

# WSPÓŁCZESNE WYZWANIA POLITYKI REGIONALNEJ I GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ T. 1

pod redakcją Stanisława Cioka i Sylwii Dołzbłasz



# **Współczesne wyzwania polityki regionalnej i gospodarki przestrzennej. T. 1**

pod redakcją  
Stanisława Cioka i Sylwii Dołzbłasz



# **Współczesne wyzwania polityki regionalnej i gospodarki przestrzennej. T. 1**

pod redakcją  
Stanisława Cioka i Sylwii Dołzbłasz

Redaktor serii  
Zdzisław Jary

Redaktor techniczny  
Marek Kasprzak

Recenzent tomu  
dr hab. Edyta Jakubowicz

Redakcja, korekta, skład i adiustacja:



Projekt graficzny okładki  
Marek Kasprzak

Ilustracja na okładce:  
Most Rędziański stanowiący część Autostradowej Obwodnicy Wrocławia  
autor: Stanisław Ciok

Publikacja współfinansowana ze środków na działalność statutową  
Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

Publikacja współfinansowana ze środków budżetu Samorządu Województwa  
Dolnośląskiego



Zalecane cytowanie

Ciok S., Dołzbłasz S. (red.), 2014, Współczesne wyzwania polityki regionalnej i gospodarki przestrzennej. T. 1. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 33/1, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.

© Copyright 2014 by Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego

ISBN 978-83-62673-43-8

Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego  
Uniwersytet Wrocławski  
Plac Uniwersytecki 1, 50-137 Wrocław



Uniwersytet  
Wrocławski

Druk i oprawa  
I-BIS s.c., ul. Lelewela 4, 53-505 Wrocław

## Spis treści

|                                                                                                                                                                                                  |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>POLSKA W EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI TRANSPORTOWEJ (T. KOMORNICKI)</b>                                                                                                                           | <b>9</b>  |
| 1. Wstęp                                                                                                                                                                                         | 9         |
| 2. Polska w europejskich badaniach dostępności przestrzennej                                                                                                                                     | 11        |
| 3. Inwestycje w transporcie lądowym w Europie Środkowo-Wschodniej po roku 2004                                                                                                                   | 14        |
| 4. Poprawa dostępności polskich regionów – wymiar europejski, krajowy i regionalny                                                                                                               | 17        |
| 5. Podsumowanie                                                                                                                                                                                  | 21        |
| Literatura                                                                                                                                                                                       | 23        |
| <br><b>REGIONALNE WYZWANIA TRANSPORTOWE W KONTEKŚCIE POLITYKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NA DOLNYM ŚLĄSKU. ROZWAŻANIA NA TLE IMPLEMENTACJI POLITYKI SPÓJNOŚCI UE W REGIONIE (M. ZATHEY)</b> | <b>25</b> |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                                                                                  | 25        |
| 2. Koordynacja rozwoju sieci osadniczej z infrastrukturą transportową, głównie kolejową                                                                                                          | 27        |
| 3. Transport niskoemisyjny w aglomeracjach miejskich regionu                                                                                                                                     | 28        |
| 4. Wybór inwestycji transportowych w przestrzeni na podstawie rachunku społeczno-ekonomicznego                                                                                                   | 29        |
| 5. Podsumowanie                                                                                                                                                                                  | 30        |
| Literatura                                                                                                                                                                                       | 31        |
| <br><b>ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ NA ZAPLECZU PORTU GDAŃSKIEGO (M. PACUK)</b>                                                                                                           | <b>33</b> |
| 1. Wstęp                                                                                                                                                                                         | 33        |
| 2. Port gdański                                                                                                                                                                                  | 35        |
| 3. Infrastruktura dostępu do portu gdańskiego                                                                                                                                                    | 37        |
| 4. Inwestycje kolejowe na zapleczu portu gdańskiego                                                                                                                                              | 41        |
| 5. Wnioski                                                                                                                                                                                       | 43        |
| Literatura                                                                                                                                                                                       | 43        |
| <br><b>PROCESY INTEGRACJI I DEZINTEGRACJI POLITYCZNEJ KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO OD POŁOWY XX W. A PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO EUROPY (R. SZUL)</b>                                   | <b>45</b> |
| 1. Zjawiska polityczne a zagospodarowanie przestrzenne – uwagi wstępne                                                                                                                           | 45        |
| 2. Przestrzenne przejawy procesów integracji i dezintegracji politycznej                                                                                                                         | 46        |
| 3. Procesy integracji i dezintegracji politycznej na kontynencie europejskim w drugiej połowie XX w. i w XXI w. – poziomy terytorialne i okresy historyczne                                      | 47        |
| 4. Zimna wojna (1945–1989) – dezintegracja kontynentu, integracja wewnątrz bloków                                                                                                                | 48        |
| 5. Złota dekada lat 90.                                                                                                                                                                          | 49        |
| 6. Okres kształtowania się globalnego układu wielobiegunowego (2000–2013)                                                                                                                        | 50        |
| 7. Rok 2014: przełom w procesach integracji kontynentu europejskiego – w kierunku dezintegracji?                                                                                                 | 53        |
| 8. Perspektywy                                                                                                                                                                                   | 55        |
| Literatura                                                                                                                                                                                       | 57        |
| <br><b>DŁUG PUBLICZNY KRAJÓW UNII EUROPEJSKIEJ W KONTEKŚCIE KONCEPCJI ROZWOJU ZRÓWNOWAŻONEGO (L. MIERZEJEWSKA)</b>                                                                               | <b>59</b> |
| 1. Wstęp                                                                                                                                                                                         | 59        |
| 2. Podstawowe założenia badawcze                                                                                                                                                                 | 59        |
| 3. Dług publiczny w UE w 2011 roku                                                                                                                                                               | 62        |
| 4. Dług publiczny w UE w latach 2007–2011                                                                                                                                                        | 64        |
| 5. Drogi prowadzące do zmniejszania długu publicznego a rozwój zrównoważony                                                                                                                      | 65        |
| 6. Zakończenie                                                                                                                                                                                   | 66        |
| Literatura                                                                                                                                                                                       | 67        |

|                                                                                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>STRATEGIA TRANSGRANICZNA JAKO INSTRUMENT WSPÓŁPRACY WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO Z OBLASAMI: BRZESKIM, LWOWSKIM I WOŁYŃSKIM (A. MISZCZUK)</b>           | <b>69</b>  |
| 1. Wstęp                                                                                                                                              | 69         |
| 2. Założenia metodologiczne                                                                                                                           | 71         |
| 3. Diagnoza i analiza SWOT                                                                                                                            | 72         |
| 4. Cele i kierunki działań                                                                                                                            | 78         |
| 5. System realizacji                                                                                                                                  | 79         |
| 6. Zakończenie                                                                                                                                        | 80         |
| Literatura                                                                                                                                            | 81         |
| <br><b>ZNACZENIE EUROPEJSKICH PROGRAMÓW WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ POLSKI Z PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ W LATACH 1994–2013 (A. ŻUK)</b> | <b>83</b>  |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                                       | 83         |
| 2. Znaczenie programów współpracy transgranicznej                                                                                                     | 85         |
| 3. Programy współpracy transgranicznej Polski w latach 1994–2003                                                                                      | 86         |
| 4. Programy współpracy transgranicznej Polski z państwami członkowskimi Unii Europejskiej w latach 2004–2013                                          | 88         |
| 5. Podsumowanie                                                                                                                                       | 92         |
| Literatura                                                                                                                                            | 94         |
| <br><b>TRANSGRANICZNE POWIĄZANIA PRZEDSIĘBIORSTW Z FRANKFURTU NAD ODRĄ I SŁUBIC, GÖRLITZ I ZGORZELCA ORAZ GUBEN I GUBINA (Ł. WRÓBLEWSKI)</b>          | <b>97</b>  |
| 1. Wstęp                                                                                                                                              | 97         |
| 2. Pojęcie i formy współpracy transgranicznej przedsiębiorstw                                                                                         | 98         |
| 3. Metodyka badań empirycznych                                                                                                                        | 99         |
| 4. Stopień usługowych i towarowych powiązań przedsiębiorstw                                                                                           | 105        |
| 5. Podsumowanie i wnioski                                                                                                                             | 106        |
| Literatura                                                                                                                                            | 108        |
| <br><b>PRZYJĘTE STRATEGIE INTEGRACJI TRANSNARODOWEJ MIAST I ICH REGIONÓW A SPECYFIKA MIASTA POSTSOCJALISTYCZNEGO (A. TÖLLE)</b>                       | <b>111</b> |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                                       | 111        |
| 2. Transnarodowe usieciowienie miast                                                                                                                  | 112        |
| 3. Sieci metropolitalne w Polsce                                                                                                                      | 114        |
| 4. Sieci innowacji w polskich regionach miejskich                                                                                                     | 116        |
| 5. Sieci współpracy na transnarodowych makroobszarach                                                                                                 | 117        |
| 6. Wnioski                                                                                                                                            | 119        |
| Literatura                                                                                                                                            | 120        |
| <br><b>STRUKTURA PRZESTRZENNA MIASTA GRANICZNEGO, JEGO PRZESTRZEŃ PUBLICZNA I SYMBOLICZNA NA PRZYKŁADZIE CIESZYNA (K. KULCZYŃSKA, R. MATYKOWSKI)</b>  | <b>123</b> |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                                       | 123        |
| 2. Miasto Cieszyn jako jeden organizm miejski i miasto podzielone                                                                                     | 124        |
| 3. Współczesne elementy struktury przestrzenno-funkcjonalnej zespołu miejskiego                                                                       | 127        |
| 4. Przestrzeń symboliczna miasta - część polska                                                                                                       | 131        |
| Literatura                                                                                                                                            | 133        |

|                                                                                                                                       |                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>KUDOWA-ZDRÓJ I NÁCHOD – OD MIAST PARTNERSKICH DO IDEI MIASTA EUROPEJSKIEGO<br/>(P. MICHAŁSKI)</b>                                  | <b>135</b>     |
| 1. Wstęp                                                                                                                              | 135            |
| 2. Współpraca Kudowy-Zdroju i Náchodu w kontekście klasyfikacji współpracy samorządów lokalnych                                       | 137            |
| 3. Podstawy formalne współpracy Kudowy-Zdroju i Náchodu                                                                               | 138            |
| 4. Projekty zrealizowane przez Kudowę-Zdrój i Náchod w ramach współpracy partnerskiej                                                 | 139            |
| 5. Idea miasta europejskiego Kudowa-Zdrój – Náchod                                                                                    | 141            |
| 6. Podsumowanie                                                                                                                       | 144            |
| Literatura                                                                                                                            | 145            |
| <br><b>MAŁY RUCH GRANICZNY – NOWY ETAP KSZTAŁTOWANIA POWIĄZAŃ TRANSGRANICZNYCH<br/>NA POGRANICZU POLSKO-ROSYJSKIM (R. ANISIEWICZ)</b> | <br><b>147</b> |
| 1. Wstęp                                                                                                                              | 147            |
| 2. Ruch graniczny w latach 1990–2013                                                                                                  | 148            |
| 3. Zasady i zasięg obowiązywania małego ruchu granicznego                                                                             | 149            |
| 4. Natężenie i struktura ruchu granicznego od sierpnia 2012 r. do sierpnia 2014 r.                                                    | 150            |
| 5. Zasięg przestrzenny i cele podróży Polaków do obwodu kalininradzkiego                                                              | 152            |
| 6. Zasięg przestrzenny i cele podróży kalininradczyków do Polski                                                                      | 154            |
| 7. Zakończenie                                                                                                                        | 156            |
| Literatura                                                                                                                            | 157            |
| <br><b>EKSPORT ARTYKUŁÓW ROLNO-SPOŻYWCZYCH W REGIONIE LUBELSKIM (B. SZEJGIEC)</b>                                                     | <br><b>159</b> |
| 1. Wstęp                                                                                                                              | 159            |
| 2. Potencjał konkurencyjny eksportu artykułów rolno-spożywczych                                                                       | 161            |
| 3. Charakterystyka przestrzenna eksportu artykułów rolno-spożywczych                                                                  | 164            |
| 4. Ocena pozycji konkurencyjnej eksportu artykułów rolno-spożywczych                                                                  | 169            |
| 5. Podsumowanie                                                                                                                       | 170            |
| Literatura                                                                                                                            | 171            |
| <br><b>STRUKTURA GEOGRAFICZNA I TOWAROWA HANDLU ZAGRANICZNEGO WOJEWÓDZTWA<br/>WIELKOPOLSKIEGO (H. MAĆKOWIAK)</b>                      | <br><b>173</b> |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                       | 173            |
| 2. Rola województwa wielkopolskiego w handlu zagranicznym Polski                                                                      | 174            |
| 3. Zróżnicowanie przestrzenne handlu zagranicznego w województwie wielkopolskim                                                       | 176            |
| 4. Struktura geograficzna handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego                                                            | 181            |
| 5. Struktura towarowa handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego                                                                | 186            |
| 6. Zakończenie                                                                                                                        | 190            |
| Literatura                                                                                                                            | 191            |
| <br><b>USIECIOWIENIE GLOBALNE I ATRAKCYJNOŚĆ MIAST DLA KORPORACJI PONADNARODOWYCH<br/>(M. WDOWICKA)</b>                               | <br><b>193</b> |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                       | 193            |
| 2. Atrakcyjność inwestycyjna miast dla korporacji ponadnarodowych w dobie gospodarki opartej na wiedzy                                | 194            |
| 3. Usieciowienie globalne miast                                                                                                       | 195            |
| 4. Ocena wielowymiarowego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast                                                             | 198            |
| 5. Wnioski                                                                                                                            | 202            |
| Literatura                                                                                                                            | 203            |

|                                                                                                                                                                                                               |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>WYKORZYSTANIE FUNDUSZY REGIONALNEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO W ŁODZI I ICH SPOŁECZNA PERCEPCJA (A. KULAWIAK)</b>                                                                        | <b>205</b> |
| 1. Wprowadzenie                                                                                                                                                                                               | 205        |
| 2. Regionalny Program Operacyjny jako narzędzie realizacji polityki regionalnej w województwie łódzkim                                                                                                        | 207        |
| 3. Allokacja środków Regionalnego Programu Operacyjnego WŁ w Łodzi i ich społeczna percepcja – wyniki badań                                                                                                   | 209        |
| 4. Podsumowanie                                                                                                                                                                                               | 214        |
| Literatura                                                                                                                                                                                                    | 215        |
| <br><b>MAŁE I ŚREDNIE PRZEDSIĘBIORSTWA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO NA RYNKU OBWODU KALININGRADZKIEGO FR (Z UWZGLĘDNIENIEM BRANŻY BUDOWLANEJ) – DIAGNOZA STANU OBECNEGO (J. ZABIELSKI, I. ZABIELSKA)</b> | <b>217</b> |
| 1. Znaczenie małych i średnich przedsiębiorstw w rozwoju gospodarczym                                                                                                                                         | 217        |
| 2. MSP z woj. warmińsko-mazurskiego w sekcji budownictwo – diagnoza sytuacji                                                                                                                                  | 220        |
| 3. Obecność MSP z woj. warmińsko-mazurskiego na rynku kaliningradzkim z uwzględnieniem sektora budowlanego                                                                                                    | 225        |
| 4. Podsumowanie                                                                                                                                                                                               | 227        |
| Literatura                                                                                                                                                                                                    | 228        |

Tomasz Komornicki

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

## **Polska w europejskiej przestrzeni transportowej**

**Streszczenie:** Celem niniejszego opracowania jest odpowiedź na pytanie, jak zmieniała się pozycja Polski w systemie transportowym Europy po roku 2004. Wykorzystane zostały badania dostępności prowadzone na poziomie krajowym, ale w odniesieniu do układów międzynarodowych. Ponadto sytuacja Polski, a także proces inwestycyjny zostały odniesione do opracowań europejskich. Wykazano, że szeroko zakrojony proces inwestycyjny doprowadził do zwiększenia polaryzacji w zakresie dostępności transportowej w skali europejskiej.

