytowe” w większości preferują politykę izolacyjną. Jej celem jest przede wszystkim minimalizacja negatywnego oddziaływania autostrady na środowisko lub w ogóle nie odnoszą się do przebiegu autostrady (Słodczyk i Klimek, 2006).

Gminy cechujące się aktywnością wobec inwestorów osiągają w konsekwencji przestrzenne przekształcenia swoich terenów. Nowe tereny inwestycyjne objęte są miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Wyznacza się na ich obszarze nowe funkcje, wśród których najczęstszymi są: handlowa, gastronomiczna, magazynowa, obsługi komunikacji samochodowej, produkcyjna, rozrywkowa, składowa.

Charakterystycznym przykładem, wysokiego poziomu aktywności wobec inwestorów i wykorzystania dostępności do autostrady jako szansy rozwoju jest gmina Ujazd (województwo opolskie). Na terenie tej gminy zlokalizowane są dwa węzły autostradowe: Olszowa i Nogowczyce. W oparciu o to uwarunkowanie zdefiniowany został jeden z kierunków rozwoju gminy jako: *gospodarczy rozwój małej i średniej przedsiębiorczości*. W celu jego realizacji dokonane zostały zmiany w planie zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru na przemysłowe, usługowo – produkcyjne, magazynowo – składowe, obsługi komunikacji samochodowej, usług handlu i gastronomii. Teren ten ma powierzchnię 325 ha i obejmuje 31 różnej wielkości działek inwestycyjnych, które jednak zgodnie z wolą potencjalnych inwestorów mogą być łączone (Oferta inwestycyjna..., 2008). Obecnie jest systematycznie uzbrajany pod kątem oczekiwań przyszłych inwestorów. Cały omawiany teren nosi nazwę *Strefa Aktywności Gospodarczej w Gminie Ujazd*. Aktualnie zlokalizowanych jest w *Strefie* 10 inwestycji, do których należą: ARDAGH INVESTMENTS Sp. z o.o., EDBIT-STAL Sp. z o.o., Glob Nieruchomości Knyziak i Żółtowski Sp.J., HABA – BETON Johann Bartlechner Sp. z o.o., Trade Sp. z o.o., KAUFAND Polska Markety Sp. z o.o., MEISER Polska Sp. z o.o., ProLogis Poland LXI Sp. z o.o., „SEEK” Sp. z o.o., Unitube Sp. z o.o.

4. Podsumowanie

Przeprowadzone badania wskazują na niejednoznaczny wpływ autostrady A4 na tereny położone w pasie jej przebiegu.

Miary statystyczne nie uwidaczniają kształtowania się pasma podwyższonej aktywności gospodarczej w strefie autostrady A4. Pod tym względem wyróżniają się pojedyncze gminy, na terenie których lub w pobliżu których zlokalizowane są węzły autostradowe. Są to rejony o najwyższym stopniu dostępności do autostrady i dlatego stają się miejscem lokalizacji nowych

inwestycji. Autostradę A4 cechuje „efekt tunelu”, co oznacza, że tendencje rozwojowe, wzmożonego zainwestowania dotyczą głównie rejonów węzłów autostradowych. Strefy położone między węzłami nie uwarunkowują swojego rozwoju w oparciu o „bliskość” autostrady. Aspekt ten uwidacznia, że autostrada A4 oddziałuje przede wszystkim na przekształcenia funkcjonalno – przestrzenne oraz rozwój społeczno – gospodarczy jednostek lokalnych. To przede wszystkim gminy stają się jednostkami, dla których bliskość autostrady wyznacza przemiany funkcjonalne i przestrzenne. Zmiany te są słabiej widoczne w skali regionalnej. Na tej podstawie można stwierdzić, że w perspektywie długookresowej ukształtuje się wzdłuż autostrady A4 sieć wyizolowanych ośrodków wzrostu – jednostek zainwestowanych o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego. Dokonując analizy przekształceń funkcjonalnych można stwierdzić, że wśród potencjalnych funkcji na obszarach oddziaływania autostrady A4 wyróżnia się: magazynową, składową, produkcyjną, logistyczną i usługową. Są to sfery gospodarki narodowej, które nabierają znaczenia w rejonach objętych oddziaływaniem autostrady.

Literatura

- Koziarski S.M., 2004, *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*. Wydawnictwo UO Opole.
- Oferta Inwestycyjna. Strefa Aktywności Gospodarczej w Gminie Ujazd*, www.ujazd.pl, 02.10.2008r.
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa opolskiego*, UMWO Biuro Planowania Przestrzennego, Opole 2002.
- Pugh G., Fairburn J., 2008, Evaluating the Effects of the M6 Toll Road on Industrial Land Development and Employment, *Regional Studies*, Vol. 42.7, pp.977 – 990.
- Słodczyk J., Szafranek E., 2004, *Przeobrażenia struktury społeczno – gospodarczej na obszarze między aglomeracją Wrocławia a Opolem*, (w:) Szólek K., Zakrzewska – Półtora A.(red.), *Obszary metropolitalne a rozwój regionalny i lokalny*, Wrocław.
- Słodczyk J., Klimek R., 2006, *Wpływ autostrady A4 na strategię rozwoju i planowanie przestrzenne w gminach na przykładzie regionu opolskiego*, (w:) Strahl D.(red.), *Gospodarka lokalna i regionalna w teorii i praktyce*, AE we Wrocławiu, Wrocław.
- Strategia rozwoju województwa opolskiego na lata 2000 – 2015*, UMWO Opole 1999.
- Zioło Z., 2004, *Procesy i modele kształtowania krajowych układów regionalnych*, (w:) Mikołajewicz Z. (red.), *Procesy i kierunki przemian gospodarczych i społecznych w Polsce w okresie transformacji*, Opole.

THE FUNCTIONAL AND SPATIAL TRANSFORMATIONS IN THE AREAS LOCATED WITHIN THE BELT OF THE A4 MOTORWAY

Key words: *motorway; local and regional development, functional transformations, spatial transformations*

Summary

The paper deals with the problem of functional and spatial transformations in the area of communes located in the influence zone of the A4. The aim of the study is to identify and determine directions of the kinds of transformations in the area chosen for the study. The spatial scope of the research covers communes located in dolnośląskie (Lower Silesian), Opole and śląskie (Silesian) Provinces, while the time of the study spans the years 2000–2007.

To conduct the research the following stages were differentiated: calculating the changes in the value of indexes which characterize the state of population and economy of the examined area in the years 2000 and 2007, analyzing the transformation of the spatial structure of communes situated in the areas with motorway knots, as well as analyzing the directions of spatial planning and investment offers in the areas adjacent to the A4 motorway. The research carried out points to the fact that statistical measures do not display any formation of a belt of higher business activity within the zone of the A4. The motorway influences – primarily – the functional and spatial transformations and the socioeconomic development of local units. The A4, moreover, is characterized by the so-called “tunnel effect”, which means that developmental trends of intensive

investment concern mainly the areas with the knots, while the zones located between them are not conditioned by development relying on the “nearness” of the motorway. In the long-term perspective there will form, along the A4, a network of isolated centers of rise – invested in units of a high level of economic development. Among the potential functions in the areas remaining under the influence of the A4 the following are enumerated: providing warehouse and storage space, facilitating production, ones pertaining to logistics and services.

prof. dr hab. Janusz Słodczyk
dr Edyta Szafranek
Katedra Geografii Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej
Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Opolski
ul. Ozimska 46a, 45–058 Opole
e-mail: jslod@uni.opole.pl
e-mail: eszafranek@uni.opole.pl

Piotr Trzepacz
Uniwersytet Jagielloński

REGIONALNE UWARUNKOWANIA FUNKCJONOWANIA PORTÓW LOTNICZYCH W POLSCE

Słowa kluczowe: *port lotniczy, obszar ciążenia, oddziaływanie, przestrzenny podział rynku*

1. Wprowadzenie

Obserwowany w ciągu kilku ostatnich lat wzrost zainteresowania obiektami punktowej infrastruktury transportu lotniczego jest czasowo skorelowany z sukcesem, jaki osiągnęły porty lotnicze Polski (zwłaszcza regionalne) po 2003 roku. Przyłączenie się Polski do strefy „otwartego nieba” doprowadziło w krótkim czasie do głębokich przemian w transporcie lotniczym. Procesy te doprowadziły nie tylko do wzrostu znaczenia portów regionalnych względem centralnego w Warszawie, ale również do zmiany ich pozycji w kontynentalnej hierarchii tego typu obiektów (Trzepacz, 2007). Głównym celem opracowania jest wskazanie uwarunkowań ich funkcjonowania na poziomie regionalnym, ze szczególnym uwzględnieniem dostępności czasowej i kształtujących ją czynników.

Funkcjonujące w Polsce porty lotnicze są zróżnicowane nie tylko pod względem wielkości, ale również w zakresie udostępnianej sieci destynacji, które rozumiane są jako pojęcie nadrzędne w stosunku do połączeń, których może być kilka w obrębie destynacji (np. Londyn jako destynacja z portu lotniczego Krakowa udostępniana jest dzięki połączeniom do Londynu Stansted, Londynu Luton i Londynu Gatwick). Dostępne destynacje w połączeniu z szerokim spektrum uwarunkowań wpływają na wielkość obszaru ciążenia portu lotniczego, definiowanego jako obszar przyciągania danego podmiotu (w tym wypadku portu lotniczego), który związany jest z jego dostępnością dla konsumentów (Śleszyński, 2007).

Obok zmian w transporcie lotniczym bardzo duże znaczenie dla rozwoju portów lotniczych Polski miały strumienie migracyjne związane z umożliwieniem przez niektórych członków Unii Europejskiej legalnego podjęcia pracy przez Polaków. Początkowo, związany z polskim członkostwem ruch migracyjny umożliwił rozwój komunikacji autobusowej np. z Wielką Brytanią, a następnie dzięki lotniczym przewoźnikom niskokosztowym, których oferta była konkurencyjna wobec autokarowych, otworzył drogę do rozwoju właśnie portom lotniczym.

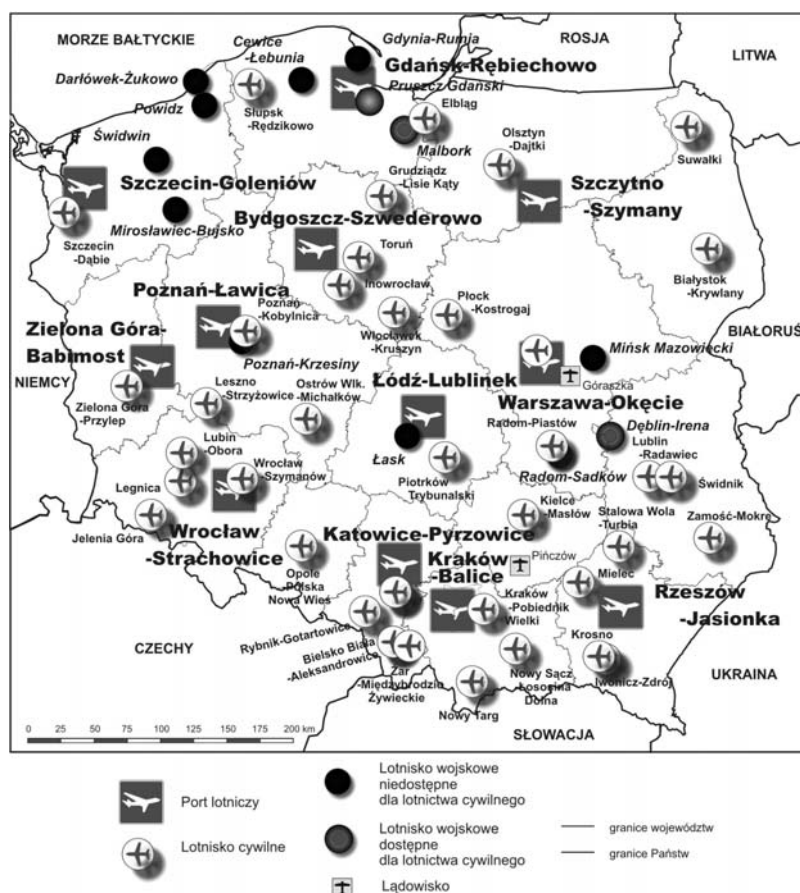
Regionalne uwarunkowania funkcjonowania portów lotniczych można rozpatrywać na kilku płaszczyznach. Obejmują one zarówno szereg cech regionu, który porty te obsługują (jego poziom rozwoju społeczno-gospodarczego, funkcje – zwłaszcza turystyczną, wyposażenie w innego rodzaju infrastrukturę transportową, czy społeczno-demograficzne cechy ludności), jak i międzyregionalne ciążenia o charakterze społeczno-gospodarczym, które odzwierciedlają się m.in. w geograficznej strukturze destynacji lotniczych oferowanych przez dany port.

2. Rozmieszczenie infrastruktury transportu lotniczego w Polsce

Rejestry Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykazują funkcjonowanie w Polsce 53 lotnisk cywilnych (12 z nich zgodnie z polskim ustawodawstwem posiada kategorię portu lotniczego – Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze) (ryc. 1). Liczba ta nie wyczerpuje potencjału jaki stanowią również lotniska wojskowe o różnym stopniu dostępności dla lotnictwa cywilnego, czy wyłączone z użytkowania i będące poza oficjalnymi rejestrami obiekty. Rozmieszczenie lotnisk wojskowych wykazuje silną koncentrację. Ich występowanie w Polsce ogranicza się bowiem do dwóch obszarów – Pomorza i Mazowsza. Stanowią one w dużej mierze pozostałość stacjonowania w Polsce wojsk radzieckich. Duża liczba tych lotnisk została zamknięta zaraz po opuszczeniu przez nie terytorium Polski. Mimo, iż obiekty te stanowią duży potencjał dla rozwoju innych typów

infrastruktury (można podjąć próby zaadaptowania ich na potrzeby lotnictwa cywilnego), to trudno rokować stopień ich wykorzystania w przyszłości, chociażby ze względu na niską gęstość zaludnienia obszaru Pomorza Środkowego, gdzie jest ich właśnie najwięcej. Ponadto nieeksploatowane i niepoddawane koniecznym remontom lotniska ulegają dalszej substandardyzacji, a ich modernizacja oraz przywrócenie do funkcjonowania będzie zabiegiem niezwykle kosztownym.

Duża liczba obiektów stanowiących na tym obszarze infrastrukturę transportu lotniczego nie zmienia faktu, że to właśnie obszar Pomorza Środkowego charakteryzuje się najslabszą dostępnością czasową najbliższego portu lotniczego. Porównywalna jest ona jedynie z najslabiej skomunikowanymi z najbliższym portem obszarami polskiej „ściany wschodniej”. Z punktu widzenia ludności zamieszkującej obszary byłego województwa śląskiego i koszalińskiego brak portu lotniczego stanowi realny problem, który pogłębiony jest przez deficyt połączeń komunikacyjnych z najbliższymi położonymi miastami posiadającymi port – Szczecin i Gdańsk.



Ryc. 1. Infrastruktura transportu lotniczego w Polsce w 2008 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestrów Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Nierównomierne rozmieszczenie portów lotniczych w Polsce koresponduje z innymi typami infrastruktury (Węclawowicz i inni, 2006). Polska „ściana wschodnia” również pod tym względem stanowi obszar deficytowy. Zwraca się szczególną uwagę na potrzebę budowy tego typu obiektu dla obszaru Lubelszczyzny (Komornicki, 2007). Jednak dyskusja o konieczności rozwoju sieci portów lotniczych w Polsce, a także innych kategorii infrastruktury transportu lotniczego nie ogranicza się do obszarów, w których one w ogóle nie występują. Zwraca się bowiem uwagę na potrzebę rozwoju istniejących węzłów lotniczych, czy budowę portów o wyspecjalizowanych funkcjach. Najczęściej dyskutowane koncepcje odnoszą się do ich uruchomienia dla obsługi regionów turystycznych Polski (Pomorza Środkowego – w Słupsku Redzikowie oraz dla Tatr i Podhala w Nowym Targu), a także rozwijania systemu tego typu infrastruktury dla głównych regionów miejskich w kraju (budowa drugiego portu lotniczego dla Warszawy, Trójmiasta oraz znalezienie nowej lokalizacji dla portu krakowskiego). Trudno ocenić, w którym przypadku i jak

szybko dojdzie do realizacji planów tego typu inwestycji oraz startu pierwszych samolotów rejsowych z nowych portów lotniczych w Polsce.

3. Geografia destynacji lotniczych jako efekt społeczno-gospodarczych ciężarów regionów

Obszar Polski wykazuje duże zróżnicowanie pod względem międzyregionalnych (i międzynarodowych) ciężarów społeczno-gospodarczych. Są one w dużej mierze efektem historycznej przynależności ziem polskich do określonego państwa zaborczego. Oferowana sieć połączeń lotniczych jest częściowo odbiciem tego rodzaju ciężarów (ryc. 2). Pod omawianym względem można wyróżnić trzy grupy portów lotniczych w Polsce: port centralny z mniej ukierunkowaną siecią połączeń, duże regionalne porty lotnicze (Gdańsk, Katowice, Poznań, Kraków) o wyraźnym ukierunkowaniu destynacji oraz małe regionalne porty lotnicze oferujące podobny zestaw połączeń, wynikających z otwarcia rynków pracy dla Polaków na Wyspach Brytyjskich i popytu na tego rodzaju usługi dla ludności zamieszkującej ich obszar ciężarów.

Port centralny jako jedyny obsługuje destynacje środkowo- i wschodnioeuropejskie do innych portów centralnych regionu (krakowskie Balice posiadały w badanym rozkładzie jedynie połączenie z Pragą). Połączenia tego typu mają w dużej mierze charakter tradycyjny nawiązujący do powiązań społeczno-gospodarczych w minionej epoce ustrojowej. Mimo wciąż dużego znaczenia tego kierunku, również w przypadku portu lotniczego obsługującego Warszawę aktualnie dużo bardziej rozwinięta jest sieć połączeń w kierunku zachodnim.

Największy regionalny port lotniczy w Polsce zlokalizowany w podkrakowskich Balicach prezentuje rozwiniętą sieć połączeń w kierunku zachodnim. Przewaga tego kierunku jest jednak niwelowana przez dużą liczbę destynacji południowoeuropejskich (Włochy, Hiszpania, Francja), a także tych wiodących do głównych miast skandynawskich.

Mniejsze regionalne porty lotnicze, takie jak Katowice, Wrocław, Poznań i Gdańsk mimo bardzo dużej popularności destynacji brytyjskich i irlandzkich w omawianej strukturze charakteryzują się przewagą kierunku niemieckiego. W przypadku portu gdańskiego oraz poznańskiego, a także szczecińskiego struktura oferowanych destynacji jest równoważona przez relatywnie dużą liczbę połączeń skandynawskich.

Za ewenement w skali przynajmniej kontynentalnej uchodzi port lotniczy Rzeszów-Jasionka, który mimo, iż należy do grupy najmniejszych międzynarodowych portów lotniczych w Europie (liczba pasażerów odprawionych w 2007 r. wyniosła 274 272 pasażerów – wg danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego) obsługuje stałe, regularne połączenia z portami lotniczymi Nowego Jorku (JFK i Newark). Stanowi pod tym względem dużą konkurencją dla Krakowa, którego port lotniczy obsługuje jedno połączenie transatlantyckie do Chicago. Obecność połączeń do portów lotniczych Ameryki Północnej w rozkładach lotów zarówno Krakowa jak i wielokrotnie mniejszego Rzeszowa nie jest przypadkowa. Stanowi bowiem odpowiedź na popyt, którego przyczyną są utrzymujące się powiązania obszaru Podkarpacia i Małopolski z Ameryką zapoczątkowane wielkimi ruchami migracyjnymi z XIX wieku.

W rozkładach lotów portów lotniczych Polski zwraca uwagę deficyt połączeń do portów państw sąsiednich, w kierunku południowym i wschodnim. Sytuację taką warunkuje kilka czynników. Jednym z nich jest osłabienie kontaktów społecznych i gospodarczych (problem słabej wymiany handlowej z Rosją) z państwami regionu obserwowane od chwili upadku ZSRR i reorientacji strategicznego kierunku powiązań gospodarczych na państwa zachodnie. Kolejny czynnik stanowi konkurencja w postaci innych środków transportu, które umożliwiają komunikację z państwami sąsiednimi po znacznie niższych cenach niż te oferowane przez tradycyjnych przewoźników lotniczych (LOT, AEROFLOT, Czech Airlines).



Ryc. 2. Geografia destacji lotniczych wybranych portów lotniczych Polski w 2008 r.

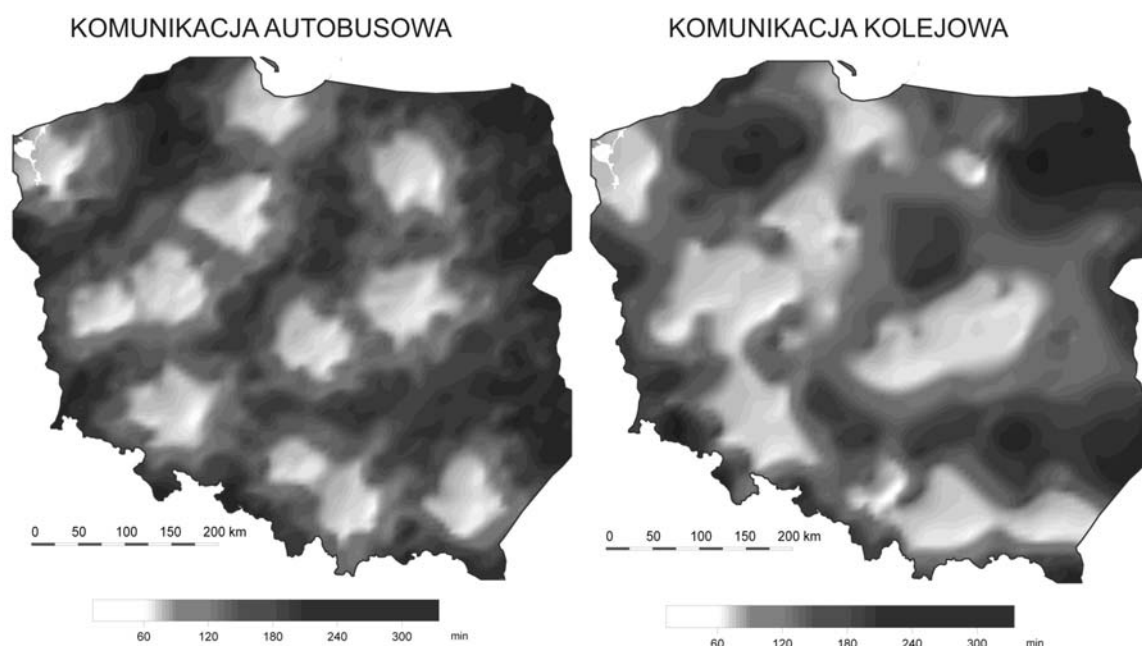
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów lotów portów lotniczych

4. Uwarunkowania dostępności czasowej portów lotniczych w skali lokalnej i regionalnej

Dostępność czasowa portów lotniczych stanowi jeden z głównych czynników wyboru danego portu przez pasażera. Prawidłowość ta funkcjonuje zwłaszcza w sytuacji, gdy wszystkie porty lotnicze oferują dane połączenie. Przeprowadzone przez autora badanie wykazało, że tak jak podstawowy czynnik wyboru stanowi obecność w rozkładzie określonego połączenia, tak wybór portu spośród tych wszystkich, które dane połączenie umożliwiają dokonywany jest w oparciu o czas potrzebny na dotarcie do niego. Czynniki takie jak doświadczenia w korzystaniu z usług danego portu, czy działania marketingowe mają znaczenie marginalne.

Problem dostępności czasowej należy rozpatrywać w dwóch skalach. Skala lokalna odnosi się do powiązań komunikacyjnych portu lotniczego z centralną częścią obsługiwanego układu osadniczego. W większości przypadków port skomunikowany jest z centrum miasta połączeniem autobusowym, często specjalną linią, która łączy go przeważnie z dworcem kolejowym danego miasta. Obecnie nie jest to jedyne rozwiązanie. Sukces krakowskiego szynobusu łączącego centrum Krakowa z portem w Balicach sprawił, iż koncepcja ta pojawia się obecnie w planach rozwoju większości portów lotniczych w Polsce.

Wskazany powyżej problem rozwiązań lokalnych stanowi element rozwiązania regionalnego. Ta druga skala dostępności czasowej portów lotniczych wpływa na wielkość oraz kształt ich potencjalnych obszarów ciążenia. Przeprowadzone badanie wykazało duże znaczenie wyboru określonego środka transportu przy kształtowaniu obszaru ciążenia. Ma to tym większe znaczenie, że poziom wyposażenia w różnego typu infrastrukturę transportową w Polsce jest regionalnie silnie zróżnicowany. Nierównomierność rozmieszczenia różnego typu infrastruktury w Polsce jest uwarunkowana historycznie. Obszary funkcjonujące dawniej w granicach Królestwa Prus, a później Cesarstwa Niemieckiego charakteryzują się najwyższym poziomem rozwoju zwłaszcza infrastruktury kolejowej. Zlokalizowane w zachodniej i południowo-zachodniej części kraju porty lotnicze charakteryzują się lepszą dostępnością czasową w porównaniu z portami funkcjonującymi w innych częściach kraju.



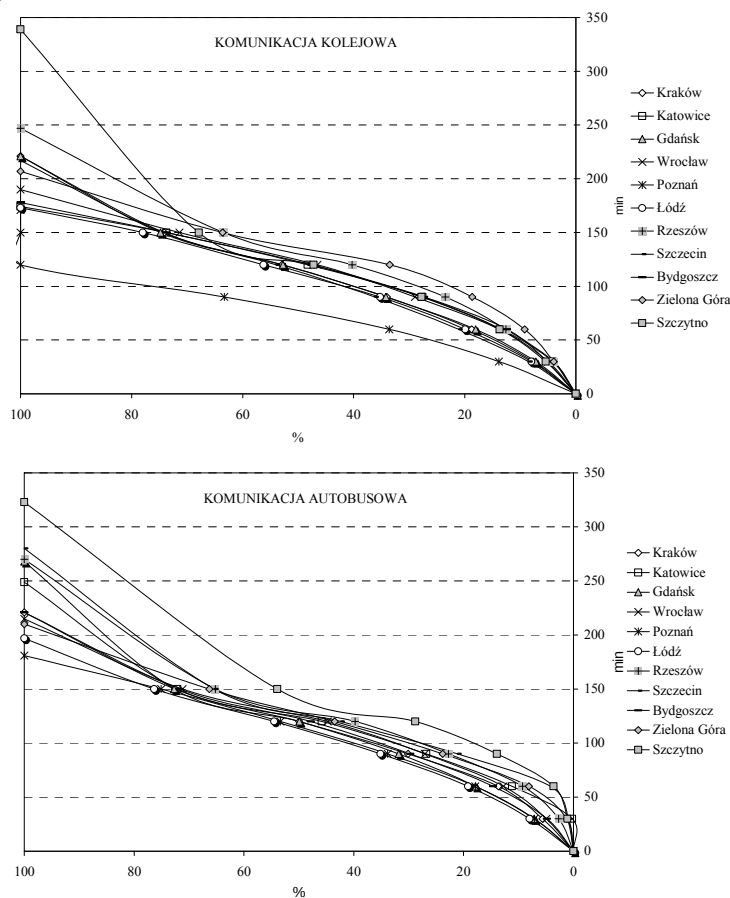
Ryc. 3. Dostępność czasowa portów lotniczych w Polsce w 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKS i PKP

Bez względu na wybór środka transportu (analizowanego – kolei oraz autobusów) powtarza się taka sama grupa obszarów najslabiej skomunikowanych z portem lotniczym (ryc. 3). Zwarte obszary stanowi pod tym względem wschodnia część kraju (zwłaszcza obszar Lubelszczyzny) oraz środkowa część Pomorza. W tym miejscu pojawia się jednak istotne pytanie, stawiane również przez Unię Europejską w kontekście planów rozbudowy sieci tego typu infrastruktury w Polsce – czy problem stanowi deficyt portów lotniczych w Polsce, czy deficyt infrastruktury, która umożliwi dotarcie do tych istniejących. Trudno dokonać ostatecznej odpowiedzi na tak postawione pytanie, gdyż ogólne wyposażenie Polski w porty lotnicze jest dużo słabsze w porównaniu z innymi państwami Unii. Liczba portów obsługujących przynajmniej 15 tys. pasażerów rocznie w Polsce daleka jest od 1 portu na milion mieszkańców (wg danych Eurostat). O zapotrzebowaniu na bardziej rozwiniętą sieć tego typu infrastruktury decyduje wiele czynników – takich jak uwarunkowania przyrodnicze czy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego. Przy dyskusji o docelowej liczbie i rozmieszczeniu portów lotniczych należy wziąć pod uwagę również brak w Polsce obiektów o wyspecjalizowanych funkcjach – np. dla obsługi lotniczego transportu towarowego (cargo).