**Słowa kluczowe:** transport, dostępność, Polska, środki Unii Europejskiej.

### **1. Wstęp**

Okres po roku 2004 odznacza się niespotykaną skalą inwestycji infrastrukturalnych w przestrzeni Polski. Proces inwestycyjny, finansowany w znacznej mierze w oparciu o środki strukturalne Unii Europejskiej, był w sensie przestrzennym kompromisem pomiędzy celami międzynarodowymi (sieci REN-T, korytarze transeuropejskie) i krajowymi (zmiana priorytetów określona m.in. w nowej KPZK 2030). Po zakończeniu drugiego okresu programowania (2007–2013) można podjąć próbę oceny, w jakim stopniu w wyniku tego procesu zmieniła się pozycja Polski w systemie transportowym Europy. Jest przy tym istotne, aby takiej oceny dokonać w ujęciu terytorialnym, wskazując na różnice pomiędzy pozycją poszczególnych regionów kraju.

Celem niniejszego opracowania jest odpowiedź na pytanie, jak zmieniała się pozycja Polski w systemie transportowym Europy po roku 2004. Wykorzystane zostały przede wszystkim badania dostępności w transporcie lądowym prowadzone na poziomie krajowym, ale w odniesieniu do układów międzynarodowych. Ponadto sytuacja Polski, a także proces inwestycyjny zostały odniesione do opracowań europejskich (dostępność) oraz makroregionalnych (powiązania między metropoliami Europy Środkowo-Wschodniej).

Podstawą opracowania są wyniki kilku projektów badawczych, w tym przede wszystkim:

1. Projektu MNiSW pt. *Wielokryterialna ocena wpływu wybranych korytarzy drogowych na środowisko przyrodnicze i rozwój społeczno-ekonomiczny obszarów przyległych,*

realizowanego w IGiPZ PAN w Warszawie w latach 2011–2014, pod kierunkiem autora tego opracowania<sup>1</sup>.

2. Projektu w ramach 7 Programu Ramowego UE pt. GRINCOH<sup>2</sup>, realizowanego w Euro-reg Uniwersytet Warszawski pod kierunkiem G. Gorzelaka.
3. Projektu ESPON TRACC (*Transport accessibility at regional/local scale and patterns in Europe*); realizowanego w latach 2010–2013 pod kierunkiem partnera niemieckiego (Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research (S&W), z udziałem IGIPZ PAN w Warszawie.
4. Badania ewaluacyjne wykonane w IGiPZ PAN w Warszawie na potrzeby ówczesnego MRR pt. *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*.

Wykorzystanie kilku projektów badawczych powoduje, że zastosowano zróżnicowaną metodologię. W projekcie MNiSW, a także w projekcie ewaluacyjnym dla MRR oraz w projektach europejskich (ESPON TRACC) zastosowano przede wszystkim różne warianty wskaźnika dostępności potencjałowej. Jest on powszechnie stosowanym narzędziem ewaluacyjnym, uwzględniającym równolegle komponent transportowy (koszt przejazdu sprowadzony zwykle do czasu) oraz tzw. komponent użytkowania przestrzeni wyrażający się w przypisaniu określonych mas jednostkom terytorialnym (najczęściej liczby ludności, opcjonalnie m.in. także PKB). W wykorzystanych badaniach dostępność potencjałowa wyrażała się wzorem:

$$A_i = POP_i f(t_{ii}) + \sum_j POP_j f(t_{ij}) + \sum_z POP_z f(t_{iz})$$

Gdzie:

$A_i$  – dostępność potencjałowa rejonu komunikacyjnego  $i$ ,

$POP_i$  – liczba ludności w rejonie komunikacyjnym  $i$ ,

$POP_j$  – liczba ludności w rejonie komunikacyjnym  $j$  położonym na terytorium Polski,

$POP_z$  – liczba ludności w rejonie komunikacyjnym  $z$  leżącym poza terytorium Polski,

$t_{ii}$  – czas podróży/przewozu wewnętrznej(go) w rejonie komunikacyjnym  $i$ ,

$t_{ij}$  – czas podróży/przewozu między rejonami komunikacyjnymi  $i$  oraz  $j$ ,

$t_{iz}$  – czas podróży/przewozu między rejonami komunikacyjnymi  $i$  oraz  $z$ .

Szersze omówienie metody dostępności potencjałowej można znaleźć m.in. w klasycznych opracowaniach Hansena (1959), Spiekermann i Schürmanna (2007), Gutiérreza (2001) i Geursa i Ecka (2001). Jej zastosowanie w warunkach polskich opisano szczegółowo w publikacjach omawiających wyniki projektów prowadzonych w IGiPZ PAN (m.in. Komornicki in. 2010, Komornicki i in. 2013, Rosik i Stępiak 2013), a w ujęciu transgranicznym w pracy Więckowskiego i in. 2014.

<sup>1</sup> Projekt MNiSW pt. *Wielokryterialna ocena wpływu wybranych korytarzy drogowych na środowisko przyrodnicze i rozwój społeczno-ekonomiczny obszarów przyległych*, numer NN 306 564940, kierownik: Tomasz Komornicki; wykonawcy: Jarosław Baranowski, Krzysztof Błażejczyk, Marek Degórski, Tomasz Komornicki, Piotr Rosik, Marcin Stępiak, Dariusz Świętek, Rafał Wiśniewski, Izabela Zawiska, Sławomir Goliszek.

<sup>2</sup> Growth – Innovation – Competitiveness: Fostering Cohesion in Central and Eastern Europe (GRINCOH).

W przypadku projektu ESPON TRACC zakres terytorialny opracowania obejmował tzw. przestrzeń ESPON (wszystkie kraje Unii Europejskiej oraz Norwegię, Islandię, Szwajcarię i Lichtenstein). W projekcie MNiSW ujęcie międzynarodowe oznaczało także uwzględnienie innych krajów europejskich, w tym państw Europy Wschodniej.

Odminną metodologię zastosowano w wykorzystanym badaniu w ramach projektu GRINCOH. Opierała się ona na rozkładzie przestrzennym inwestycji liniowych (drogowych i kolejowych) na terenie 10 krajów akcesyjnych z lat 2004 i 2007 (bez Malty i Cypru). Analizie poddane były tam wyłącznie relacje między zdefiniowanymi wstępnie metropoliami na badanym obszarze oraz w krajach sąsiednich (także poza UE).

Wyniki projektu MNiSW oraz projektu TRACC odzwierciedlają sytuację z początku obecnej dekady (lata 2001–2012). Analizy GRINCOH miały charakter dynamiczny i dotyczyły okresu 2004–2013. Przy porównaniach do sytuacji ekonomicznej wykorzystano miarę PKB na poziomie jednostek NUTS 3.

## 2. Polska w europejskich badaniach dostępności przestrzennej

Wyniki uzyskane w projekcie ESPON TRACC zwracają uwagę na silne zróżnicowania w przestrzeni europejskiej pod względem dostępności globalnej. Dla zobrazowania tego zagadnienia wykorzystano zarówno wskaźniki dostępności potencjałowej, jak też kosztowej (izochronowej). Badano dostępność do ośrodków w Ameryce Północnej oraz na azjatyckim Dalekim Wschodzie (Chiny, Japonia). Wyniki ukazały polaryzację, która w transporcie towarowym miała wymiar geograficzny (regiony nadatlantyckie, a nawet bałtyckie charakteryzowały się dobrym dostępem do destynacji w Ameryce Północnej, zaś regiony śródziemnomorskie, dzięki Kanałowi Sueskiemu, relatywnie lepszym dostępem do Azji Wschodniej). W transporcie pasażerskim polaryzacja odpowiadała raczej układowi centrum – peryferie. Miało to miejsce zarówno w wymiarze europejskim (więcej lotnisk międzykontynentalnych w obrębie tzw. Pentagonu), jak i krajowym – koncentracja połączeń tego typu w portach lotniczych obsługujących stolice państw (Komornicki 2013).

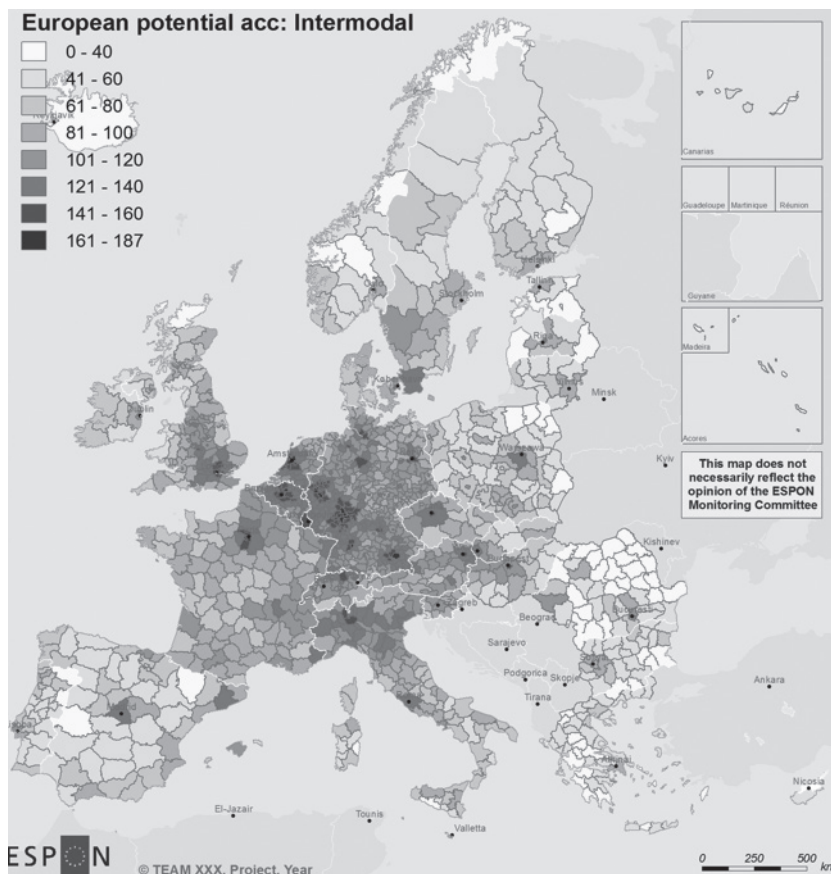
Miarą dobrze ilustrującą zmiany w pozycji krajów i ośrodków w systemie transportowym Europy jest wskaźnik dostępności potencjałowej. Badania takiej dostępności w skali europejskiej prowadzone są od lat głównie przez ośrodki niemieckie (Spiekermann, Schürmann 2007), a także na potrzeby projektów ESPON (1.2.1, 1.1.3, ESPON, SeGI, FOCCI). Porównano wyniki badań realizowanych według zbliżonej metodologii w ramach Projektu ESPON 1.2.1 (stan z roku 2001) i w ramach Projektu ESPON TRACC (stan z roku 2012). W obu przypadkach badana była dostępność potencjałowa multimodalna. Każdorazowo wykorzystano poziom NUTS 3, a wyniki zaprezentowano w postaci wskaźnika odniesionego do średniej europejskiej (rozumianej jako przestrzeń ESPON).

W roku 2001 prawie cała Europa Środkowo-Wschodnia charakteryzowała się relatywnie niskimi wartościami wskaźnika. Na niektórych zachodnich granicach obszaru widoczna była ich skokowa zmiana, co należy interpretować jako przerwanie szybszych ciągów infrastrukturalnych (taka sytuacja widoczna jest szczególnie na granicy polsko-niemieckiej i węgiersko-austriackiej). Wyższe wartości (ponad 120% średniej dla przestrzeni ESPON) notowane były głównie w niektórych miastach stołecznych, dzięki zlokalizowanym

tam dużym portom lotniczym (Praga, Warszawa, Budapeszt) oraz w Bratysławie (sąsiedztwo Wiednia). Co istotne, w obrazie kartograficznym prawie nie były widoczne ciągi infrastrukturalne wewnątrz krajów regionu. Obraz jest tym samym silnie zdeterminowany samą odległością geograficzną od obszaru rdzeniowego Unii Europejskiej (tzw. Pentagon). Jest to zrozumiałe w warunkach, gdy jakość transportu lądowego była na całym obszarze (poza fragmentami terytorium Czech i Węgier) jednolicie niska. W roku 2012 układ przestrzenny wskaźnika jest już znacząco odmienny (ryc. 1), co po części stanowi rezultat znacznych inwestycji podjętych ze środków Unii Europejskiej. Przy interpretacji trzeba jednak pamiętać o innych elementach, które wpłynęły na zmianę rozkładu wskaźnika multimodalnej dostępności transportowej. Należą do nich m.in.

- zmiany w układzie mas (migracje ludności, skierowane raczej do dużych ośrodków w każdym z państw),
- deregulacja, decentralizacja i w efekcie rozwój rynku lotniczego wzmacniający jednostki z portami lotniczymi (także regionalnymi).

Mimo tych zastrzeżeń możliwa jest identyfikacja pewnych efektów rozwoju infrastruktury liniowej na obszarze Polski i krajów sąsiednich. Uzyskany obraz wskazuje na wyraźnie większą polaryzację w zakresie dostępności potencjałowej. Granice między nowymi a starymi krajami członkowskimi są zdecydowanie mniej widoczne. W przypadku zachodnich Czech, zachodniej Słowacji, północnych Węgier, a także północno-zachodniej Polski nastąpiło połączenie ze strefami dobrej dostępności w Niemczech i w Austrii. Rozkłady przestrzenne wskaźnika dla pozostałych państw nadal charakteryzują się istnieniem wysp lepszej dostępności. Wyspą taką jest m.in. Warszawa. Na tle otoczenia pozytywnie wyróżniają się także jednostki NUTS obejmujące takie miasta, jak Wrocław i Gdańsk. Wyraźnie widoczne są również niektóre korytarze transportowe, w które zainwestowane zostały znaczne środki Unii Europejskiej. Dotyczy to zwłaszcza dwóch równoleżnikowych korytarzy w Polsce (Warszawa-Berlin i Drezno-Kraków-granica z Ukrainą; w obu przypadkach inwestowano zarówno w infrastrukturę kolejową, jak i drogową). Jednocześnie, bardziej niż na początku poprzedniej dekady, zaznaczyły się strefy najsłabiej dostępne, w tym m.in. północno-wschodnia Polska (pomimo podjętych inwestycji).



Ryc. 1. Dostępność potencjałowa multimodalna w Europie (2012).

Źródło: ESPON TRACC, Final Report 2014.

Odrębną miarą dostępności jest tzw. dostępność dzienna obrazująca możliwość jednodniowej podróży powrotnej w układach metropolitalnych (Komornicki 2010, ESPON FOCI Final Report) w transporcie publicznym. Badanie wykonane w roku 2009 dla obszaru ESPON w ramach projektu ESPON FOCI pokazuje zdecydowane upośledzenie obszaru Europy Środkowej w tym zakresie. Istotna wydaje się zwłaszcza bardzo mała liczba par miast dostępnych w rytmie dziennym w transporcie kolejowym. Należy do nich kilka miast polskich (w tym relacje do Berlina), czeskich (w tym relacja do Drezna) oraz Bratysława i Budapeszt (relacje do Wiednia). Zmiany dostępności dziennej w wyniku interwencji Unii Europejskiej są trudne do jednoznacznego oszacowania. Można zakładać, że na skutek inwestycji kolejowych stworzono warunki do takich zmian (ich wykonanie zależy ostatecznie także od czynnika organizacyjnego), a zatem dla zapewnienia lądowej, publicznej dostępności dziennej w kilku relacjach: Warszawa-Gdańsk, Praga-Monachium, Budapeszt-Lublana. W tym kontekście uwagę zwraca brak inwestycji w koleje dużych prędkości na terenie nowych krajów akcesyjnych. Wyrównywaniu się dysproporcji w zakresie rozwoju sieci drogowej (autostrady, drogi ekspresowe) towarzyszy szybkie narastanie różnic w obsłudze nowoczesnym transportem kolejowym. Stwarza to zagrożenie dla utrwalania się

dotychczasowego układu rdzeń – peryferie, przekształconego jedynie w wymiarze modalnym.

Inwestycje w portach lotniczych mogą się przyczynić do poprawy dostępności dziennej mniejszych ośrodków stołecznych. W przypadku pozostałych portów regionalnych (zwłaszcza w Polsce) poprawy takiej trudno oczekiwać z uwagi na strukturę realizowanego tam ruchu lotniczego (przewaga przewoźników niskokosztowych).

Reasumując, należy stwierdzić, że Polska pozostaje w Europie krajem peryferyjnym. Peryferyjność ta wyraża się również w relacjach globalnych (zwłaszcza azjatyckich). Podjęte inwestycje (głównie drogowe) doprowadziły do poprawy sytuacji, ale była to poprawa selektywna przestrzennie i generująca większą polaryzację transportową.

### **3. Inwestycje w transporcie lądowym w Europie Środkowo-Wschodniej po roku 2004**

#### **Infrastruktura drogowa**

U progu akcesji do Unii Europejskiej sieć dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych) była w krajach Europy Środkowo-Wschodniej rozwinięta bardzo nierównomiernie. Zdecydowanie najbardziej rozbudowana była w Słowenii, a w drugiej kolejności także w Czechach i na Węgrzech. Kraje te rozpoczęły budowę autostrad jeszcze przed rokiem 1989 i w przeciwieństwie do pozostałych kontynuowały ją także w okresie transformacji przedakcesyjnej. Sieci czeska i węgierska powstawały w sekwencji klasycznej poprzez wydłużanie odcinków rozchodzących się promieniście z ośrodków stołecznych. W Polsce, na Słowacji, w Rumunii i Bułgarii funkcjonowały natomiast tylko załączki sieci dróg szybkiego ruchu, zaś na Łotwie i w Estonii praktycznie nie było ich wcale. W Polsce dużą część istniejących autostrad stanowiły szlaki poniemieckie. Cechą wspólną wymienionych krajów był też zastój inwestycyjny okresu lat 90. Stan z roku 1989 został tam faktycznie zamrożony, aż do pojawienia się pierwszych przedakcesyjnych funduszy europejskich (ISPA). W Polsce uruchomiono plan budowy autostrad w systemie koncesyjnym (BOT), który jednak został potem ograniczony (zrezygnowano z niego na rzecz budowy dróg z wykorzystaniem środków europejskich). Mimo to powstały dwa ciągi autostrad koncesyjnych, ukończone już po roku 2004, z których jeden połączył Poznań z granicą niemiecką i Berlinem.

Powyższe zróżnicowanie stanu wyjściowego determinowało strategię wykorzystania środków unijnych w kolejnych perspektywach finansowych. Kraje takie jak Węgry, Czechy i Słowenia dążyły przede wszystkim do zakończenia budowy swojej sieci bazowej, co często oznaczało inwestycje w odcinki łącznikowe z krajami sąsiednimi. Starały się także wyeliminować wąskie gardła swoich systemów drogowych. W tym sensie cele ich polityki drogowej były zbieżne z celami Europejskiej Polityki Transportowej (zapisanymi m.in. w Białej Księdze z 2001 r. oraz w dokumentach będących podstawą rozwoju sieci TEN-T). Sytuacja innych państw była odmienna. Zapóźnienia inwestycyjne były tam tak duże, że dążyły one do maksymalnego wykorzystania funduszy europejskich dla powstania odcinków podstawowych łączących główne miasta lub obsługujących masowy tranzyt. Z uwagi na dużą powierzchnię niektórych państw (zwłaszcza Polski i Rumunii) oznaczało

to także rozdrabnianie inwestycji. Ponadto nie wszystkie inwestycje były dobrze przygotowane (decyzje środowiskowe, lokalne konflikty związane z przebiegiem), co powodowało, że zwłaszcza w pierwszym okresie po akcesji (perspektywa 2004–2006) do realizacji kierowano fragmenty tras, w których proces przygotowawczy był już zakończony.

Największy zakres (w sensie przestrzennym) inwestycji drogowych wspieranych ze środków Unii Europejskiej miał miejsce w Polsce, a w drugiej kolejności także w Bułgarii i Czechach. W Polsce inwestycje powstawały w znacznym rozproszeniu. Były oderwane od stolicy kraju, ale jednocześnie spowodowały powstanie drugiego połączenia transgranicznego z siecią autostrad niemieckich oraz pierwszego połączenia z Czechami (kontynuowane po drugiej stronie granicy). Pozwoliły także na doprowadzenie autostrady do granicy z Ukrainą. W Czechach prace miały charakter bardziej skoncentrowany przestrzennie w rejonie Pragi i Ostrawy. Były też realizowane połączenia stolicy na kierunku austriackim (Linz) i niemieckim (Drezno). W Bułgarii kontynuowano rozpoczęte wcześniej inwestycje na kierunku wschód-zachód oraz trasę do Grecji. W Rumunii rozpoczęto realizację głównego połączenia Bukaresztu z granicą węgierską.

Oceniając geograficzne rozmieszczenie współfinansowanych inwestycji drogowych, należy stwierdzić, że były one w większym stopniu skoncentrowane w zachodniej części Europy Środkowo-Wschodniej (Słowenia, Czechy, zachodnia Polska i zachodnia Słowacja). Dzięki nim poprawiła się integracja sieci dróg szybkiego ruchu krajów regionu z sieciami starych państw członkowskich (powstały nowe połączenia między Polską i Niemcami oraz Czechami i Niemcami, zaawansowana jest budowa połączeń czesko-austriackiego oraz bułgarsko-greckiego). Poprawie uległa także wzajemna integracja sieci między niektórymi państwami akcesyjnymi (w pierwszej kolejności między Polską i Czechami, Węgrami i Słowenią oraz Węgrami i Rumunią), a także w relacjach do będącej członkiem UE od roku 2013 Chorwacji. Relacje przez granicę zewnętrzną Unii Europejskiej poprawiły się tylko w kilku punktach, przede wszystkim w kierunku Ukrainy (z Polski i Węgier) i w mniejszym stopniu Turcji (z Bułgarii) oraz Białorusi (modernizacja zwykłych dróg na Litwie).

Efektywność podjętych inwestycji możemy ocenić, porównując skrócenie czasu przejazdu pomiędzy najważniejszymi metropoliami regionu (oraz metropoliami otoczenia). Porównanie wykonano w ujęciu relatywnym, przeliczając korzyść czasową na 100 km powstałej trasy (ryc. 2). Spośród analizowanych relacji wewnętrznych największe korzyści wystąpiły w Polsce, w tym przede wszystkim w relacjach Wrocławia i Łodzi oraz Wrocławia i Szczecina, a w drugiej kolejności – Poznania i Szczecina, Łodzi i Gdańska oraz Warszawy i Białegostoku. W innych krajach znaczne zmiany odnotowano w Estonii. W relacjach do metropolii w starych krajach członkowskich UE największa korzyść czasowa wystąpiła między Wrocławiem a Dreznem oraz Sofią i Salonikami. Na trasach między państwami regionu wymienić należy przede wszystkim skrócenie czasu przejazdu między Katowicami i Ostrawą, Koszycami i Debreczynem, Budapesztem i Lublaną oraz Timisoara a Budapesztem. Z kierunków przekraczających zewnętrzną granicę UE bardzo istotna poprawa miała miejsce przede wszystkim w relacji Kraków-Lwów.



Ryc. 2. Skrócenie czasu podróży w transporcie drogowym 2004–2013 (na 100 km trasy).

Źródło: projekt GRINCOH, opracowanie kartograficzne: S. Goliszek.

Reasumując wsparcie ze strony funduszy europejskich dla rozwoju sieci dróg szybkiego ruchu w państwach Europy Środkowo-Wschodniej można wskazać, że z punktu widzenia spójności wewnętrznej głównych ośrodków poszczególnych państw najbardziej efektywne było ono w Polsce, Czechach i Bułgarii. Jednocześnie w ujęciu relacji zewnętrznych w obrębie UE korzyści wystąpiły we wszystkich krajach poza państwami bałtyckimi. Dzięki inwestycjom własnym oraz węgierskim, beneficjentem w tym zakresie jest bez wątpienia oddalona geograficznie Rumunia. Istotne korzyści widoczne są także w relacjach polsko-niemieckich.

## Infrastruktura kolejowa

Skala przestrzenna inwestycji kolejowych wspieranych ze środków Unii Europejskiej była mniejsza niż w przypadku inwestycji drogowych. Jednocześnie wiele spośród nich było bardzo kosztownych. Trudny w porównaniu jest zakres niezbędnych prac prowadzonych inwestycji. Z reguły były to prace modernizacyjne, przystosowujące do osiągania większych prędkości przejazdowych. Nowe linie praktycznie nie były budowane. W większości krajów modernizacją objęte zostały jedna lub kilka dłuższych

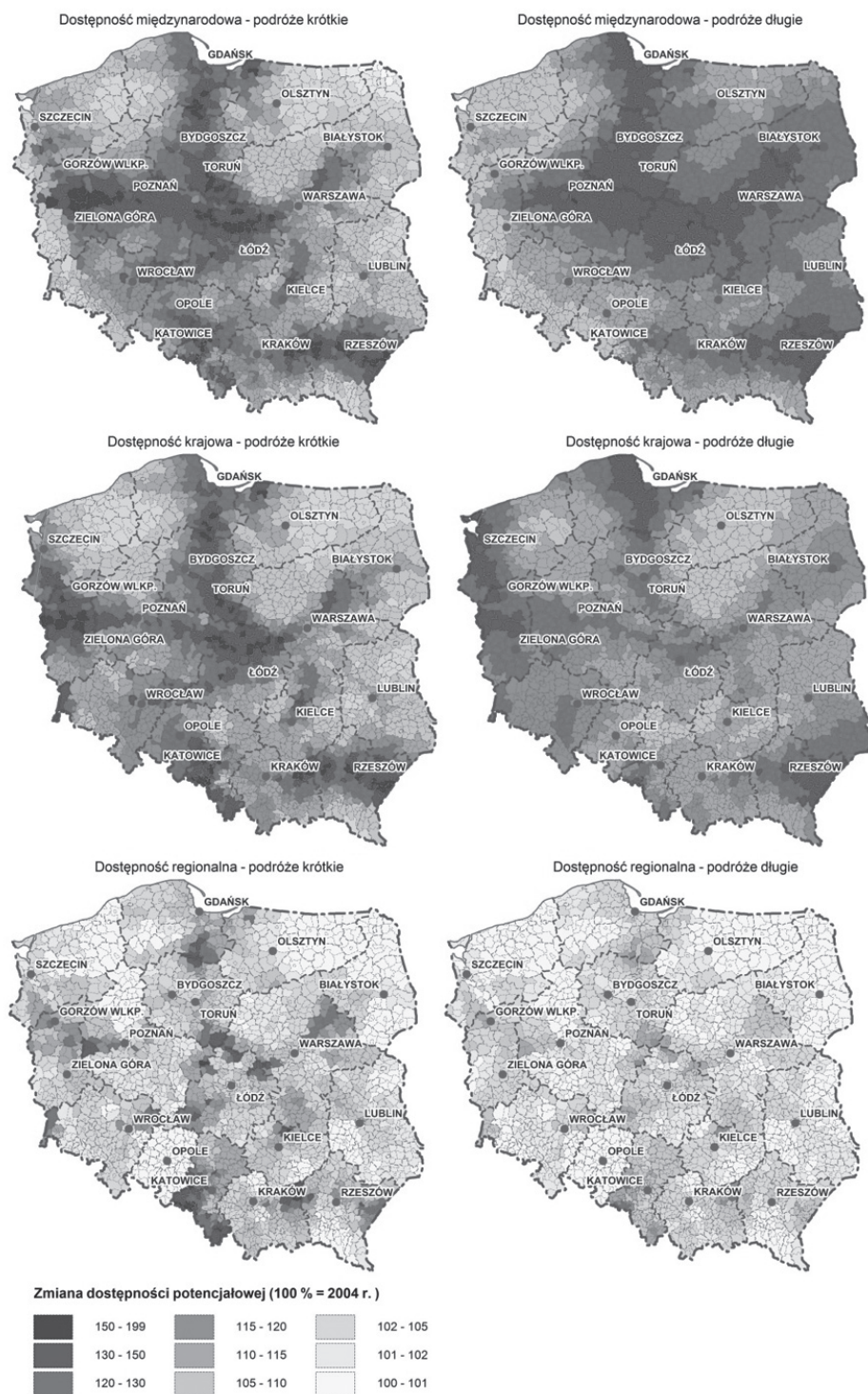
szlaków kolejowych, najczęściej na kierunkach głównych korytarzy TEN-T. Duża część modernizowanych linii służyła relacjom wewnętrznym w poszczególnych krajach. Taki charakter miały wszystkie inwestycje litewskie, estońskie i słowackie, a także większość polskich. W relacjach do starych państw członkowskich UE istotną rolę odegrały przebudowywane szlaki z Polski i Czech do Niemiec oraz Węgier w kierunku Austrii. Powiązaniom pomiędzy badanymi krajami służyły inwestycje między Węgrami i Słowenią oraz Węgrami i Rumunią, a także inwestycje bułgarskie na kierunku rumuńskim. Poddano także remontom kilka linii wyprowadzających ruch kolejowy poza obszar Unii Europejskiej do Rosji (linie łotewskie), na Białoruś (polskie) i do Turcji (bułgarskie). Najdłuższymi szlakami (korytarzami) kolejowymi, których duża część podlegała modernizacji był korytarz przecinający południową Polskę (od granicy niemieckiej przez Kraków do granicy ukraińskiej) oraz szlak od Wiednia przez Budapeszt w kierunku Bukaresztu.

Znaczące bezwzględne redukcje w czasie przejazdu (po przeliczeniu na 100 km linii kolejowej) przyniosły w pierwszej kolejności trzy inwestycje polskie (Warszawa-Łódź, Warszawa-Gdańsk i Kraków-Katowice) oraz estońska linia Tallinn-Tartu. Na wskazanych trasach szacowana redukcja czasu przejazdu na 100 km trasy przekroczyła 25 minut. Na kierunkach do metropolii w starych państwach członkowskich wyraźna redukcja czasu przejazdu wystąpiła między Wrocławiem i Dreznem, Budapesztem i Wiedniem oraz Lublaną a Wiedniem. W relacjach wewnętrznych regionu poprawiła się sytuacja par Kłajpeda-Ryga, Kraków-Ostrawa, Wrocław-Ostrawa, Kraków-Bratysława, Budapeszt-Bratysława oraz Lublana-Budapeszt. Z kierunków pozaunijnych beneficjentami były relacje na Ukrainę (Kraków-Lwów) i do Turcji (Sofia-Istambuł).

Reasumując rozmieszczenie przestrzenne wspieranych przez Unię Europejską inwestycji kolejowych oraz ich efektywność, należy stwierdzić, że podjęte inwestycje miały prawie wyłącznie charakter modernizacyjny, a żaden z krajów CCE nie zdecydował się na finansowanie ze środków UE dużej nowej linii kolejowej (w tym linii dużych prędkości). Skala prowadzonych modernizacji była bardzo różna, różny był także techniczny stan wyjściowy poszczególnych szlaków, co ma wpływ na ostateczny efekt poprawy dostępności na konkretnych kierunkach. Dominowały inwestycje wewnętrzne, ale wiele z nich przyczyniało się jednocześnie do znacznego skrócenia czasów przejazdu między metropoliami w krajach sąsiednich. Poprawiła się wzajemna dostępność kolejowa pomiędzy miastami krajów Grupy Wyszehradzkiej (południowa Polska, Czechy, Słowacja, Węgry) oraz Słowenią, jednocześnie systemy kolejowe państw bałtyckich oraz Bułgarii i Rumunii pozostały odizolowane od reszty państw regionu, a tym samym – całej Unii Europejskiej.