Wybór określonego środka transportu w celu dotarcia do portu lotniczego różnicuje również przebieg krzywych izochronodystansograficznych (Warakomska, 1993) (ryc. 4), które ukazują wielkość zaludnienia obszaru ciążenia, jaką stanowią poszczególne strefy czasowe dostępności portu lotniczego. Ich przebieg jest w dużej mierze związany z cechami sieci osadniczej obszaru, który obejmują poszczególne strefy dostępności czasowej. W zasięgu strefy czasowej

60 minut w przypadku analizowanych portów charakteryzują się one różnym udziałem zaludnienia całego obszaru ciążenia.



Ryc. 4. Krzywe izochronodystansograficzne portów lotniczych Polski w 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKS i PKP

W przypadku portu lotniczego Łodzi udział ludności zamieszkującej obszar położony do godziny drogi od portu sięga 20%, co wynika z przynależności do niego licznych miast aglomeracji łódzkiej. W przypadku portu Bydgoszczy podobny wysoki udział obszarów położonych w omawianej strefie wynika z faktu, iż obejmuje ona Toruń. Dla krakowskich Balic duże znaczenie ma wysoka gęstość zaludnienia obszarów sąsiadujących z Krakowem.

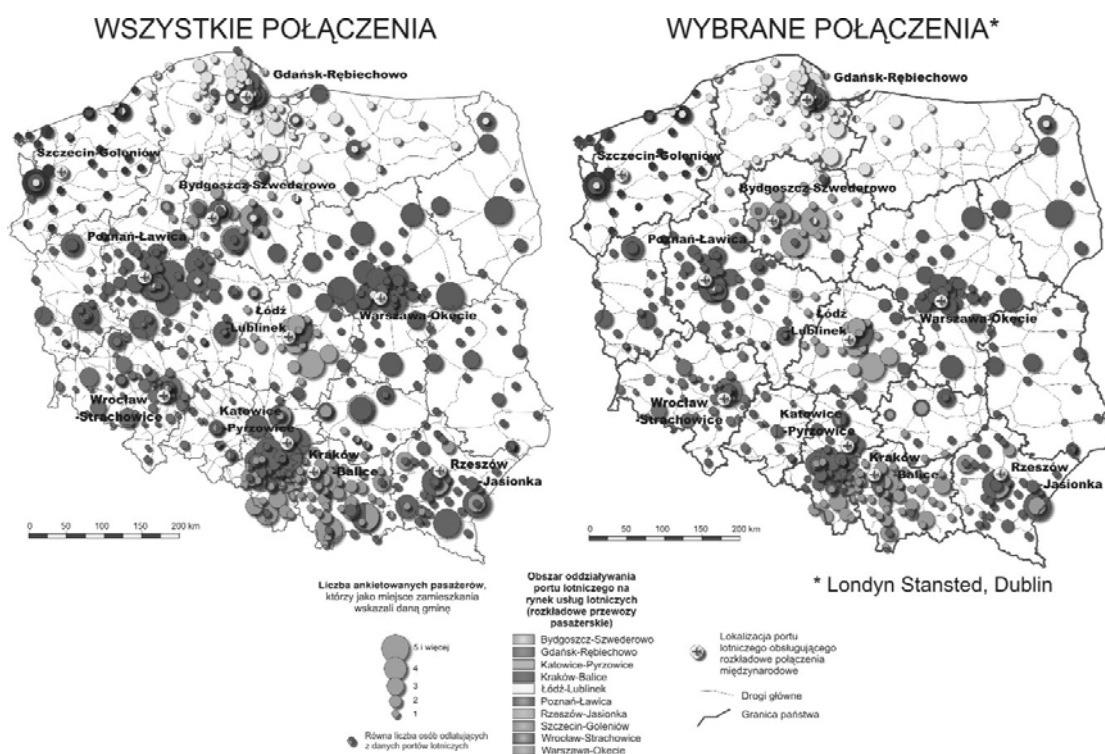
W przypadku Szczytna i Goleniowa 20% ludności obszaru ciążenia zamieszkuje dużo większy obszar, co wynika z dużo niższej gęstości zaludnienia w sąsiedztwie miast z portem lotniczym. Peryferyjne względem konurbacji górnośląskiej położenie portu lotniczego Katowice w Pyrzowicach sprawia, że największa część zaludnienia obszaru ciążenia tego portu to obszary w odległości 70–120 minut.

5. Pochodzenie pasażerów portów lotniczych w Polsce i przestrzenne podział rynku pasażerskich usług lotniczych

Mimo, iż w przypadku wszystkich analizowanych portów lotniczych odnotowano pasażerów pochodzących z obszarów znacznie od nich oddalonych to przestrzenne zasięg ich oddziaływania ma charakter zwarty i pozwalający na wyraźne rozgraniczenie (ryc. 5). Największy obszar oddziaływania posiada port lotniczy Warszawa–Okęcie. Częściowo wynika to z faktu oferowania największej liczby destynacji. Z drugiej jednak strony jest to konsekwencja braku konkurencji dla tegoż portu na obszarze Polski Wschodniej. Dla tej części kraju w dużej mierze właśnie warszawskie Okęcie położone jest relatywnie najbliżej.

Zawężenie analizy do tych połączeń, które obecne są w rozkładach wszystkich portów lotniczych (do Londynu Stansted) lub ich zdecydowanej większości (do Dublina) pozwala na określenie czynników odpowiadających za przestrzenne podział rynku usług pasażerskiego

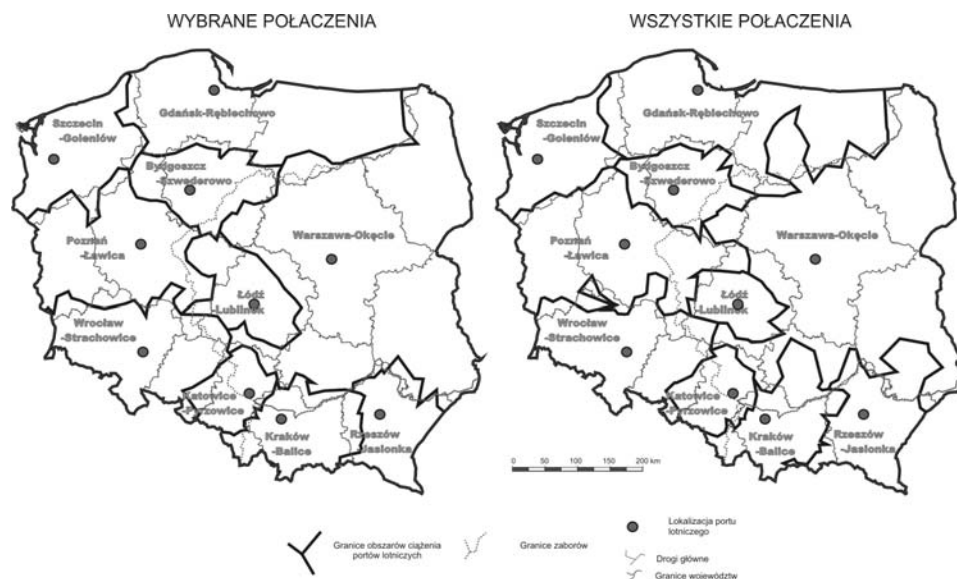
transportu lotniczego przy wyeliminowaniu czynnika w postaci różnej wielkości sieci oferowanych połączeń. Rozróżnienie pochodzenia wszystkich pasażerów oraz tylko tych korzystających z połączeń lotniczych uznanych za podstawowe wskazuje na kolejne uwarunkowania funkcjonowania portów lotniczych na poziomie regionalnym. Odnoszą się one do cech społeczno-gospodarczych obszaru oddziaływania danego portu lotniczego, odzwierciedlających się w kierunkach destynacji, a także w strukturach społecznych oraz demograficznych korzystających z nich pasażerów. Wyraźny przykład tego rodzaju zależności obserwuje się w przypadku portu lotniczego Warszawy. Pochodzenie korzystających z niego pasażerów wykazuje, że przy pozostawieniu jedynie połączeń oferowanych przez przewoźników niskoszkostowych do Londynu i Dublinu nie ulega znaczącym zmianom liczba ankietowanych z obszaru Polski Wschodniej oraz północnej części Mazowsza. Widoczna zmiana obserwowana jest w głównej mierze na obszarach podmiejskich stolicy, skąd pochodzą pasażerowie wybierający inne, bardziej zróżnicowane destynacje, najczęściej oferowane przez droższych tradycyjnych przewoźników. Tego typu warstwowanie (w podziale na wszystkie destynacje oraz te określone jako podstawowe) ukazuje znaczenie połączeń do Londynu Stansted oraz do Dublinu dla ludności zamieszkującej obszary problemowe ze społecznego i gospodarczego punktu widzenia, przede wszystkim charakteryzujące się wysokim bezrobociem. W dużej mierze właśnie dla tych obszarów otwarcie rynków pracy przez Irlandię oraz Wielką Brytanię otworzyło możliwości znalezienia zatrudnienia, a tanie linie lotnicze obsługujące połączenia między Polską i tymi państwami umożliwiły dotarcie do pracy przy kosztach a przede wszystkim czasie bardzo konkurencyjnych w stosunku do komunikacji autokarowej.



Ryc. 5. Pochodzenie pasażerów korzystających z portów lotniczych Polski w 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego przeprowadzonego w lipcu 2006 r.

Przestrzenny podział rynku usług pasażerskiego transportu lotniczego wykazuje nawiązanie do granic historycznych w Polsce (ryc. 6) – zwłaszcza do przebiegu granicy między państwami zaborczymi na ziemiach polskich. Sytuacja ta wiąże się z określonym poziomem rozwoju infrastruktury transportu kolejowego oraz drogowego. W związku z powyższym możliwe jest wskazanie obszarów, których mieszkańcy mimo, iż mieszkają bliżej któregoś z portów lotniczych ostatecznie wybierają ten położony dalej, gdyż obsługuje on obszar funkcjonujący dawniej w granicach danego zaboru przez co odpowiedni rozwój infrastruktury transportowej umożliwia jego lepsze skomunikowanie.



Ryc. 6. Obszary ciężenia portów lotniczych Polski w 2006 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badania ankietowego

6. Podsumowanie

Badanie uwarunkowań funkcjonowania a także zasięgów oddziaływania portów lotniczych w Polsce pozwala stwierdzić, iż stosowanie do ich określenia pojęcia „regionalne porty lotnicze” jest uzasadnione i na pewnym poziomie dotyczy to również portu centralnego (przy analizie podstawowych połączeń, gdzie czynnik dostępności czasowej ma nadrzędne znaczenie przy wyborze portu lotniczego). Bez względu na wielkość portu lotniczego jego funkcjonowanie jest ściśle związane z szerokim spektrum cech regionu, w obrębie którego dany port funkcjonuje. Cechy te obejmują zarówno stan wyposażenia w infrastrukturę transportową innego typu (pozwalającą na dotarcie do portu lotniczego), specyfikę układu osadniczego, a także społeczne i demograficzne cechy ludności zamieszkującej dany obszar oraz jego funkcje. Powinny one znaleźć swój wyraz w decyzjach dotyczących rozwoju sieci portów lotniczych w Polsce.

Literatura

- Komornicki T., 2007, Rola sieci transportowych w Polsce w świetle wyników Projektu ESPON 1.2.1, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIII, str. 47–59.
- Śleszyński P., 2007, Możliwości rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce w świetle uwarunkowań popytowych, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, t. XIII, str. 153–174.
- Trzepacz P., 2007, Spatial aspects of air transportation liberalization – changes in European airport hierarchy, Bulletin of geography, Socio-economic series, no.8, s. 163–178, Toruń.
- Warakomska K., 1993, Izochrony zmodyfikowane jako kartograficzna metoda przedstawiania dostępności ludności do miasta wojewódzkiego (na przykładzie województwa lubelskiego), Polski Przegląd Kartograficzny, t.25, nr 2, str. 66–71.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2006, Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku, Monografie 6, IGiPZ PAN, Warszawa

REGIONAL FACTORS OF AIRPORTS FUNCTIONING IN POLAND

Key words: *airports, catchment area, impact, spatial market share*

Summary

There are 12 functioning airports in Poland. 10 of them have an international status, handling scheduled flights mainly to countries in Western Europe. Fast-evolving business of air transport forces a hard competition on the companies which are determined to stay on the market of passenger flights. In view of the conducted research accessibility seems to be the top priority in terms of the catchment area for every airport. The above-mentioned feature belongs to a set of conditions connected to the regional difference in the level of airport infrastructure, which stems from inequality in transportation caused by historical background. The significance of these factors should be considered in decisions concerning the development of the Polish aviation network. The question is, whether to expand the network or facilitate the connections between the existing airports, which will improve their accessibility from the viewpoint of further situated areas.

mgr Piotr Trzepacz
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Jagielloński
ul. Gronostajowa 7
30-387 Kraków
e-mail: piotr.trzepacz@uj.edu.pl

Edyta Pijet-Migoń
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

PRZYSZŁOŚĆ PORTÓW LOTNICZYCH ZACHODNIEJ POLSKI W WARUNKACH KONKURENCJI Z LOTNISKIEM BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL

Słowa kluczowe: *transport lotniczy, porty regionalne, linie niskokosztowe, infrastruktura lotnicza*

1. Wprowadzenie

Przystąpienie do Unii Europejskiej i przyjęcie pakietów liberalizujących transport lotniczy spowodowało w Polsce znaczące ożywienie tego sektora usług transportowych. Od 2004 r. szczególnie dynamicznie rozwijają się porty regionalne, które pozyskały szereg połączeń międzynarodowych, głównie za sprawą rozwoju sieci połączeń oferowanych przez przewoźników niskokosztowych oraz czarterowych. Istotny wzrost liczby pasażerów oraz połączeń wymaga rozbudowy i dalszej modernizacji infrastruktury lotniskowej i okołoportowej, co jest związane z bardzo dużymi nakładami środków finansowych. W ostatnich miesiącach pojawia się coraz więcej wątpliwości odnośnie prognoz rozwoju portów regionalnych w najbliższych latach, nie tylko w Polsce (Doganis, 2007). Są one spowodowane widocznym kryzysem w światowym lotnictwie pasażerskim, spowolnieniem wzrostu gospodarczego, konsolidacją rynku przewoźników lotniczych i zwiększoną konkurencją pomiędzy portami lotniczymi. W przypadku lotnisk w zachodniej części Polski wskazuje się na zagrożenie konkurencją ze strony budowanego lotniska Berlin Brandenburg International (BBI). Celem artykułu jest przedstawienie problemu, jak nowe lotnisko BBI może wpłynąć na ruch pasażerski w polskich portach i na sieć połączeń z portów regionalnych oraz jak powinna wyglądać polityka portów regionalnych w warunkach wzmożonej konkurencji, zmieniających się szybko tendencji w ruchu turystycznym i polityce przewoźników lotniczych oraz malejącej roli granicy polsko-niemieckiej jako granicy wewnętrznej Schengen.

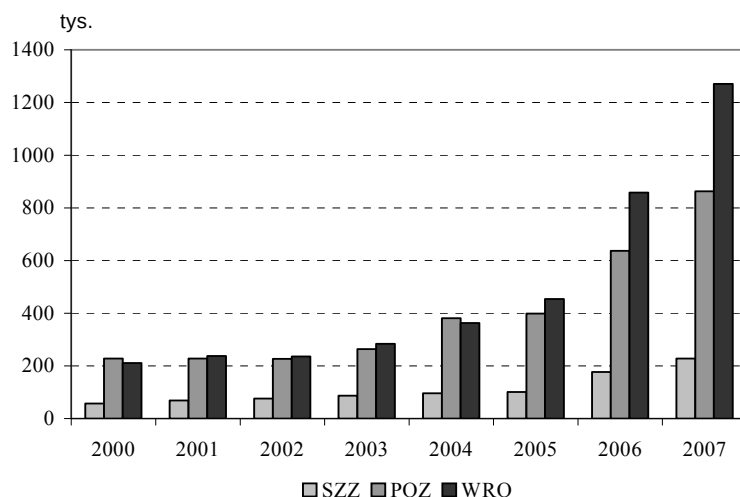
2. Wzrost znaczenia polskich portów regionalnych

W okresie powojennym, praktycznie do połowy lat 90-tych XX w., polskie porty regionalne nie miały większego znaczenia w ruchu międzynarodowym. Ruch pasażerski na tych lotniskach był głównie ruchem krajowym lub dolotowym do centralnego dla Polski portu w Warszawie. Poza Warszawą tylko lotnisko w Krakowie pełniło funkcję lotniska międzynarodowego. Sytuacja zmieniła się nieco w latach 90-tych, gdy z niektórych lotnisk regionalnych zostały uruchomione nieliczne połączenia międzynarodowe, głównie do Niemiec (Frankfurtu, Düsseldorfu, Monachium, Kolonii-Bonn), Kopenhagi i Wiednia. Mimo że połączenia międzynarodowe były traktowane przez władze lokalne oraz mieszkańców regionów jako swoiste „okno na świat” i wszyscy byli świadomi znaczenia portów dla rozwoju regionów (Kłos i Milewski, 2008), to obowiązujący system międzynarodowych umów bilateralnych i protekcyjnistyczna polityka względem narodowego przewoźnika utrudniała dalszy rozwój połączeń z portów regionalnych. Do dużych zmian doszło po 2004 r. wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i liberalizacją usług transportu lotniczego (Czyczuła i inni, 2005; Pijet-Migoń, 2007; Śleszyński, 2007). Gwałtownie wzrosła liczba podróżujących (w latach 2005 i 2006 wzrost liczby pasażerów przekraczał 30% w skali roku), ale również zmieniła się hierarchia portów regionalnych. Obecnie 10 polskich portów lotniczych (na 11 istniejących) ma połączenia międzynarodowe, podczas gdy przed 2004 rokiem tylko sześć z nich oferowało połączenia do innych krajów. Znacząco wzrósł udział portów regionalnych w rynku przewozów pasażerskich w Polsce. W 2003 r. udział portów regionalnych w ruchu pasażerskim wynosił 27,4%, natomiast w 2007 r. 51,6% (Urząd Lotnictwa..., 2008).

3. Porty regionalne zachodniej Polski i ich charakterystyka

Wzrost liczby pasażerów korzystających z portów regionalnych dotyczył również zachodniej Polski. W 2003 r. w porcie lotniczym Szczecin Goleniów odprawiono ponad 87 tys. pasażerów, w 2007 r. – prawie 228 tys. (wzrost o 261%). W Poznaniu liczba pasażerów w 2003 r. wynosiła 264 tys., w 2007 r. ponad 863 tys. (wzrost o 327%), we Wrocławiu w analogicznym okresie wzrosła z 284 tys. do prawie 1,3 miliona (wzrost o 458%) (ryc.1).

Jedynie port lotniczy w Zielonej Górze ma marginalne znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego. W 2007 r. z usług tego portu skorzystało 6739 pasażerów, lotnisko to oferowało wyłącznie połączenia do Warszawy.



Ryc. 1. Zmiany wielkości ruchu pasażerskiego w portach regionalnych zachodniej Polski

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Urząd Lotnictwa...*(2008)

3.1 Szczecin Goleniów

Lotnisko zostało zbudowane w latach 1953–1956, w okresie szczególnego nasilenia „zimnej wojny”, jako lotnisko wojskowe. W 1967 r. utworzono wydzieloną część cywilną i przeniesiono operacje z lotniska w Dąbiu. Lotnisko w Goleniowie było kilkakrotnie modernizowane, m.in. w latach 1976–1977 (rozbudowa i modernizacja pasa startowego), 1998 i 2001, kiedy to oddano do użytku nowy terminal pasażerski, który rozbudowano w 2005 r., zwiększając możliwość odprawy pasażerów do miliona rocznie.

Przez wiele lat lotnisko obsługiwało prawie wyłącznie ruch krajowy. Sytuacja minimalnie zmieniła się pod koniec lat 90-tych i na początku XXI w., kiedy to wprowadzono połączenia do Kopenhagi (w okresie późniejszym zawieszone) i rozpoczęto ruch czarterowy. W wyniku liberalizacji rynku przewozów lotniczych ze szczecińskiego lotniska zaczęły operować przewoźnicy niskokosztowi. W 2007 r. był to Centralwings, oferujący połączenia do Dublina i Ryanair obsługujący trasę do Londynu Stansted. W 2008 r. połączenia do Dublina zawiesiły linie Centralwings, ale lukę tę wypełniły linie Ryanair. Przewoźnik ten w sezonie zimowym 2008/2009 planuje otwarcie kilku nowych tras do miast brytyjskich – Birmingham, Bristolu i Liverpoolu. Od 2008 r. szczecińskie lotnisko posiada również połączenia do Oslo, obsługiwane przez linie Norwegian. W sezonie letnim 2008 w ruchu regularnym lotnisko było obsługiwane przez 3 przewoźników, w tym 2 niskokosztowych, oferujących połączenia do 3 portów zagranicznych (Londyn – 7 rejsów tygodniowo, Dublin – 3 rejsy i Oslo – 2 rejsy).

3.2 Poznań Ławica

Jest jednym z najstarszych lotnisk w Polsce, jego początki sięgają 1913 r. Zostało ono wybudowane przez Niemców jako lotnisko wojskowe, ale już w okresie międzywojennym funkcjonowało jako lotnisko pasażerskie. Po II wojnie światowej, podobnie jak inne lotniska

regionalne, pełniło funkcję lotniska krajowego. Pierwsze regularne połączenie międzynarodowe zostało uruchomione przez Polskie Linie Lotnicze LOT do Düsseldorfu (była to część trasy Wrocław – Poznań – Düsseldorf), jednak ze względu na zbyt małe obłożenie połączenie to zostało zawieszone. Kolejnymi miastami, do których uruchomiono połączenia była Kopenhaga (1995), Hanower (1998), Bruksela (2000), Wiedeń (2002), Kolonia – Bonn (2003) i Monachium (2003), jednak z wyjątkiem połączeń do Kopenhagi i Monachium pozostałe zostały w dość krótkim czasie zawieszone. Pierwszym połączeniem liniami niskokosztowymi było połączenie do Londynu Stansted, otwarte przez linie Air Polonia. Pierwszym zagranicznym przewoźnikiem niskokosztowym, który rozpoczął operacje z Poznania (18.05.2005) był węgierski Wizzair, oferując połączenia do Londynu Luton. W 2007 r. lotnisko Ławica obsłużyło 863 tys. pasażerów, co stanowiło 4,5 % lotniczego ruchu pasażerskiego w Polsce. W roku tym Poznań był obsługiwany przez 6 przewoźników, w tym 3 niskokosztowych (Wizzair, Aer Lingus, Ryanair). W 2008 r. doszło do wielu zmian w sieci połączeń. Z lotów z Poznania zrezygnowały linie Aer Lingus, natomiast połączenie do Londynu Gatwick uruchomiły linie British Airways (zawieszone w październiku 2008). Połączenie do Rzymu otworzyły linie Centralwings (zawieszone), linie Ryanair uruchomiły trasy do Barcelony (Girony), Bristolu, East Midlands, Dublinu, Londynu Stansted i Liverpoolu. W styczniu 2008 r. linie Wizzair otworzyły w Poznaniu bazę operacyjną. Aktualnie (październik 2008) lotnisko Ławica posiada połączenia z 17 portami zagranicznymi, z czego 5 (Frankfurt, Monachium, Londyn Gatwick, Kopenhaga, Berlin) jest obsługiwanych przez tradycyjnych przewoźników, a 12 przez niskokosztowych (Ryanair: Girona, Bristol, East Midlands, Dublin, Londyn Stansted, Liverpool, Wizzair: Doncaster–Sheffield, Dortmund, Glasgow–Prestwick, Londyn–Luton, Oslo–Torp i Sztokholm–Vasteras). Linie Wizzair zapowiadają w sezonie zimowym otwarcie kolejnych połączeń – do Cork, Rzymu i Mediolanu.

3.3 Wrocław Strachowice

Funkcję lotniska cywilnego wrocławskie lotnisko Strachowice zaczęło pełnić w okresie powojennym i podobnie jak pozostałe lotniska regionalne, pełniło funkcję głównie lotniska krajowego. Pierwsze regularne połączenie międzynarodowe zostało uruchomione do Frankfurtu w styczniu 1993 i było obsługiwane przez niemiecką linię Eurowings. W kilka miesięcy później Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły połączenie przez Poznań do Düsseldorfu. W 1998 r. sieć połączeń międzynarodowych z Wrocławia została rozszerzona o Wiedeń (połączenie Austrian Airlines) i Kopenhagę (trasa obsługiwana przez SAS). W listopadzie 1999 Wrocław uzyskał kolejne połączenie: linie Lufthansa rozpoczęły operacje na trasie do Monachium. Regularne połączenia międzynarodowe z Wrocławia do Frankfurtu, Monachium i Kopenhagi miały głównie charakter połączeń biznesowych i były wykorzystywane do połączeń tranzytowych do kolejnych destynacji. Jednak prawdziwe ożywienie wrocławskiego portu lotniczego nastąpiło wraz z liberalizacją rynku i możliwością rozpoczęcia w Polsce działalności przewoźników niskokosztowych. Pierwszym przewoźnikiem niskokosztowym, który rozpoczął obsługę połączeń z Wrocławia była Air Polonia. W marcu 2005 r. do Wrocławia, jako pierwszego miasta w Polsce, zaczęły latać z Londynu Stansted linie Ryanair, rozbudowując w kolejnych latach swoją siatkę połączeń z Wrocławia. Do przewoźników niskokosztowych latających do Wrocławia dołączył Wizzair, Centralwings i Norwegian. Podobnie jak w innych polskich portach regionalnych sieć połączeń utrzymywanych przez przewoźników niskokosztowych jest mało stabilna. Wiele połączeń miało charakter okresowy. Niemniej jednak zainteresowanie podróżami lotniczymi cały czas rosło. Wielkość ruchu pasażerskiego we Wrocławiu w 2007 r. wynosiła 1 mln 271 tys. pasażerów. Szacuje się, że w 2008 r. wartość ta przekroczy 1 mln 400 tys.

W sezonie letnim 2008 Wrocław obsługiwany był przez 8 przewoźników, w tym 5 niskokosztowych, oferujących regularne połączenia na 20 trasach.

4. Lotniska berlińskie

Aktualnie (październik 2008) ruch pasażerski rozkładowy odbywa się na trzech lotniskach – Tegel, Schönefeld i Tempelhof. Łącznie w 2007 r. berlińskie lotniska obsłużyły 20 milionów 39 tysięcy pasażerów, było to o 8,3 % więcej niż w 2006 r. Liczba pasażerów korzystających z berlińskich lotnisk stanowiła 10 % ruchu pasażerskiego Niemiec (Dziedzic, 2008). Jest to relatywnie mało w porównaniu z liczbą pasażerów odprawionych na innych lotniskach,

obsługujących stolice państw zachodniej Europy. Pamiętać jednak należy, że lotniska berlińskie ze względów historycznych (położenie w podzielonym przez wiele lat na dwie strefy wpływów mieście) i geograficznych (peryferyjne położenie w stosunku do centrum Niemiec) nie pełnią funkcji węzłowej (hubu) dla Lufthansy, którą to funkcję pełnią Frankfurt, Monachium i Düsseldorf (Burghouwt, 2007). Jednak ruch lotniczy na berlińskich lotniskach od kilku lat wzrasta. W 2007 r. prawie 40 % (7 mln 877 tys.) stanowili pasażerowie w ruchu krajowym, z czego większość – 6 mln 581 tys. – korzystała z lotniska Tegel. Połączenia z Berlina oferowało 86 przewoźników do 162 portów, położonych w 50 krajach (*Berlin Airports*, 2008). Największa oferta połączeń dotyczyła rynku krajowego – lotniska berlińskie mają regularne połączenia z 18 miastami niemieckimi. Na drugim miejscu są połączenia z portami hiszpańskimi – 13 kierunków. Kolejne miejsca zajmują połączenia z portami włoskimi (11 kierunków), tureckimi (10 kierunków), greckimi (9 kierunków) oraz brytyjskimi (8 kierunków). Wskazuje to na wyraźną specjalizację lotnisk berlińskich, obsługujących głównie ruch krajowy oraz typowo turystyczny. Łącznie lotniska berlińskie zajmują pierwsze miejsce wśród miast niemieckich pod względem liczby obsługiwanych pasażerów podróżujących liniami niskokosztowymi.