#### **4. Poprawa dostępności polskich regionów – wymiar europejski, krajowy i regionalny**

Analizę zmian dostępności potencjałowej, jaka zaszła w efekcie budowy autostrad i dróg ekspresowych w Polsce (w okresie 2004–2015) przeprowadzono równolegle w ujęciu międzynarodowym, krajowym i regionalnym (ryc. 3). Każdorazowo zastosowano różne funkcje oporu odległości odpowiadające podróżom długim oraz krótkim. Z punktu widzenia badania pozycji Polski w układzie transportowym Europy istotne są także różnice, jakie zanotowano w poprawie dostępności krajowej oraz międzynarodowej.



Ryc. 3. Zmiana poziomu dostępności potencjalowej w okresie 2004–2013.  
Źródło: opracowanie w ramach projektu MNiSW NN306564040, M. Stępiak.

Poprawa dostępności międzynarodowej w wyniku inwestycji drogowych nie była równomierna w sensie przestrzennym. Determinowała ją lokalizacja budowanych tras, a także rozmieszczenie potencjału demograficznego. Pas o największych korzyściach w tym zakresie ciągnął się od granicy niemieckiej przez Polskę centralną do Warszawy i dalej do Białegostoku, nawiązując do inwestycji w ciągu autostrady A2 oraz drogi ekspresowej S8. Na północ od pasa A2 poprawa dostępności wystąpiła wzdłuż autostrady A1 (po Trójmiasto) oraz, choć w znacznie mniejszym stopniu, wzdłuż drogi ekspresowej S3 w kierunku Szczecina. W Polsce południowej widoczna jest zwłaszcza rola wschodniej części autostrady A4 (inwestycje perspektywy finansowej 2007–2013). Ponadto na mapie zaznaczają się trasy S7 (między Warszawą i Krakowem) oraz S8 (między Łodzią a Wrocławiem). Ich wpływ na dostępność międzynarodową dowodzi m.in. zmian w układzie najkrótszych ścieżek przejazdu po sieci drogowej do granic państwa. Ścieżki te coraz częściej nie mają już przebiegu tożsamego z trasą kilometrowo najkrótszą. Ujawnia się ciążenie do autostrad, jako szlaków o największej prędkości podróży. W podróżach krótkich daje się zauważyć tzw. efekt tunelu pomiędzy niektórymi węzłami autostradowymi. Jednostki przeciętne nową inwestycją nie zyskują na zmianach dostępności międzynarodowej w oczekiwanym stopniu na skutek niekorzystnej lokalizacji węzłów. Zmniejszenie dostępności na odcinkach między węzłami obserwować możemy na koncesyjnych fragmentach A1 i A2 oraz we wschodniej części autostrady A4. Efekt praktycznie nie jest zauważalny w sąsiedztwie powstałych dróg ekspresowych. Potwierdza to tezę, że generalnie autostrady w większym stopniu mogą generować *efekt korytarza* (rozumiany jako ograniczenie dla kontaktów międzynarodowych) aniżeli ma to miejsce w przypadku dróg ekspresowych (Komornicki i in. 2013).

W przypadku podróży długich, wymienione pasy poprawy dostępności międzynarodowej są wyraźnie szersze. W większym stopniu uwidaczniają się korzyści, jakie w tym zakresie odniosła szeroko rozumiana Polska Wschodnia. Jednocześnie w niektórych miejscach zaznacza się niesymetryczność pasów poprawy dostępności. Ma to miejsce szczególnie na wschodnim odcinku autostrady A4, oddziałującej rozległe na obszary sąsiadujące z nią od północy (aż po województwo lubelskie) i dużo słabiej na geograficznie bliższe jednostki pogranicza polsko-słowackiego. Wynika to z ukształtowania terenu, a ponadto ponownie z lokalizacji węzłów.

Przeprowadzone badanie pozwala również na wskazanie obszarów, które w okresie po roku 2004 nie poprawiły swojej pozycji pod względem europejskiej dostępności drogowej. Paradoksalnie należą do nich pasy wzdłuż granic niemieckiej i czeskiej. Bliiskość geograficzna sieci autostrad niemieckich (a w mniejszym stopniu także czeskich) powodowała, że dostępność międzynarodowa była na tych terenach dobra już przed akcesją do Unii Europejskiej. Ponadto obszarem dotkniętym relatywną peryferyzacją europejską okazało się Pomorze Środkowe, a w mniejszym stopniu także północne Mazowsze, Mazury, Lubelszczyzna i Karpaty. W ostatnich spośród wymienionych terenów było to zauważalne głównie w podróżach krótkich. Jednocześnie trzeba pamiętać, że relatywnie duże wzrosty wskaźnika dostępności międzynarodowej w szeroko rozumianej Polsce Wschodniej były w znacznej mierze wynikiem *efektu niskiej bazy*.

Porównanie zmian w dostępności międzynarodowej i krajowej pozwala na wskazanie obszarów, w których inwestycje służyły bardziej poprawie dostępności zagranicznej.

Należą do nich Polska Wschodnia (dzięki inwestycjom równoleżnikowym A2 i A4), peryferyjne tereny Wielkopolski. Jednocześnie pogranicze polsko-niemieckie skorzystało zdecydowanie bardziej w wymiarze krajowym. Ogólnie zmiana dostępności międzynarodowej w latach 2004–2013 wyniosła około 22% i była o blisko 4 punkty procentowe większa niż zmiana dostępności krajowej (podróże długie – tab. 1). Generalnie dostępność międzynarodowa poprawiła się bardziej na wschodzie Polski, krajowa – w centrum i na zachodzie, zaś regionalna – w centrum i na południu. Regionami upośledzonymi w każdej skali okazały się Pomorze Środkowe i północno-zachodnie Mazowsze. Potrójnymi wygranymi inwestycji drogowych okazał się obszar między Łodzią a Warszawą, południowa część woj. śląskiego, a także Przemyśl.

Tab. 1. Zmiana potencjałowej dostępności przestrzennej w województwach w latach 2004–2013 (2004=100%).

Źródło: opracowanie własne w ramach projektu MNiSW NN306564040.

|                     | Dostępność międzynarodowa |                                 |                  |                                 | Dostępność krajowa |                                 |                  |                                 |
|---------------------|---------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|--------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
|                     | Podróże krótkie           |                                 | Podróże długie   |                                 | Podróże krótkie    |                                 | Podróże długie   |                                 |
|                     | całkowita zmiana          | zmiana dostępności zewnętrznej* | całkowita zmiana | zmiana dostępności zewnętrznej* | całkowita zmiana   | zmiana dostępności zewnętrznej* | całkowita zmiana | zmiana dostępności zewnętrznej* |
| dolnośląskie        | 114,3                     | 115,6                           | 110,2            | 110,3                           | 116,3              | 118,6                           | 119,1            | 119,6                           |
| kujawsko-pomorskie  | 129,2                     | 132,1                           | 133,3            | 133,6                           | 126,4              | 129,1                           | 118,3            | 118,6                           |
| lubelskie           | 108,1                     | 108,9                           | 122,0            | 122,2                           | 108,0              | 108,8                           | 114,6            | 114,8                           |
| lubuskie            | 119,4                     | 119,9                           | 111,0            | 111,0                           | 127,8              | 129,6                           | 125,6            | 125,8                           |
| łódzkie             | 132,3                     | 136,8                           | 133,7            | 134,2                           | 129,2              | 133,4                           | 118,1            | 118,5                           |
| małopolskie         | 120,3                     | 122,2                           | 119,3            | 119,5                           | 117,3              | 119,3                           | 114,6            | 114,9                           |
| mazowieckie         | 116,1                     | 121,6                           | 132,5            | 134,0                           | 115,3              | 120,5                           | 116,0            | 117,1                           |
| opolskie            | 121,7                     | 122,1                           | 110,2            | 110,3                           | 123,1              | 123,6                           | 114,1            | 114,2                           |
| podkarpackie        | 128,6                     | 129,9                           | 128,8            | 128,9                           | 128,3              | 129,7                           | 122,9            | 123,1                           |
| podlaskie           | 109,1                     | 110,5                           | 125,3            | 125,6                           | 110,6              | 112,6                           | 117,1            | 117,4                           |
| pomorskie           | 123,5                     | 127,5                           | 130,2            | 130,7                           | 122,7              | 126,6                           | 132,9            | 133,9                           |
| śląskie             | 128,8                     | 130,0                           | 118,5            | 118,6                           | 122,7              | 123,9                           | 115,0            | 115,2                           |
| świętokrzyskie      | 116,2                     | 116,9                           | 118,4            | 118,4                           | 114,5              | 115,2                           | 111,5            | 111,5                           |
| warmińsko-mazurskie | 110,5                     | 111,4                           | 118,9            | 119,0                           | 110,5              | 111,4                           | 110,7            | 110,8                           |
| wielkopolskie       | 132,9                     | 135,7                           | 130,3            | 130,5                           | 120,3              | 122,1                           | 118,2            | 118,5                           |
| zachodnio-pomorskie | 107,8                     | 108,5                           | 107,3            | 107,4                           | 111,8              | 114,8                           | 123,3            | 123,9                           |
| Polska              | 122,1                     | 124,7                           | 121,9            | 122,1                           | 119,8              | 122,4                           | 117,4            | 117,8                           |

\* bez uwzględnienia (niezmiennego) potencjału własnego

Porównania dokonano także w ujęciu wojewódzkim (tab. 1). Dodatkowo obliczono wartości wskaźnika bez uwzględnienia potencjału własnego jednostek. Pozwoliło to na określenie, jak bardzo zmiana dostępności zależna jest od położenia inwestycji względem dużych ośrodków. Rola potencjału własnego okazała się istotna tylko w kilku przypadkach (drogi prowadzące do dużych miast). Uwidocznili się to w województwie mazowieckim (autostrada A2 i droga S8 do Warszawy) oraz w pomorskim i kujawsko-pomorskim (autostrada A1 do Gdańska). Największa względna poprawa dostępności międzynarodowej wystąpiła w województwach wielkopolskim, łódzkim, podkarpackim, kujawsko-pomorskim i śląskim. Najmniej na inwestycjach drogowych skorzystały zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie, podlaskie i lubelskie.

## 5. Podsumowanie

Przedstawiony materiał potwierdził, że szeroko zakrojony proces inwestycyjny (zwłaszcza w transporcie drogowym) doprowadził do zwiększenia polaryzacji w zakresie szeroko rozumianej dostępności transportowej w skali europejskiej. Polaryzacja ta wystąpiła w skali całego makroregionu Europy Środkowo-Wschodniej, a także wewnątrz niektórych krajów akcesyjnych, w tym zwłaszcza w Polsce i Rumunii. Sytuację taką trzeba traktować jako nieuniknioną konsekwencję podjęcia dużych inwestycji. Jednocześnie warunkiem ograniczenia tak silnych zróżnicowań przestrzennych jest kontynuacja procesu inwestycyjnego w kolejnych perspektywach finansowych UE.

Lepsza sytuacja w tym zakresie występuje w krajach o lepiej i wcześniej rozwiniętych sieciach komunikacji lądowej (Czechy, Węgry). Państwa takie w okresie poakcesyjnym koncentrowały się na domykaniu systemów drogowych. Jednocześnie kraje takie jak Polska, gdzie zapóźnienie inwestycyjne było większe, inwestowały często w rozproszeniu przestrzennym, a mimo znacznych przyrostów długości tras nadal nie tworzą one spójnych sieci. Co więcej, domykanie systemów we wspomnianych państwach oznaczało często doprowadzanie szlaków do granic i łączenie ich z trasami w państwach sąsiednich (w tym zwłaszcza w starych krajach członkowskich). W Polsce przeciwnie, niektóre trasy budowano raczej od granic (lokalizacja autostrad początkowo głównie w Polsce Zachodniej), a późniejsza poprawa dostępności międzynarodowej wiązała się z obejmowaniem przez sieć odłączonych wcześniej dużych ośrodków w głębi kraju (szczególnie Warszawy i Trójmiasta). W tym sensie inwestycje były w większym stopniu odpowiedzią na już istniejący popyt, aniżeli stanowiły narzędzie polityki regionalnej.

Można też przyjąć, że inwestycje przyczyniły się do lepszej integracji ze starymi państwami członkowskimi, a w mniejszym stopniu – do wzajemnej integracji między krajami Europy Środkowo-Wschodniej, zaś relacje przez granicę zewnętrzną Unii Europejskiej poprawiły się punktowo (PL-UA). Polski układ infrastrukturalny (zwłaszcza drogowy) pozostał rozerwany na część północną (opartą na autostradzie A2 i północnych częściach autostrady A1 oraz drogi ekspresowej S3). Może to prowadzić do hipotezy, że w sensie transportowym Polska integrowała się równolegle z tzw. Europą Dunajską i w mniejszym stopniu z Europą Bałtycką. Nadal natomiast proces inwestycyjny nie spowodował stworzenia wewnątrz kraju europejskiego bieguna wzrostu w postaci postulowanej w KPZK 2030 tzw. metropolii sieciowej – względnie heksagonu (Korcelli i in. 2010).

W sferze rekomendacyjnej możliwe jest przyjęcie, że inwestycje skali europejskiej i krajowej powinny być budowane etapowo, z zachowaniem preferencji dla odcinków przynoszących równoczesne korzyści w obydwu wymiarach przestrzennych. Niektóre rozwiązania transgraniczne pozostają nadal niewystarczające (np. powiązania przez granicę południową). Ponadto badania po raz kolejny potwierdziły, że cele polityki spójności względem określonego regionu mogą być osiągnięte na drodze inwestycji transportowej poza jego obszarem (np. poprawa dostępności w Polsce wschodniej dzięki inwestycjom na A2).

## Literatura

- ESPON 1.1.3. Final Report, 2006. [www.espon.eu](http://www.espon.eu)
- ESPON 1.2.1. Final Report, 2004. [www.espon.eu](http://www.espon.eu)
- ESPON FOCI Final Report, 2010. [www.espon.eu](http://www.espon.eu)
- ESPON SeGI Interim Report, 2012. [www.espon.eu](http://www.espon.eu)
- ESPON TRACC Interim Report, 2012. [www.espon.eu](http://www.espon.eu)
- Geurs, K.T., Eck, R. van, 2001. Accessibility Measures: Review and Applications. RIVM report 408505 006. National Institute of Public Health and the Environment, Bilthoven.
- Gutiérrez, J., 2001. Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid-Barcelona-French border. *Journal of Transport Geography* 9, s. 229–242.
- Hansen, W.G., 1959. How Accessibility Shapes Land-use. *Journal of the American Institute of Planners* 25, s. 73–76.
- Komornicki T., 2013, Infrastruktura transportowa. W: A. Olechnicka (red.), K. Wojnar, Terytorialny wymiar rozwoju. Polska z perspektywy badań ESPON, ESPON. Warszawa, s. 104–117.
- Komornicki T., Bański J., Śleszyński P., Rosik P., Świątek D., Czapiewski K., Bednarek-Szczepańska M., Stępnia M., Mazur M., Wiśniewski R., Solon B., 2011. Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004–2006). *Narodowa Strategia Spójności*. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 131.
- Komornicki T., Rosik P., Śleszyński P., Solon J., Wiśniewski R., Stępnia M., Czapiewski K., Goliszek S., 2013. Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 215.
- Komornicki T., Śleszyński P., Rosik P., Pomianowski W., 2010. Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej. *Biuletyn KPZK* 241. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Warszawa, s. 167.
- Korcelli P., Degórski M., Drzazga D., Komornicki T., Markowski T., Szlachta J., Węclawowicz G., Zaleski J., Zaucha J., 2010. Ekspertycki projekt koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 2033. *Studia KPZK*, tom CXXVIII. KPZK PAN, Warszawa, s. 170.
- Spiekermann K., Schürmann C., 2007. Update of selected potential accessibility indicators. Final report. Spiekermann & Wegener, Urban and Regional Research (S&W). RRG Spatial Planning and Geoinformation.
- Stępnia M., Rosik P., 2013. Accessibility improvement, territorial cohesion and spillovers: a multidimensional evaluation of two motorway sections in Poland. *Journal of Transport Geography*, vol. 31, s. 154–163.
- Więckowski M., Michniak D., Bednarek-Szczepańska M., Chrenka B., Ira V., Komornicki T., Rosik P., Stępnia M., Szekely V., Śleszyński P., Świątek D., Wiśniewski R., 2014. Road accessibility to tourist destinations of the Polish-Slovak borderland: 2010–2030 prediction and planning. *Geographia Polonica*, 87, 1, s. 5–26.

## **Poland in the European transport systems**

**Summary:** The purpose of this study was to answer the question of how to change the position of the Polish transport system in Europe in the period after 2004. Accessibility studies were used at the national level, but in relation to international destinations. In addition, the situation of Polish regions has been referred to the European analyses. It has been shown that large-scale investment process has led to increased polarization in terms of the accessibility on the European scale.

**Keywords:** transport, accessibility, Poland, European funds.

dr hab. prof. IGiPZ PAN Tomasz Komornicki  
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania  
Polska Akademia Nauk  
ul. Twarda 51/55  
00-818 Warszawa  
t.komorn@twarda.pan.pl

Maciej Zathey  
Politechnika Wrocławska  
Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego

## **Regionalne wyzwania transportowe w kontekście polityki zagospodarowania przestrzennego na Dolnym Śląsku. Rozważania na tle implementacji polityki spójności UE w regionie**

**Streszczenie:** Wzrastająca potrzeba mobilności przy chaotycznym procesie rozwoju struktur osadniczych i nieskoordynowanej suburbanizacji generuje wyzwania. Artykuł wskazuje wybrane zagadnienia i – zdaniem autora – zadania niezbędne do przedsięwzięcia w celu ochrony zasobu, jakim jest przestrzeń, z jednoczesnym efektywnym prowadzeniem regionalnej polityki transportowej, aby podnieść stopień mobilności społeczeństwa.

**Słowa kluczowe:** transport, mobilność, regionalna polityka transportowa, zagospodarowanie przestrzenne, koszty transportu.

### **1. Wprowadzenie**

Mobilność mieszkańców jest jednym z podstawowych celów strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020. Cele strategiczne wskazywane w dokumentach programowych i operacyjnych większości regionów europejskich związane są właśnie ze zwiększeniem stopnia mobilności mieszkańców, co ma się przekładać na poprawę dostępności do usług i rynku pracy. Mobilność jest nie tylko uzależniona od jakości infrastruktury transportowej i środków transportu, lecz także systemów organizacji transportu, multimodalności sieci i interoperacyjności systemów transportu, a zatem zdolności ułatwiania migracji społeczeństwa w przestrzeni – swobody przepływów.

Transport jest jednym z fundamentów integracji europejskiej. Od niego zależy rozwój gospodarczy, a co za tym idzie – wzrost zatrudnienia. Transport ma wpływ na zagwarantowanie trzech z czterech swobód stanowiących podstawę wspólnego rynku Unii Europejskiej. Zapewnia swobodę przepływu osób, usług i towarów. W mniejszym stopniu zależy od niego przepływ kapitału, aczkolwiek i w tym wypadku stanowić może o strategicznych kierunkach inwestowania i intensywności angażowania kapitału w przestrzeni. Dążenie do zagwarantowania czterech wymienionych wyżej swobód przepływów zapisane zostało w 1957 roku w traktacie rzymskim.

Polityka Spójności Unii Europejskiej w okresie programowania na lata 2014–2020 zakłada zwiększanie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie efektywności energetycznej. Zakłada się zwiększenie wykorzystania systemu transportu publicznego, z założenia bardziej przyjaznego środowisku i bardziej efektywnego energetycznie niż transport indywidualny. Tymczasem w roku 2011 transport samochodowy stanowił znaczną część transportu pasażerskiego we wszystkich państwach członkowskich. Samochodami przebyto 84% wszystkich wewnętrznych pasażerokilometrów pokonanych w UE (*Szósty raport... 2014*).

W zaleceniach Rady Unii Europejskiej w sprawie krajowego programu reform Polski na 2014 r. znalazła się diagnoza mówiąca o słabo rozwiniętej infrastrukturze transportu w naszym kraju, stanowiącej istotną przeszkodę dla wzrostu gospodarczego. Wskazuje się konieczność inwestycji w podupadającą sieć kolejową, aby poprawić konkurencyjność sektora kolejowego i uzyskać równowagę pomiędzy transportem drogowym a kolejowym. Obecnie tylko jedna trzecia z 20 tys. km użytkowanych linii kolejowych jest w dobrym stanie technicznym (COM(2014) 422 final).

Uwarunkowania związane z celem, jakim jest poprawa mobilności przy jednoczesnym rozwoju systemów transportowych przyjaznych środowisku i efektywnych energetycznie stawia przed większością europejskich regionów, w tym przed Dolnym Śląskiem, wyzwania, które do tej pory nie były dostrzegane ani w polityce programowania rozwoju, ani w procesie legislacyjnym w kraju.

Postawić należy tezę, iż kluczową i fundamentalną kwestią decydującą o efektywności transportu jest zagospodarowanie przestrzenne. Istnieje bowiem konieczność uwzględnienia uwarunkowań przestrzennych w procesie planistycznym i dostosowanie planowanych w przestrzeni funkcji do istniejącej infrastruktury transportowej lub odwrotnie. Obserwowany od lat proces planowania przestrzennego w Polsce zmusza jednak do wyciągnięcia wniosków o absolutnym ignorowaniu istniejących uwarunkowań i kierowaniu się przy procesie sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego głównie paradygmatem zysku pochodzącego ze sprzedaży działek budowlanych. Nie dostrzega się szerszego kontekstu subregionalnego czy też regionalnego i skutków, najczęściej posiadających policzalny i przeliczalny na środki finansowe charakter, które zazwyczaj pojawiają się po kilku latach – ex post. W polskim prawodawstwie nie przewiduje się analizy ex ante dla planów zagospodarowania przestrzennego. W kontekście racjonalizowania gospodarowania zasobem, jakim jest przestrzeń, z perspektywy ekstensywnej konsumpcji przestrzeni analiza ex ante planów zagospodarowania przestrzennego byłaby działaniem pożądanym i stanowiła wyzwanie polityki rozwoju zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym. Innymi słowy dążenie do wzrostu mobilności społeczeństwa stawia przed współczesnym i przyszłym systemem planistycznym wyzwanie związane z analizą kosztów funkcjonowania społeczeństwa i gospodarki w przestrzeni. Nie jest to jednakże tylko koszt infrastruktury i środków transportu, występują także koszty związane z zewnętrznymi efektami działalności transportowej, przede wszystkim w odniesieniu do migracji społeczeństwa, często wahadłowych.

Efekty zewnętrzne działalności transportowej mogą mieć charakter pozytywny lub negatywny. Łatwe jest obliczenie korzyści ekonomicznej w skali użytkownika indywidualnego, przedsiębiorstwa czy szerszej skali makroekonomicznej. Całe spektrum kosztów zewnętrznych transportu odnosi się także do oddziaływania na środowisko naturalne i życie człowieka. Skutki działalności transportowej to między innymi zanieczyszczenie powietrza, emisja hałasu, emisja gazów, wypadki i w konsekwencji koszty leczenia lub śmierci. To także czas i jego efektywne wykorzystanie w odniesieniu do bilansu podziału czasu dla pracy i domu wśród osób czynnych zawodowo. Ponadto koszty zewnętrzne są kosztami lub częścią kosztów, za które nie płacą podmioty je tworzące, lecz ci, którzy nie mają nic wspólnego z ich powstawaniem, a nawet ponoszą ich negatywne skutki (Pawłowska 2000).

Problem szacowania wartości kosztów zewnętrznych transportu już od kilkunastu lat znajduje się w obszarze zainteresowania Komisji Europejskiej. Instytut INFRAS (Zürich) i Uniwersytet Karlsruhe IWW oszacowali koszty zewnętrzne. Prowadzone badania kwantyfikacji i wyrażanie kosztów zewnętrznych transportu w wartościach pieniężnych nadały im bardziej realny i wymierny charakter, a przede wszystkim umożliwiły ich porównanie z wielkościami ekonomicznymi, odnoszącymi się do gospodarki (Zagożdżon 2006).

Dane przytoczone w analizach INFRAS (Zürich) i Uniwersytetu Karlsruhe wskazują, że całościowe koszty zewnętrzne transportu, wliczając także zmiany klimatyczne, skażenie powietrza, emisję hałasu i wypadki transportowe, generują wartość około 7% PKB krajów UE (Schreyer i inni 2004). Do tego rachunku nie włączono kosztów straty czasu wynikających z kongestii i zatorów drogowych.

Z analiz wynika, iż kolej jest jedną z najbardziej proekologicznych gałęzi transportu. Wyniki szacunków kosztów zewnętrznych transportu w krajach Europy Zachodniej świadczą jednoznacznie o zdecydowanej przewadze transportu kolejowego nad transportem drogowym w podstawowych kategoriach skutków zewnętrznych. Kolej generuje bowiem tylko około 2% kosztów zewnętrznych, podczas gdy transport samochodowy – 84%. W najważniejszych składowych kosztów zewnętrznych – wypadkach i zanieczyszczeniu powietrza – także dominujący udział ma transport drogowy (Zagożdżon 2006).

Realizacja polityki spójności Unii Europejskiej i zagwarantowanie wysokiego stopnia dostępności transportowej społeczności zamieszkującej Dolny Śląsk pozwala na zdefiniowanie regionalnych wyzwań w kontekście traktowania przestrzeni jako zasobu. Poniżej znajduje się autorski wybór transportowych wyzwań regionalnych, które mogłyby być zdefiniowane także w warunkach innych regionów europejskich.

## **2. Koordynacja rozwoju sieci osadniczej z infrastrukturą transportową, głównie kolejową**

Sieć kolejowa Dolnego Śląska jest, ze względu na uwarunkowania historyczne, jedną z najgęstszych w kraju. Stwarza możliwości, których nie mają wschodnie i centralne regiony Polski. Stanowi szkielet powiązań, umożliwiający szybki transfer z obszarów peryferyjnych do rdzeni aglomeracji. Dzieje się tak jednak tylko w teorii. Po pierwsze, z powodu stanu infrastruktury uniemożliwiającej osiągnięcie prędkości konstrukcyjnych

na liniach kolejowych. Po drugie, ze względu na okrojoną ofertę przewozową. Wreszcie po trzecie (i przede wszystkim), w wyniku uwolnienia procesów rozwoju struktury osadniczej w oderwaniu od istniejącej infrastruktury kolejowej. Rozwijająca się struktura osadnicza powstaje często na obszarach odległych od stacji kolejowych, nieskomunikowanych transportem publicznym, z których dostępność do obszarów usługowych i miejsc pracy gwarantować może głównie indywidualny transport samochodowy. Ta bifurkacja procesów rozwoju struktury osadniczej i spadku roli transportu kolejowego potęgowana jest dodatkowo możliwością prowadzenia inwestycji mieszkaniowych bez konieczności sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego, wykorzystując do tego celu, zgodnie z polskim prawem budowlanym, decyzje o warunkach zabudowy. Zaburzona logika inwestowania w przestrzeni niestety jest już faktem. Udział terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, mieszkaniowo-usługową i zagrodową w miejscach przeznaczonych pod inwestycje w niektórych gminach podmiejskich w okolicach Wrocławia wynosi od 44,1% do 91,2% (dane pochodzą z analiz wykonywanych w ramach Studium spójności funkcjonalnej we Wrocławskim Obszarze Funkcjonalnym). Oznacza, to, że proces nieskoordynowanej suburbanizacji mieszkaniowej zdominował przestrzeń podmiejską Wrocławia. Przestrzeń jako zasób jest jednakże trudna do zregenerowania. Raz zabudowana zmienia swoją funkcję na dziesiątki lub setki lat. Mimo celów związanych z ładem przestrzennym, opisanych w aktualnej Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, brak jest systemowego urzeczywistnienia idei zdefiniowanej jako *powstrzymanie żywiołowego rozlewania się miast, zapobieganie rozpraszaniu zabudowy i pogłębiania chaosu przestrzennego*. Wyzwaniem i jednocześnie właściwym kierunkiem rozwoju struktur osadniczych w aglomeracjach jest tworzenie planów zagospodarowania przestrzennego, uwzględniających istniejące linie kolejowe i zlokalizowane na nich lub realokowane stacje kolejowe, jako istotne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyzwaniem systemowym jest wprowadzenie planu zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego miast, który pełniłby rolę nie tylko informacyjną, lecz także regulacyjną i nadrzędną do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, a w konsekwencji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Wyzwanie to można podsumować sloganem: *zbliżyć ludzi do kolei* – w rzeczywistości, poprzez zmiany w logice zagospodarowania przestrzennego i w przenośni, oddziałując na świadomość i percepcję przestrzeni jako zasobu, który także kwalifikuje się do ochrony. W tym kontekście przywołać można dobre praktyki planistyczne znane w literaturze przedmiotu jako *TOD (transport oriented development), performance-based planning, miasto kompaktowe*.

### 3. Transport niskoemisyjny w aglomeracjach miejskich regionu

Polityka spójności Unii Europejskiej wyróżnia priorytety (cele tematyczne), dla których w perspektywie lat 2014–2020 koncentrowane będą europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne. Są nimi: działania wspierające rozwój przedsiębiorczości, upowszechnianie wykorzystywania technologii informacyjno-komunikacyjnych, rozwój infrastruktury badawczo-rozwojowej, prowadzenie gospodarki niskoemisyjnej i włączenie społeczne.

Wśród tych pięciu celów znajduje się między innymi priorytet: *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu*. W ramach tego priorytetu będzie możliwa realizacja projektów związanych ze zrównoważoną mobilnością miejską i podmiejską, dotyczących zakupu oraz modernizacji niskoemisyjnego taboru szynowego i autobusowego dla połączeń miejskich i podmiejskich, a także inwestycje ograniczające indywidualny ruch zmotoryzowany w centrach miast. Wśród takich inwestycji można wymienić: system *parkuj i jedź*, zintegrowane centra przesiadkowe, systemy taryfikacyjne umożliwiające uproszczenie obsługi biletowej pasażerów, drogi rowerowe, ciągi piesze i inne. Wszystkie projekty dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego, realizowane w okresie 2014–2020 przy wsparciu środków europejskich będą musiały wpisywać się w kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej i w plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie jest celem samym w sobie, musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej, prowadzących do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji.

Odwołując się do zarysowanego w pierwszej części artykułu zagadnienia kosztów zewnętrznych transportu, należy zdefiniować tworzenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej w odniesieniu do procesu planowania przestrzennego. Ewidentnie optymalizacja zużycia energii i minimalizacja emisji związana będzie nie tylko z zakupami nowych środków transportu, lecz także poprzez skracanie dystansu wahałowych migracji społeczeństwa, a te zależą wprost od gospodarowania przestrzenią i rozmieszczenia w niej terenów o różnej funkcji.

Od 25 września 2014 r. obowiązują przepisy dotyczące obszarów funkcjonalnych. Wprowadzone zostały *Ustawą z dnia 24 stycznia 2014 r. o zmianie ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju oraz niektórych innych ustaw*. W myśl nowych przepisów w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym, także w zależności od potrzeb – granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym. Ta ewolucja zapisów ustawowych pozwala na sformułowanie zadań wynikających ze strategicznych celów tematycznych i priorytetów inwestycyjnych Komisji Europejskiej w kontekście przestrzennym, za pomocą instrumentów planistycznych.