Według danych szacunkowych Zarządu Portów Berlińskich (Schwarz R., inf. ustna dla *Gazety Wyborczej*, 12.06.2008) liczną grupę klientów korzystających z lotnisk berlińskich, około 2 milionów rocznie, stanowią obywatele polscy, głównie mieszkańcy zachodniej części kraju, korzystający zarówno z połączeń typowo wakacyjnych, niskokosztowych, jak i połączeń z Berlina do centrów przesiadkowych Europy Zachodniej (Londynu, Amsterdamu, Paryża) i dalej na inne kontynenty. Wśród nich około 600 tysięcy skorzystało z połączeń liniami niskokosztowymi.

4.1 Lotnisko Tegel

Lotnisko jest położone w północno-zachodniej części aglomeracji berlińskiej, powstało po II wojnie światowej, w czasie blokady Berlina Zachodniego przez ZSRR. Zostało znacznie rozbudowane w latach 70-tych XX w. i później wielokrotnie modernizowane. Obecnie jest największym z berlińskich lotnisk. W 2007 r. obsłużyło 13 milionów 358 tysięcy pasażerów, co stawiało je na czwartym miejscu wśród niemieckich lotnisk, po Frankfurtcie (54 mln 161 tys.), Monachium (33 mln 960 tys.) i Düsseldorfie (17 mln 830 tys.) (*Panorama of Transport...*, 2008). Połączenia z tego lotniska oferowało w 2007 r. 57 towarzystw lotniczych, w tym 7 niskokosztowych, do 113 miast w 41 krajach. Poza lotniskami europejskimi i portami w północnej Afryce są to Nowy Jork, Punta Cana, Varadero, Bangkok, Bejrut, Doha, Tel Aviv i Ułan Bator. Od września 2008 r. lotnisko Tegel posiada bezpośrednie połączenie do Pekinu, utrzymywane przez Hainan Airlines. Lotnisko Tegel jest główną bazą linii niskokosztowych Air Berlin.

Pomimo oddania w 2007 r. kolejnego terminala, lotnisko to boryka się z problemami związanymi z przepustowością. Dodatkową barierą do dalszego rozwoju jest jego położenie, zaledwie 8 km od centrum miasta i brak powiązań z komunikacją kolejową i metrem.

4.2 Lotnisko Schönefeld

Lotnisko otwarte w 1934 r., w okresie powojennym do 1990 r. pełniło funkcję portu centralnego dla NRD. Później było wykorzystywane głównie jako port wylotów wakacyjnych dla linii czarterowych, a w ostatnich latach jako lotnisko niskokosztowe dla Berlina. Z lotniska Schönefeld połączenia oferuje 39 linii, w tym 8 przewoźników niskokosztowych, do 56 portów w 24 krajach. Są to głównie kierunki europejskie, miasta Bliskiego Wschodu, miejscowości wypoczynkowe w północnej Afryce i porty na Karaibach. Schönefeld stanowi bazę dla niskokosztowych linii Easy Jet. Lotnisko to położone jest poza granicą administracyjną Berlina, ma dogodne połączenia drogowe (autostrada) i kolejowe z centrum miasta. Jest położone najbliżej granicy z Polską – około 60 km od przejścia granicznego w Świecku.

W 2007 r. lotnisko obsłużyło 6 mln 331 tys. pasażerów. Rekordowym był rok 2005, kiedy to liczba pasażerów przekroczyła 7 milionów. Dla tak dużej liczby pasażerów istniejący terminal pasażerski lotniska jest niewystarczający. Obecne tereny lotniska zostaną w przyszłości wykorzystane jako część nowego lotniska Berlin Brandenburg International.

4.3 Lotnisko Tempelhof

Lotnisko Tempelhof, założone w 1923 r., jest najstarszym lotniskiem Berlina, zwanym przez berlińczyków „matką wszystkich lotnisk”. Dla Niemców ma ono szczególne znaczenie historyczne, gdyż pod koniec lat czterdziestych stało się symbolem mostu powietrznego, którym zaopatrywano zachodnie sektory Berlina podczas radzieckiej blokady.

Do połowy lat 70-tych lotnisko to pełniło rolę głównego portu lotniczego Berlina, później po przeniesieniu głównych połączeń rozkładowych na Tegel stało się lotniskiem obsługującym ruch biznesowy i wojskowy. Ruch pasażerski systematycznie malał. W 2007 r. liczba obsługiwanych pasażerów wyniosła 350 tysięcy. Regularne połączenia oferowało zaledwie 7 linii lotniczych. Położenie w strefie zabudowy miejskiej, zaledwie 4 kilometry od centrum miasta oraz przestarzała infrastruktura lotniskowa, w tym zbyt krótki pas startowy, spowodowały, że ruch na tym lotnisku był od kilku lat ograniczany, a lotnisko przynosiło coraz większe straty finansowe. W 2008 r., mimo akcji protestacyjnych mieszkańców Berlina, podjęto decyzję o zamknięciu tego lotniska z dniem 31 października.

5. Lotnisko Berlin Brandenburg International (BBI)

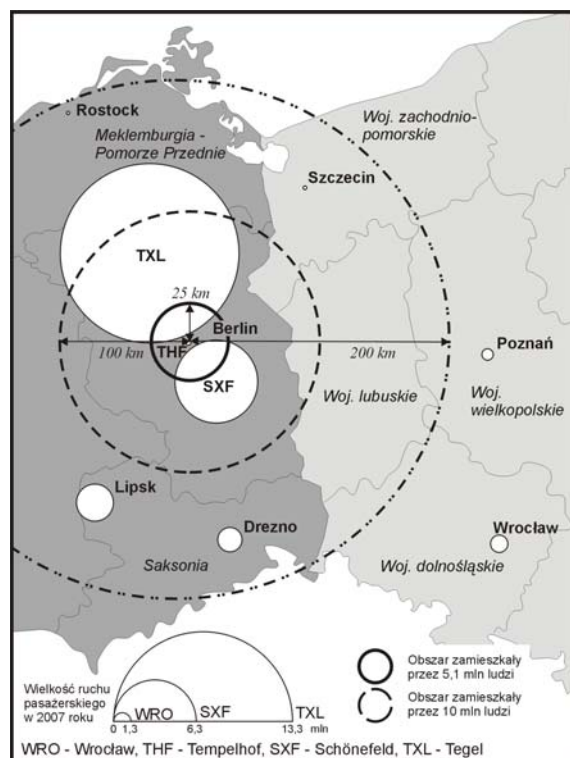
5.1 Plany inwestycyjne

Decyzja o budowie nowego lotniska dla Berlina i Brandenburgii, które przejęłoby działalność istniejących berlińskich lotnisk, została podjęta przez przedstawicieli obu landów i rządu federalnego w 1996 r. Jednak dopiero 16 marca 2006 r. Federalny Sąd Administracyjny wydał ostateczną zgodę na budowę nowego lotniska, wykorzystującego częściowo infrastrukturę lotniska Schönefeld. Prace budowlane rozpoczęto 5 września 2006 r., a termin oddania do użytku pierwszego etapu inwestycji zaplanowano na drugą połowę 2011 r. Etap ten ma obejmować m.in. budowę nowego terminala pasażerskiego, remont i rozbudowę istniejącego pasa startowego do 3600 metrów (południowy pas startowy dla lotniska Schönefeld będzie pełnił funkcję pasa północnego dla portu BBI, drugi pas startowy tego lotniska został zlikwidowany ze względu na budowę nowej autostrady, prowadzącej tuż obok lotniska), budowę nowego, równoległego pasa startowego o długości 4000 metrów oraz ukończenie przebudowy infrastruktury transportu drogowego i kolejowego. Nowy port lotniczy będzie miał charakter węzła intermodalnego, mającego bezpośredni dostęp do autostrady A113 oraz systemu połączeń kolejowych. Pod terminalem lotniczym powstanie dworzec kolejowy, posiadający cztery tory dla połączeń regionalnych i dalekobieżnych oraz dwa dla połączeń lokalnych. Czas przejazdu szybką koleją (S-Bahn) z centrum Berlina na lotnisko BBI ma wynosić 17 minut, natomiast autostradą około 30 minut. Według planów od 2011 r. cała komunikacja lotnicza regionu Berlin-Brandenburgia będzie skoncentrowana w tym porcie, a lotniska Tegel i Schönefeld zostaną zamknięte.

Po otwarciu nowy terminal ma obsługiwać 22–25 milionów pasażerów rocznie. Jednak został on tak zaprojektowany, że stosownie do rozwoju ruchu pasażerskiego będą otwierane kolejne moduły lotniska umożliwiające zwiększenie jego przepustowości do 40 milionów pasażerów w skali roku. Przy lotnisku ma powstać centrum handlowo-usługowe (BBI Airport City), a w niedalekim sąsiedztwie lotniska największy park biznesu Berlina (BBI Business Park). Koszt inwestycji szacuje się na 2 miliardy euro, przy czym kwota ta nie obejmuje połączeń drogowych i kolejowych oraz całej infrastruktury zewnętrznej, obejmującej parkingi, hotele i centrum kongresowe. Jest to aktualnie największa inwestycja we wschodniej części Niemiec.

5.2 Charakterystyka obszaru ciążenia

Budowane lotnisko będzie obsługiwać nie tylko liczącą 3,4 miliona mieszkańców stolicę Niemiec, cały obszar metropolitalny Berlin-Brandenburgia (kolejne 1,7 mln mieszkańców), ale obszarze potencjalnym jego obszarem ciążenia ma się znaleźć łącznie około 10 milionów ludności. Dzięki rozbudowanej sieci autostrad, obszar ten może nawet obejmować tereny bardziej odległych landów – Saksonii, Saksonii-Anhalt, Meklemburgii-Pomorza Przedniego i terenów przygranicznych Polski zachodniej i północnych Czech (ryc. 2).



Ryc. 2. Wielkość ruchu pasażerskiego w portach lotniczych zachodniej Polski i wschodnich Niemiec i obszar ciążenia lotnisk berlińskich

Źródło: opracowanie na podstawie *Berlin Airports* (2008), *Urząd Lotnictwa...* (2008)

Do zwiększenia popytu na transport lotniczy może się przyczynić dalszy rozwój Berlina nie tylko jako centrum administracyjnego, akademickiego i kulturalnego, ale również rozwój funkcji turystycznych, handlowych i wystawienniczych. W Berlinie mieści się aktualnie największe w Europie centrum wystawienniczo-kongresowe (ICC – Berlin), rośnie również liczba turystów odwiedzających Berlin (*Das Amt...*, 2008). Aktualnie metropolia Berlin–Brandenburgia nie pełni roli centrum finansowego i nie skupia siedzib największych korporacji (są to z reguły siedziby drugiego rzędu) oraz firm nowoczesnych technologii. Według analityków rynku lotniczego, właśnie te branże w znaczącym stopniu generują zapotrzebowanie na transport lotniczy (Doganis, 2006). Sytuacja ta może jednak się zmienić wraz ze wzrostem znaczenia istniejących parków technologicznych (np. Adlershof) oraz budową nowych (np. parku biznesu BBI). Powstanie nowego lotniska pełniącego rolę węzła transportowego może wpłynąć na aktywizację całego regionu, gdyż infrastruktura transportowa jest jednym z kluczowych czynników wpływających na konkurencyjność regionów (Marciszewska, 2006; Ruciński, 2006; Hupe, 2007; Ciok i inni, 2008). Szacuje się, że nowy port lotniczy wygeneruje około 40 tysięcy nowych miejsc pracy.

W potencjalnym obszarze ciążenia lotniska BBI znajdują się również tereny zachodniej Polski z takimi miastami jak Szczecin, Poznań, a nawet Wrocław. Centrum Szczecina jest oddalone o 188 km od budowanego lotniska BBI, Poznania o 257 km, a Wrocławia o 324 km. O zasięgu strefy ciążenia decyduje stan infrastruktury drogowej i kolejowej, gdyż wyznaczana jest ona nie tyle przez odległość, ile przez czas dojazdu do lotniska (Marciszewska i Kaliński, 2005). Dzięki sieci autostrad średni czas dojazdu samochodem osobowym jest stosunkowo krótki i wynosi 1 godzinę 50 minut ze Szczecina, 3 godziny z Poznania i około 3 i pół godziny z Wrocławia, czyli krócej lub porównywalnie do czasu dojazdu z tych miast do Warszawy (*Michelin...*, 2008). Dłużej trwa dojazd pociągiem, ze Szczecina do Berlina jest to około 2 godzin, z Poznania 3 godziny 40 minut, a z Wrocławia prawie 6 godzin (*Rozkład jazdy PKP*, 2008).

5.3 Działania marketingowe BBI

Działania marketingowe odgrywają bardzo istotną rolę w dążeniach do uzyskania przewagi konkurencyjnej na rynku, także na rynku usług transportowych (Ruciński i Rucińska, 2000; Ruciński, 2006). Dlatego od momentu podjęcia ostatecznej decyzji o budowie lotniska BBI, zarząd portów berlińskich rozpoczął szeroko zakrojony program promocji lotniska nie tylko w świadomości mieszkańców Berlina i Brandenburgii, ale również mieszkańców zachodniej Polski. W pobliżu budynku terminala pasażerskiego lotniska Schönefeld otwarto centrum informacyjne rozpoczętej inwestycji – Airportworld BBI, gdzie przygotowano ekspozycję na temat całego przedsięwzięcia oraz postępu prac. Innym ciekawym pomysłem było wybudowanie wieży informacyjnej – BBI Infotower na terenie budowy nowego lotniska, z której można obserwować prowadzone prace i która stała się kolejną atrakcją turystyczną Berlina. O postępie prac oraz planach budowy można dowiedzieć się ze specjalnej strony internetowej oraz drukowanych materiałów informacyjnych, także w języku polskim.

Wiele działań marketingowych adresowanych jest bezpośrednio do branży turystycznej. Zarząd portów berlińskich promuje BBI na wszystkich większych imprezach handlowych, zarówno niemieckich, jak i polskich. BBI było prezentowane na największych europejskich targach turystycznych ITB w Berlinie oraz poznańskim Tour Salonie. Dodatkowo organizowanych jest wiele konferencji prasowych oraz spotkań z przedstawicielami branży turystycznej. Spotkania promocyjne dla polskich biur podróży odbyły się w Szczecinie, Poznaniu i we Wrocławiu. Do promocji przedsięwzięcia przyczyniają się organizowane cyklicznie imprezy sportowe typu Airport Run dookoła budowy czy specjalnie organizowane wycieczki z przewodnikiem.

6. BBI szansą czy zagrożeniem dla polskich portów?

Konkurencja w transporcie lotniczym dotyczy nie tylko linii lotniczych, oferujących połączenia na tych samych trasach, ale również portów lotniczych. Konkurują ze sobą sąsiadujące lotniska, a nawet lotniska położone w różnych regionach lub innych krajach, ale o podobnych strategiach rozwoju, czy adresujące swój produkt do tych samych segmentów rynku (Franken i inni, 2004; Doganis, 2006; Ruciński, 2006).

Ze względu na bliskie położenie Berlina w stosunku do zachodniej granicy Polski, Polacy już w latach 90-tych licznie korzystali z berlińskich lotnisk, zarówno w podróżach typowo turystycznych jak i biznesowych, mimo że wiązało się to z koniecznością przekraczania granicy państwowej. Wynikało to nie tylko z większej oferty miejsc docelowych, ale również z powodów cenowych. Ceny usług transportu lotniczego na rynku niemieckim, zliberalizowanym znacznie wcześniej niż w Polsce, przy równocześnie znacznie większej konkurencji ze strony przewoźników, były z reguły wyraźnie niższe. Postępujące ułatwienia w przekraczaniu granicy polsko-niemieckiej, a w szczególności przystąpienie Polski do układu z Schengen, skróciły efektywny czas dojazdu do Berlina, podnosząc konkurencyjność istniejących lotnisk berlińskich. Atut położenia i krótkiego czasu dojazdu stanie się jeszcze istotniejszy dla mieszkańców polskich terenów przygranicznych w związku z peryferyjną lokalizacją BBI względem centrum Berlina, a w niedalekiej odległości od granicy niemiecko-polskiej, przy dobrym skomunikowaniu drogowym. Na konkurencyjność i zasięg oddziaływania BBI wpłynie jednak także, może nawet w kluczowym stopniu, oferowana przez to lotnisko sieć połączeń. Według zamierzeń, lotnisko BBI ma stać się nie tylko lotniskiem obsługującym ruch pasażerski z i do Berlina, Brandenburgii i całego obszaru ciężenia, ale ma się stać hubem drugiego rzędu oraz „bramą wylotową”, czyli według klasyfikacji Hanlona (2007) hubem typu klepsydrowego, dla połączeń z Europą Wschodnią (głównie Ukrainą, Białorusią, państwami bałtyckimi i Rosją) oraz Azją (głównie Dalekim Wschodem). Musi się to jednak wiązać ze zmianą istniejącej sieci połączeń, a w szczególności zmianą dotychczasowej polityki wobec Berlina ze strony największego niemieckiego przewoźnika – Lufthansy. Aktualnie Lufthansa, z wyjątkiem połączenia do Moskwy, nie oferuje bezpośrednich połączeń w kierunku wschodnim. Co więcej, Berlin nie pełni roli punktu węzłowego w połączeniach Lufthansy ani żadnego innego przewoźnika Star Alliance. Połączenia łączone dwóch różnych przewoźników, wykorzystujące lotnisko BBI jako lotnisko przesiadkowe, raczej nie będą konkurencyjne pod względem cenowym. Kupowanie oddzielnych biletów i tzw. self-hubbing mogą okazać się bardzo niekorzystne dla pasażera w przypadku opóźnień rejsów i utraty dalszego połączenia. Sytuacja ta może ulec zmianie, jeśli do czasu otwarcia BBI zmieni się

struktura aktualnych aliansów lotniczych lub zostaną zawarte nowe umowy handlowe pomiędzy przewoźnikami.

W polskiej prasie lokalnej (Kokot, 2006, 2008; Kosek 2007) pojawiły się informacje (nie są one jednak potwierdzone przez przewoźników) o możliwościach otwarcia połączeń pomiędzy polskimi portami regionalnymi a Berlinem. W takim przypadku na pewno zmalałaby funkcja tych lotnisk w ruchu dowożącym do głównego portu przesiadkowego Polskich Linii Lotniczych LOT – Warszawy. Już teraz pasażerowie z wielu polskich portów regionalnych z różnych powodów (cenowych, czasowych, jakości serwisu czy komfortu przesiadki) korzystają z podróży z ominięciem Warszawy, wybierając połączenia z przesiadką w Monachium, Frankfurtzie czy Kopenhadze. W przypadku uruchomienia połączeń do Berlina, skorelowanych z dalszymi połączeniami, lotnisko BBI będzie mogło przejąć część połączeń tranzytowych. Najprawdopodobniej od sezonu letniego 2009 połączenia z Polski przywróci Air Berlin, dowożąc pasażerów do swojej bazy w Berlinie i oferując stamtąd dalsze połączenia, kluczowe znaczenie miałyby jednak otwarcie takich połączeń przez Lufthansę lub przewoźników ściśle z nią współpracujących. Taki scenariusz zmian nie stanowi zagrożenia dla dalszego wzrostu ruchu pasażerskiego w portach regionalnych. Pewnym zagrożeniem jest natomiast konkurencja międzygałęziowa w transporcie, zwłaszcza przy odległościach do 400 km. Skrócenie czasu dojazdu koleją, zwłaszcza z Wrocławia do Berlina, ku czemu istnieje spory potencjał (Fabian, 2006), może w istotny sposób wpłynąć na wybór lotniska BBI jako miejsca rozpoczęcia podróży lotniczej przez mieszkańców zachodniej Polski i spowodować spadek ruchu w polskich portach regionalnych.

Można zatem oczekiwać, że w dążeniu do realizacji celu strategicznego lotniska BBI, którym jest funkcja hubu w połączeniach do Europy Wschodniej, Berlin nie będzie stanowił konkurencji dla portów regionalnych, ale dla portów centralnych – Warszawy czy Wiednia, portów centralnych dla linii lotniczych (odpowiednio LOT-u i Austrian Airlines), które w swojej strategii działania mają specjalizację w kierunkach wschodnioeuropejskich. W przypadku połączeń na Daleki Wschód Berlin może zaś skutecznie konkurować z portem w Helsinkach, stanowiącym hub dla linii Finnair, który wykorzystując rentę położenia oferuje połączenia m.in. do Pekinu, Szanghaju, Kantonu, Hongkongu, Seulu, Tokio, Osaki i Nagoi.

7. Podsumowanie i wnioski

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej porty regionalne zachodniej części kraju zaczęły dynamicznie się rozwijać, szczególnie dotyczy to Poznania i Wrocławia. Zwiększenie popytu na podróże lotnicze było w znacznej mierze wygenerowane większą dostępnością cenową, spowodowaną zwiększeniem konkurencji w sektorze transportu lotniczego. Wzrost ruchu pasażerskiego wymaga dalszego rozwoju infrastruktury lotniskowej i około lotniskowej, ale także poprawienia dostępności transportowej portów lotniczych, włączenia ich w system transportu samochodowego i kolejowego. Wydłużający się czas dotarcia na lotnisko powoduje rozważanie alternatywnego środka transportu przy krótszych podróżach lub skorzystania z konkurencyjnego lotniska, mimo jego większego oddalenia.

Na dalszy rozwój portów regionalnych zachodniej Polski będzie mieć wpływ bardzo wiele czynników, które trudno jest oddzielić. Wpływ będzie mieć zarówno sytuacja makroekonomiczna, kondycja finansowa przedsiębiorstw lotniczych, polityka zarządów portów lotniczych, ale również polityka samych przewoźników czy konkurencja między portami lotniczymi. O wpływie lotniska BBI trudno się jednoznacznie wypowiadać w sytuacji, gdy wiele zmiennych pozostaje nieokreślonych. Bardziej zasadne jest nakreślenie pewnych scenariuszy zmian, które powinny być modyfikowane wraz z rosnącym dostępem do informacji o zamierzeniach głównych przewoźników wykorzystujących lotnisko BBI, w szczególności Lufthansy. W zależności od przyjętej przez nią długofalowej strategii rozwoju, BBI może pozyskać część potencjalnych pasażerów mieszkających w zachodniej części Polski, dotąd preferujących lotniska lokalne, ale także może wpłynąć na dalszy rozwój sieci połączeń z polskich portów regionalnych przez dodanie rejsów „dowożących” do Berlina, czy nawet zastępowanie istniejących połączeń do innych hubów Lufthansy. Niezależnie od tych wariantów wydaje się prawdopodobne, że w warunkach konkurencji z BBI będzie dalej słabła rola portu w Warszawie jako centralnego portu przesiadkowego dla Polski.

Literatura

- Berlin Airports*, www.berlin-airport.de, 10.2008.
- Burghouwt G., 2007, *Airline Network Development in Europe and its Implications for Airport Planning*, Ashgate, Aldershot.
- Ciołk S., Dołzbłasz S., Leśniak M., Raczek A., 2008, Polska–Niemcy. Współpraca i konkurencja na pograniczu, *Acta Universitatis Wratislaviensis*, 3064, *Studia Geograficzne*, 81, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Czyżula W., Filarska A., Gertz J., 2005, Rozwój transportu lotniczego w Polsce w związku z ekspansją tanich przewoźników, *Przegląd Komunikacyjny*, nr 9/2005, s. 20–26.
- Das Amt für Statistik Berlin–Brandenburg*, www.statistik-berlin-brandenburg.de, 10.2008
- Doganis R., 2006, *The Airline Business*, Routledge, London – New York.
- Doganis R., 2007, *Airline trends and strategies – and their impact on airports*, (dokument elektroniczny, dostępny z: www.sita.aero, 10.2008).
- Dziedzic T., 2008, Berliński trójkąt lotniczy, *Wiadomości Turystyczne*, 8/2008.
- Fabian T., 2006, Większa prędkość i osiągi na szynach między Niemcami a Polską, (w:) Krużyński M., Makuch J. (red.), 160 lat połączenia kolejowego Wrocław–Berlin, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, s. 35–51.
- Franken K., van Terwisga S., Verburg T., Burghouwt G., 2004, *Airline competition at European airports*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 95, nr 2, s.233–242.
- Hanlon P., 2007, *Global Airlines. Competition in transnational industry*, Elsevier, Amsterdam.
- Hupe M., 2007, *The Impact of Low Cost Airlines on Dresden Airport and its Service Area*, (w:) Groß S., Schröder A. (red.), *Handbook of Low Cost Airlines*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, s. 219–238.
- Kłos Z., Milewski D., 2008, Znaczenie portów lotniczych w Polsce – ich rozwój i wpływ na regiony, (w:) *Transport morski i lotniczy w obsłudze ruchu pasażerskiego. Implikacje dla regionów*, Uniwersytet Szczeciński, *Zeszyty Naukowe* nr 491, *Ekonomiczne Problemy Usług* nr 15, Szczecin, s. 319– 330.
- Kokot M., 2006, Niemieckie lotniska walczą o polskich turystów, *Gazeta Wyborcza*, 17.04.2006.
- Kokot M., 2008, Wrocław zyska na nowym berlińskim lotnisku, *Gazeta Wyborcza*, 12.06.2008.
- Kosek A., 2007, Lotniska – zagrożona Ławica?, *Głos Wielkopolski*, 12.03.2007.
- Marciszewska E., 2006, Transport lotniczy jako czynnik poprawy konkurencyjności wschodniego pogranicza Unii Europejskiej, (w:) Teichmann E. (red.), *Wschodnie pogranicze rozszerzonej Unii Europejskiej. Czynniki Konkurencyjności*, SGH, Warszawa, s.163–181.
- Marciszewska E., Kaliński D., 2005, Transport lotniczy, *Przegląd Komunikacyjny*, nr 12/2005, s. 57–64.
- Michelin*, www.viamichelin.com, 10.2008.
- Panorama of Transport*, 2007, Eurostat Statistical Books, Luksemburg; *Statistics in focus*, www.epp.eurostat.ec.europa.eu, 10.2008.
- Pijet–Migoń E., 2007, Lotnicze przewozy pasażerskie w Polsce po akcesji do Unii Europejskiej – wymiar przestrzenny, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 14, s. 107–122.
- Rozkład jazdy PKP*, www.pkp.pl, 10.2008.
- Rucińska D., Ruciński A. (red), 2000, *Marketing na rynku usług lotniczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Ruciński A., 2006, Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Śleszyński P., 2007, Możliwości rozwoju regionalnych portów lotniczych w Polsce w świetle uwarunkowań popytowych, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, t. 13, s.153–174.
- Urząd Lotnictwa Cywilnego*, www.ulc.gov.pl, 10.2008.
-

THE FUTURE OF REGIONAL AIRPORTS IN WESTERN POLAND IN COMPETITION WITH BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL AIRPORT

Key words: *air transport, regional airports, low cost carriers, air transport infrastructure*

Summary

Accession of Poland to the European Union and adoption of liberalization packages relevant to air transport has influenced changes in hierarchy of Polish regional airports. Passenger air traffic has increased considerably, as has the number of routes connecting Polish airports with cities abroad. Much of this growth has been accomplished by low cost carriers which have been newcomers on the Polish market, as well as by charter operations. Further capacity increase of regional airports requires extension and modernization of existing infrastructure within and around airports. However, doubts are now expressed as to the accuracy of predictions of air traffic at regional airports, including those in western Poland. Possible threats to further increase of passenger flows include predicted lower rates of economic growth, crisis in the global passenger aviation, and consolidation of existing carriers. An additional factor to consider for airports in western Poland is opening of Berlin Brandenburg International (BBI) airport, planned for 2011, the capacity of which is estimated for 25–40 million people annually. It is likely to play a role of a gateway to Eastern Europe and Far East, and the big cities of western Poland will be within an easy and convenient reach of BBI.

mgr Edyta Pijet-Migoń
Katedra Turystyki
Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu
ul. Fabryczna 29–31, 53–609 Wrocław
e-mail: edyta.migon@wsb.wroclaw.pl

Joanna Bałach–Frankiewicz
Uniwersytet Wrocławski

INWESTYCJE ZAGRANICZNE W JELCZU–LASKOWICACH

Słowa kluczowe: inwestycje zagraniczne, Jelczańska Podstrefa Ekonomiczna, rozwój lokalny

1. Wstęp

Nowym zjawiskiem kształtującym procesy społeczno–gospodarcze w Jelczu–Laskowicach na przestrzeni 10 lat stały się inwestycje zagraniczne. Napływ kapitału z zagranicy zapoczątkowany w roku 2001 zwiększał się sukcesywnie do drugiego kwartału 2007 r. osiągając wartość 661,4 mln EUR. Odbiorcą bezpośrednich inwestycji zagranicznych w badanym mieście stał się głównie przemysł, ze względu na przemysłowo–usługowy charakter miasta. Nie znaczy to, iż w innych dziedzinach gospodarki brakuje inwestycji. Istnieją one, lecz w znikomym stopniu. Działalność przemysłowa do chwili obecnej przyciągnęła największy kapitał, a inwestycje zagraniczne mają szczególne znaczenie ze względu na znaczne skutki społeczne i gospodarcze.