#### **4. Wybór inwestycji transportowych w przestrzeni na podstawie rachunku społeczno-ekonomicznego**

W wyniku przeprowadzonej ewaluacji wpływu projektów, wybranych do dofinansowania w ramach priorytetu *Transport* Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013, stwierdzono brak strategicznego procesu planowania rozwoju infrastruktury transportowej w regionie. Wskazano, iż problemem jest niższa od przewidywanej efektywność realizowanych projektów oraz nieosiągnięcie zakładanej i oczekiwanej wartości niektórych wskaźników rezultatu (Krzewski i inni 2012). Przed uruchomieniem dotacji związanych z rozwojem i rewitalizacją regionalnej infrastruktury

transportowej w okresie 2014–2020 Komisja Europejska postawiła warunek sporządzenia strategii lub polityki transportowej zawierającej metodologię wyboru dróg wojewódzkich i linii kolejowych do objęcia finansowaniem ze środków EFRR. Dokumentu takiego nie zastąpi Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa, ze względu na niespójność struktury zapisów dotyczących rozwoju sieci transportowej z oczekiwaniami Komisji Europejskiej. Dokument taki musi definiować inwestycje, przypisując im rangę, oceniać wpływ inwestycji na środowisko i określać zdolności instytucjonalne podmiotów realizujących politykę transportową. Pożądane jest, aby częścią regionalnej polityki transportowej była polityka mobilności. Konieczne jest także przedstawienie systemu monitoringu funkcjonowania sieci transportowej w regionie. Jest to szczególnie przykład dokumentu, który powstać powinien przy ścisłym wykorzystaniu instrumentów planowania przestrzennego na poziomie regionalnym. W kontekście wpływu planowania przestrzennego na logiczny rozwój sieci transportowej niepokój musi budzić obowiązujący ustawowy zapis, że *w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Oznacza to bowiem zmniejszenie rangi planowania przestrzennego w procesie realizacji polityki rozwoju. Zauważyć jednak trzeba, że wynika z czasochłonnego, a co za tym idzie nieefektywnego w wielu przypadkach, trybu przygotowywania planów zagospodarowania przestrzennego.

Stworzenie Regionalnej Polityki Transportowej Województwa Dolnośląskiego umożliwi wybór inwestycji transportowych w przestrzeni na podstawie rachunku społeczno-ekonomicznego, stopy zwrotu, zysku społecznego i wpływu na poprawę funkcjonowania gospodarki w kontekście regionalnym a nie partykularnym. Nadmienić należy, iż instrument taki nie warunkowałby tylko inwestycji prowadzonych z wykorzystaniem środków UE. Miałby także formułować sekwencję działań w szerokim zakresie związanych z polityką transportową na terytorium województwa dolnośląskiego, zwracać baczność uwagę na inwestycje o znaczeniu ponadregionalnym, których realizacja zależy od decyzji szczebla krajowego a nie regionalnego.

## 5. Podsumowanie

Przestrzeń nie jest zasobem odnawialnym. W kontekście racjonalizowania gospodarowania przestrzenią działaniem pożądanym jest uzupełnienie procesu planistycznego o analizę *ex ante* planów zagospodarowania przestrzennego. Konieczne jest zwrócenie uwagi na koszty generowane w wyniku różnych scenariuszy zagospodarowania przestrzeni i ocenę efektów zewnętrznych działalności transportowej – pochodnej procesu planowania przestrzennego.

Wyzwania stojące przed polityką rozwoju zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym dotyczą potrzeby koordynacji rozwoju sieci osadniczej z infrastrukturą transportową, głównie kolejową. Transport w aglomeracjach miejskich regionu może być niskoemisyjny nie tylko z powodu zastosowania nowych środków transportu, lecz także ze względu na redukcję długości dziennych dróg migracji społeczeństwa. Racjonalny wybór inwestycji transportowych w przestrzeni powinien być dokonywany z uwzględnieniem rachunku społeczno-ekonomicznego oraz metody wskazanej w regionalnej polityce transportowej regionu, dążąc do podniesienia stopnia mobilności społeczeństwa w regionie.

## Literatura

- Komisja Europejska, 2014. Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Promowanie rozwoju i dobrego rządzenia w regionach UE i miastach. Szósty raport na temat spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, Bruksela.
- Krzewski A., Ledzion B., Wolański M., 2012. Ewaluacja wpływu projektów wybranych do dofinansowania w ramach Priorytetu 3 Transport RPO WD 2007–2013 na rozwój i podniesienie konkurencyjności Dolnego Śląska przy respektowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Raport końcowy.
- Pawłowska B., 2000. Zewnętrzne koszty transportu. Problem ekonomicznej wyceny. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Schreyer Ch., Schneider Ch., Malbach M. et al, 2004. Externe Kosten des Verkehrs. Aktualisierungsstudie. Zusammenfassung. IWW/INFRAS, Zürich/Karlsruhe.
- Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu – Europa 2020, 2010. Komunikat komisji, KOM(2010) 2020 wersja ostateczna, Bruksela.
- Zagożdżon B., 2006. Kolej w aspekcie kosztów zewnętrznych działalności transportowej. Technika Transportu Szybowego, nr 11–12.

## **Regional transport challenges in the context of spatial development policy in Lower Silesia. Reflections on the background of the implementation of EU cohesion policy in the region**

**Summary:** The growing need for mobility, coupled with chaotic process of growth of settlement structures and uncoordinated suburbanization, generates significant challenges. The paper highlights chosen aspects of the issue and points to tasks necessary for protection of the resource, which is the space, along with an efficient carrying out of regional transportation policy with the goal of increasing the mobility of the society.

**Keywords:** transportation, mobility, regional transport policy, spatial planning, transport costs.

dr Maciej Zathey  
Politechnika Wrocławska  
Wydział Architektury  
ul. Bolesława Prusa 53/55  
50-317 Wrocław  
maciej.zathey@pwr.edu.pl

Małgorzata Pacuk  
Uniwersytet Gdański

## **Rozwój infrastruktury transportowej na zapleczu portu gdańskiego**

**Streszczenie:** W strategii Unii Europejskiej port gdański stanowi ważne ogniwo sieci transportowej łączącej kraje skandynawskie z krajami Europy Wschodniej i Południowej w ramach VI Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Podstawowe znaczenie dla portu ma rozwój infrastruktury na jego zapleczu. Planowane inwestycje przyczynią się do wzrostu spójności portu gdańskiego z infrastrukturą korytarza VI i siecią transportową Unii Europejskiej.

**Słowa kluczowe:** infrastruktura transportowa, transeuropejska sieć transportowa (TEN-T), korytarz transportowy, zaplecze portu, port gdański.

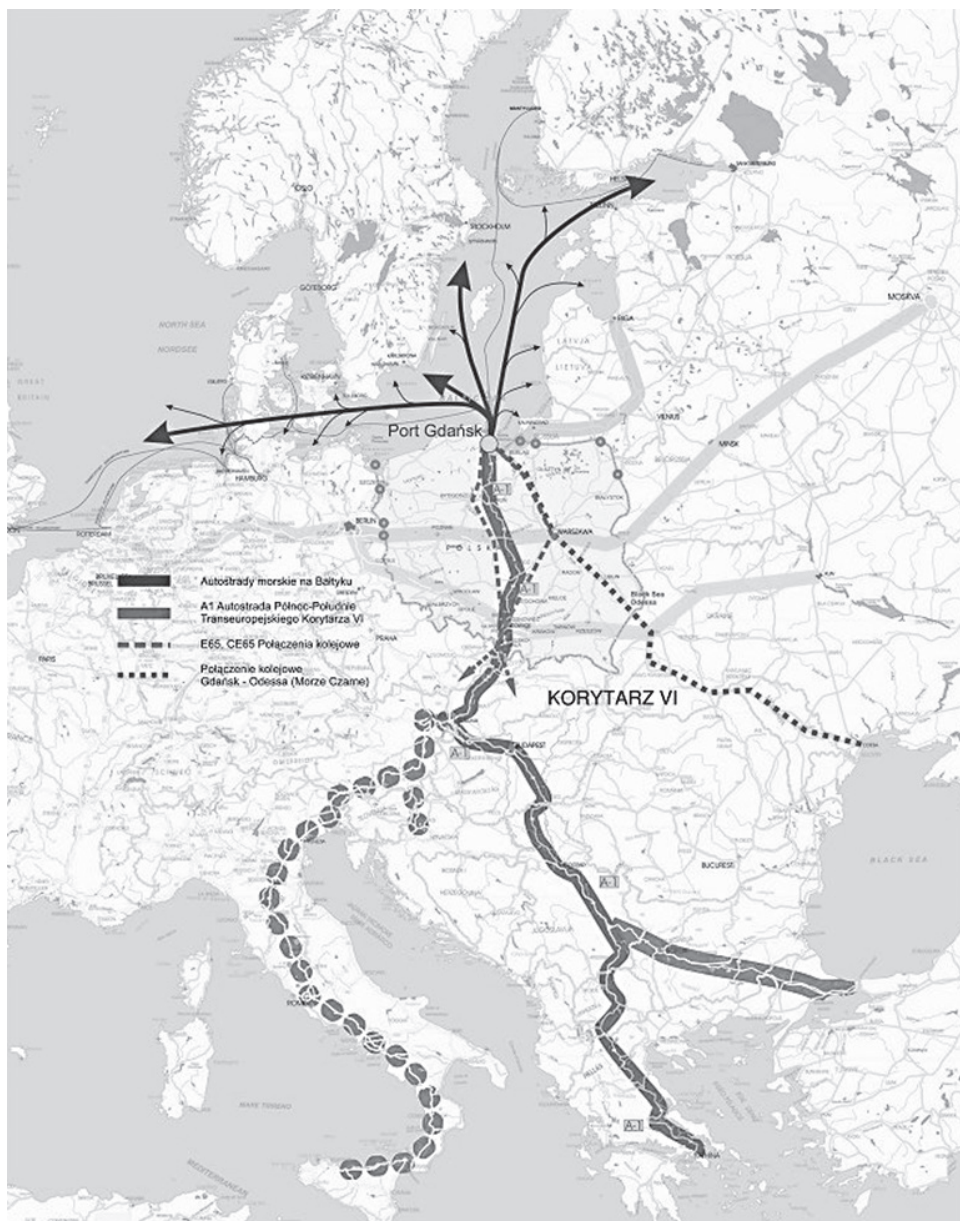
### **1. Wstęp**

W polityce transportowej Unii Europejskiej wzrasta rola portów morskich jako zintegrowanych elementów morsko-lądowych korytarzy transportowych. Podstawowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju portów morskich oraz wzmocnienia ich pozycji na rynku transportowym Europy ma rozwój infrastruktury lądowej łączącej porty z ich zapleczem.

Obecnie o zasadniczych zmianach zaplecza gospodarczego portów morskich decyduje przede wszystkim rozwój systemu transportu lądowego poszczególnych krajów, międzynarodowa integracja gospodarcza i transportowa. Poprawa sieci transportu lądowego rozszerza obszar potencjalnego zaplecza gospodarczego portu i tym samym zwiększa konkurencję między portami (Szwankowski 2000).

W koncepcji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), polegającej m.in. na integrowaniu poszczególnych gałęzi transportu, wykorzystanie portów morskich ma na celu przede wszystkim: zminimalizowanie kongestii ważniejszych korytarzy lądowych, obniżenie kosztów zewnętrznych transportu europejskiego, poprawę wydajności systemu transportowego w Europie, rozwój wewnętrznych powiązań morskich unii w celu poprawy spójności społeczno-gospodarczej oraz zwiększenie dostępności regionów peryferyjnych (Rylski 2013). Realizacji powyższych założeń służyć ma także rozwój sieci paneuropejskich korytarzy transportowych na obszarze Europy Środkowej i Wschodniej. Dla efektywnego rozwoju pomorskich portów morskich (Gdańsk, Gdynia) najważniejszy jest rozwój infrastruktury transportu lądowego w ramach VI Paneuropejskiego Korytarza

Transportowego (Gdynia/Gdańsk-Grudziądz-Toruń-Łódź-Katowice-Żyła) (ryc. 1). Port gdański stanowi jego ważny element jako ogniwo sieci transportowej łączącej kraje Europy Południowej (głównie rejon Adriatyku i Morza Czarnego), przez Polskę, Czechy i Austrię, z krajami skandynawskimi i jako centrum dystrybucyjne ukierunkowane na kraje Europy Bałtyckiej oraz kraje Europy Środkowej i Wschodniej.



Ryc. 1. VI Paneuropejski Korytarz Transportowy.

Źródło: <http://www.portgdansk.pl/o-portcie/siec-polaczen-transportowych>.

Obecny stan infrastruktury dostępu od strony lądu do polskich portów morskich ocenia się jako niewystarczający. Jest to jedna z podstawowych barier obniżających konkurencyjność portów polskich. Tymczasem efektywność funkcjonowania połączeń zapleczych staje się coraz ważniejszą składową oceny jakości usług portowych dokonywanej przez załadowców i przewoźników (Neider 2008). Poprawa dostępu do portów morskich na płaszczyźnie regionalnej i krajowej wzmacnia lokalne i regionalne sieci transportowe oraz ich powiązania z siecią transeuropejską.

Działania zmierzające do poprawy stanu infrastruktury portowej, dostosowania infrastruktury dostępu do polskich portów morskich, zgodnie ze standardami zachodnioeuropejskimi, podejmowane były w całym okresie po rozpoczęciu transformacji. Ich największa intensywność nastąpiła po wejściu Polski do Unii Europejskiej, dzięki możliwości korzystania ze wspólnotowych środków finansowych na rozwój infrastruktury transportowej w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Infrastruktura korytarzy przechodzących przez polskie porty morskie charakteryzuje się jednak nadal dużym stopniem niedoinwestowania na tle konkurencyjnych korytarzy transportowych. Integrację portów morskich z innymi elementami korytarzy transportowych na płaszczyźnie transportu zapleczewego osłabiają przede wszystkim (Pluciński 2013):

- niewystarczający w stosunku do istniejących potrzeb poziom nakładów na rozwój infrastruktury transportu drogowego, brak wystarczającej liczby mostów i odcinków dróg pozwalających wyprowadzić ruch towarowy z centrów miast i umożliwiający bezpośredni dojazd do portów;
- niskie parametry eksploatacyjne i postępująca degradacja stanu technicznego linii kolejowych, konieczność przejazdu przez tereny miejskie, niezadowalający stan techniczny torów kolejowych na stacjach portowych oraz nieuregulowane stosunki własnościowe infrastruktury kolejowej w portach, wysokie koszty dostępu do infrastruktury kolejowej.

Według szacunków z powodu niewydolności infrastruktury transportu polskie porty morskie tracą kilkanaście procent ładunków polskiego handlu zagranicznego oraz znaczną, choć trudną do oszacowania, liczbę ładunków tranzytowych. Praktyka pokazuje, że konkurencja w portach europejskich nie odbywa się przy nabrzeżach, ale na szlakach transportowych łączących porty z ich zapleczem (Pluciński 2013).

## 2. Port gdański

Rok 2013 dla portu gdańskiego był rekordowy pod względem wielkości przeładunków (tab. 1). Po raz pierwszy od roku 2003 przeładunki przekroczyły 30 mln ton.

Tab. 1. Przeladunki w porcie Gdańsk w latach 2003–2013 (w tys. ton).  
 Źródło: <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow, zmienione>.

| Ładunki                  | 2003   | 2005   | 2007   | 2009   | 2011   | 2013   |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Zboże                    | 397    | 339    | 770    | 961    | 816    | 1 479  |
| Drobnica <sup>1</sup>    | 2 298  | 1 940  | 2 338  | 3 458  | 7 300  | 10 514 |
| Inne masowe <sup>2</sup> | 2 681  | 2 695  | 3 234  | 2 234  | 5 012  | 2 650  |
| Węgiel                   | 5 926  | 6 922  | 1 893  | 2 716  | 1 789  | 4 589  |
| Paliwa płynne            | 9 991  | 11 446 | 11 591 | 9 494  | 10 388 | 11 026 |
| Razem                    | 21 293 | 23 341 | 19 826 | 18 863 | 25 305 | 30 259 |

<sup>1</sup> drobnica i drewno

<sup>2</sup> kruszywa, siarka, ruda

W ostatnich latach zrealizowano i podjęto inwestycje zwiększające możliwości przeładunkowe portu: w 2013 roku rozpoczął działalność Gdański Terminal Masowy, pozwolenie na użytkowanie uzyskał nowy Terminal Suchych Ładunków Masowych Spółki Port Północny, Głębokowodny Terminal Kontenerowy rozbudował powierzchnię składowania kontenerów i własną bocznice kolejową oraz wykonał konstrukcję drugiego stanowiska cumowniczego dla jednostek oceanicznych. Spółka PERN rozpoczęła budowę bazy paliwowej w porcie zewnętrznym, przy tzw. pirsie rudowym ma powstać kolejny terminal masowy. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA planuje także w nowej perspektywie finansowej (2014–2020) przeprowadzenie kolejnych inwestycji, związanych przede wszystkim z rozbudową i modernizacją nabrzeży i kanału portowego (Kasprowicz 2014).