Dlatego opracowanie w znacznym stopniu poświęcone będzie analizie wpływu inwestycji zagranicznych głównie w przemyśle Jelcza–Laskowic. Analiza wielkości i wpływu inwestycji zagranicznych w Jelczu–Laskowicach oparta będzie głównie na podstawie inwestycji poczynionych przez największych inwestorów zagranicznych znajdujących się zarówno w Jelczańskiej Podstrefie Ekonomicznej jak i poza nią. Do analizy wybrano 22 inwestorów wyszczególnionych w tab. 1.

Tab. 1. Inwestorzy zagraniczni w gminie Jelcz–Laskowice – stan w 2007 r.

Lp.	Wyszczególnienie	Produkcja
Inwestorzy zagraniczni w gminie Jelcz–Laskowice		
Wałbrzyska Specjalna Strefa Ekonomiczna "Invest Park" – Podstrefa Jelcz – Laskowice		
1.	Toyota Motor Industries Poland Sp. z o.o.	silniki Diesla do samochodów osobowych
2.	NTK Technical Ceramics Polska Sp. z o.o.	wyroby ceramiczne, elementy narzędziowe, świece zapłonowe
3.	Italmetal Sp. z o.o.	wyroby metalowe do urządzeń AGD
4.	Simoldes Plasticos Polska Sp. z o.o.	produkcja części z tworzyw sztucznych dla branży motoryzacyjnej
5.	Accuromm Central Europe Sp. z o.o.	precyzyjne narzędzia tnące do obróbki silników oraz skrzyni biegów
6.	Coinalde Polska Sp. z o.o.	produkcja wyrobów metalowych z wyłączeniem maszyn i urządzeń
7.	Faurecia Sp. z o.o.	części i akcesoria do pojazdów mechanicznych
8.	Val Con Healthcare Polska Sp. z o.o.	narzędzia medyczne jednorazowego użytku
9.	Cri–Val Sp. z o.o.	obróbka przemysłowa i zastosowanie elementów składowych do sprzętu AGD
10.	EPP Sp. z o.o.	brak danych
11.	„Toyota Tsusho Europe” Societe Anonyme	produkcja pojemników metalowych, usługi magazynowania i przechowywania
12.	Elica Group Polska Sp. z o.o. Rozpocznie działalność 31.12.2011 r.	produkcja komponentów i artykułów gospodarstwa domowego, w szczególności silników elektrycznych o małej mocy, pochłaniaczy powietrza i dymu oraz okapów kuchennych marki ELICA
13.	Arcapol Sp. z o.o. Rozpocznie działalność 31.12.2011 r.	produkcja form do tłoczenia i wtryskiwania materiału plastycznego
14.	Grail Poland Sp. z o.o. Rozpocznie działalność 31.12.2010 r.	uruchomienie linii do tampografii elementów przeznaczonych głównie do sprzętu AGD

Inwestorzy zagraniczni w gminie Jelcz – Laskowice Teren miasta Jelcz–Laskowice		
15.	Dyka Sp. z o.o.	produkcja: rury z tworzyw sztucznych oraz armatura wodna i kanalizacyjna
16.	Sakret Sp. z o.o. (Suche Zaprawy Budowlane)	produkcja: chemia budowlana; zaprawy suche, kleje uszczelnienia
17.	Ronal Sp. z o.o.	produkcja: felgi aluminiowe do samochodów,
18.	Autoliv Sp. z o.o. (Autoliv Poland Restraint Systems)	produkcja: poduszki powietrzne i pasy bezpieczeństwa do samochodów
19.	Müller Jelcz Laskowice Sp. z o.o.	produkcja: wyposażenie placów zabaw, terenów rekreacyjno–sportowych, urządzenia komunalne ze stali i betonu
20.	Intermarche Ad Rem Sp. z o.o.	sprzedaż artykułów spożywczo–przemysłowych
21.	Plus Discount	sprzedaż artykułów spożywczo–przemysłowych
22.	Biedronka – Jeronimo Martins Dystrybucja Sp. z o.o.	sprzedaż artykułów spożywczo–przemysłowych

Źródło: opracowanie własne

2. Motywy inwestowania kapitału zagranicznego w Jelczu – Laskowicach – analiza czynników lokalizacji

Przy lokalizacji kapitału zagranicznego na terenie Jelcza–Laskowic można wyróżnić dwa podstawowe motywy, a mianowicie: wzrost efektywności produkcji poprzez obniżkę kosztów oraz zdobycie i ukierunkowywanie miejskiego rynku pracy. Na terenie miasta przy lokalizacji inwestycji zagranicznych przeważa motyw pierwszy. Motyw kosztów wiązał się przede wszystkim z wykorzystaniem niższych kosztów ogólnie płac w Polsce w branży przemysłowej, co było podstawowym warunkiem przenoszenia produkcji m.in. do Jelcza–Laskowic i źródłem istotnych korzyści w przemyśle: motoryzacyjnym, elektrotechnicznym, maszyn i urządzeń. Wykorzystanie motywu kosztów jest cechą inwestycji o orientacji eksportowej na którą nastawionych jest większość zakładów produkcyjnych z kapitałem zagranicznym.

Dodatkowym atutem inwestycji zagranicznych na terenie Jelcza–Laskowic w kolejnych latach inwestowania było osiąganie odpowiedniego poziomu jakości wyrobów nie odbiegającego od standardów macierzystej firmy i poziomu europejskiego oraz wzrost wydajności pracy.

Na lokalizację na terenie miasta ww. branż przemysłowych znaczny wpływ miało doświadczenie i jakość siły roboczej, jej postaw i kwalifikacji oraz związanie z lokalnymi tradycjami przemysłowymi. Jelcz–Laskowice charakteryzowały także niższe inne koszty, np. energii, usług, zwolnienie z podatku dochodowego czy ulgi podatkowe związane z Jelczańską Podstrefą Ekonomiczną. Jedną z zasadniczych korzyści lokowania kapitału zagranicznego na terenie miasta jest bliskość geograficzna rynku niemieckiego oraz innych krajów UE. Skraca ona czas dostaw, obniża koszty transportu i ułatwia kontakty z zakładami produkcyjnymi (Domański, 2001).

Inną przyczyną znacznych inwestycji zagranicznych typu *greenfield* (budowy nowych fabryk) była chęć uniknięcia problemów z przystosowaniem miejscowej kadry do wymogów inwestora, zmiana utrwalonych stosunków pracy i przyzwyczajęń, przerostów zatrudnienia itp. Kompletowanie pracowników od podstaw pozwalało na staranne wyselekcjonowanie z miejscowego rynku pracy ludzi przydatnych dla firmy zaś budowa nowej fabryki umożliwiała uruchomienie zakładu o technologii i profilu produkcji dostosowanej do potrzeb inwestora. Powstawały „nowe produkty, nowe maszyny w nowej technologii”, np. Ronal Polska Sp. z o.o., Toyota Motor Industries Poland Sp. z o.o.

Istniały również firmy negocjujące zakup polskich przedsiębiorstw w celu utrzymania poziomu zatrudnienia np. Volvo w Jelczańskich Zakładach Samochodowych.

Przyczyną decyzji o inwestowaniu kapitału zagranicznego na terenie miasta był też wcześniejszy jego brak na tym terenie, aż do momentu powstania Jelczańskiej Podstrefy Ekonomicznej, która stała się impulsem do jego generowania. Sprzyjającym czynnikiem był również ogromny teren do zagospodarowania.

Podsumowując można wyróżnić czynniki lokalizacji kapitału zagranicznego w Jelczu–Laskowicach, które w znacznym stopniu wpłynęły na decyzje inwestorów zagranicznych czyli:

- łatwość pozyskania wysoko wykwalifikowanych pracowników,
- dostępność usług zaspokajających potrzeby pracowników firm,

- bliskość głównych dróg oraz autostrady,
- współpraca ze strony władz gminy,
- dogodne położenie w stosunku do odbiorców.

Przy analizie głównych cech inwestycji i inwestorów na terenie miasta czyli japońskiego oraz niemieckiego zaobserwować można pewne różnice. Tych pierwszych charakteryzuje: duże znaczenie w dostępności informacji o terenie, pozytywne doświadczenia wcześniejszych inwestorów, niska cena gruntów, ulgi fiskalne, pozytywna postawa wobec pracy, mentalność mieszkańców. Natomiast dla inwestorów niemieckich większego znaczenia nabiera bliskość granicy i siedziby macierzystej firmy, co wpływa na możliwość przetrzucania kadry i zleceń oraz tania i wykwalifikowana siła robocza, i niska skłonność do strajków.

Ważnym czynnikiem lokalizacji inwestycji zagranicznych w Jelczu–Laskowicach jest pozytywny sposób podejścia władz gminy do inwestora i jego oczekiwań oraz profesjonalna obsługa przez urzędy lokalne. Akcentowane jest fachowe przygotowanie władz (znajomość języków, brak oczekiwania łapówek itp.). Władze lokalne są partnerem chętnym do rozmów w celu przyciągania inwestycji zagranicznych. Oprócz współdziałania ze strony władz pozytywną postawę wykazują również mieszkańcy w stosunku do inwestycji zagranicznych.

3. Rodzaj inwestycji zagranicznych w Jelczu–Laskowicach

W Jelczu–Laskowicach podmioty zagraniczne prowadzą działalność jako: przedstawicielstwo, oddziały, spółki handlowe oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Ze względu na koszty prowadzenia działalności przez podmioty zagraniczne najczęściej prowadzoną działalnością jest spółka prawa handlowego.

Przedmiotem prowadzonej działalności są bezpośrednie inwestycje zagraniczne to znaczy takie, które mają na celu uzyskanie przez zagranicznego inwestora trwałego dochodu poprzez efektywny wpływ na decyzje miejscowego przedsiębiorstwa (Stępnia i Umiński, 1993). Składają się na nie wszelkie transfery kapitału między firmą–inwestorem a przedsiębiorstwem zależnym. Są to środki zaangażowane w nabycie akcji, udziałów oraz zyski w firmie miejscowej.

Dokonując analizy napływu kapitału zagranicznego do Jelcza–Laskowic w produkcję przemysłową podstawowym podziałem jest rozróżnienie inwestycji w zakłady istniejące oraz nowo powstałe. Inwestycje w zakłady istniejące przybierały różną formę: uruchomienie nowego rodzaju produkcji w sąsiedztwie zakładu nabytego przez inwestora, modernizację i rozbudowę dotychczasowej produkcji w sąsiedztwie zakładu nabytego przez inwestora, uruchomienie nowego rodzaju produkcji na terenie części zakładu oraz budowę produkcji bez rozszerzenia terenu zakładu.

Inwestycje w zakłady uruchamiane przez firmy z kapitałem zagranicznym (tzw. *greenfield*) posiadały różne typy lokalizacji: na terenach dotychczas nie zainwestowanych lub na terenach częściowo zainwestowanych pozarolniczo, wykorzystywanych wcześniej dla działalności odmiennej od nowo uruchamianej i nie sąsiadującej z istniejącym zakładem inwestora (Domański, 2001.) Tego typu lokalizacja nowego zakładu, wykorzystuje budynki lub infrastrukturę (*brownfield*). Na terenie miasta Jelcz–Laskowice spotyka się uruchomienie nowego rodzaju produkcji w nowych obiektach na terenach zainwestowanych lub uruchomienie nowego rodzaju produkcji w obiektach produkcyjnych, magazynowych, wykorzystywanych w przeszłości do innych celów (tab. 2).

Tab. 2. Inwestycje zagraniczne w istniejące i nowe zakłady w Jelczu–Laskowicach w latach 2001–2006

Typ lokalizacji	Liczba zakładów	Wartość inwestycji (mln EUR)	Liczba zatrudnionych
Istniejące zakłady	1	2	100
Nowe zakłady	16	659,4	1122

Źródło: opracowanie własne

Dodatkowo około $\frac{3}{4}$ kapitału zagranicznego zainwestowane zostało w przemyśle w nowo powstałe i istniejące zakłady, zaś około $\frac{1}{4}$ w branży pozaprzemysłowej.

Wartość inwestycji zagranicznych od momentu ich rozpoczęcia do końca roku 2007 wykazuje zróżnicowanie wielkości inwestycji w poszczególnych latach (tab. 3). Okresem z najwyższymi wartościami inwestycyjnymi są lata 2003–2005 w związku z „wejściem” na teren miasta największych: firm Toyota oraz Ronal, które to firmy charakteryzują się również największymi nakładami inwestycyjnymi.

Tab. 3. Wartość inwestycji zagranicznych w Jelczu–Laskowicach w latach 2001–2007

Data wejścia inwestora zagranicznego (lub uruchomienia nowego zakładu)	Wartość inwestycji	Liczba zatrudnionych
Do 2005 roku	555,8	800
2006	105,6	422

Źródło: opracowanie własne

Dokonując analizy wielkości firm inwestujących kapitał zagraniczny w Jelczu–Laskowicach zauważa się przewagę wielkich firm nad małymi i średnimi. Wiąże się to z tym, że prowadzą one działalność produkcyjną w kilku fabrykach w różnych krajach. Ich inwestycje nie mają charakteru jednorazowych przedsięwzięć lecz zwiększających się nakładów na rozbudowę swojej produkcji poprzez budowę kolejnych fabryk. Biorąc za kryterium wartość inwestycji można stwierdzić, iż łączna liczba dużych i średnich zakładów uruchomionych przy udziale kapitału zagranicznego w latach 2001–2007 wynosi 14, a małych 3 (tab. 4).

Tab.4. Rodzaj inwestora w inwestycjach zagranicznych na terenie Jelcza–Laskowic w 2007 r.
(najwięksi inwestorzy)

Rodzaj inwestora	Liczba zakładów		Wartość inwestycji		Liczba zatrudnionych	
	Strefa ekonomiczna	Poza strefą	Strefa ekonomiczna	Poza strefą	Strefa ekonomiczna	Poza strefą
Firma ponadnarodowa	3	2	498,2	420	1284	1350
Średnie firmy	4	5	121	89,4	414	453
Małe firmy	3	0	42,2	0	124	0

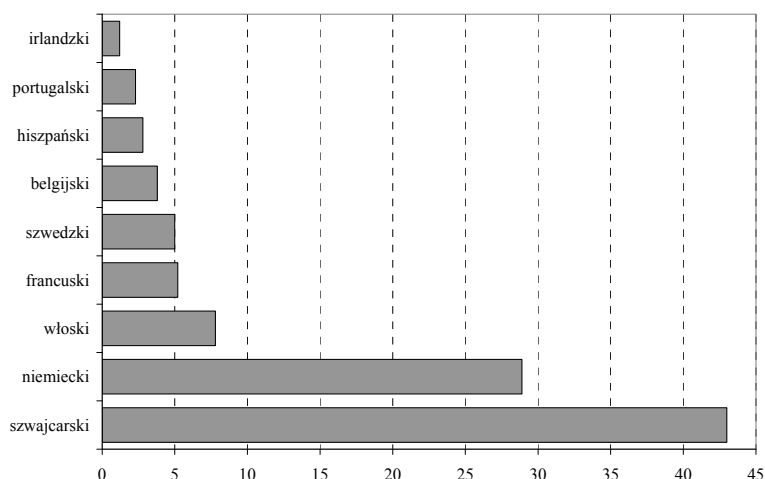
Źródło: opracowanie własne

Ogromne znaczenie w zakresie bezpośrednich inwestycji zagranicznych w przemyśle Jelcza–Laskowic mają firmy międzynarodowe, które prowadzą działalność w kilku krajach. Są to: Toyota Motor Industries Poland sp. z o.o., Dyka Sp. z o.o., Sekret Sp. z o.o., Ronal Sp. z o.o. Pochodzi od nich 65,4 % zainwestowanego kapitału. Zaś w branży pozaprzemysłowej duże znaczenie pod względem inwestycji zagranicznych mają: Muller, Plus, Biedronka, Intermarche. Wartość inwestycji zagranicznych pochodzących od tych inwestorów wynosi 32,1 % w stosunku do ogólnych inwestycji zagranicznych.

Dokonując analizy krajów pochodzenia kapitału zagranicznego w Jelczańskiej Podstrefie Ekonomicznej zauważa się, iż największym inwestorem w przemyśle są firmy japońskie (ok. 46% ogółem inwestycji), zaś ok. 54% zainwestowanego kapitału wywodzi się z Europy. Brak kapitału zagranicznego pochodzącego z USA, Kanady, Australii i innych państw lub kontynentów (ryc. 1).

Badając sposób wejścia inwestora z kapitałem zagranicznym na teren miasta inwestycje *greenfield* stanowią większość (około 85%). Samodzielne inwestycje tworzą większość nakładów na nowe fabryki niż na uruchamianie z polskim partnerem. Przykładem inwestycji z kapitałem polskim jest kapitał niemiecko–polski (Muller) oraz francusko–polski (Intermarche).

Wielkość nakładów inwestycyjnych przelicza się na wielkość zatrudnienia. W mieście w owych fabrykach powstało ponad 2500 miejsc pracy. Największymi pracodawcami są Toyota, Ronal, Faurecia, Simoldes Plasticos, NTK Technical Ceramics (tab. 5).



Ryc. 1. Kapitał zagraniczny pochodzący z Europy w Jelczańskiej Podstrefie Ekonomicznej w latach 2001–2006 (%)
Źródło: opracowanie własne

Tab. 5. Najwięksi pracodawcy w Jelczu–Laskowicach według deklarowanych miejsc pracy w 2007 r.

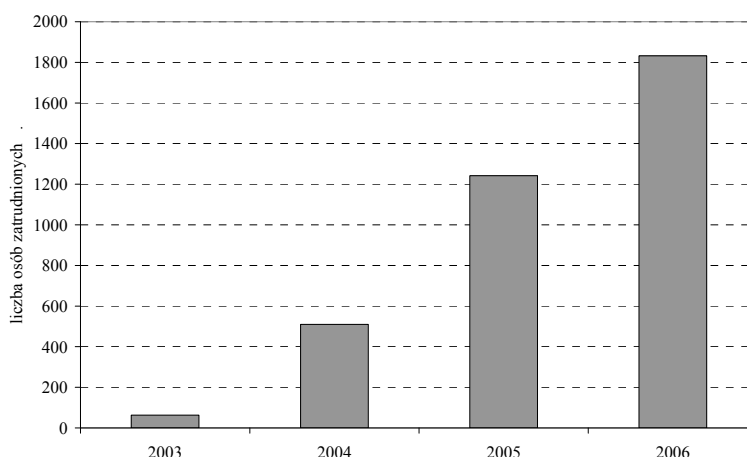
Lp.	NAZWA FIRMY	Liczba miejsc pracy	Produkcja
1.	Toyota Motor Industries Poland Sp. z o.o.	450	Silniki Diesla do samochodów osobowych
2.	RONAL Sp. z o.o.	1000	Felgi aluminiowe do samochodów
3.	Faurecia Sp. z o.o.	271	Części i akcesoria do pojazdów mechanicznych
4.	Simoldes Plasticos Polska Sp. z o.o.	180	Produkcja części z tworzyw sztucznych dla branży motoryzacyjnej
5.	NTK Technical Ceramics Polska Sp. z o.o.	100	Wyroby ceramiczne, elementy narzędziowe, świece zapłonowe

Źródło: opracowanie własne

Ważną relacją w stosunku do inwestycji zagranicznych jest stosunek nakładów inwestycyjnych do liczby pracowników. Wartość na 1 zatrudnionego traktowana jest jako wskaźnik kapitałochłonności inwestycji. Średnia wartość inwestycji na 1 zatrudnionego wynosi 4,6 tys. EUR. Nowo utworzone zakłady przez firmy zagraniczne odznaczają się wyższymi nakładami na 1 pracownika niż inwestycje w zakłady istniejące.

Wskazuje to, że istnieje wiele kapitałochłonnych inwestycji głównie typu *greenfield*, co oznacza, że nowe fabryki charakteryzuje znacznie wyższa wydajność pracy i relatywnie mniejsze zatrudnienie.

W latach 2003–2006 wartość inwestycji stale rosła, co oznaczało stale zwiększającą się liczbę miejsc pracy tworzonych w fabrykach budowanych przez zagraniczne koncerny (ryc. 2).



Ryc. 2. Zmiana liczby pracujących w Jelczu–Laskowicach w latach 2003–2006

Źródło: opracowanie własne

Dokonując analizy inwestycji zagranicznych w mieście Jelcz–Laskowice według działów EKD zauważyć można zdecydowaną dominację w przemyśle motoryzacyjnym. Znaczną wartością inwestycji charakteryzuje się również przemysł spożywczy i chemiczny. W stosunku do inwestorów europejskich firmy japońskie dominują w przemyśle motoryzacyjnym (wyjątkiem jest firma Ronal z kapitałem szwajcarskim). Zaś kapitał europejski wyróżnia duże zaangażowanie w produkcję artykułów chemicznych i ceramicznych. Inwestycje europejskie są bardziej niż japońskie urozmaicone branżowo i tak: w kapitale niemieckim przeważa przemysł chemiczny i artykułów spożywczo–przemysłowych, francuskim i portugalskim również przemysł spożywczo–przemysłowy. Firmy włoskie oraz hiszpańskie wyróżniają nowe wytwórnie wyrobów metalowych i sprzętu AGD, natomiast Irlandię cechuje wyrób narzędzi medycznych jednorazowego użytku, zaś Belgię – produkty z tworzyw sztucznych. Istnieje brak amerykańskiego kapitału zagranicznego na terenie Jelcza–Laskowic, pomimo, że w innych strefach ekonomicznych Polski zauważa się jego lokalizację.

Tab. 6. Inwestycje zagraniczne w Jelczu–Laskowicach według działów EKD w 2007 r.

EKD	Przemysł	Liczba zatrudnionych	Wartość inwestycji (mln EUR)	Liczba zakładów
34	samochodowy	2731	1050,8	7
24	chemiczny	182	78,4	3
15	spożywczy	92	80	3
27	metale	84	31	3
25	p. z gumy i tworzyw sztucznych	2	75	1

Źródło: opracowanie własne

Dokonując analizy wartości inwestycji zagranicznych według wielkości eksportu i działów EKD a branżami firmami odznaczającymi się wyraźną przewagą rynku zewnętrznego są: japońskie, niemieckie, szwajcarskie i włoskie, natomiast branżami zorientowanymi na rynek polski są: firmy z kapitałem francuskim, portugalskim, irlandzkim i częściowo niemieckim. Silniejsza orientacja eksportowa inwestycji *greenfield* niż produkcji w zakładach istniejących ma miejsce w przemyśle samochodowym.

Proporcje inwestycji w produkcję na eksport i rynek wewnętrzny odzwierciedlają tendencje wśród wielkich inwestorów. Udział produkcji eksportowej w dużych firmach zagranicznych wynosi 74 %, zaś w małych i średnich firmach zagranicznych wynosi 32 % (tab. 7).

Tab. 7. Wartość inwestycji zagranicznych według wielkości eksportu i działów EDK w 2007 r. (%)

EKD	Przemysł	Udział eksportu			
		50% i więcej	30–50%	10–30 %	Poniżej 10 %
34	samochodowy	89,4	6,1	3	1,5
24	chemiczny	4	12,5	19,8	63,7
15	spożywczy	7,6	27,6	19,6	45,2
27	metale	12,4	44,9	24,7	18
25	p. z gumy i tworzyw sztucznych	25,7	39,6	17,9	16,8

Źródło: opracowanie własne

Dokonując oceny skuteczności inwestycji zagranicznych na terenie miasta można posłużyć się stopniem zagospodarowania obszaru objętego inwestycjami. Miara ta określa stosunek powierzchni objętej przez inwestorów do powierzchni ogółem. Jednakże lepszym kryterium jest określenie efektywności gospodarczej jednego hektara powierzchni. I tak największą gęstością zatrudnienia na obszarze miasta charakteryzuje się podstrefa i obszar zlokalizowany wokół niej. Wynosi on ponad 35 nowo zatrudnionej osoby na 1 ha powierzchni (średnia dla Wałbrzyskiej Strefy Ekonomicznej wynosi 54,2) (tab. 8).

Tab. 8. Wielkość zatrudnienia według nowo utworzonych miejsc pracy na 1 ha w 2007 r.

obszar	Dane zadeklarowane		Stan na 31.12.2006 r.	
	Gęstość zatrudnienia na 1 ha	Nakłady na 1 ha obszaru (mln)	Gęstość zatrudnienia wg kryterium nowo utworzonych miejsc pracy na 1 ha	Nakłady inwestycyjne na 1 ha obszaru (mln)
Jelcz–Laskowice	18,5	5,55	35,03	19,2
Średnia dla WSE	13,03	3,21	14,8	6,26

Źródło: opracowanie własne

Kapitał zagraniczny na terenie miasta Jelcz–Laskowice koncentruje się w obszarze strefy ekonomicznej oraz jej bezpośredniego sąsiedztwa. Uwagę należy zwrócić, iż inwestycje *greenfield* wykazują bardzo silną koncentrację na terenie podstrefy, natomiast zauważa się mniejsze zaangażowanie kapitału zagranicznego w istniejące zakłady i przedsiębiorstwa. Odmienność tych dwóch typów inwestycji pokazuje współczynnik korelacji 0.7555. Dodatkowo porównanie inwestycji zagranicznych z poziomem uprzemysłowienia regionu potwierdza ich ogromną koncentrację w mieście. Natomiast rozproszenie inwestycji w branżach pozaprzemysłowych wykazuje dość znaczne zróżnicowanie na terenie miasta.

4. Skutki inwestycji zagranicznych na terenie Jelcza–Laskowic – ujęcie ogólne

Inwestycje zagraniczne w Jelczu–Laskowicach wywarły znaczący wpływ na działalność w obrębie miasta w dziedzinie finansów, technologii, zatrudnienia oraz relacji z gospodarką i społecznością lokalną. Inwestycje zagraniczne stanowiły źródło znacznej inwestycji w przemyśle Jelcza–Laskowic, przyczyniając się zmniejszenia luki technologicznej w stosunku do regionów bardziej rozwiniętych gospodarczo. Podniosła się konkurencyjność gospodarki dzięki wyższej efektywności, lepszej jakości wyrobów oraz większym zdolnościom eksportowym fabryk zagranicznych.

Zestawienie pozytywnych oraz negatywnych efektów lokalizacji kapitału zagranicznego na terenie miasta zawarto w tab. 9.

Analizując oddziaływanie zagranicznych inwestorów na lokalną gospodarkę Jelcza–Laskowic można posłużyć się wskaźnikiem udziału pracujących w zakładach będących przedmiotem inwestycji zagranicznych w ogólnej liczbie pracujących. Wynosi on 62%–jego wartość wynika z tego, iż zakłady z kapitałem zagranicznym są największymi lokalnymi pracodawcami. Miasto skupia 60% miejsc pracy z zagranicznym kapitałem, z tego 2/3 przypada na działalność przemysłową.

Sytuacja ta ma bezpośredni wpływ na rynek pracy w mieście – nastąpiło zwiększenie miejsc pracy i zmniejszenie stopy bezrobocia. W wyniku prowadzonych szkoleń oraz kontaktu z nowoczesną organizacją następuje rozprzestrzenianie się wśród społeczności lokalnej i regionie

wiedzy i doświadczenia, a tym samym kadry stają się bardziej mobilne. Związane jest to ze wzrostem wynagrodzeń pracowników.

Tab. 9. Pozytywne oraz negatywne skutki inwestycji zagranicznych na terenie Jelcza–Laskowic

pozytywne	negatywne
– większa ilość miejsc pracy, – dzięki szkoleniom podniesienie poziomu kwalifikacji i umiejętności kadry, – wskazanie wzorów organizacji produkcji, zarządzania i warunków pracy dla zakładów rodzimych, – sprowadzenie technologii najnowszej generacji, – rozwój mniejszych kooperantów, – nowa kultura pracy, – zagospodarowanie wolnych terenów, – nowe fabryki jako czynnik rozwoju miasta i bodziec napływu ludności do miasta, – dochody podatkowe, – promocja miasta, – poprawa lokalnej infrastruktury technologicznej,	– duży import towarów, – importowi technologii towarzyszy malejąca rola działalności B+R, – konkurencja dla firm z kapitałem rodzimym, – słabe wykorzystanie polskich dostawców – restrukturyzacja istniejących fabryk prowadzi do zmniejszenia zatrudnienia,

Źródło: opracowanie własne

Negatywnym skutkiem pojawienia się zagranicznego inwestora jest społeczne zróżnicowanie w wyniku uprzywilejowanego dostępu do miejsc pracy w firmach zagranicznych, gdyż preferowani są pracownicy wykształceni, młodzi o krótkim okresie stażu (bez „złych nawyków”). Z punktu widzenia innych podmiotów gospodarczych istnieje „drenaż mózgów” czyli najlepszych pracowników z lokalnego rynku pracy do firm z kapitałem zagranicznym, gdyż oferują lepsze warunki pracy i wyższe wynagrodzenie. Miejscowe firmy tracą wartościowych pracowników i mają trudności z ich rekrutacją.