Rozbudowa potencjału portu do obsługi handlu drogą morską ma się przyczynić do dalszego wzrostu wolumenu przeładunków, unowocześnienia portu i przystosowania go do rosnących wymagań rynku.

W obsłudze zaplecza portu gdańskiego do początku XXI wieku zdecydowanie dominował transport kolejowy (tab. 2). W okresie przed rozpoczęciem transformacji systemowej udział tej gałęzi transportu sięgał 80–90% całości obsługi transportowej polskich portów morskich. W ostatniej dekadzie XX wieku, wraz ze wzrostem udziału ładunków drobnicowych w obrotach polskich portów, w obsłudze ich zaplecza zaczęła wzrastać rola transportu samochodowego.

Tab. 2. Udział (w %) poszczególnych gałęzi transportu w obsłudze zaplecza portu Gdańsk w latach 1990–2010.  
 Źródło: Pluciński 2013, s. 142 (zmienione).

| Lata | Transport samochodowy | Transport kolejowy | Transport rurociągowy |
|------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| 1990 | 4,6                   | 76,4               | 19,0                  |
| 1995 | 5,5                   | 54,6               | 34,5                  |
| 2000 | 20,0                  | 55,8               | 24,2                  |
| 2005 | 14,2                  | 40,8               | 45,0                  |
| 2010 | 19,8                  | 20,5               | 59,6                  |

W porcie gdańskim udział transportu kolejowego w 2010 roku obniżył się do poziomu 20%, co świadczy o wyraźnym spadku jego znaczenia, zwłaszcza w obsłudze terminala kontenerowego (na tle analogicznych danych z portów zachodniego Bałtyku). Udział transportu drogowego w analizowanym okresie nie przekroczył w porcie gdańskim 20%, co wynika m.in. z masowego charakteru obrotów ładunkowych portu. Duże znaczenie ładunków masowych płynnych (głównie ropa naftowa w tranzycie z Rosji oraz importowana drogą morską) w obrotach portu gdańskiego wpłynęło na wyraźny wzrost udziału transportu rurociągowego i osiągnięcie pozycji dominującej w obsłudze zaplecza portu (Pluciński 2013). Obecnie (2014 r.) ok. 30% ładunków przechodzących przez port gdański przewozi transport kolejowy i samochodowy, pozostała część tłoczona jest rurociągami (Kasprowicz 2014).

### 3. Infrastruktura dostępu do portu gdańskiego

Nowe inwestycje w porcie gdańskim służą bardziej efektywnemu wykorzystaniu możliwości przeładunkowych portu, szacowanych na 60 mln ton. Warunkiem niezbędnym sprawnego funkcjonowania portu jest rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej zarówno na terenie portu, jak i na jego bezpośrednim oraz dalszym zapleczu.

Planowane i realizowane inwestycje infrastrukturalne obejmują projekty w bezpośrednim sąsiedztwie portu gdańskiego oraz działania zmierzające do wyeliminowania brakujących lub słabych ogniw w sieci połączeń drogowych i kolejowych na zapleczu krajowym portu. Infrastruktura dostępu do portu od strony lądu może być rozpatrywana na trzech poziomach (Pluciński 2013):

- poziom I – infrastruktura punktowa i liniowa łącząca porty z większą częścią jego zaplecza (drogi kołowe, w tym autostrady i drogi ekspresowe, magistrale kolejowe, główne szlaki żeglugi śródlądowej, rurociągi);
- poziom II – infrastruktura łącząca porty z bezpośrednim zapleczem (głównie połączenia drogowe i kolejowe z aglomeracją portową);
- poziom III – infrastruktura drogowa, kolejowa, przesyłowa wewnątrz portów, zapewniająca dostęp do poszczególnych rejonów portowych, terminali i nabrzeży.

Przedmiotem rozważań w niniejszym artykule są inwestycje transportowe na zapleczu portu gdańskiego poprawiające dostęp do niego. W dalszej części omówione zostaną zatem projekty infrastrukturalne na poziomie krajowym, regionalnym i subregionalnym, tzn. na poziomach I i II.

#### Inwestycje drogowe na poziomie krajowym

Z punktu widzenia inwestycji ogólnokrajowych najważniejszym projektem drogowym łączącym port gdański z jego zapleczem gospodarczym jest autostrada A1, stanowiąca fragment międzynarodowej drogi E75 (prowadzącej z północnej Norwegii do Grecji). W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 przewidziano do realizacji dwa odcinki (Toruń-Stryków oraz Pyrzowice-Maciejów-Sośnica), pozostałe zbudowano w systemie koncesyjnym. Już w 2008 roku oddano do użytku odcinek Gdańsk-Grudziądz (węzeł Nowe Marzy) o długości 90 km, natomiast w 2011 roku odcinek z Grudziądza do Torunia (węzeł Czerniewice) wraz z najdłuższym mostem w kraju (1954 m) na Wiśle pod Grudziądem (Neider 2013).

W ramach modernizowania i stopniowej przebudowy drogi krajowej nr 7, prowadzącej z Trójmiasta do Warszawy, zaplanowano wzmocnienie nawierzchni, przebudowę mostów oraz budowę dwupoziomowych skrzyżowań z drogami wojewódzkimi. W grupie projektów podstawowych PO LiŚ uwzględniono budowę dwóch odcinków S7, na liście rezerwowej umieszczono przebudowę kolejnego odcinka. Po przebudowie droga ma uzyskać status trasy ekspresowej na całej długości (ok. 340 km od obwodnicy Gdańska do Warszawy).

Droga krajowa nr 5 (z Grudziądza do Poznania) ma osiągnąć podobne parametry. Z odcinków przewidzianych do modernizacji na liście projektów podstawowych PO LiŚ znalazły się dwa projekty, trzy uwzględniono na liście rezerwowej.

### **Inwestycje drogowe w bezpośrednim sąsiedztwie portu Gdańsk**

Do najważniejszych dla portu gdańskiego inwestycji transportowych realizowanych na terenie Gdańska należą: Trasa Sucharskiego, Trasa Słowackiego oraz obwodnica południowa Gdańska.

Najwcześniejszym projektem, poprawiającym jakość powiązań transportem drogowym portu gdańskiego z jego zapleczem, jest nowy most nad Martwą Wisłą wraz z drogami dojazdowymi do niego. Inwestycja, poprawiająca dostęp do Portu Północnego, była współfinansowana ze środków Banku Światowego. Most podwieszony, nazywany mostem wantowym, oddany do użytku w 2001 roku, pozwala na skierowanie strumieni ładunkowych do/z portu z pominięciem śródmieścia Gdańska. Obecnie jest jednym z głównych połączeń drogi krajowej nr 7 z Wyspą Portową oraz ul. Sucharskiego prowadzącą do Portu Północnego.

Trasa Sucharskiego przebiega we wschodniej części miasta, łącząc południową obwodnicę Gdańska przez most wantowy z Terminalem Promowym Westerplatte i Trasą Słowackiego (w węźle Ku Ujściu) (ryc. 2). Na odcinku 5,6 km (od obwodnicy południowej do węzła Ku Ujściu) jest to droga główna ruchu przyspieszonego o dwóch jezdniach po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Wśród korzyści z realizacji projektu wymienia się: poprawę dostępu do portu gdańskiego, ograniczenie ciężkiego ruchu samochodowego w śródmieściu Gdańska, skrócenie czasu dojazdu do portu, zwiększenie bezpieczeństwa na drogach Gdańska (URL: [http://www.gik.gda.pl/38/inwestycje/budowa\\_trasy\\_suchar-skiego.html](http://www.gik.gda.pl/38/inwestycje/budowa_trasy_suchar-skiego.html)). Inwestycja jest współfinansowana z programu PO LiŚ 2007–2013.



Ryc. 2. Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego.

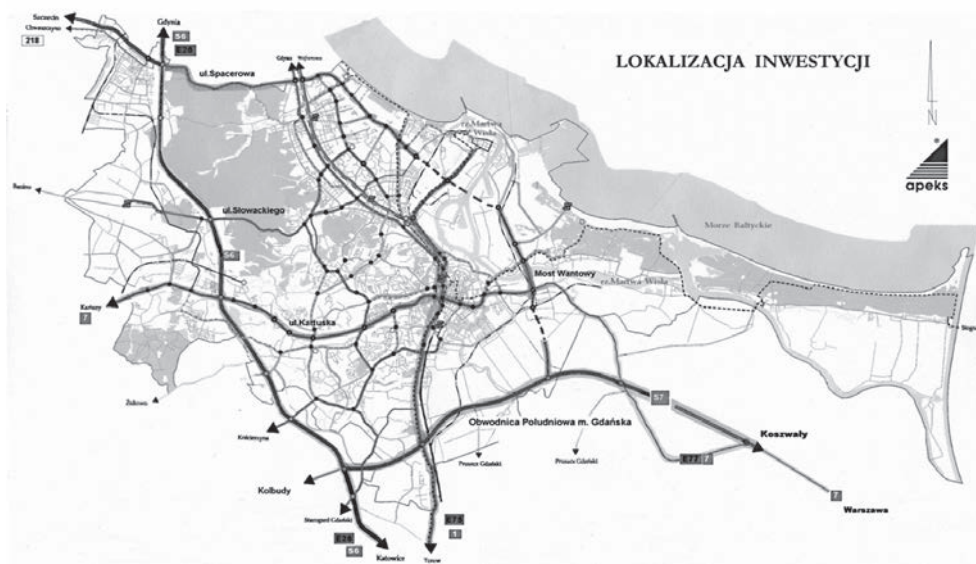
Źródło: [http://www.gik.gda.pl/38/inwestycje/budowa\\_trasy\\_sucharskiego.html](http://www.gik.gda.pl/38/inwestycje/budowa_trasy_sucharskiego.html).

Trasa Słowackiego, o długości ok. 10 km, łączy port lotniczy Rębiechowo z portem morskim oraz dotychczasową obwodnicą Trójmiasta (ryc. 3). Jednym z zadań inwestycyjnych projektu, wyjątkowym w skali kraju, jest budowa tunelu pod Martwą Wisłą w pobliżu twierdzy Wisłoujście. W wykonanym metodą drażoną tunelu poprowadzone zostaną dwie dwupasmowe jezdnie o długości całkowitej 1,4 km. Wyloty z tunelu zlokalizowano na wysokości nabrzeży Dworzec Drzewny i Dworzec Wiślany. Trasa Słowackiego jest współfinansowana z programu PO IiŚ 2007–2013. Najważniejsze korzyści z realizacji tej trasy to poprawa warunków ruchu samochodowego w Gdańsku, stworzenie nowego połączenia drogowego przez Martwą Wisłę, poprawa bezpieczeństwa ruchu (URL: [http://www.gik.gda.pl/3/inwestycje/budowa\\_trasy\\_slowackiego.html](http://www.gik.gda.pl/3/inwestycje/budowa_trasy_slowackiego.html)). Tunel pod Martwą Wisłą pozwoli wyprowadzić ruch ciężkich pojazdów samochodowych z lewobrzeżnej części portu (m.in. z Gdańskiego Terminalu Kontenerowego) przez Trasę Sucharskiego i obwodnicę południową bezpośrednio na autostradę A1 (Neider 2013).



Ryc. 3. Połączenie portu lotniczego z portem gdańskim – Trasa Słowackiego.  
Źródło: [http://www.gik.gda.pl/3/inwestycje/budowa\\_trasy\\_slowackiego.html](http://www.gik.gda.pl/3/inwestycje/budowa_trasy_slowackiego.html).

Południowa obwodnica Gdańska (fragment drogi krajowej nr 7) stanowi połączenie dotychczasowej obwodnicy Trójmiasta z drogą krajową nr 7 w kierunku Warszawy, autostradą A1 i Trasą Sucharskiego (ryc. 4). Na całość inwestycji składa się droga ekspresowa o długości 17,9 km, estakada o długości 2 778 m oraz pięć dwupoziomowych bezkolizyjnych węzłów. Na odcinku estakady obwodnica krzyżuje się w dwóch poziomach z dwiema liniami kolejowymi (E65 Warszawa-Gdańsk oraz linia nr 226 Pruszcz Gdański-Gdańsk). Ponadto inwestycja objęła budowę 12 obiektów inżynierskich (w tym 9 wiaduktów) (URL: <http://zbm.home.pl/obwodgdans/?opis-projektu,32>). 85% kosztów inwestycji pochodzi z wymienionego wyżej programu na lata 2007–2013.



Ryc. 4. Obwodnica południowa Gdańska.  
Źródło: <http://zbm.home.pl/obwodgdans/?opis-projektu,32>.

#### 4. Inwestycje kolejowe na zapleczu portu gdańskiego

Najważniejszym projektem kolejowym, ułatwiającym dostęp do portów Trójmiasta, jest kompleksowa modernizacja linii kolejowej E65/CE65 (stanowiącej połączenie Gdańska i Gdyni z południową granicą państwa, na znacznej długości pokrywającej się z Centralną Magistralą Kolejową i Magistralą Węglową) na odcinku Warszawa-Gdynia (ryc. 5). W ramach przedsięwzięcia linia magistralna zostanie przystosowana do prędkości pociągów pasażerskich 160/200 km/godz. (w zależności od rodzaju taboru) oraz pociągów towarowych 120 km/godz. Zmodernizowane zostaną wszystkie najważniejsze obiekty inżynierskie (remont 118 mostów i wiaduktów oraz budowa 109 nowych wiaduktów), powstanie nowa sieć trakcyjna i układ zasilania oraz lokalne centra sterowania – m.in. w Gdańsku i Gdyni (Neider 2013).



Ryc. 5. Infrastruktura kolejowa na zapleczu portów polskich.

Źródło: <http://www.cupt.gov.pl/index.php?id=145>.

Kolejowy dostęp do portu gdańskiego ma poprawić modernizacja towarowej linii nr 226 na odcinku z Pruszcza Gdańskiego do stacji Gdańsk Port Północny (o długości 16,3 km). Znaczenie linii kolejowej nr 226 zdecydowanie wzrośnie po zakończeniu nowych inwestycji na terenie Portu Północnego (wymienionych w p. 2). Obecnie, ze względu na zły stan techniczny, ruch odbywa się tylko po jednym torze.

W 2014 roku podpisano 2 umowy: na zaprojektowanie i budowę systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK) z lokalnym centrum sterowania Gdańsk Port Północny oraz na zasadniczą część prac budowlanych, tzn. modernizację linii 226 i budowę nowego dwutorowego mostu nad Martwą Wisłą. Inwestycja w znaczący sposób wpłynie na przepustowość linii. Zakłada się, że po zakończeniu inwestycji pociągi towarowe będą mogły jeździć z prędkością 100 km na godzinę, a czas jazdy do portu skróci się o ponad połowę. Liczba pociągów kursujących w ciągu doby zwiększy się po modernizacji z obecnych 60 do 360. Nowy dwutorowy most nad Martwą Wisłą (o długości 70 m) zastąpi stary most obrotowy, umożliwiający przejazd pociągów tylko po jednym torze. Na realizację zadania wykonawca będzie miał 24 miesiące. Prace nad studium wykonalności zakończą się w 2015 roku.

Oba projekty są współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013. Dwa kolejne etapy drugiej z wymienionych inwestycji – projektowania i realizacji inwestycji – PKP PLK planuje wykonać w przyszłej perspektywie finansowej.