Nowym negatywnym zjawiskiem (nieobecnym do chwili obecnej) z punktu widzenia społeczności lokalnej jest proces zmniejszania zatrudnienia w przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym. Przyczyną tego zjawiska jest kryzys, który dotknął sektora finansowego (związany z kryzysem na rynku kredytów hipotecznych w USA). W wyniku tego nastąpiło spowolnienie gospodarki, również w Polsce, głównie w przedsiębiorstwach z kapitałem zagranicznym. Ma to swoje odzwierciedlenie na rynku pracy Jelcza–Laskowic i zauważalne jest powolne zwalnianie pracowników z firm z kapitałem zagranicznym, głównie na przełomie września i października 2008 r.

Obecnie (od września 2008 r.) szczególną cechą jest istnienie na lokalnym rynku pracy rezerwowych pracowników (przeszkolonych do pracy w danej firmie), którzy utracili pracę, ale są na wezwanie. Cechuje ich niepewność pracy, niższe dochody, brak możliwości uzyskania kredytów itp.

Efektom działania firm z kapitałem zagranicznym na lokalnym rynku pracy jest szereg powiązań gospodarczych. W Jelczu–Laskowicach są to usługi związane z podstawową obsługą konieczną dla funkcjonowania fabryk tj.: żywienie, prace remontowo–budowlane, ochrona, sprzątanie, transport. W mniejszym stopniu korzysta się z usług: prawnych, finansowych, badań rynku, promocji i reklamy, marketingowych. Zlecanie usług firmom spoza ośrodka lokalnego jest niewielkie. Jelcz–Laskowice zatrzymuje większość usług zlecanych przez producentów działających na danym terenie. Powiązania lokalne są silne w zakresie usług podstawowych, zaś słabe w zakresie zawansowanych usług specjalistycznych. Oprócz omówionych skutków inwestycji zagranicznych zwrócić należy uwagę również na budowanie pozytywnego wizerunku miasta i przyciąganie kolejnych inwestorów oraz włączenie miasta w sieć międzynarodowych kontaktów gospodarczych.

Literatura

- Brzydło A., 2000, Special Economic Zone Euro-Park-Mielec – an instrument for restructuring the local economy, (w:) Marszał T., Local economy and development in Poland, Uniwersytet Łódzki, Łódź, p. 29–39.
- Bąk M., Kulawczuk P., 1996, Wpływ inwestycji zagranicznych na gospodarkę Polski, PAIZ/Instytut badań nad Demokracją i Przedsiębiorstwem Prywatnym, Warszawa.
- Błuszkowski J., Garlicki J., 1995, Spółki z udziałem zagranicznym w środowisku lokalnym, PAIZ/Centrum Badań Marketingowych Indicator, Warszawa.
- Błuszkowski J., Garlicki J., 1997, Inwestorzy zagraniczni w Polsce, PAIZ/Centrum Badań Marketingowych Indicator, Warszawa.
- Domański B., 2001, Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Dziemianowicz W., 1997, Kapitał zagraniczny a rozwój regionalny i lokalny w Polsce, Studia Regionalne i Lokalne, t. 21, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Kapitał zagraniczny w prywatyzacji*, 1996, Jarosz M. (red.), Instytut Studiów Politycznych PAN., Warszawa.
- Konkurencyjność klimatów inwestycyjnych*, 1997, PAIZ/Uni-Expert, Warszawa.
- Kosarczyn H., 2000, Katowicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, (w:) Kryńska E. (red.), Polskie specjalne strefy ekonomiczne, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, 124–147.
- Kryńska E. (red.), 2000, Polskie specjalne strefy ekonomiczne, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Wdowicka M., 2000, Atrakcyjność i działalność inwestycyjna w strefie podmiejskiej Poznania, (w:) Parysek J.J., Rogacki H. (red.), Procesy społeczno-gospodarcze w Polsce w końcu XX wieku, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 155–168.
- Witkowska J., 1996, Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Europie Środkowo-Wschodniej, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
-

FOREIGN INVESTMENTS IN JELCZ – LASKOWICE

Key words: *investments, economic sub zone of Jelcz, local development*

Summary

The purpose of this study was to point the influence of foreign investments on the local development of Jelcz–Laskowice. Such investments are new phenomenon forming socio-economic processes in the town. The subject of research were also the reasons of investing the foreign capital, especially the type greenfield in the automotive industry. The author analyzed the factors of investment locations that influenced on investors' decisions: stuff, availability to services that satisfy needs of workers, nearness of roads, cooperation with local authorities.

Foreign subjects of Jelcz– Laskowice keep their activity mainly as commercial law companies. The subject of their activity are direct investments whose purpose is to gain permanent income due to effective influence on the local company decisions. Providing the factors mentioned above, it can be seen that the investments are divided into existing and new enterprises, and the value of foreign investments rises. There are also huge, international companies: Toyota Motor Industries Poland, Sp. z o.o., Ronal Sp. z o.o., etc. and several smaller corporations which form the labour market, import and export in the town.

Both the analysis of the countries the foreign capital come from and the value of this capital, showed, according to EKD departments, a big rise of foreign investments in the town in the years 2003–2008. The effectiveness of foreign investments in the town has been evaluated by the degree of the development on the investment areas. All that data referred to the degree of the employment at new created work places on 1 ha in the examined period.

There are also shown positive and negative effects of foreign investments which have an important influence on Jelcz–Laskowice activity.

mgr inż. Joanna Bałach–Frankiewicz
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Uniwersytet Wrocławski
ul. Kuźnicza 49–55
50–138 Wrocław
tel. (0–71) 3752473
e-mail: jbalach@wp.pl

Pavol Korec
Marcel Horňák
Slavomír Ondoš
Comenius University in Bratislava

DYNAMICS OF REGIONAL DEVELOPMENT OF SLOVAKIA BY ECONOMIC SECTORS¹

Key words: *functional urban region, economic aggregate, sectors of economy, regional typifying, Slovakia*

1. Introduction

Study of regional development as well as regional differentiation at the national level followed by regional typifying rank among the principal missions of geography. Social transition after 1989 accelerated significant changes of Slovakia's regional structure. Thus, questions concerning those changes logically seem to have become crucial research topics of geographers, and also sociologists, economists, political scientists or other experts. Several facts indicate, that studying regional structure of post-communist countries will stand in for one of the principal research topics of multiple socially oriented scientific disciplines, including geography.

The year 2006 brought a termination of (the first period of) the social transformation that started in Slovakia after 1989. This statement is supported by several facts: materialization of basic reforms (mainly neo-liberal political reforms introduced in Slovakia in the 1998–2006 period such as a social system reform, a reform of pension system, a fiscal reform, especially the 19 per cent flat tax introduction, amendments of Labour Act and some other measures, see Smith, Rochovská 2006); successful efforts to include Slovakia into Euroatlantic structures, especially into the European Union (EU) and NATO; a relatively stabilized „new pattern“ of regional structure at the beginning of the 21st century, etc. In the forthcoming period, one can expect more significant impacts of regional policy of the EU, as well as the state regional policy on the development of regional structure of the country. A new trajectory of Slovakia's regional development might be a result of the above mentioned changes.

Some authors pay attention to the fact, that countries of central and eastern Europe witnessed a remarkable shift of sectoral economic structure in the period of the social transformation (Buček 2003, Hampl 2005, Gajdoš and Pašiak 2006, Strykiewicz et al. 2007, Dostál and Hampl 2008 and others). Changes in economic structure can be clearly identified at national as well as regional levels. As shown in one of our previous papers, sectoral changes of economics of Slovakia and its regions are strongly influenced not only by transformation of the former communist economic system and globalization processes, but also by processes of the post-industrial development phase in Slovakia (Korec 2007). Except for the growth of tertiary sector's importance, the post-industrial stage is characterized by the following features: increase of economic concentration selectivity and simultaneously increase of intensity of this process, which naturally results in regional differentiation (1) and increasing dominance of metropolitan regions in the regional structure of the country (2).

The submitted paper aims at shifting the knowledge of regional development of Slovakia in the following three points: revelation and interpretation of factors and processes determining regional development in Slovakia after 1989 (1), explanation of methodology used for the research of regional development and showing the regional differentiation pattern in Slovakia (2) and analysis of dynamics of regional development of Slovakia by sectors of economy (3).

¹ This work was supported by the VEGA grant agency under the contract No. 1/0255/08.

2. Theoretical framework and methodology

Two issues are crucial for the demonstration of a regional development and of a regional differentiation of any country (e.g. Slovakia) from the methodological point of view. The first key question is the determination and the delineation of appropriate territorial units, which stand for the basis of regional research. The second key question is the choice of an appropriate parameter of regional development, which is constrained significantly by the availability of statistical datasets at the required level. Of course, an immanent part of the latter issue is a construction of the aggregated (synthetic) parameters of the economic and societal (complex) level of the development of monitored territorial units.

Functional urban regions (FUR's) seem to be appropriate basic units for the study of the regional development, the regional differentiation or the regional typifying of Slovakia according to the economic development. The FUR's stand for a specific type of functional region, defined by criteria related to the spatial interaction of a city and its surroundings (core – periphery). The FUR is defined as a spatially unbroken area that is relatively closed in terms of the daily movement of its population for work, education, services, recreation and social contacts. The theoretical framework and the methodology of the identification of functional urban regions and their basic characteristics have been given by Bezák (2000). He offers eight principles that should be respected in identification of functional urban regions, of which two we intend to emphasize at this place. Those are the first principle stating that functional urban regions are units formed primarily for the needs of the regionally oriented research and the fifth principle stating the autonomy of functional urban regions (a functional urban region should be an internally integrated and externally closed complex) (Bezák 2000, pp. 27–29).



Fig. 1. Functional urban regions (Fur's) of the Slovak Republic

Source: Bezák (2000) (modified by authors)

We consider the economic aggregate (EA) to be a very appropriate parameter of the economic development and of the achieved economic level. The EA can be obtained as a mathematical product: number of job opportunities in the region multiplied by the average monthly wage of employees in the region. Available statistical data allow us to calculate EA for the general economics of a particular region as well as for each of its economic sectors. The EA bears a similar testimonial value as the traditional macro-economic parameter GDP (Table 1). A more detailed use of the EA for the regional research of economy is explained by Hampl (2005). According to him, the EA bears not only the economic, but also the complex societal character, due to the social and cultural homogeneity of the transforming countries of central Europe.

A statement should be given to the evaluated period of the decennium from 1997 to 2006. The choice of the year 2006 as an end of the evaluated period was justified in the introduction of the paper. The choice of 1997 as a starting point of the period is given due to the availability of the data, to some extent. The current territorial-administrative organisation of Slovakia has been valid since the January 1st, 1997, i.e. the data related to contemporary districts have been available since that year, too. Three types of the data related to districts have been used for the paper: number of employment opportunities by sectors of economy, average wage of employees by sectors of economy and population size. On the other hand, the year 1997 can be considered to be the landmark of the regional development of Slovakia in the first stage of the post-communist transformation. The "destruction" of the centrally managed economy began in Slovakia after 1989 (in particular, the breakdown of huge industrial and agricultural companies). A huge privatisation in the years 1995 and 1996 can be considered as the end of this destruction.

Tab. 1. The economic aggregate of the Slovak Republic by FUR's

FUR's of Slovakia	EA per person		Growth 1997– 2006	Relative EA per person		Changes of share 1997– 2006	Share of FUR on EA 2006
	1997	2006		1997	2006		
Bratislava	4467	19547	4,3	78	145	7,07	27,58
Banská Bystrica	3213	10477	3,2	28	31	0,01	2,70
Bardejov	1357	4033	3,0	-46	-49	-0,03	0,72
Bánovce nad Bebravou	1958	6267	3,2	-22	-21	-0,01	0,55
Brezno	2327	5312	2,2	-7	-33	-0,34	0,80
Čadca	1428	4023	2,8	-43	-50	-0,11	0,87
Dolný Kubín	2498	5616	2,3	0	-30	-0,21	0,52
Dunajská Streda	1646	5759	3,6	-34	-28	0,18	1,55
Galanta	1663	5833	3,5	-34	-27	0,19	2,02
Hlohovec	2349	6713	2,8	-6	-16	-0,09	0,71
Humenné	2064	5570	2,6	-18	-30	-0,20	0,99
Ilava	2239	7239	3,2	-11	-9	-0,01	1,03
Košice	3419	9655	2,8	37	21	-0,97	7,78
Komárno	1921	5425	2,8	-23	-32	-0,21	1,35
Lučenec	1958	4367	2,2	-22	-45	-0,43	0,97
Liptovský Mikuláš	2674	7642	2,8	7	-4	-0,18	1,31
Levice	2415	6002	2,4	-4	-25	-0,52	1,65
Michalovce	2249	5228	2,3	-10	-34	-0,58	1,62
Martin	2729	7368	2,7	9	-8	-0,37	1,96
Nové Mesto nad Váhom	2471	8088	3,2	-1	1	0,01	1,18
Námestovo	1131	5001	4,8	-55	-37	0,22	0,68
Nitra	2368	8228	3,5	-5	3	0,27	3,13
Nové Zámky	1765	5312	2,9	-30	-33	-0,17	1,82
Považská Bystrica	1830	6884	3,7	-27	-14	0,14	1,03
Prievidza	2681	7196	2,6	7	-10	-0,48	2,33
Piešťany	1999	7832	3,9	-20	-2	0,22	1,17
Prešov	1839	5359	3,0	-27	-33	-0,13	2,75
Poprad	2203	5915	2,8	-12	-26	-0,32	2,35
Púchov	3177	10759	3,4	27	35	0,06	1,14
Ružomberok	2393	6929	2,9	-4	-13	-0,11	0,95

Rimavská Sobota	1778	3309	1,9	-29	-59	-0,45	0,63
Rožňava	1992	4339	2,2	-20	-46	-0,48	1,03
Senica	2582	6075	2,3	3	-24	-0,47	1,26
Skalica	1997	7933	4,0	-20	-1	0,18	0,87
Svidník	1418	4205	3,0	-43	-47	-0,03	0,53
Stará Ľubovňa	1412	4000	3,0	-44	-50	-0,04	0,48
Spišská Nová Ves	1775	5107	3,0	-29	-36	-0,10	1,89
Snina	1507	4711	3,1	-40	-41	-0,01	0,43
Trenčín	2729	8108	3,0	9	2	-0,17	2,13
Topoľčany	1881	5394	2,8	-25	-32	-0,19	1,52
Tvrdošín	2060	4194	2,1	-18	-47	-0,18	0,35
Trnava	3205	11575	3,6	28	45	0,42	3,43
Trebišov	1755	4395	2,6	-30	-45	-0,25	1,07
Veľký Krtíš	1846	3480	1,9	-26	-56	-0,27	0,37
Vranov nad Topľou	1470	3665	2,6	-41	-54	-0,15	0,67
Žilina	2527	8536	3,4	1	7	0,30	4,42
Žiar nad Hronom	2587	5934	2,3	3	-26	-0,52	1,27
Zlaté Moravce	1847	4179	2,2	-26	-48	-0,18	0,42
Zvolen	2531	7123	2,8	1	-11	-0,31	2,04
Slovak Republic	2504	7974	3,2	0	0	0,00	100,00

Source: Regional Comparison in the Slovak Republic, Statistical Office of the Slovak Republic, 2007

3. Factors influencing the regional development of Slovakia

Evaluation of the factors influencing regional development in post-communist European countries has been presented by multiple experts. From the point of view of Slovakia's regional structure we should pay attention mainly to Hampl (2001), Buček (2003), Korec (2005), Ira et al. (2005), Korec and Ondoš (2007) and Hampl, Blažek and Žížalová (2008). Authors of the latter study recommend to distinguish between three elementary types of factors affecting the regional development: a) geographical factors (natural conditions and resources, position and socio-economic intensity of land-use), b) economic and related socio-economic factors (capital in its classical notion, human resources and specific economic factors such as technological level, technical and social infrastructure) and c) cultural factors (hierarchy of values, manufacturing traditions, cultural capital etc.). This classification shows a certain legitimacy due to a possibility to present character of positive or negative conditions of regions' development.

In one of our previous papers we comprehensively analysed influence of 10 factors of regional development in Slovakia in the first stage of the social transformation (primary potential, territorial-administrative organization of the country, settlement hierarchy, macro-location attractiveness (west-east gradient and position towards the capital city), settlement characteristics, particularities of demographic structure, major transport infrastructure, historical marginality of territory, adverse economic specialization of regions and depression of neighbouring regions outside the country (Korec, 2005). When analyzing Slovakia's regional development, the above mentioned 10 factors are recommended also by Ira et al. (2005), who added two more factors: human capital and environmental situation of the region. In another paper (Korec, Ondoš 2007) we divided the factors into two groups: endogenous factors and exogenous factors. While the first group includes the above mentioned 10 factors and the factor of human capital, the group of exogenous factors embraces globalization processes and EU and state regional policies. In the quoted study, we noted that in the first stage of the social transformation, the regional development in Slovakia had been influenced predominantly by two of the endogenous factors (the settlement hierarchy and macro-location attractiveness) and one exogenous factor (globalization processes).

Summarizing the all above mentioned facts, we can formulate the first conclusion about the factors affecting the regional development in Slovakia after 1989. The regional development in Slovakia within the period from November, 17th, 1989 to December, 31st, 2006 (having a dominant and conspicuous influence on today's regional structure) can be characterized by four groups of factors: democratization of the society and launch of a free-trade economy (1), globalization (especially foreign direct investments) and onset of post-industrial stage of development (2), factors typical for all post-communist countries, the Visegrad Four group

above all (settlement hierarchy, macro–location attractiveness, economic specialization of regions) (3) and factors stemming from peculiarities of Slovakia (the primary potential, transport infrastructure, excentric position of Bratislava, peculiarities of settlement structure – distribution of big cities, specific demographic features of Slovakia’s regions, depressed neighbouring regions behind the state border in the east) (4). The second conclusion can be expressed by the following three sentences. Importance of particular factors can be shown only generally, because the factors act in mutual combination and very often a positive or a negative impact of a certain factor can be overwhelmed by other factors. The attempt to show relative importance of the factors should be directed towards a certain time period during which regional development had a relatively stabilized conditions for (mainly political situation and development stage of the society) regional development. In the first period of the social transformation of Slovakia (from November, 17th, 1989 to December, 31st, 2006), two endogenous factors (the settlement hierarchy and the macro–position attractiveness) and one of the exogenous factors (the globalization processes) were crucial for Slovakia’s regional development.

4. Basic features of the regional structure of Slovakia in 2006

Table 1 and figure 2 display the basic features of the regional structure of Slovakia in 2006. Several general features of the territorial differentiation of the Slovak economy are clear from the table and from the figure. Perhaps the most significant one is the expected polarisation between Bratislava and the rest of Slovakia. The Bratislava FUR increased its share on the economic aggregate of Slovakia significantly between 1997 and 2006. The increase from 20.51 per cent to 27.58 per cent, i.e. by 7.07 per cent in 10 years is really enormous (Table 1). Virtually all factors impacting the economic development in the surveyed period have accumulated in the Bratislava region in an extremely positive manner (the factor of the settlement hierarchy highlighted by the capital status, the macro–location attractiveness supported by the huge transport infrastructure, human potential etc.). The Bratislava region has been very attractive for new economic activities related to the commencement of the post–industrial stage of the development of the society as well as to the processes related to the globalisation.

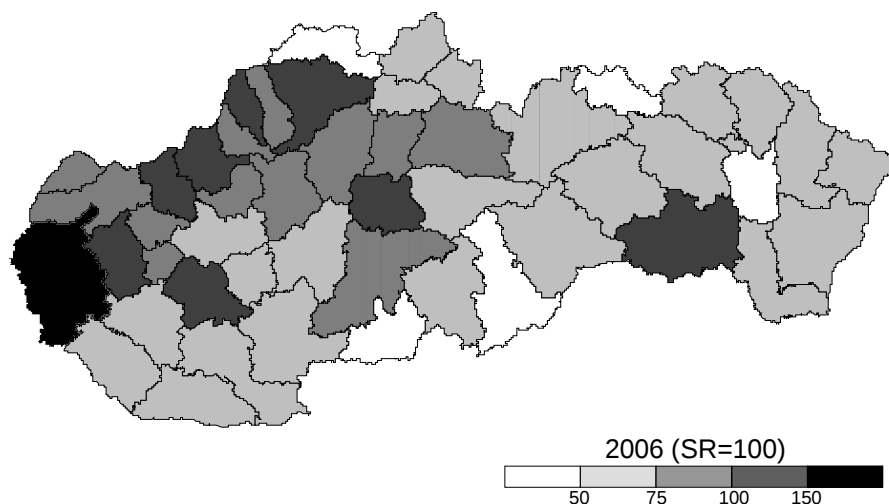


Fig. 2. The economic aggregate per capita of the Slovak Republic in 2006 by FUR's
Source: own studies

The second general feature of the territorial differentiation of the economy of Slovakia is an apparent polarisation between the more developed western Slovakia and the regions of the big centres on one side and the underdeveloped rural areas of the eastern and central Slovakia (at the lower resolution level) on the other side. Figure 2 clearly demonstrates the economically developed regions concentrated in the west and the unsuccessful regions located in the east of the republic. Comparing the relative values of the FUR's in 1997 and 2007 (Table 1), we can see a rather positive shift (by 10 points and more) only in the Bratislava, Námestovo, Piešťany, Považská Bystrica, Skalica a Trnava FUR's. On the other hand, 22 FUR's recorded a significant negative

shift (by 10 points and more): Brezno, Dolný Kubín, Hlohovec, Humenné, Košice, Lučenec, Liptovský Mikuláš, Levice, Michalovce, Martin, Prievidza, Poprad, Rimavská Sobota, Rožňava, Senica, Tvrdošín, Trebišov, Veľký Krtíš, Vranov nad Topľou, Žiar nad Hronom, Zlaté Moravce and Zvolen. It might be surprising to see the Košice FUR in this category due to the mentioned factors of evaluation determining the economic development. Although the relative EA value of the Košice FUR was clearly above the Slovak average in 2006 (by 21 points), there is a decrease by 16 points compared to 1997.

Ten FUR's recorded extremely high decrease (by 20 and more points): Brezno (26 points), Dolný Kubín (30), Lučenec (23), Levice (21), Rimavská Sobota (30), Rožňava (26), Senica (27), Veľký Krtíš (30), Žiar nad Hronom (29) a Zlaté Moravce (22). Concentration of four FUR's from the latter group in the southern part of central Slovakia (Veľký Krtíš, Lučenec, Rimavská Sobota a Rožňava) is remarkable. This area of the Juhoslovenská kotlina (The Southern–Slovak Basin) is considered to be a very problematic region by all authors evaluating the regional development in the post-communist period (Benč 2002, Rajčáková and Švecová 2002, Buček 2003, Ira et al. 2005, Korec 2005, Gajdoš and Pašiak 2006, etc.). As we have considered the Bratislava FUR as an extremely positive accumulation of virtually all factors impacting the economic development, the Juhoslovenská kotlina can be regarded as an extremely negative accumulation of all factors (towards the factor of the settlement hierarchy: the centres of this area, Lučenec and Rimavská Sobota, reached the population of 28,322 and 25,088 as of the 2001 Census; the location remoteness from the western border and from the main regional centres accentuated by bad transport connection with other regions; an adverse economic specialization; features of demographical structures – a low human potential etc., Korec and Ondoš 2004). The historical marginality, evident since formation of the Czechoslovak Republic in 1918, has impacted the development of these four FUR's.

We can see a significant increase of regional differences when comparing the development of the EA of particular FUR's in 1997 and 2006 (Table 1). The simple variation range of relative values between FUR's with the highest and the lowest value of the EA increased from the value of 133 (Bratislava versus Námestovo) to the value of 204 (Bratislava versus Rimavská Sobota). The variation range between average values of the first five FUR's and the last five ones increased from 85.4 to 109.2. The ratio of the best FUR (Bratislava) and the worst FUR (Námestovo/Rimavská Sobota) has increased from the value of 4.0 in 1997 to 6.0 in 2006.

5. Evaluation of regions of Slovakia by dynamics of sectors economy

As indicated in the initial part of this paper, the social transformation brought significant change of the economic structure of the country and its regions as well. Table 2 shows that the share of EA forming the primary sector decreased by 3.84 per cent between 1997 and 2006, while the share of secondary sector's EA decreased by 7.73 per cent. On the other hand, the share of the tertiary sector increased by 11.57 per cent. Rather interesting is the fact, that the shares of primary and secondary sectors decreased and the one of the tertiary sector increased in almost all of the 49 FUR's in the territory of Slovakia. We identified only 6 FUR's with increased share of the secondary sector (Komárno, Námestovo, Nové Mesto nad Váhom, Piešťany, Skalica a Spišská Nová Ves).

We can see a rather high variability of structural changes of particular regions' economy in Slovakia (see Table 2). In fact, there are 3 basic types of regions. The first type is represented by regions of big cities (Banská Bystrica, Nitra, Trenčín and Košice), where we find a rapid decrease of secondary sector's share and a significant growth of tertiary sector's share. In these regions, together with „elementary“ tertiary activities (e. g. education and health care systems, administration, etc.), also progressive branches of the tertiary sector were developed (IT services, media agencies, trade companies, deliverers of software etc.). These regions witnessed growth of their economies which is clearly shown by values of the per-capita EA and unemployment rates in 2006. If the per-capita EA for Slovakia equals 100, the four progressive regions reached values 131, 103, 102 and 121 (in the order shown above). Successfulness of these regions can be illustrated also by the unemployment rates. The average unemployment rate in the Slovak Republic in 2006 reached 11.59 per cent, all of the four successful regions (apart from Košice) witnessed substantially lower values (7.32, 8.62, 4.17, 14.12 per cent).

The second type embraces regions of western Slovakia (Ilava, Skalica, Nové Mesto nad Váhom and Púchov), where the share of the tertiary sector increased only slightly. This is a consequence of immense investments into industry of these regions which maintained a high share of the secondary sector in their economies. The growth of economies of these regions is shown by values of the per capita EA and unemployment rates. As ordered above, the values of per-capita EA in the regions were 91, 99, 101 and 135 and unemployment rates 4.14, 8.17, 6.01 and 5.03 per cent in 2006. The third type of regions can be found in southern part of central Slovakia (Rimavská Sobota, Veľký Krtíš, Rožňava a Lučenec). There was a significant decrease of the primary and secondary sectors' shares, while the tertiary sector's share increased. However, this development is a result of stagnation of their agriculture and industry. The tertiary sector in this territory is based only on elementary branches (education, health care, etc.). These regions suffer from an economic stagnation, as shown by the per-capita EA values (41, 44, 54 and 55) and the unemployment rates (30.87, 24.60, 24.62 and 22.40 per cent, in the order of regions stated above).

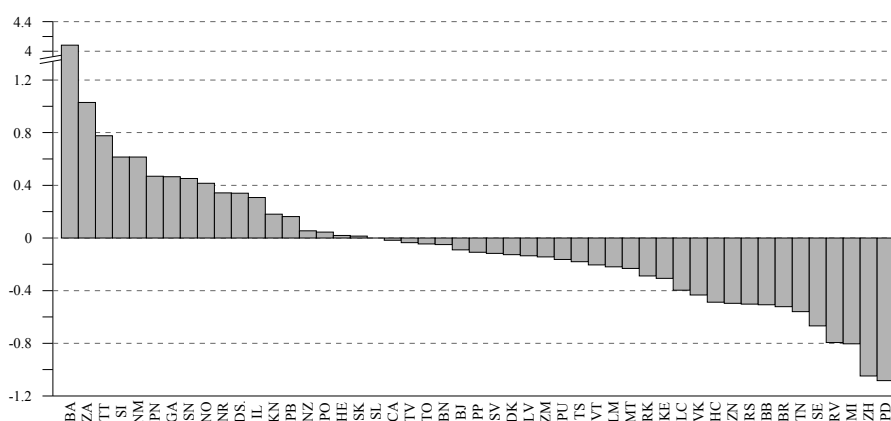


Fig. 3. Shift of FUR's shares on economic aggregate of Slovakia 1997–2006 created by sector II
Source: own studies

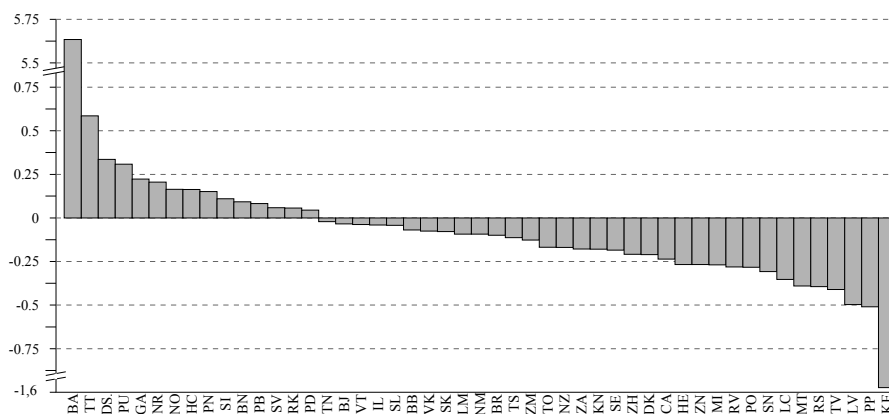


Fig. 4. Shift of FUR's shares on economic aggregate of Slovakia 1997–2006 created by sector III
Source: own studies

Figures 3, 4 and 5 show a different way of evaluation of Slovakia's regions according to the dynamics of particular economic sectors' development. The main principle of this approach is a comparison of an individual region's share on the country's overall EA related to the primary, secondary and tertiary sectors in 1997 and 2006. Some regions increased their share on the EA in particular sectors, other regions decreased, on the contrary. Figure 3 displays changes of the regions' shares on the country's EA based on the secondary sector in 2006 compared with the ones in 1997. A growth of the Bratislava FUR's share is remarkable (by 4 per cent). The Žilina region's share grew by more than 1 per cent and other three regions' shares did by more than 0.5 per cent (Trnava, Skalica and Nové Mesto nad Váhom). The group of regions, whose share on Slovakia's EA related to the secondary sector in the surveyed time period increased, is dominated by the FUR's located in south-western and western Slovakia. On the other hand, quite surprising is the

decrease of share of traditional industrial regions (such as Trenčín, Zvolen, Košice, Ružomberok, Martin, Liptovský Mikuláš, etc.).

As for the share of the EA based on the tertiary sector, a rapid increase of the Bratislava region's share was recorded in the 1997–2006 period (Figure 4). Its share's growth by more than 5.5 per cent illustrates the role of the Bratislava metropolitan region in the regional structure of the Slovak Republic. The domination of the Bratislava region in the tertiary progressive activities development is distinctly shown by the following figures. In 2006, the ten biggest IT services providers, the ten biggest internet services providers, the ten biggest media agencies and the ten biggest public opinion poll agencies of Slovakia had their headquarters in Bratislava. In the same year, nine of the ten biggest IT providers, nine of the ten biggest deliverers of software and nine of the ten biggest trade companies of Slovakia were settled in Bratislava (The Trend weekly yearbook 2006, Trend 46/2007). From the rest of the regions, only the Trnava region increased its share by over 0.5 per cent. The decrease of share of the Prešov, Poprad and mainly Košice regions is surprising. The Košice region is the only one from the group of regions characterized by a decreased share on the country's EA (based on the tertiary sector) by more than 1 per cent. This fact (together with the changes in case of the secondary sector) indicates a decline of the Košice region's position in the regional structure of Slovakia.

Figure 5 shows a typifying of Slovakia's regions according to decrease or increase of their share on Slovakia's EAs formed by the primary, secondary and tertiary sectors in 2006 in comparison with 1997. This general picture illustrates a progressive western and south-western territory of the country. As the most dynamic regions can be considered those of „A“ type (increase of a region's share in all sectors) and „C“ type (increase of the share in the secondary and tertiary sectors). A large concentration of these regions can be seen in the south-west near Bratislava. We should point at the fact that in regions with excellent natural conditions for agriculture (Dunajská Streda, Trnava, Piešťany and Nitra) the share on the EA based on the primary sector declined. The „worst“ conditions can be found in case of types „H“ (decline of a region's share in all sectors) and „F“ (decrease of the share in the secondary and tertiary sectors). A concentration of these types of regions in the south of central and eastern Slovakia (including the Košice region) is not too much surprising. However, identification of the Trenčín, Martin, Liptovský Mikuláš and Senica regions with the „H“ type is quite unexpected. Similarly, classification of the Banská Bystrica and Poprad regions into „F“ type is rather surprising, considering their importance in the regional structure of Slovakia. The concentration of the „H“ and „F“ types in central and eastern territories of the country is (to a certain extent) a result of the processes leading to reparation of the communist deformations in Slovakia's regional structure.

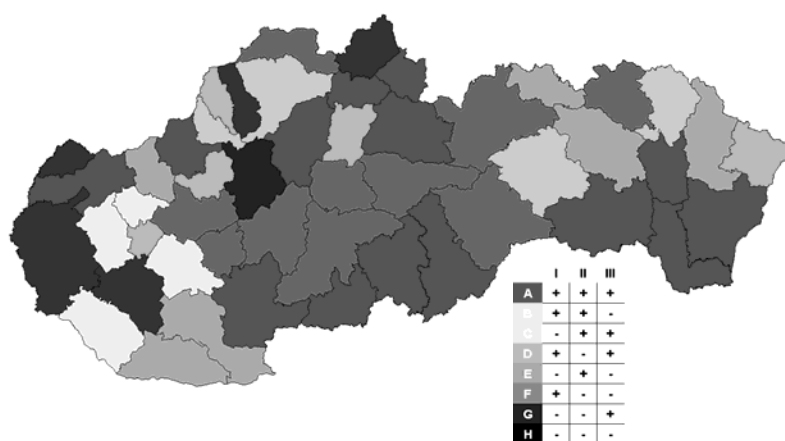


Fig. 5. Shift of FUR's shares on economic aggregate of Slovakia 1997–2006 by sectors of economy

Source: own studies

Tab. 2. The development of economic aggregate by sectors of economy

FMRs of Slovakia	'97agi	'97agii	'97agiii	'06agi	'06agii	'06agiii	i9706	ii9706	iii9706
Bratislava	2	21	77	1	16	83	-1,16	-4,67	5,83
Banská Bystrica	4	28	68	3	17	80	-0,46	-11,27	11,73
Bardejov	12	28	61	7	19	74	-4,52	-8,39	12,90
Bánovce nad Bebravou	13	54	33	8	41	51	-4,56	-13,19	17,75
Brezno	14	54	32	11	43	47	-3,40	-11,08	14,48
Čadca	5	32	63	5	28	67	-0,30	-3,99	4,29
Dolný Kubín	7	43	49	4	41	56	-3,41	-2,60	6,01
Dunajská Streda	25	24	51	9	23	68	-15,91	-1,52	17,43
Galanta	13	38	49	6	33	61	-7,04	-4,80	11,84
Hlohovec	9	55	36	6	30	64	-3,53	-24,98	28,50
Humenné	9	37	54	5	36	60	-4,20	-1,46	5,66
Ilava	4	56	39	3	52	45	-1,66	-4,12	5,78
Košice	3	37	59	2	32	67	-1,79	-5,62	7,41
Komárno	18	34	48	8	35	57	-9,67	0,20	9,47
Lučenec	12	36	51	6	30	64	-6,44	-6,36	12,80
Liptovský Mikuláš	12	37	51	6	29	65	-5,72	-8,47	14,18
Levice	12	39	49	6	38	56	-6,32	-1,11	7,42
Michalovce	11	44	44	5	34	61	-5,92	-10,58	16,50
Martin	6	40	54	3	34	64	-3,64	-5,99	9,63
Nové Mesto nad Váhom	8	51	40	3	54	43	-5,14	2,71	2,43
Námestovo	19	33	47	11	35	55	-8,58	1,06	7,52
Nitra	9	30	62	4	24	72	-4,93	-5,46	10,39
Nové Zámky	15	29	56	7	25	68	-8,26	-3,14	11,40
Považská Bystrica	1	45	54	3	35	62	2,16	-9,76	7,60
Prievidza	4	59	37	2	43	55	-1,96	-15,91	17,87
Piešťany	13	29	59	5	29	66	-7,91	0,62	7,29
Prešov	7	30	63	3	25	72	-4,17	-5,01	9,18
Poprad	7	34	59	5	29	65	-1,44	-5,00	6,44
Púchov	3	70	27	3	48	49	-0,39	-21,79	22,17
Ružomberok	8	51	41	4	36	60	-3,42	-14,65	18,07
Rimavská Sobota	14	34	52	10	25	65	-3,63	-9,47	13,10
Rožňava	9	46	45	8	32	60	-1,40	-14,23	15,63
Senica	11	50	39	7	40	54	-4,58	-10,68	15,26
Skalica	11	50	39	5	51	45	-6,34	0,24	6,10
Svidník	10	27	63	7	23	70	-3,43	-3,42	6,85
Stará Ľubovňa	16	23	61	7	19	73	-8,70	-3,36	12,06
Spišská Nová Ves	12	30	58	6	31	63	-5,52	1,17	4,35
Snina	13	50	37	10	34	56	-2,61	-15,76	18,36
Trenčín	6	39	55	3	26	71	-2,99	-13,03	16,02
Topoľčany	11	42	47	8	36	56	-3,41	-5,57	8,98
Tvrdošín	11	48	41	6	43	51	-4,60	-5,30	9,90
Trnava	8	49	43	3	39	58	-4,99	-9,11	14,10
Trebišov	11	18	71	4	16	79	-6,74	-1,24	7,98
Veľký Krtíš	22	36	41	12	18	70	-10,78	-18,08	28,86
Vranov nad Topľou	16	37	47	7	27	66	-9,49	-9,48	18,96
Žilina	3	35	62	1	32	67	-1,60	-3,25	4,85
Žiar nad Hronom	7	53	41	6	36	58	-0,54	-16,79	17,32
Zlaté Moravce	16	44	40	11	40	49	-4,81	-3,96	8,77
Zvolen	10	31	58	7	22	71	-3,57	-9,59	13,16
Slovenská republika	7	35	57	4	28	69	-3,84	-7,73	11,58

Source: Regional Comparison in the Slovak Republic, Statistical Office of the Slovak Republic, 2007

6. Conclusion

Geographers should emphasize that there is a certain rationality and necessity of differentiated regional development in the post-communist countries after the year 1989. The development of the regional structure at the national level in recent period of the social transformation has had some logical rules. The growth of regional differences is one of them. On the basis of the paper, we can present the following conclusions towards Slovakia's regional structure development in the period of the social transformation.

In the surveyed period between 1997 – 2006, the most important factors affecting the regional development in Slovakia were the settlement hierarchy and macro-location influenced by big transport infrastructure, together with the globalization processes and the forthcoming post-industrial stage of societal development. An increase of selectivity and dynamics was undoubtedly one of the most important aspects of the regional development (and the territorial differentiation) after 1989. As a consequence of this, two fundamental features in the regional development of Slovakia appeared after 1989: (1) deepening of regional differentiation and a two-way orientation of selective processes and (2) sharpening of hierarchical territorial arrangement. At the first level of the regional differentiation of the country, there is a clear polarization between the region of Bratislava and remaining territories. If we look at a more detailed scale of territorial structure, we can find a conspicuous polarization between more urbanized west and relative rural areas in the east of the country.

In the period of the social transformation after 1989, we have witnessed different dynamics of development of particular sectors of economy. The FUR's in Slovakia can be divided by particular sectors' dynamics into 3 categories: A – metropolitan regions (high positive dynamics of the tertiary sector as a result of creating progressive activities of the tertiary sector), B – western regions (positive dynamics of the secondary sector, due to great FDI inflow) and C – south-eastern and eastern regions (underdeveloped secondary sector, stagnating tertiary sector).

All the results submitted in our analysis are related to the 1997–2006 period (1989–2006, respectively). We can suppose that the (up-to-date) selective trends in the regional structure development will gradually weaken in the forthcoming years, alongside with a relative stabilization of existing (macro-)regional patterns of economic and social differentiation.

Literature

- Benč V., 2002, Regionálna politika, (in:) Hospodárska politika na Slovensku 2000–2001, Marcinčin A.(ed.), Slovenská spoločnosť pre zahraničnú politiku, Bratislava, pp. 289–321.
- Bezák A., 2000, Funkčné mestské regióny na Slovensku (Functional urban regions in Slovakia). *Geographica Slovaca*, 15, Geografický ústav SAV, Bratislava, p. 90.
- Buček M., 2003, Regionálna integrácia Slovenskej republiky: stratégia využitia podpory Európskej Unie, (in:) *Ekonomický časopis*, 51, 8, pp. 982–996.
- Dostál P., Hampl M., 2008, Development of National Settlement Systems in the Industrial and Post-Industrial Eras: A General Discussion and the case of the Czech Republic. (in:) Strubelt W., Gorzelak G.(eds.), *City and Regions*, Budrich UniPress Ltd., Opladen & Farmington Hills, pp. 43–54.
- Gajdoš P., Pašiak J., 2006, Regionálny rozvoj Slovenska z pohľadu priestorovej sociológie. Sociologický ústav SAV, Bratislava, p. 252.
- Hampl M., 2005, Geografická organizace společnosti v České republice: transformční procesy a jejich obecný kontext. Univerzita Karlova Praha, p.147.
- Hampl M., Blažek J., Žížalová P., 2008, Faktory – mechanizmy – procesy: aplikace konceptu kritického realizmu, *Ekonomický časopis*, 56, 7, pp. 696–711.
- Holton R., 2006, Globalizace, (in:) Harrington A. at al. (ed.), *Moderní sociální teorie*, Portál, Praha, pp. 385–410.
- Ira V., Falťan L., Pašiak J., Gladoš P., 2005, Podoby regionálnych odlišností na Slovensku. Sociologický ústav SAV, Vyd. FORMÁT Pezinok, p. 381.
- Korec P., Ondoš S., 2004, New pattern of the regional structure of Slovakia, (in:) *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, VIII/1. Regionalny wymiar integracji europejskiej, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, pp. 173–184.

-
- Korec P. a kol., 2005, Regionálny rozvoj Slovenska v rokoch 1989–2004. Bratislava, Geografika, p. 228.
- Korec P., 2007, Vplyv post-industriálneho štádia vývoja spoločnosti a globalizácie na regionálny vývoj Slovenska, (in:) Hochmuth Z., Kulla M., Tomášiková V. (eds.), Geographia Cassoviensis I, vyd. UPJŠ Košice, pp. 75–80.
- Korec P., Ondoš S., 2007, Historické a geografické aspekty regionálnej divergencie na Slovensku, (in:) Kraft S., Mičková K., Rypel J., Švec P., Vančura M. (eds.), Česká geografie v evropském prostoru, JU České Budějovice, pp. 626–631.
- Rajčáková E., Švecová A., 2002, Postavenie okresov a krajov Slovenska z hľadiska hodnotenia vybraných sociálnych a ekonomických znakov, (in:) Bezák, A. (ed.), Geographia Slovaca 18, Geografický ústav SAV, Bratislava, pp. 167–175.
- Robertson R., 1992, Globalization: Social Theory and Global Culture. Sage, London, p. 267.
- Smith A., 1998, Reconstructing the Regional Economy: Industrial Transformation and Regional Development in Slovakia. Edward Elgar. p. 434.
- Smith A., Rochovská A., 2006, Neo-Liberalism and Post-Socialist Urban Transformation: Poverty, Inequality and the City. Acta Geographica Universitatis Comenianae No. 48, Univerzita Komenského Bratislava, pp. 43–54.
- Strykiewicz T., Kaczmarek T., Meczynski M., Parysek J., Stachowiak K., 2007, Poznań faces the future: Pathways to creative and knowledge-based regions. AMIDSt, University of Amsterdam, p.126.
-

DISPROPORTIONS IN THE DEVELOPMENT OF POLISH – UKRAINIAN BORDERLAND IN THE EUROPEAN UNION INTEGRATION PROCESS

Key words: *functional urban region, economic aggregate, sectors of economy, regional typifying, Slovakia*

Summary

Regional typifying of the territory of Slovakia in terms of socio-economic development level is a frequent research topic of geographers as well as sociologists, economists and other experts. The submitted paper is aimed at three points. First, we intend to reveal and to interpret factors and processes determining regional development in Slovakia after 1989. Our second goal is to explain the methodology of the research of regional development and showing the basic regional differentiation pattern in Slovakia. The last goal of our paper is concentrated on an analysis of dynamics of regional development in Slovakia by sectors of economy. Our approach is based on acceptance of functional urban regions as elementary territorial units, use of economic aggregate as a synthetic indicator of socio-economic development and identification of types of regions according to their economic sectors' dynamics.

prof. RNDr. Pavol Korec, CSc.
mgr. Marcel Horňák, PhD.
mgr. Slavomír Ondoš, PhD.
Comenius University in Bratislava
Department of Human Geography and Demogeography
842 15 Bratislava, Mlynská dolina, Slovak Republic
tel. +421 (02) 602 96 380
e-mail: korec@fns.uniba.sk
e-mail: hornak@fns.uniba.sk
e-mail: ondos@fns.uniba.sk

Magdalena Szmytkowska
Uniwersytet Gdański

PRZEMIANY MIEJSKICH STRUKTUR FUNKCJONALNO- PRZESTRZENNYCH W KONTEKŚCIE INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ. PRZYKŁAD GDYNI

Słowa kluczowe: *zmiany przestrzenne, nowe funkcje miasta, środki finansowe UE*

1. Wstęp

Poza globalizacją i związanymi z nią zasadniczymi zmianami społeczno-gospodarczymi, szczególnego znaczenia, od połowy lat 90., nabrał również fakt starań i akcesji byłych krajów socjalistycznych do struktur Unii Europejskiej. Kontekst integracji europejskiej staje się coraz bardziej ważący w rozwoju państw postsocjalistycznych – zarówno członków UE jak i kandydujących do wstąpienia w jej struktury. Określone regulacje obowiązujące w Unii i konieczność dostosowania się do nich wskazują zarazem kierunki rozwoju oraz powodują określony jego rytm i tempo (Szmytkowska, 2008b). Dla Staniszkis (2001, s. 104) integracja europejska stanowi kolejną – po globalizacji i postsocjalistycznej transformacji ustrojowej – regułę kształtowania się nowego systemu państwowego. Zwraca przy tym uwagę na fakt, iż przynajmniej w założeniach wspólnota europejska podkreśla konieczność połączenia konkurencji ekonomicznej ze współpracą i solidarnością społeczną oraz rolę tradycji dla współczesnej historii. To przeciwstawia ją globalizacji, z jej ahistoryzmem i uniwersalizującymi pretensjami. Idea europejska podkreśla znaczenie struktur korporacyjnych, społeczeństwa obywatelskiego i odpowiedzialności.

Również w miastach dokonują się przeobrażenia, których pewna część jest pośrednim bądź bezpośrednim wynikiem współpracy wewnątrzspółnotowej. Największe znaczenie ma przy tym kwestia przyznawanych środków finansowych. Ich zdobycie decyduje zazwyczaj o podjęciu kluczowych dla miast inwestycji i wpływa na kształtowanie nowych, bądź modernizowanie istniejących podprzestrzeni miast.

Gdynia, jako miasto już od 1994 korzystające z europejskich źródeł finansowania projektów, wydaje się być ciekawym przykładem ośrodka miejskiego, które sprawnie wykorzystuje możliwości, jakie daje integracja europejska. Doświadczenie w skutecznym aplikowaniu o przedakcesyjne środki wspólnotowe, okazało się istotne w kontekście formułowania wniosków o przyznanie funduszy na kolejne, wielkie i kapitałochłonne projekty infrastrukturalne, szczególnie z transzy Funduszy Strukturalnych w ramach sektorowych programów operacyjnych przewidzianych na lata 2004–2006 oraz później – z Funduszy Europejskich, przewidzianych na lata 2007–2013 i przyznawanych w ramach programów pomocowych.

Niniejsze opracowanie stanowi próbę analizy projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem tych, które wpłynęły na zmiany w przestrzeni miejskiej Gdyni oraz na jej rozwój funkcjonalny, a pośrednio – także społeczny.

2. Analiza empiryczna

Badania nad współpracą międzynarodową oraz skutecznością pozyskiwania środków finansowych UE przez Gdynię i całe Trójmiasto w okresie przedakcesyjnym (w latach 1994–2003) wykazały, że wnioski o finansowanie projektów dotyczyły trzech zasadniczych grup problemów i zadań:

- integracji międzynarodowej i wymiany doświadczeń pomiędzy partnerami z Unii oraz państwami kandydującymi do Wspólnoty,
- szeroko rozumianej edukacji europejskiej w kontekście wstąpienia do Unii Europejskiej,

- projektów planistycznych i inwestycyjnych na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej, ochrony środowiska i turystyki (Szmytkowska, 2004).

W pierwszym dziesięcioleciu finansowania gdyńskich projektów wykorzystano 5,6 mln euro. Pierwsze projekty dotyczyły zazwyczaj aktywizacji turystycznej, sportowej i kulturalnej miasta oraz jego integracji ze społecznościami lokalnymi innych krajów, szczególnie leżących w basenie Morza Bałtyckiego.

Z czasem podejmowano starania o środki na coraz większe i bardziej kapitałochłonne przedsięwzięcia, przesuwając ciężar na konkretne inwestycje. Jeszcze przed akcesją Polski w struktury unijne, Komisja Europejska podjęła decyzję o dofinansowaniu ważnych dla wizerunku miasta inwestycji:

- modernizacji głównej ulicy miasta – Świętojańskiej (0,5 mln euro),
- rozbudowy portu jachtowego Marina Gdynia (1,6 mln euro),
- rozbudowy Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (2,5 mln euro)¹.

Finalizacja powyższych projektów miała miejsce już po akcie wstąpienia Polski w struktury unijne. Omawiane inwestycje w znaczącym stopniu wpłynęły na kreowanie pozytywnego wizerunku Gdyni jako miasta nowoczesnego i otwartego, wypełniając założenia sformułowane w dokumentach strategicznych, formułowanych w kolejnych edycjach, począwszy od 1994 roku.

Przebudowa ulicy Świętojańskiej (ryc. 1) była powodowana z jednej strony potrzebą jej gruntownej technicznej modernizacji oraz dążeniem do ograniczenia ruchu kołowego na rzecz ciągów pieszych. Z drugiej strony, spektakularny rozwój ulicy wraz z jej wiodącą funkcją handlową został wyraźnie zahamowany z powodu otwierania nowych centrów handlowych i innych wielkopowierzchniowych obiektów handlowych na obszarze Gdyni i całego Trójmiasta. Władze miasta, dostrzegając wyraźne oznaki stagnacji w rozwoju Świętojańskiej, próbowały poprzez tę modernizację wpłynąć na podniesienie walorów estetycznych oraz podkreślić atrakcyjność głównego traktu miejskiego, by mógł nadal pełnić funkcje handlowe oraz usługowe, a także stanowić miejsce spędzania czasu wolnego mieszkańców i osób przybywających do Gdyni oraz zachować chlubny status „salonu miasta”. W ramach inwestycji w pełni zmodernizowano nawierzchnię ulicy, położono nowe chodniki z udogodnieniami dla osób niepełnosprawnych, ograniczono możliwość parkowania, a także zamontowano bardzo efektowne, nawiązujące do nowoczesnego stylu miasta oryginalne oświetlenie uliczne.



Ryc. 1. Ulica Świętojańska po modernizacji współfinansowanej ze środków UE
Źródło: zbiory własne autora

¹ dane pochodzą z informacji uzyskanych w Wydziale Integracji Europejskiej Urzędu Miasta Gdyni.

Czas pokaże, czy te zabiegi lokalnego samorządu odniosą pożądany skutek. Póki co bowiem, względnie harmonijne kształtowanie się ścisłego centrum Gdyni, które zostało przerwane dość nagle realizacją centrów handlowych i spowodowało opustoszenie „serca miasta”, przeżywa zmiany funkcji: z prestiżowej handlowej na usługową z dominacją placówek otoczenia biznesu oraz sektora telekomunikacyjno-informatycznego. Co gorsza, część placówek handlowych oraz gastronomicznych jest zamykana z powodu małego zainteresowania klientów i wysokich cen najmu lokali użytkowych (Szmytkowska, 2008a).

Port Jachtowy im. Mariusza Zaruskiego, nazywany Mariną Gdynia (ryc. 2), dzięki modernizacji finansowanej głównie ze środków UE i zakończonej w 2007 roku, stał się największą i najnowocześniejszą przystanią żeglarską w Polsce. Jej istotnym walorem jest śródmiejska lokalizacja i położenie w jednym z najbardziej atrakcyjnych krajobrazowo miejsc w Gdyni. Do czasu modernizacji przystań mogła pomieścić tylko 120 jednostek (liczba miejsc nie zmieniła się od 1936 roku) i była z znacznym stopniem zdegradowana pod względem technicznym.



Ryc. 2. Marina Gdynia po rozbudowie w 2007 roku

Źródło: zbiory własne autora

W wyniku zrealizowanego przedsięwzięcia w gdyńskiej marinie może cumować 250 jachtów, a infrastruktura dla żeglarzy jest najnowocześniejsza w Polsce. Wyremontowano nabrzeża i drogę dojazdową, powstały cztery nowe pływające pomosty, betonowy slip do wodowania jednostek oraz system monitoringu. Zrealizowano również instalację do odbioru ścieków sanitarnych ze zbiorników na jachtach, budynek gromadzenia odpadów, a na każdym pomoście zainstalowano punkty poboru prądu¹. Wokół Mariny mają swoje siedziby kluby żeglarskie, co sprawia, że zrealizowana inwestycja znacząco wpływa na podniesienie oferty sportowo-rekreacyjnej miasta i rozszerza bazę ekonomiczną miasta o kolejną funkcję egzogeniczną.

W obliczu organizacji przez Polskę Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku (Euro2012), przedstawiciele Urzędu Morskiego w Gdyni zakończyli prace nad planem kolejnej, jeszcze bardziej spektakularnej, rozbudowy gdyńskiej przystani. Koncepcja zakłada m. in. trzykrotne powiększenie mariny, przeniesienie do niej dwóch pływających muzeów: ORP "Błyskawicy" i "Daru Pomorza" oraz zorganizowanie na jej terenie miejsca treningów ratownictwa morskiego. Nowa przystań miałaby być urządzona na akwenie przylegającym do falochronu wschodniego i nabrzeża ciągnącego się wzdłuż budynku Akwarium Gdyńskiego i została tak zaprojektowana, by mogło tu zacumować 500 łodzi. Urząd Morski w Gdyni wstępnie oszacował koszt przedsięwzięcia na 70 mln euro. Planem rozbudowy mariny są zainteresowane władze miasta, które zadeklarowały już wsparcie w staraniach o dofinansowanie tego ważnego projektu miejskiego ze środków unijnych.

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny (PPNT) w Gdyni (ryc. 3) był projektem przygotowanym i realizowanym wspólnie przez Gminę Miasta Gdyni oraz Stowarzyszenie

¹ informacje pochodzą z Urzędu Miasta Gdyni oraz z wywiadu z A. Królikowskim – dyrektorem Urzędu Morskiego w Gdyni, opublikowanego 2 maja 2007 roku w lokalnym dodatku Gazety Wyborczej 'Trójmiasto'.

Pomorskie Centrum Technologii (PCT). Gmina Miasta Gdyni docelowo przeznaczyła pod funkcjonowanie Pomorskiego Parku Naukowo–Technologicznego teren byłej zajezdni komunikacji miejskiej przy Al. Zwycięstwa, o łącznej powierzchni 6,1 ha, z istniejącymi tam obiektami i infrastrukturą sieciową. Podstawową misją PPNT jest stworzenie miejsca i warunków dla partnerskiej współpracy nauki i przemysłu, prowadzącej do powstawania i rozwoju przedsięwzięć opartych na technologii i wiedzy (Urząd..., 2008). Adresatami projektu są duże i małe firmy z potencjałem badawczo–rozwojowym, projektowym czy technologicznym, już istniejące i nowe podmioty gospodarcze, mające na celu osiągnięcie efektów gospodarczych poprzez wdrażanie innowacyjnych rozwiązań. PPNT ma umożliwić szybsze wprowadzanie nowoczesnych produktów i technologii do gospodarki.

Gmina Miasta Gdyni pozyskała środki finansowe w wysokości 2,5 mln euro z Programu Phare 2003 „Spójność Społeczno–Gospodarcza”, z przeznaczeniem na kompleksowy remont i modernizację zespołu hal łukowych oraz na zagospodarowanie bezpośredniego otoczenia (wewnętrzny układ komunikacyjny, parkingi, mała architektura). Dzięki realizacji tego zadania powstało ok. 9000 m² powierzchni biurowo–laboratoryjnej. W halach zlokalizowano moduły: biotechnologii i ochrony środowiska, wzornictwa przemysłowego i informatyczny. Ponadto park posiada pełną infrastrukturę i wyposażenie służące organizacji konferencji, szkoleń oraz powierzchnie wystawiennicze.



Ryc. 3. Zabudowania Pomorskiego Parku Naukowo–Technologicznego

Źródło: zbiory własne autora

Po pierwszych latach funkcjonowania Parku jako platformy współpracy firm proinnowacyjnych, otwarto również Centrum Nauki Experiment, współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu Sąsiedztwa Litwa–Polska–Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej, a także Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Gdańsku oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Przedsięwzięcie ma charakter *stricto* edukacyjny i jest adresowane do dzieci i młodzieży szkolnej. Zostało zaprojektowane jako interaktywna wystawa, której celem jest połączenie nauki z zabawą.

Dzięki środkom UE wykorzystanym przy realizacji parku technologicznego, Gdynia – poza lokalizacją ważnej proinnowacyjnej instytucji z pogranicza nauki i gospodarki – zyskała również nową funkcjonalną i interesującą pod względem architektonicznym podprzestrzeń, doskonale skomunikowaną ze ścisłym centrum miasta. PPNT jest oddzielony ciągami

komunikacyjnymi (kolejowymi i drogowymi) od drugiego – nowego i intensywnie rozwijającego się obszaru, w którym dominuje nowa zabudowa biurowa oraz lokalizowane są spółki sektora IT, firmy z szeroko rozumianego sektora otoczenia biznesu, siedziby firm deweloperskich oraz nowa hala widowiskowo-sportowa. Z myślą o przestrzennej integracji tych dwóch prorozwojowych obszarów miasta, zaprojektowano zadaszone i oświetlone przejście w formie 140-metrowej kładki pieszo-rowerowej. Projekt zostanie zrealizowany w roku 2009. Obecnie władze miasta oczekują na decyzję, czy Unia Europejska dofinansuje to przedsięwzięcie.

Jeszcze przed wstąpieniem w struktury unijne, samorząd gdyński podjął przygotowania do aplikacji o fundusze strukturalne, poprzez opracowanie niezbędnej dokumentacji dla przyszłych inwestycji. Działania te znacznie usprawniły procedury zabiegania o środki unijne, już po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Wówczas to bowiem otworzyła się szansa realizacji Programów Operacyjnych (2004–2006) ze środków czterech funduszy strukturalnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Europejskiego Funduszu Orientacji i Gwarancji Rolnej oraz Funduszu Spójności. Po wstąpieniu Polski w struktury Unii Europejskiej, Gdynia kontynuowała realizację kluczowych dla miasta inwestycji, szczególnie z funduszy ramowych oraz strukturalnych. Należy przy tym zaznaczyć, że władze lokalne aplikowały o większość dotacji samodzielnie, natomiast w dużo mniejszym stopniu miasto uzyskiwało środki finansowe w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) i Kontraktu Wojewódzkiego. W ramach programów operacyjnych realizowanych w latach 2004–2005 Marszałek Województwa Pomorskiego zatwierdził i rozdysponował na rzecz Gdyni 21,5 mln zł, co stanowiło tylko 3,5% ogółu środków pomorskiego ZPORR-u. W przypadku Kontraktu Wojewódzkiego (lata 2001–2006) udział ten wyniósł zaledwie 2,1%. Dla porównania, Gdańsk uzyskał z pierwszego źródła finansowania 136 mln zł (22%), natomiast z drugiego – 88,9 mln zł (27%).

W poniższym zestawieniu (tab. 1) przedstawiono najważniejsze gdyńskie przedsięwzięcia (o wartości dofinansowania powyżej 500 tys. zł), współfinansowane przez Unię Europejską po 2004 roku.

Pośród wymienionych projektów ważną grupę stanowią przedsięwzięcia infrastrukturalne na rzecz podniesienia przepustowości dróg lokalnych, wojewódzkich i krajowych. Bezsprzecznie najważniejszą inwestycją był III etap Trasy Kwiatkowskiego. Ten zaledwie 3,5-kilometrowy odcinek trasy połączył istniejącą już estakadę z Obwodową Trójmiasta, w konsekwencji zaś – z siecią dróg krajowych i międzynarodowych. Jest to pierwszy w Polsce tak duży projekt, na który Komisja Europejska przyznała dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Brakujący fragment Trasy Kwiatkowskiego¹ miał kluczowe znaczenie dla usprawnienia dostępu do portu oraz poprawy funkcjonowania podstawowego układu komunikacyjnego miasta. Ostatecznie zakończona w 2008 roku inwestycja umożliwiła bezpośrednie połączenie Terminalu Kontenerowego Portu Gdynia, a także terenów portowo-przemysłowych miasta (poprzez ul. Janka Wiśniewskiego) z Obwodową Trójmiasta. Tym samym, ruch tranzytowy z portu jest sprawnie i szybko wyprowadzany w głąb kraju, a miasto w znacznej mierze odciążone od ciężkiego transportu kołowego.

Z punktu widzenia rozwoju przestrzennego miasta Gdyni, bardzo istotnymi projektami, zrealizowanymi dzięki dotacjom Unii Europejskiej, były: kontynuacja rozbudowy ul. Janka Wiśniewskiego oraz finalizacja wyznaczonej przez miejskich urbanistów i rozpoczętej jeszcze w latach 90. XX wieku „Drogi Różowej”, stanowiącej alternatywę dla przeciążonej komunikacyjnie Alei Zwycięstwa. Rozbudowana ul. Janka Wiśniewskiego wraz z wybudowanym wiaduktem zwiększyła dostępność komunikacyjną Portu Gdynia oraz usprawniła komunikację pomiędzy północnymi dzielnicami Gdyni a Śródmieściem. Z kolei wybudowana Droga Różowa zapewniła bezpośrednie, sprawne skomunikowanie południowo-zachodnich dzielnic mieszkaniowych miasta z centrum i wpłynęła na odciążenie Śródmieścia Gdyni z aglomeracyjnego ruchu tranzytowego do obszarów portowych. Budowa drogi Różowej stała się kluczowym impulsem dla rozwoju obszaru, przez który przebiega. Do chwili rozpoczęcia inwestycji był to

¹ budowę Trasy Kwiatkowskiego rozpoczęto w roku 1974, jednakże ze względów ekonomicznych realizację inwestycji przerwano w 1992 roku. W latach 1995 – 1998 prace wznowiono i korzystając ze środków Banku Światowego przeprowadzono remont i modernizację miejskiego fragmentu Trasy, tzw. Estakady Kwiatkowskiego.

obszar dominacji funkcji przemysłowej (Szmytkowska i Czepczyński, 2004), od początku transformacji przeżywający dość poważny regres. Ciągi komunikacyjne są jednym z podstawowych elementów przestrzeni, aktywujących obszary miasta. I rzeczywiście w omawianym przypadku budowa nowej czteropasmowej jezdni wzdłuż zdegradowanych i niewykorzystywanych terenów miasta sprawiła, że obecnie obszar ten niemal zatracił swój industrialny charakter (Szmytkowska, 2003). Krajobraz systematycznie wypełnia się kolejnymi, atrakcyjnymi architektonicznie, obiektami o funkcjach usługowych i handlowych. Zrealizowano już kilka nowoczesnych budynków przeznaczonych na biura i siedziby firm, szczególnie sektora teleinformatycznego oraz pośrednictwa finansowego i obsługi nieruchomości i firm. Ponadto funkcjonują tu obiekty handlowe, salony sprzedaży samochodów, a najbliższym sąsiedztwie drogi – obiekty sportowe. Najnowszą inwestycją na omawianym obszarze jest realizacja jednego z największych centrów biurowych w Trójmieście, nazwanego „Łużycka Office Park”. Jak już wcześniej wspomniano, dzięki budowie kładki dla pieszych i rowerzystów, nastąpi symboliczna integracja przestrzenna tego obszaru miasta z obszarem parku technologicznego.

Tab. 1. Gdynskie projekty współfinansowane ze środków UE realizowane w latach 2004–2007

Nazwa projektu	Wartość dofinansowania
Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – III Etap	173 432 781,69 zł
Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego	57 006 246,42 zł
Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni – Etap II	51 392 804,98 zł
Dolina Redy i Chylonki – zaopatrzenie w wodę i oczyszczanie ścieków (dofinansowanie gdynskiej części projektu)	33 687 681,30 zł
Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni	21 111 179,16 zł
Droga Różowa IV etap– rozbudowa ulicy Lotników w Gdyni	11 958 346,83 zł
Modernizacja i Wyposażenie szpitalnego oddziału ratunkowego Szpitala Miejskiego w Gdyni	5 630 013,76 zł
Poprawa czystości wód Morza Bałtyckiego poprzez rozwój systemów gospodarki wodnej (RAINNET I)	2 829 048,22 zł
Modernizacja przystani rybackiej w Gdyni Oksywie	1 019 275,50 zł
Nastawieni na sukces	847 425,31 zł
Baltic Innovation Bridge – wzmocnienie technologicznej i biznesowej współpracy Gdyni i Kłajpedy	829 286,54 zł
Creating network for development and promotion of cross-border active education of Gdynia and Klaipeda	687 629,25 zł
Modernizacja przystani rybackiej w Gdyni Orłowie	685 098,00 zł

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Urząd Miasta Gdyni

Istotne zmiany przestrzenne oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej intensywnie rozwijających się dzielnic mieszkaniowych południowo-zachodniej części Gdyni spowodowała realizacja projektu pod hasłem „Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni”. Dzięki jego wdrożeniu, wybudowano nową zajezdnię trolejbusową w Gdyni, wytyczono i wykonano nowe linie trolejbusowe wraz z pętlą trolejbusową w Kaczynch Bukach oraz zakupiono dziesięć nowych trolejbusów niskopodłogowych. Omawiane przedsięwzięcie, poza istotnym walorem proekologicznym, przyczyniło się również do poprawy dostępności komunikacyjnej miasta. Ponadto zrealizowana inwestycja przyniosła ważne korzyści społeczne w postaci utrzymania 340 miejsc pracy związanych z obsługą transportu trolejbusowego oraz utworzenia około 30 nowych miejsc pracy w związku z wybudowaną nową zajezdnią oraz zakupem nowych trolejbusów obsługujących nowy odcinek sieci trolejbusowej.

Uzyskanie dofinansowania do modernizacji dwóch tradycyjnych przystani rybackich w Orłowie i Oksywiu przyczyniło się do utrzymania bardzo wartościowego dla miasta krajobrazu kulturowego i podtrzymania tradycji rybołówstwa przybrzeżnego. W przypadku obu inwestycji przeprowadzono remont istniejącej infrastruktury oraz realizację nowych budynków, służących poprawie warunków bezpieczeństwa i higieny pracy rybaków. W ramach prowadzonych prac wykonano również oświetlenie terenu przystani rybackiej oraz niezbędne przyłącza infrastruktury technicznej. Tym samym istotnie wzrosła estetyka modernizowanych miejsc, co ma znaczenie

szczególnie w kontekście orłowskiej przystani, zlokalizowanej w jednym z najbardziej atrakcyjnych krajobrazowo i rekreacyjnie miejsc w Gdyni.

3. Wnioski

Przeprowadzona powyżej analiza przedsięwzięć, które podjęły władze miasta, przy wydatnej pomocy finansowej ze strony Unii Europejskiej, prowadzi do kilku zasadniczych spostrzeżeń:

1. Wraz z faktem akcesji w struktury unijne, Gdynia aplikuje o coraz większe fundusze pomocowe, przeznaczając je na kluczowe dla funkcjonowania miasta i regionu przedsięwzięcia infrastrukturalne,
2. Wraz z realizacją kolejnych projektów drogowych zwiększa się dostępność komunikacyjna oraz przepustowość dróg lokalnych, wojewódzkich i krajowych (Trasa Kwiatkowskiego, ul. Janka Wiśniewskiego),
3. Zrealizowane inwestycje drogowe generują dynamiczny rozwój otaczających je obszarów (Droga Różowa),
4. Systematycznej poprawie podlega stan środowiska przyrodniczego, ze względu na inwestycje służące ochronie środowiska (oczyszczalnie ścieków, ekrany dźwiękochłonne i in.) oraz rozwój proekologicznego transportu publicznego (rozwój sieci trolejbusowej wraz z systematyczną wymianą taboru),
5. Miasto rozwija swoje dotychczasowe ważne funkcje (modernizacja i rozbudowa gdyńskiej przystani żeglarskiej, modernizacja przystani rybackich) oraz wprowadza nowe funkcje egzogeniczne poprzez wspieranie rozwoju nowych instytucji (PPNT),
6. Samorząd lokalny ma większe możliwości kreowania wizerunku miasta, zarówno w sferze instytucjonalnej, funkcjonalnej, jak i estetyki przestrzeni miejskiej.

Wydaje się, że dotychczasowe projekty związane z przekształceniami struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta, zrealizowane w Gdyni i współfinansowane ze środków Unii Europejskiej, będą stanowić swoiste węzły i osie dalszego rozwoju miejskich podprzestrzeni i wpłyną w istotny sposób na rozbudowę bazy ekonomicznej miasta, wpływając tym samym na wzrost jego konkurencyjności. Zarazem przełożą się na systematyczną poprawę warunków życia mieszkańców, niewątpliwie podnosząc atrakcyjność rezydencjonalną miasta. Natomiast dbałość o walory krajobrazowe, sprawne funkcjonowanie obiektów rekreacyjno-turystycznych oraz innych instytucji budujących wizerunek miasta, z pewnością wzmocni atrakcyjność turystyczną Gdyni.

Literatura

- Rocznik Statystyczny Gdyni 2006*, Urząd Statystyczny, Gdańsk, 2006.
- Staniszkis J., 2001, *Postkomunizm. Próba opisu*, Wydawnictwo słowo/obraz terytoria, Gdańsk.
- Szmytkowska M., 2003, Wpływ nowych inwestycji na wizerunek miasta i przestrzeń społeczną Gdyni, (w:) Marszał T. (red.), *Budownictwo w przestrzeni lokalnej*, seria: *Gospodarka w przestrzeni lokalnej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 41–55.
- Szmytkowska M., 2004, Kontekst europejski w działalności samorządów lokalnych Trójmiasta, (w:) Ciok S., Ilnicki D., *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, T. VIII/1, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 199–208.
- Szmytkowska M., 2008a, Kształtowanie nowych funkcji centrów czy symptomy kryzysu ulic „salonów miast”?, (w:) Jałowiecki B., Łukowski W., *Szata informacyjna miasta*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa, s. 126–136.
- Szmytkowska M., 2008b, *Przestrzeń społeczna miasta w okresie transformacji. Przypadek Gdyni*, Wydawnictwo Naukowe „Scholar”, Warszawa.
- Szmytkowska M., Czepczyński M., 2004, *Przemysł w mieście poprzemysłowym. Przykład Gdyni*, (w:) Ziolo Z., Makiela Z., *Przemiany struktur przemysłowych*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG nr 7, Wydawnictwo Naukowe Akademii Pedagogicznej, Warszawa–Kraków 2004, s. 45–54.
- Urząd Miasta Gdyni*, www.gdynia.pl, 09. 2008.

THE TRANSFORMATION OF SPATIAL AND FUNCTIONAL STRUCTURE OF THE CITY IN THE CONTEXT OF EU INTEGRATION. THE CASE OF GDYNIA

Key words: urban space, functional structure, financial assets

Summary

The enlargement of European Union in 2004 is one of the main factors – apart from the globalization and downfall of the communist system – that determine development of post-socialist countries and cities nowadays.

European funding has the crucial meaning in management of the cities. The efficient application on the EU subsidies is the basic condition of taking up new investments in the urban space. Local authorities can use the huge financial assets providing that can efficiently apply in European Union and be granted by regional authorities having and dividing money from the Operational Programmes.

The paper is an attempt of the analysis of the projects realized in Gdynia thank to subsidies received from the Institutions of EU. Author drew special attention to investments which change the urban space and the functional structure of the city.

dr Magdalena Szmytkowska
Katedra Geografii Ekonomicznej
Uniwersytet Gdański
Al. Piłsudskiego 46, 81–378, Gdynia
tel/fax: 058 523 66 70
e-mail: geoms@univ.gda.pl

Dariusz Ilnicki
Uniwersytet Wrocławski

O GEOGRAFICZNEJ ISTOCIE WSKAŹNIKÓW PRZYRODNICZYCH J. PERKALA. PROPOZYCJA GRAFICZNEGO UJĘCIA METODY I ANALIZY WYNIKÓW

Słowa kluczowe: wskaźniki przyrodnicze J. Perkala, klasyfikacja, graficzna propozycja ujęcia metody

1. Wstęp

Metoda wskaźników przyrodniczych Perkala posiada ugruntowane miejsce w gronie ujęć wielozmiennych. Należy ona do kanonu metod ilościowych wykorzystywanych nie tylko na gruncie geografii (m. in. Perkal, 1953; Kostrubiec, 1965; Szafranek, 2002; Konecka – Szydłowska, 2003; Namysław, 2003; Runge, 2006). Paradoksalne, pomimo jej długiej obecności na gruncie nauk geograficznych, jest ona coraz „słabiej znana”. Stąd też koniecznym wydaje się przypomnienie istoty metody, jak również podjęcie próby wyodrębnienia nowych jej aspektów. Prostota metody powoduje, że podlega ona kolejnym „modyfikacjom”. Generalnie modyfikacje te dotyczą niepełnego jej stosowania, a ograniczają się do tej części – fragmentu metody – od której tak naprawdę rozpoczyna się jej stosowanie. W konsekwencji nie jest ona już tą samą metodą. Jednym z pierwszych uproszczeń było zastąpienie wartości zmiennych, analizą ich znaków (Cylkowski, Klonecki, 1966). Znak plus (minus) przypisywano, danej jednostce dla k -tej zmiennej, gdy jej wartość plasowała się powyżej (poniżej) średniej arytmetycznej.

Oczywiście można by w tym miejscu odesłać czytelnika do pracy źródłowej autora metody. Jednak nie o przytoczenie samej metody w tym miejscu chodzi, ale dyskusję nad jej, nie tylko, geograficzną istotą. Niniejsze opracowanie odwoływać się będzie „jedynie” do dwóch opracowań wykorzystujących metodę wskaźników przyrodniczych Perkala, ujęcia antropologicznego (Perkal, 1953) i ujęcia geograficznego (Kostrubiec, 1965).

2. Antropologiczna istota metody ¹

Metoda wskaźników przyrodniczych Perkala powstała na bazie krytyki wskaźników ilorazowych, stosowanych w antropologii, do określania podobieństwa osobniczego. Poszukiwanie nowych wskaźników podobieństwa wynikało z dwóch istotnych wad wskaźników ilorazowych, przyrodniczych mianowicie ²:

- subiektywności tego typu wskaźników gdyż, „... przyrodnik tworząc nowy wskaźnik powoduje się różnymi względami subiektywnymi i odpowiednio do swoich celów dobiera parę cech, których stosunek nazywa nowym wskaźnikiem...” (s. 209),
- faktu, że wskaźniki ilorazowe charakteryzują nie poszczególne cechy, lecz pary cech.

Autor wskazuje, że „... wskaźniki równe ilorazom są niezmiennikami podobieństwa geometrycznego, a podobieństwo geometryczne nie jest tym podobieństwem, o które chodzi przyrodnikom...” (s. 210). Dodaje przy tym, że ten rodzaj podobieństwa „... nie zawsze odpowiada przyrodniczemu poczuciu podobieństwa...” (s. 210).

W całości rozważań nad konstrukcją wskaźników przyrodniczych autor wychodzi nie tyle od definicji podobieństwa przyrodniczego, co właśnie znalezienia wskaźników – niezmienników

¹ wszystkie powołania i cytowania w tym podrozdziale pochodzą z pracy Perkala (1953).

² autor wskazuje na wcześniejsze próby tworzenia nowych wskaźników jako stosunków różnych wymiarów badanego osobnika. Jednocześnie podkreśla, że wówczas nie można by stosować ich do materiału kopalnego, a i dla „materiału żywego” wskaźniki te byłyby zdeterminowane długością nóg osobników (por. s. 209–210).

tego podobieństwa. Wskazując na relatywny charakter podobieństwa przyrodniczego, podkreśla, że osobniki są przyrodniczo podobne, „... *jeśli różnice wartości cech tych dwóch osobników są proporcjonalne do dyspersyj cech w populacji...*” (s. 211) ¹.

Przykład empirycznego rozwiązania problemu oparto o analizę 50 osobników scharakteryzowanych siedmioma bezwzględными miarami opisującymi: długość i szerokość głowy, wysokość i szerokość twarzy oraz nosa, jak również tak zwaną wysokość górną twarzową morfologiczną. Tak zdefiniowany zbiór zmiennych wyjściowych, choć klóci się z podejściem geograficznym do zagadnienia definiowania zmiennych opisujących jednostki, to w tym przypadku jest jak najbardziej uzasadniony. Przy tak zdefiniowanym zbiorze jednostek nie ma konieczności eliminowania wpływu jej wielkości, która zawsze wywiera wpływ, determinuje wynik końcowy analizy. Wynika to z faktu, że „wymiały osobnicze” są ściśle skorelowane z rozwojem biologicznym osobnika. Innymi słowy można powiedzieć, że jakkolwiek osobniki są różne od siebie to jednorodne w kontekście analizy. Dla proponowanego, nie tylko antropologicznego, ujęcia istotnymi są pojęcie „wielkości osobnika” (s. 212) oraz jego harmonijnego rozwoju (por. s. 214) ².

Na uwagę zasługuje fakt, że w pracy źródłowej trudno jest odnaleźć sformułowanie jakichkolwiek warunków wstępnych leżących u podstaw stosowania metody. Stąd też można zadać uzasadnione pytanie, czy ta metoda w ogóle je posiada? Można jednak odnaleźć dla niej dwa kluczowe elementy. Pierwszym jest wymóg posługiwania się znormalizowanymi wielkościami zmiennych. Drugim jest wskazanie autora, że „... *proponowane w niniejszej pracy wskaźniki i podobieństwo nie są najlepszymi, nie uwzględniają one bowiem korelacji między cechami ...*” (s. 218) ³. Zaznaczyć jednak należy, że Perkal zalecał stosowanie tak zwanych macierzy zgodnych, czyli takich w których wskaźniki korelacji dla wszystkich par cech są tego samego znaku ⁴. Zabieg doboru takiego zestawu cech choć trudny, to jednak jest możliwy.

3. Geograficzna istota metody

Na grunt geograficzny metodę wskaźników przyrodniczych Perkala przeniósł i zastosował Kostrubiec (1965).

Sama metoda składa się z dwóch etapów. W pierwszym określa się tak zwany wskaźnik „wielkości osobnika” (por. Perkal, 1953) lub „wielkości województwa” (por. Kostrubiec, 1965). Jest on niczym innym, jak średnią arytmetyczną zestandaryzowanych (znormalizowanych) wartości cech wyjściowych. Wielkość ta stanowi podstawę, punkt wyjścia, do wyznaczenia wskaźników przyrodniczych Perkala. Wartość tych wskaźników jest zdefiniowana jako różnica pomiędzy wartością zestandaryzowanej cechy a wielkością jednostki obserwacji. Kostrubiec (1965) etap ten określa mianem obliczenia wskaźników resztowych, które wraz ze wskaźnikiem wielkości osobnika noszą nazwę wskaźników przyrodniczych Perkala (por. s. 41). Natomiast Perkal (1953), w przypadku tego etapu mówi, o zdefiniowaniu szukanych wskaźników przyrodniczych (niezmienników podobieństwa). W domyśle jest to koniec operacji liczbowych, a początek analizy podobieństwa – zróżnicowania jednostek.

W wielu przypadkach wykorzystywanie metody wskaźników przyrodniczych Perkala, kończą się na analizie i klasyfikacji jednostek obserwacji, jedynie na podstawie wskaźnika wielkości. Takie podejście można by uznać za właściwe, z zaznaczeniem, że stanowi ono jeden z elementów całości analizy.

Po wyznaczeniu wielkości osobnika można uporządkować jednostki obserwacji od najbardziej do najmniej rozwiniętych w kontekście analizowanych cech. Porządkowanie to następuje w wyniku geometrycznej transformacji n -wymiarowej przestrzeni zmiennych

¹ ze względu na fakt, że populacja w ramach której dokonujemy porównań może być w różny sposób określona dlatego też mamy do czynienia z relatywizmem podobieństwa przyrodniczego.

² autor mówi o harmonizowaniu się cech.

³ autor proponuje rozwiązanie tego problemu. Jednak stwierdza, że skomplikowane rachunki prowadzące do wyznaczenia podobieństwa i wskaźników – niezmienników tego podobieństwa czyni tą propozycję praktycznie bezużyteczną.

⁴ stwierdzenie to jest tym bardziej uzasadnione i prawdziwe, gdyż utworzona macierz korelacji na podstawie macierzy obserwacji, którą posłużył się J. Perkal, dla 50 osobników opisanych 7 zmiennymi, zawiera jedynie dodatnie współczynniki korelacji.

wyjściowych, sprowadzającej ją do jednego wymiaru – funkcji porządkowania liniowego zależnej od zespołu wszystkich cech. Jednostki, które mają „tą samą” wartość wskaźnika wielkości określamy mianem podobnych (por. Kostrubiec B., 1965, s. 36). Jednak ze względu na fakt, że wielkość osobnika jest oceną względną uzależnioną z jednej strony od rozważanego zbioru jednostek, a z drugiej charakteru i struktury zmiennych będących podstawą jej określenia, wymogiem koniecznym jest analiza harmonijności rozwoju wielkości jednostki, a tym samym wspomniana wcześniej analiza reszt (resztowa). Innymi słowy nie można poprawnie interpretować wielkości jednostki bez znajomości tego, z czego ta wielkość wynika.

4. Dyskusja nad metodą i propozycja graficznego jej ujęcia

Wcześniej zasygnalizowanym problemem, który wymaga rozstrzygnięcia są warunki wstępne zastosowania metody wskaźników przyrodniczych Perkala. W pracy Perkala (1953) nie jest poruszane zagadnienie związków, korelacji, pomiędzy zmiennymi opisującymi problem, który podlega rozwiązaniu. Jednak w przeniesieniu metody na grunt geograficzny zagadnienie badania związków korelacyjnych należy do pierwszoplanowych. W celu „poprawnego” zbudowania wskaźnika wielkości, a w dalszej kolejności poprawności interpretacji i sensowności uzyskanych wyników, konieczne jest wyodrębnienie zgodnego (–ych) systemu (układu) cech w analizowanym zbiorze zmiennych wyjściowych. Czyli takiego (–ich), w którym (–ych) wszystkie cechy są ze sobą skorelowane dodatnio¹. Można w tym miejscu powiedzieć, że wymóg ten jest warunkiem koniecznym i wystarczającym do poprawnego zastosowania metody. Jakkolwiek w pracy Perkala (1953) nie zostało to wyraźnie wyartykułowane, to wydaje się to wręcz oczywiste. W „modelowym” układzie dwóch cech skorelowanych ujemnie, na poziomie zbliżonym do jedności, mielibyśmy do czynienia ze wzajemnym znoszeniem się wartości cech wcześniej zestandaryzowanych (znormalizowanych). W konsekwencji wskaźnik wielkości, dla wszystkich jednostek jest niewiele różniący się. W skrajnym przypadku (korelacja równa –1) dla wszystkich wyniosłby zero. Równocześnie wszystkie jednostki charakteryzowałyby się maksymalną harmonijnością swojego rozwoju (reszty równe zero). W tej sytuacji wniosek końcowy byłby następujący, że zmienne nie są diagnostyczne, nie różnicują zbioru jednostek, czy też są constans. Jednak nie odpowiadałoby to stanowi faktycznemu.

Drugim istotnym dla analizy zagadnieniem jest badanie stopnia proporcjonalności, harmonijności rozwoju jednostek podlegających analizie (por. Perkal, 1953; Kostrubiec, 1965). Suma reszt dla każdej jednostki jest równa zero. Natomiast jednostka proporcjonalnie zbudowana charakteryzuje się równością wszystkich reszt. Czyli jednostka zbudowana proporcjonalnie posiada wszystkie reszty na poziomie równym lub zbliżonym do zera. Przy nieujemnym skorelowaniu cech, nie stoi to w opozycji do ich zróżnicowania ze względu na wartość wskaźnika wielkości, tak jak to miało miejsce w przypadku cech skorelowanych ujemnie.

Rozpatrując teoretycznie zgodny układ cech o relatywnie wysokim stopniu skorelowania, będziemy mieli do czynienia z tendencją do obecności jednostek proporcjonalnie rozwiniętych. Inaczej można powiedzieć, że im mniejsze zróżnicowanie reszt tym cechy stanowiące podstawę określenia wskaźnika wielkości jednostki są silniej ze sobą skorelowane, dla każdej, jak i całego zbioru analizowanych jednostek. Przy wysokich wskaźnikach korelacji, na poziomie zbliżonym lub równym +1, dla wszystkich cech ze zbioru, wszystkie wskaźniki resztowe w układzie jednostek będą silnie oscylowały wokół wartości zero. Czyli każda cecha w takim samym stopniu będzie brała udział w tworzeniu wskaźnika wielkości jednostki.

Analiza resztowa w układzie macierzowym jest niezwykle uciążliwa. Przy relatywnie dużej liczbie cech i/lub jednostek praktycznie niemożliwa. Rozwiązaniem tego problemu jest propozycja miary proporcjonalności zaproponowana przez Kostrubca (1965). Jest ona prosta i intuicyjna. Miarę tą stanowi suma bezwzględnych wartości reszt dla danej jednostki. Miara proporcjonalności przyjmuje wartości od zera – jednostka harmonijnie rozwinięta. Jeśli przyjmiemy, że rozkłady cech mają charakter normalny, to maksymalna wartość tej miary jest równa trzykrotności liczby cech. Czyli im wyższa wartość, tym większa nieharmonijność rozwoju jednostki w kontekście analizowanych cech. Warto jednak w tym miejscu zaznaczyć, że miara proporcjonalności nie jest w żaden sposób skorelowana z wielkością jednostki. Z drugiej strony

¹ w tym miejscu nie będziemy rozwijać zagadnienia przechodzenia z układu niezgodnego na układ słabo zgodny.

analizując łącznie wielkość jednostki, ze wskaźnikiem proporcjonalności, można mówić o drugim z wymienionych, jako mierze (nie)podobieństwa (jednorodności) jednostek tworzących daną klasę.

Nim przejdziemy do dalszych rozważań, na chwile zatrzymamy się nad propozycją rozszerzenia interpretacji reszt. Wartości dodatnie i ujemne są interpretowane odpowiednio jako nadmiar lub niedomiar rozwoju w odniesieniu do wszystkich cech, które tworzą wskaźnik wielkości. Wydaje się, że w interpretacji geograficznej można „pójść dalej” i mówić, że dana cecha przyczynia się, wpływa w większym stopniu na wielkość jednostki. Tym samym w całościowym ujęciu można by mówić o syndromach, układach cech, które przyczyniły się do takiego a nie innego umiejscowienia obiektów obserwacji na skali wielkości jednostki.

Rozważania teoretyczne, przedstawione nawet w prosty, klarowny i przejrzysty sposób nie zastąpią jednego dobrego przykładu empirycznego. W naszym przypadku odnosić się on będzie do interpretacji elementów składających się na całość metody, w kontekście propozycji graficznej jej prezentacji.

W przykładzie empirycznym jednostkę odniesienia stanowi 16 województw. Wybór tego poziomu podziału terytorialnego podyktowane zostało względami czysto pragmatycznymi. W głównej mierze chodzi o przejrzystą wizualizację graficznej prezentacji wskaźników przyrodniczych Perkala. Województwa zostały opisane 5 zmiennymi wyjściowymi, które mieszczą się w opisywanych i komentowanych w literaturze przedmiotu zagadnieniach dotyczących:

- szeroko rozumianego bogactwa regionu¹ (opisanego przez nominalne dochody do dyspozycji w sektorze gospodarstw domowych (z 1) oraz Produkt Krajowy Brutto – PKB (z 2), oba wyrażone w złotych na 1 mieszkańca),
- społeczeństwa informacyjnego (telefonizacja łączna główna na 1000 ludności (z 3)) oraz
- gospodarki opartej na wiedzy (pracownicy naukowo-badawczy zatrudnieni w działalności badawczej i rozwojowej na 1 tys. osób aktywnych zawodowo (z 4) oraz wielkość nakładów na działalność badawczą i rozwojową w relacji do PKB (z 5)).

Wyżej wspomniane dane pochodzą z Rocznika Statystycznego Polska 2006 i obrazują stan na 31 grudnia 2005 roku. We wszystkich przypadkach współczynnik korelacji liniowej Pearsona był dodatni. (tab. 1).

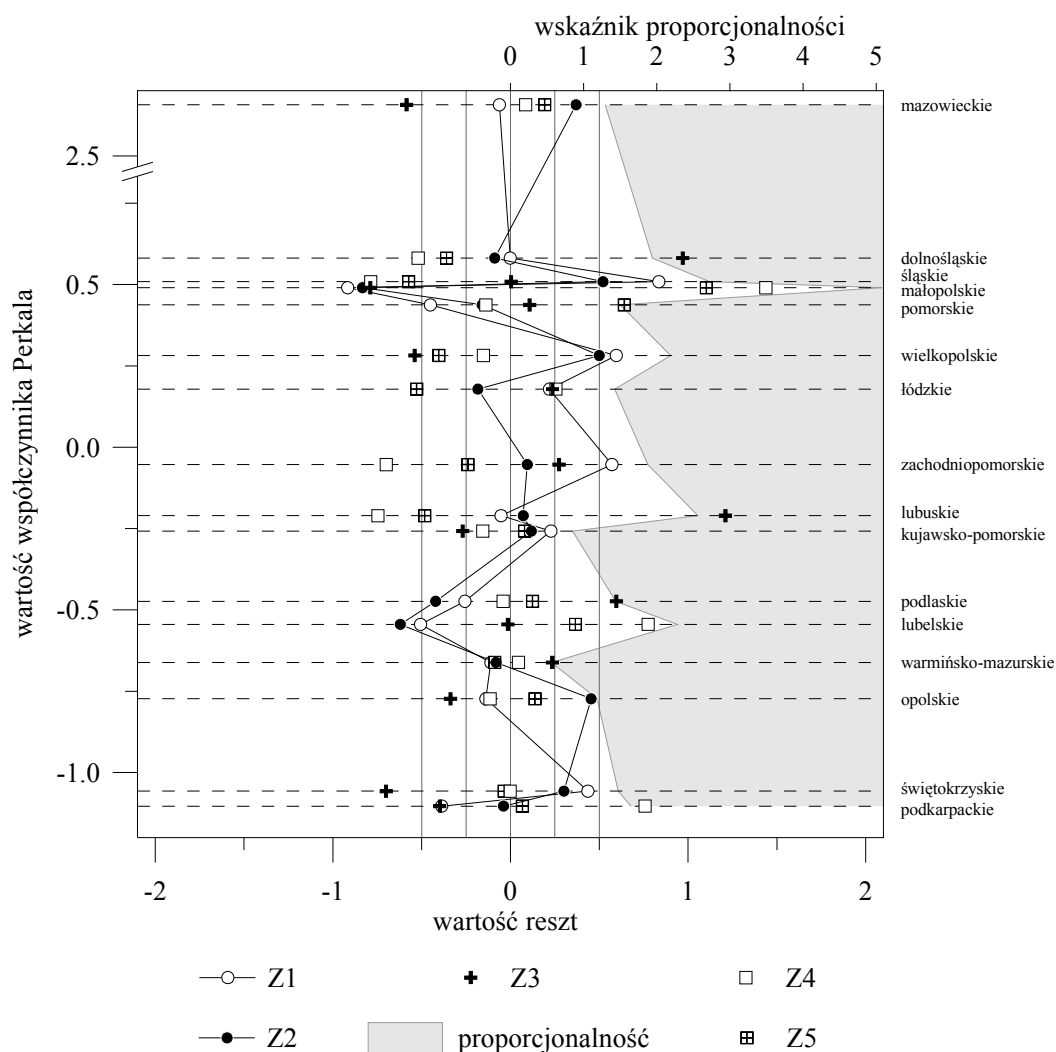
Tab. 1. Macierz korelacji zmiennych

Wyszczególnienie	z1	z2	z3	z4	z5
nominalne dochody do dyspozycji w sektorze gospodarstw domowych na 1 mieszkańca (z1) (z1)	1	,958	,754	,544	,647
Produkt Krajowy Brutto na 1 mieszkańca w cenach bieżących (z1) (z2)	,958	1	,738	,616	,733
telefonizacja łączna główna na 1000 ludności (z3)	,754	,738	1	,494	,632
nakłady na działalność badawczą i rozwojową w relacji do PKB (%) (z4)	,544	,616	,494	1	,920
pracownicy naukowo-badawczy zatrudnieni w działalności badawczej i rozwojowej na 1000 osób aktywnych zawodowo (z5)	,647	,733	,632	,920	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznik Statystyczny Polska 2006

Po spełnieniu podstawowego i wystarczającego warunku stosowania metody, po zabiegu normalizacji zmiennych – pozbycia się mian zmiennych – dokonano obliczenia wskaźnika wielkości województwa (pierwszy etap analizy), wskaźników resztowych wraz ze wskaźnikiem proporcjonalności (drugi etap). Całość operacji i ich wynik końcowy widoczny jest na rycinie 1. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na fakt, że znormalizowane wartości zmiennych, a w konsekwencji wielkość jednostki oraz reszt, są zgodne z prawem trzech sigm i zasadniczo mieszczą się w przedziale ± 3 .

¹ w opracowaniu pojęcie „regionu” traktowane jest jako synonim województwa. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na co najmniej niefortunne określenie drugiego poziomu podziału terytorialnego (NUTS 1) jako „region”. Wynika to z faktu, że mówiąc o zróżnicowaniach międzyregionalnych nieodmiennie odnosi się je do poziomu województwa (NUTS 2), a nie ich agregatów. Zdaniem autora rozwiązaniem tej paradoksalnej sytuacji, w której „mówi się o jednym, a ma na myśli drugie”, jest mówienie o obecnych regionach (NUTS 1) jako makroregionach. Jest to tym bardziej zasadne, co najmniej z dwóch powodów. Pierwszy to fakt, że pojęcie makroregionu nie jest czymś nowym w przypadku podziałów terytorialnych. Po drugie, dokonując takiej zmiany uzyskalibyśmy logiczne następstwo kolejnych poziomów podziału (**makroregion** – obecnie region (NUTS 1) – **region** – obecnie województwo (NUTS 2) – **podregion** – (NUTS 3)).



Ryc. 1. Propozycja graficznej prezentacji metody współczynników przyrodniczych Perkala

Źródło: opracowanie własne

Oś rzędnych reprezentuje zróżnicowanie jednostek ze względu na wartość wielkości województw. Dla ułatwienia odczytu wykresu wprowadzono dodatkowo siatkę prostych prostopadłych (linii przerywanych) do osi Y. Na przeciwnym końcu tej siatki umieszczono opis województw. Oś odciętych reprezentuje wartości reszt dla poszczególnych zmiennych tworzących wskaźnik. Ostatnim elementem metody Perkala jest określenie proporcjonalności rozwoju jednostki. Dla miary tej utworzono trzecią oś (X'), która znajduje się w górnej części wykresu. Jedynie dla przejrzystości analizy w obu przypadkach (oś X i X') stworzono symetryczne osie względem wartości zero. Z oczywistych względów w przypadku osi X' interesuje nas tylko, jej część dodatnia.

Gdyby tylko wartość wielkości jednostki była podstawą grupowania, klasyfikacji, to opierając się o nią można by, zachowując w tym przypadku wysoki stopień jednorodności, wyznaczyć 4 klasy¹. Są to: pierwsza – „najlepsza”, z największymi wartościami wskaźnika wielkości – od mazowieckiego do pomorskiego²; druga – „przeciętna” – od wielkopolskiego do kujawsko-pomorskiego; trzecia – „słaba” – obejmująca 4 jednostki od podlaskiego do opolskiego, a czwarta – „najsłabsza” – województwo świętokrzyskie i podkarpackie (por. ryc. 1).

¹ Metoda naturalnych prześwitów.

² Istotnym dla poprawnego odbioru ryciny, jak również zróżnicowań pomiędzy jednostkami obserwacji, na uwagę fakt, że oś wartości współczynnika wielkości jednostki (Perkala) jest „złamana” w przedziale 0,8 – 2,4.

Jak już wspomniano na tym etapie większość prac poprzestaje. Jednak jeśli przyjrzymy się pozostałym elementom, rozkładowi reszt, wzajemnemu położeniu zmiennych w stosunku do siebie to można sformułować kilka interesujących spostrzeżeń.

Po pierwsze widoczny jest wcześniej zasygnalizowany fakt, że stopień proporcjonalności rozwoju jednostki, jej harmonijność, nie jest uzależniona od miejsca na skali wartości wskaźnika wielkości. W miarę proporcjonalnie rozwinięte województwa (warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie, opolskie, mazowieckie) „wyczerpują” cały zakres jego zmienności. Tym samym nieproporcjonalność rozwoju nie może być kojarzona z położeniem jednostki na końcu skali pomiaru. Nie znaczy to, że proporcjonalność nie jest sytuacją pożądaną, odnośnie pewnego zespołu zmiennych wyjściowych. Z drugiej strony proporcjonalność nie gwarantuje sukcesu, może stanowić przesłankę do jego osiągnięcia.

Oczywistym spostrzeżeniem jest to, że wskaźnik proporcjonalności jest wypadkową rozłożenia wartości reszt poszczególnych jednostek obserwacji. Stąd też, wartości reszt zmiennych dla jednostek harmonijnie rozwiniętych, będą wykazywały tendencję do koncentrowania się wokół zera. Prawie modelowymi przykładami jest województwo warmińsko-mazurskie oraz kujawsko-pomorskie. W obu przypadkach wartości reszt poszczególnych cech są, co do modułu wartości, nie większe niż 0,25. Niekwestionowanym „liderem” nieproporcjonalnego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego jest województwo małopolskie. W dalszej kolejności z przeciętnie dwukrotnie mniejszym wskaźnikiem harmonijności plasuje się śląskie i lubuskie.

Dokonany podział jednostek w oparciu o wskaźnik wielkości, wzbogacony o reszty może zachwiać naszym niezłomnym przekonaniem, że dokonaliśmy wydzielenia klas jednostek najbardziej podobnych do siebie. Są one podobne, pod warunkiem, jeśli dodamy, że podobieństwo to jest konsekwencją sumarycznego wpływu cech wziętych do analizy. Podobieństwo nie musi wynikać z takiego samego układu, syndromu cech, ich konfiguracji. Dobrym tego przykładem jest „pierwsza klasa” – najlepsza. Wyłączając na chwilę województwo mazowieckie, pozostałe cztery jednostki charakteryzują się „nieistotną” różnicą wartości wskaźnika wielkości. To jak łatwo zauważyć, trudno w ich przypadku odnaleźć, nawet dla pary jednostek, zbliżone układy reszt (cech). Jakkolwiek zaliczone do jednej klasy, to ich miejsce na osi wielkości jednostek, zależy od innych, „diametralnie” różnych, układów cech-reszt, przy równoczesnej nieharmonijności rozwoju. W opozycji do nich stoi harmonijnie rozwinięte województwo mazowieckie.

W drugiej z wyróżnionych klas, podobnie jak w pierwszej, mamy do czynienia z silnie zróżnicowanym poziomem (nie)harmonijności rozwoju. Jednak generalnie mamy do czynienia ze zbliżonymi układami reszt w obrębie tej grupy jednostek¹. W przypadku tej klasy o wartości in plus wskaźnika wielkości decyduje zmienna PKB per capita (z2) oraz wielkość dochodów do dyspozycji gospodarstw domowych na jednego mieszkańca (z1). Natomiast zmienne opisujące kadre naukową (z4) i nakłady na B+R (z5), poprzez relatywny niedorozwój w stosunku do pozostałych cech powodują obniżenie pozycji województwa.

Interesująca konfiguracja analizowanych elementów występuje w trzeciej z wyróżnionych klas. Można w jej przypadku wyróżnić podgrupę, obejmującą podlaskie i lubuskie. Charakteryzuje się on „równością”: wartości wskaźnika wielkości, poziomu proporcjonalności oraz relatywne podobieństwo układu cech (reszt). Taka możliwość łącznego przedstawienia i opisu, wszystkich wielkości składających się na metodę Perkała, pozwala wzbogacić analizę. Najważniejszym jest możliwość „przyjrzenia się jednostkom”, które „nie pasują do pozostałych” w kontekście analizy i przynależności do danej klasy. Można odkryć „prawdziwą” ich naturę.

5. Zakończenie

Prostota metody oraz jej założeń w połączeniu z jednoznacznością interpretacji wyników stanowi wręcz idealne narzędzie badawcze. W większości przypadków jej wykorzystanie sprowadza się do obliczenia wielkości jednostki. Przy takim „jej” zastosowaniu ogranicza się ona do obliczenia wskaźnika syntetycznego będącego wypadkową wpływu analizowanych

¹ Ze względu na harmonijny poziom rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego należy je wyłączyć z rozważań w tym momencie.

zmiennych¹. Jednak takie rozumienie metody wskaźników przyrodniczych Perkala nie dotyczy jej istoty.

Nie wnikając w poprawność zastosowania metody wskaźników przyrodniczych Perkala w pracach, które się na nią powołują, w niniejszym opracowaniu dokonano przedstawienia i poszerzenia możliwości interpretacji wyników których dostarcza. Pomijając jej matematyczny zapis, skoncentrowano się na jej geograficznej istocie, bazującej na pierwotnym antropologicznym zastosowaniu.

Rozpoczynając rozważania wskazano na podstawowy warunek stosowania tej metody. Jest nim oparcie się o zbiór zmiennych, które we wszystkich parach posiadają dodatnie wartości współczynników korelacji liniowej. Innymi słowy tworzyć muszą one zgodny układ cech. Równocześnie zwrócono uwagę na zagrożenia jakie niesie ze sobą nie spełnienie tego wymogu. Nie mniej istotnym, w geograficznym zastosowaniu tej metody, jest wyeliminowanie wpływu wielkości jednostki stanowiącej podstawę obserwacji. Dlatego też zmienne muszą posiadać charakter relatywny – względny – a nie bezwzględny. W dalszej części, w oparciu o obliczone reszty i uzyskany na ich podstawie współczynnik proporcjonalności – harmonijności – rozwoju, zajęto się wzajemnymi relacjami między nimi a wielkością jednostki.

Opierając się na wielkościach stanowiących o istocie wskaźników przyrodniczych Perkala zaproponowano ich równoczesne graficzne przedstawienie. Pomijając odniesienia przestrzenne, całościowe ujęcie parametrów, stanowiących o metodzie Perkala, pozwala na łączną i wnikliwą analizę rozpatrywanego zagadnienia. Poza wskazaniem jednostek podobnych odnośnie wskaźnika wielkości, możliwe jest jednoczesne wskazanie na ich nie/harmonijność rozwoju. Już na tym etapie, umożliwia to na stwierdzenie wewnętrznego nie/podobieństwa jednostek, które zostają zaliczone do poszczególnych klas – wyróżnionych na podstawie wskaźnika wielkości. Równocześnie obecność wielkości reszt, poszczególnych zmiennych, pozwala na wskazanie jakie układy cech, w większym stopniu niż pozostałe, decydują o miejscu na skali porządkowania liniowego. Tym samym dla każdej jednostki obserwacji można wskazać cechę (–y) która relatywnie jest zbyt „wybujala”, lub za mało rozwinięta.

Pomijając inne elementy rozwijane w opracowaniu, takie przedstawienie i możliwość analizy pozwala odkryć prawdziwą naturę poszczególnych jednostek, zrozumieć ich wielocephowe zróżnicowanie oraz dostrzec z czego tak naprawdę „zbudowana jest” syntetyczna wartość reprezentująca wielkość jednostki.

Literatura

- Cylkowski Z., Klonecki W., 1966, The distributions of the signs of Perkal's indices, *Applicationes Mathematicae*, Instytut Matematyki Polskiej Akademii Nauk, Warszawa, v. 9, s. 113–121.
- Konecka – Szydłowska B., 2003, Zmiany społeczno – gospodarcze w małych miastach województwa wielkopolskiego, (w:) Śmigielska M., Słodczyk J. (red.), *Geograficzne aspekty globalizacji i integracji europejskiej*, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Uniwersytet Opolski, s. 325–331.
- Kostrubiec B., 1965, Klasyfikacja dynamiczna i wielocephowa województw Polski, (w:) *Z badań nad strukturą przestrzenną gospodarki narodowej Polski*, Biuletyn KPZK PAN, z. 35, s. 28–49.
- Leszczycki S., 1964, Syntetyczne wskaźniki dla określenia przestrzennej struktury gospodarki narodowej kraju, Biuletyn KPZK PAN, z. 32.
- Namyślak B., 2003, Określenie poziomu konkurencyjności regionów w Polsce do analizy cech społeczno – ekonomicznych, (w:) Śmigielska M., Słodczyk J. (red.), *Geograficzne aspekty globalizacji i integracji europejskiej*, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Uniwersytet Opolski, s. 317–324.
- Parysek J., 1976, Struktura przestrzenna przemysłu regionu i jej zmiany, *Prace Naukowe UAM, Seria Geografia* t.13.
- Parysek J., Wojtasiewicz L., 1979, Metody analizy regionalnej i metody planowania regionalnego *Studia KPZK PAN*, t 69.

¹ kwestię tą, choć nie wprost, poruszają między innymi Leszczycki (1964), Parysek (1976), Parysek, Wojtasiewicz (1979).

-
- Perkal J., 1953, O wskaźnikach antropologicznych, *Przegląd Antropologiczny*, z. 19, s. 209–221.
- Runge J., 2006, Uporządkowanie liniowe obiektów. Wskaźnik syntetyczny J. Perkala. Wskaźnik Z. Zioly, (w:) *Metody badań w geografii społeczno – ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego, Katowice, s. 214–223.
- Szafranek E., 2002, Konkurencyjność regionów w ujęciu teoretycznym. Próba oceny konkurencyjności regionu opolskiego, (w:) Koziół R., Namysłak B. (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno – przestrzennych*, t. VII, *Współczesne procesy transformacji w układach lokalnych i regionalnych w Polsce*, Instytut Geograficzny, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 209 – 227.
-

ON GEOGRAPHICAL MATTER OF PERKAL'S INDICES GRAPHICAL PROPOSAL OF THE METHOD PRESENTATION

Key words: *J. Perkal's indices, classification, graphical proposal of method presentation*

Summary

Perkal's indices method still poses an ideal research tool. It is mostly due to its simplicity, the assumptions as well as unequivocal results interpretation. The imperative condition of using the method is using a set of variables, which in all pairs poses plus value of linear correlation ratio. In addition, in case of using the method in geographical and geographical sciences, it is necessary to use the variables of relative character – not non–relative. It aims at eliminating the influence of unit's size on the result of classification procedure.

On the basis of the units determining the matter of Perkal's indices, they proposed its graphical presentation at the same time. The proposal allows for and in–depth analysis of the analyzed issue. Apart from indicating the units similar in size ratio, there can be indicated its non–harmonious development. It allows for claiming the inner difference of the units, which are accounted to particular classes. At the same time, on the basis of the remaining size, one can influence the sets of features which decide about units place on linear scale. The ability to analyze all parameters at the same time, allows to discover the real nature of the units, understand their multi–feature differentiation and state what the synthetical value representing the size of the unit is made of.

dr Dariusz Ilnicki
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego
Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego
Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska
Uniwersytet Wrocławski
ul. Kuźnicza 49/55
50–138 Wrocław
tel. (71) 3752–596
e–mail: ilnicki@geogr.uni.wroc.pl

PODSUMOWANIE

CONCLUDING COMMENTS

Hasło „*Europa bez granic – nowe wyzwania – nowa jakość przestrzeni*”, wywołuje ożywioną wymianę myśli. Związana jest ona z prezentacją wyników badań własnych, jak również jest kanwą dyskusji oraz daje podstawę do kilku uogólnień. Ujęcie wszystkich podnoszonych problemów merytorycznych, metodycznych a także użytkowych, w krótkim podsumowaniu nie jest już możliwe. Stąd propozycja skupienia się krótko na głównych wyzwaniach i oddzielnie na nowej jakości współczesnej przestrzeni.

Dzisiaj możemy mówić o czterech głównych wyzwaniach, do których m. in. można zaliczyć:

- zakończenie procesu transformacji politycznej i społeczno-gospodarczej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej przy jednoczesnym rozpoczęciu procesu konfrontacji w sensie pozytywnym, która może się wyrażać w dwójnasób, tj. zarówno w postaci współpracy, jak również w postaci zdrowej konkurencji w różnych sferach i formach wzajemnego współdziałania – także w skalach regionalnych jak i lokalnych;
- zauważalną niepewność rozwoju i funkcjonowania gospodarki, której towarzyszą zarówno cykle koniunkturalne, jak i zjawiska incydentalne a także katastroficzne, nie dające się przewidzieć z odpowiednim wyprzedzeniem, by można było zapobiegać ich negatywnym i niepożądanym skutkom – w tym także przestrzennym;
- wyczerpywanie się zasobów tak w sensie ekonomicznym jak ekologicznym i towarzyszące tym procesom ograniczenia, które już teraz winny wyzwalać idee, pomysły i przejawy ich realizacji, m. in. w postaci wielokrotnego użycia tych samych zasobów (np. ziemi, wody itp.), lepszego wykorzystywania odpadów oraz recyklingu wielu przedmiotów i innych wytworów różnej natury;
- wytwarzanie nowych działalności w postaci rozwoju „sektora kreatywnego” w gospodarce, jako impulsu pobudzającego postęp i rozwój w różnych sferach aktywności społeczno-gospodarczej jak i w zróżnicowanych skalach przestrzennych.

Z kolei nowej jakości przestrzeni można dopatrywać się głównie w co najmniej sześciu aktywnościach, do których można zaliczyć:

- wzrost wartości przestrzeni, jako dobra coraz bardziej limitowanego, o które trwa nieustająca walka, a które przestało być dobrem tzw. wolnym, tzn. którego wszędzie jest dosyć i które kosztuje tyle samo;
- zwiększanie się konfliktowości przestrzeni w związku z narastającą presją na jej „posiadanie” tylko dla siebie i realizacji swoich wyłącznie celów, bez należytego uwzględnienia interesu ogólnospołecznego, środowiskowego itp.;
- narastanie wymogów w korzystaniu z przestrzeni zarówno w odniesieniu do potrzeby zachowania walorów i racjonalnego z niej korzystania zgodnie z prawami przyrodniczymi jak i sensie zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego;
- rosnące znaczenie wielofunkcyjności przestrzeni i konieczność uwzględnienia funkcji czasu w korzystaniu z jej właściwości i możliwości zaspokajania zróżnicowanych potrzeb użytkowników;

- kształtowanie nowych form oraz modeli wykorzystywania przestrzeni, które wymagają ich identyfikacji, wyjaśniania i rozumienia w warunkach współcześnie zachodzących i zmieniających się procesów i zjawisk;
- postępujący wzrost znaczenia przestrzeni społecznej, w której powstają coraz to nowe problemy do rozwiązania i posiadają zróżnicowane formy oraz wyrazy przestrzenne, niekiedy dotąd nie spotkane i często nie dające się zaprogramować oraz przewidzieć.

W Polsce jesteśmy dzisiaj świadkami wielkich przemian. Swoimi działaniami tworzymy nowe przestrzenie aktywności, które są determinowane nie tylko przez wyżej wymienione procesy i zjawiska oraz czynniki, lecz także często znaczącą rolę spełniają przy podejmowaniu wielu decyzji – w tym dotyczących przestrzeni – nie przewidywalne uwarunkowania jak: nastroje, emocje, poczucie godności, obrona tożsamości, upodobania czy inne preferencje i stojące za nimi wartości – w tym także często ich wzajemna przeciwstawność. Stąd wynikają dylematy, które towarzyszą i będą w przyszłości nieodłączne w zaspokajaniu naszych potrzeb, w tym związanych z zagospodarowaniem przestrzeni.

Znany polski socjolog Sztompka (2000, 2002) wskazuje dziesięć takich dylematów oraz wyzwań istotnych dla polskiego społeczeństwa w XXI wieku, sprowadzając je do następujących pytań, które w kontekście przestrzennym można ująć następująco: indywidualizm czy wspólnota; globalność czy lokalność; interesy czy wartości; masowość czy jakość życia; kult nowości czy afirmacja tradycji; konsumpcja czy samorealizacja; kontrolowana intymność czy trwała rodzina; demokracja w rękach wybranych czy dyskurs publiczny, dorywcze zajęcia czy życiowa kariera oraz informacja czy mądrość.

Uogólniając za autorem i w kontekście naszych obrad możemy dojść do wniosku, iż naszą rzeczywistość odzwierciedla syndrom demokratycznego kapitalizmu, łączący w sobie: indywidualizm, globalizację, interesowność, masowość, kult nowości, dorywczość pracy, konsumpcjonizm, kontrolowaną intymność, idee demokracji elitarniej i dominacja informacji.

Wynika z tego, że przyszłość to dążenie do przywrócenia równowagi między różnymi biegunami dążeń i afirmacja bogactwa naszej egzystencji, które w różny sposób rzutują na kształtowanie się przestrzeni. Dysponowanie przestrzenią powinno zostawać w ścisłej korelacji z szeroko rozumianymi uwarunkowaniami i dylematami współczesności.

prof. dr hab. Jan Łoboda