## 5. Wnioski

Podjęmowane w ostatnich latach działania w zakresie poprawy stanu technicznego dróg krajowych przyczyniły się do zwiększenia dostępu do portu gdańskiego dla transportu samochodowego. Inwestycje drogowe zostały zrealizowane lub znajdują się w fazie realizacji dzięki środkom z funduszy unijnych w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport oraz Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Efektem podjętych inwestycji jest wzmocnienie sieci transportowej na zapleczu portu gdańskiego na poziomie lokalnym i regionalnym. Wraz z inwestycjami o charakterze strategicznym i ponadregionalnym wzmacniają one pozycję konkurencyjną portu gdańskiego.

Do podstawowych problemów w obsłudze portu przez transport kolejowy zaliczyć należy niskie parametry eksploatacyjne, degradację stanu technicznego linii kolejowych, konieczność przejazdu przez obszary miejskie. Brak wystarczających środków finansowych na naprawy i utrzymanie linii kolejowych wymusza wprowadzanie ograniczeń eksploatacyjnych, takich jak zmniejszanie prędkości kursowania pociągów czy wyłączanie z eksploatacji elementów infrastruktury kolejowej (Neider 2013). Rekomendowane działania inwestycyjne obejmują zwiększenie przepustowości linii kolejowych, poprawę drożności odcinków bezpośrednio sąsiadujących z portem gdańskim, rozwiązanie problemu *wąskich gardeł*, m.in. poprzez podjęcie działań zmierzających do utworzenia korytarzy towarowych omijających odcinki najbardziej obciążone. W interesie podmiotów działających w porcie gdańskim leży włączenie kolejnych inwestycji kolejowych do programów współfinansowanych z funduszy unijnych.

## Literatura

- Kasprowicz J., 2014. Atrybuty nowoczesności portu Gdańsk. *Namiary na Morze i Handel* nr 16, s. 27.
- Neider J., 2008. *Polskie porty morskie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Neider J., 2013. *Rozwój polskich portów morskich*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Pluciński M., 2013. *Polskie porty morskie w zmieniającym się otoczeniu zewnętrznym*. CeDeWu, Warszawa.
- Rylski M., 2013. Rola i miejsce polskich portów morskich w strategii transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). W: P. Czapliński (red.), *Wybrane problemy gospodarki morskiej. Regiony Nadmorskie 21*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk-Pelplin, s. 19–40.
- Szwankowski S., 2000. *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- URL: <http://www.cupt.gov.pl/index.php?id=145> (data dostępu: 2014-10-28).
- URL: [http://www.gik.gda.pl/3/inwestycje/budowa\\_trasy\\_slowackiego.html](http://www.gik.gda.pl/3/inwestycje/budowa_trasy_slowackiego.html) (data dostępu: 2014-09-30).
- URL: [http://www.gik.gda.pl/38/inwestycje/budowa\\_trasy\\_sucharskiego.html](http://www.gik.gda.pl/38/inwestycje/budowa_trasy_sucharskiego.html) (data dostępu: 2014-09-30).
- URL: <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/siec-polaczen-transportowych> (data dostępu: 2014-10-10).
- URL: <http://www.portgdansk.pl/o-porcie/statystyki-przeladunkow> (data dostępu: 2014-09-30).
- URL: <http://zbm.home.pl/obwodgdans/?opis-projektu,32> (data dostępu: 2014-10-28).

## **The development of transport infrastructure in the Port of Gdańsk hinterland**

**Summary:** According to the strategy of European Union Port of Gdańsk plays an important role as a key link in the Trans-European Transport Corridor No. 6, connecting the Nordic countries with Eastern and Southern Europe. The infrastructure development providing the port with direct connections to its hinterland is of primary importance. The planned investment projects will contribute towards the improvement of cohesion between Port of Gdańsk and the infrastructure of Corridor No. 6 and the European Union transportation network.

**Keywords:** transport infrastructure, Trans-European Transport Network (TEN-T), transport corridor, hinterland, port of Gdańsk.

dr Małgorzata Pacuk  
Uniwersytet Gdański  
ul. Jana Bażyńskiego 4  
80-952 Gdańsk  
geomp@ug.edu.pl

Roman Szul  
Uniwersytet Warszawski

## **Procesy integracji i dezintegracji politycznej kontynentu europejskiego od połowy XX w. a problemy zagospodarowania przestrzennego Europy**

**Streszczenie:** Procesy politycznej integracji i dezintegracji mogą być analizowane z ogólnokontynentalnej, międzynarodowej i państwowej perspektywy. Procesy te tworzą i są zależne od zagospodarowania przestrzennego, chociaż związek między procesami politycznymi i przestrzennymi nie jest natychmiastowy. Od połowy XX w. na ogółośeuropejskim poziomie można wyróżnić cztery okresy: zimna wojna (dezintegracja), *złota dekada* lat 90. (integracja w warunkach dominacji Zachodu), wielobiegunowy system (współzależność UE i Rosji), rok 2014 – polityczna dezintegracja UE i Rosji. Na poziomie międzynarodowym miała miejsce integracja i ekspansja Europy Zachodniej, socjalistyczna integracja Europy Wschodniej, później jej dezintegracja i reintegracja jej części przez Rosję. Na poziomie krajowym miała miejsce dezintegracja ZSRR, Jugosławii i Czechosłowacji oraz odśrodkowe tendencje w Wielkiej Brytanii i Hiszpanii.

**Słowa kluczowe:** Europa, integracja polityczna, dezintegracja polityczna, zagospodarowanie przestrzenne.

### **1. Zjawiska polityczne a zagospodarowanie przestrzenne – uwagi wstępne**

Między zjawiskami politycznymi (do których należą m.in. procesy integracji i dezintegracji politycznej) a zagospodarowaniem przestrzennym istnieje obustronna zależność – polityka kształtuje przestrzeń, dopasowując ją do swoich potrzeb, a z drugiej strony przestrzeń stwarza uwarunkowania dla polityki. Zależność ta nie jest mechaniczna i natychmiastowa. Wynika ona z różnej natury procesów zachodzących w obu sferach. Najważniejsza różnica, z interesującego nas w tej analizie punktu widzenia, dotyczy szybkości zmian w obu sferach: zmiany w sferze politycznej mogą zachodzić szybko, natomiast zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym cechują się powolnością wynikającą z inercyjności materii. W rezultacie tych różnic, w tych samych ramach przestrzennych, mogą mieć miejsce różne sytuacje polityczne.

Nie każda zmiana sytuacji politycznej powoduje natychmiastowe zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym. Jednak pewne przemiany polityczne powodują konieczność dostosowania do nich zagospodarowania przestrzennego, np. zbudowania lub zburzenia obiektów, zagospodarowania lub porzucenia pewnych wycinków przestrzeni. Zmiany

polityczne stwarzają również możliwość zmian w przestrzeni. Z kolei cechy przestrzeni mogą utrudniać lub uniemożliwiać realizację pewnych rodzajów polityki, zmuszając do rezygnacji z nich lub do działań zmierzających do zmian w przestrzeni.

Celem tego artykułu jest wskazanie, jak ewolucja sytuacji politycznej w Europie – zwłaszcza procesy integracji i dezintegracji politycznej – wpływała na zagospodarowanie przestrzenne i od tego zagospodarowania była zależna. Szczególna uwaga będzie poświęcona najnowszym wydarzeniom, które wyraźnie uwypuklają związek polityki i zagospodarowania przestrzennego. Choć główna uwaga poświęcona jest zjawiskom z ostatnich kilkunastu lat, to dla lepszego ich zrozumienia potrzebna jest analiza punktu wyjścia. Za taki punkt wyjścia przyjmuje się okres po II wojnie światowej, zwany zimną wojną.

## 2. Przestrzenne przejawy procesów integracji i dezintegracji politycznej

Ograniczając analizę zjawisk politycznych do procesów politycznej integracji i dezintegracji obszarów (kontynentu, zespołów państw, poszczególnych państw), można wskazać niektóre dziedziny zagospodarowania przestrzennego, które najbardziej reagują na owe procesy. Główne z nich wymieniono poniżej.

- Infrastruktura dzieląca – mury, ogrodzenia, zasieki itd. na granicach państw. Utrudnia lub uniemożliwia ona kontakty między ludźmi po obu stronach granicy, w tym ten szczególnie rodzaj kontaktu, jakim jest inwazja zbrojna sąsiedniego państwa. Są to przejawy dezintegracji politycznej, a także hamulce integracji. Z geopolitycznego punktu widzenia istotne jest ich istnienie, lokalizacja i techniczne charakterystyki funkcjonowania (np. czy lub jak są strzeżone, jakie są konsekwencje ich przekraczania, na ile skutecznie działają itp.).
- Infrastruktura łącząca – transgraniczne drogi, linie kolejowe, kanały żeglugowe, korytarze powietrzne, rurociągi itp. Umożliwia ona przepływy ludzi, towarów, kapitału, informacji, stanowiąc tym samym przejaw integracji i czynnik jej sprzyjający. Z geopolitycznego punktu widzenia ważne jest nie tylko ich istnienie, lecz także zasady funkcjonowania (np. dla kogo są dostępne), przebieg (lokalizacja), stan techniczny i inne.
- Przestrzenne przejawy braku zaufania – bazy i poligony wojskowe, fortyfikacje, niezagospodarowane pasy *ziemi niczyjej* itp. Tego typu elementy zagospodarowania przestrzennego z założenia nie umożliwiają transgranicznych kontaktów (poza wrogimi kontaktami militarnymi), lecz są wyrazem nieufności w stosunkach politycznych pomiędzy sąsiadującymi państwami lub blokami państw, a tym samym – przejawami braku integracji politycznej.
- Przestrzenne przejawy wrogości – zniszczenia, pola minowe. Zniszczenia wynikają z działań zbrojnych, a tym samym są skrajnym przykładem dezintegracji politycznej. Jeśli do tego dotyczą infrastruktury łączącej, to utrudniają (uniemożliwiają) kontakty między wrogimi państwami. Pola minowe na granicach z założenia utrudniają kontakty i są wyrazem wrogości.
- Przestrzenne przejawy zaufania – zmieniające przestrzeń wspólne inwestycje (np. zagospodarowanie złóż bogactw mineralnych, wspólne przedsięwzięcia infrastrukturalne). Są one przejawami integracji politycznej, a także ułatwiają tę integrację (zwłaszcza, gdy dotyczą infrastruktury łączącej). Do przestrzennych przejawów zaufania należy też zaliczyć

wszystko to, co świadczy o eliminacji barier w kontaktach i nieufności – np. zburzone mury, nieczynne punkty kontroli granicznej, nieużywane bazy wojskowe, przestrzenie zagospodarowane po usunięciu pól minowych itp.

- Infrastruktura *niepożądanych kontaktów* – obozy uchodźców. Nie każdy rodzaj kontaktów jest pożądany i nie każdy świadczy o integracji państw. Uchodźcy polityczni są niejako z definicji rezultatem dezintegracji – bądź to dezintegracji wewnętrznej państw, bądź też międzynarodowej (wojny). Nawet jeśli dezintegracja zachodzi poza krajem przyjmującym uchodźców, to istnienie obozów dla uchodźców stanowi element zagospodarowania przestrzennego kraju przyjmującego.

Warto odnotować, że niekiedy te same obiekty w przestrzeni mogą być zarówno wyrazem procesów integracji, jak i dezintegracji – zależy to od kontekstu, przede wszystkim sytuacji poprzedniej. Przykładowo, uruchomienie przejścia granicznego (wraz z kontrolą graniczną) na uprzednio zamkniętej granicy będzie przejawem integracji, natomiast uruchomienie takiegoż przejścia na uprzednio otwartej granicy będzie przejawem dezintegracji.

Powyższe przestrzenne przejawy integracji i dezintegracji politycznej można uznać za przejawy pierwotne. Obok nich występują przejawy wtórne kształtujące sieć osadniczą, lokalizację przemysłu, środowisko naturalne itd.

### **3. Procesy integracji i dezintegracji politycznej na kontynencie europejskim w drugiej połowie XX w. i w XXI w. – poziomy terytorialne i okresy historyczne**

Procesy integracji i dezintegracji politycznej mogą zachodzić na różnych poziomach terytorialnych i w różnych kierunkach – na jednym poziomie mogą przeważać procesy dezintegracji, a na innym – integracji. W przypadku Europy można wyróżnić następujące poziomy:

- kontynentalny i transatlantycki – to procesy integracji i dezintegracji Europy *od Atlantyku do Uralu* a nawet szerzej, obejmujące całość NATO i azjatycką część Rosji;
- międzypaństwowy – procesy integracji/dezintegracji w tej skali dotyczą grup państw europejskich;
- państwowy – procesy dezintegracji (rozpadu poszczególnych państw lub rozluźniania bądź wzmocnienia wewnętrznych więzi łączących poszczególne państwa).

Na zagospodarowanie przestrzenne Europy wpływają także procesy integracji i dezintegracji odbywające się poza nią, ale których bezpośrednie skutki zauważalne są w Europie. Dotyczy to przede wszystkim procesów w sąsiedztwie Europy (Morze Śródziemne i Bliski Wschód). Przykładem takich skutków są fale imigrantów i uchodźców przybywających z tego regionu do Europy wraz ze wspomnianymi wyżej skutkami w postaci obozów dla uchodźców. Oczywiście, świat zewnętrzny oddziałuje także na inne sposoby – np. wpływając na koniunkturę gospodarczą, dokonując inwestycji itp.

Przedział czasu objęty rozważaniami, a więc od końca II wojny światowej do roku 2014 (październik), można podzielić na kilka okresów.

#### 4. Zimna wojna (1945–1989) – dezintegracja kontynentu, integracja wewnątrz bloków

Okres ten charakteryzowały trzy procesy:

- dezintegracja polityczna kontynentu – podział na dwa przeciwstawne bloki oraz będące pomiędzy nimi państwa neutralne i niezaangażowane (większość z nich faktycznie ciążyła ku Zachodowi);
- procesy integracji w obrębie Zachodu Europy cechujące się *wielobiegunowością* choć pod wspólnym *parasolem atomowym* USA i z *błogosławieństwem* Stanów Zjednoczonych;
- procesy *socjalistycznej integracji* w bloku wschodnim zdominowanym przez ZSRR.

Czynnikiem stabilizującym ogółośnoeuropejski układ geopolityczny była równowaga polityczno-militarna – *równowaga strachu* i rywalizacja ideologiczna (rywalizacja *sprawiedliwości społecznej* i gospodarki planowej z demokracją i wolnym rynkiem). Stosunki polityczne między Wschodem a Zachodem polegały na relacjach dyplomatycznych, a ich głównym celem było niedopuszczenie do wybuchu wojny oraz ideologiczne osłabienie przeciwnika<sup>1</sup>. Stosunki gospodarcze między blokami ograniczały się do niewielkiej wymiany handlowej. Na przeszkodzie, oprócz względów polityczno-militarnych, stały różnice w mechanizmach gospodarczych: brak wymienianych walut na Wschodzie, różnice w formach własności, ograniczenia w podróżowaniu między krajami (problem paszportów oraz wizy) i inne.

Przestrzennymi przejawami podziału Europy na dwa bloki były:

1. Infrastruktura dzieląca z murem berlińskim na czele, oddzielającym Berlin Zachodni należący do Zachodu od reszty Berlina i NRD należących do Wschodu – mur ten stał się symbolem tamtego okresu, oraz tzw. żelazna kurtyna – urządzenia uniemożliwiające przekraczanie granicy pomiędzy krajami Wschodu (NRD, Czechosłowacja, Węgry) a Zachodu (RFN, Austria).
2. Przestrzenne przejawy braku zaufania w postaci baz wojskowych USA w Europie Zachodniej oraz radzieckie w Europie Wschodniej, poligonów, schronów itd.
3. Słabość infrastruktury łączącej oba bloki – infrastruktura transportowa zastana po okresie poprzednim nie była rozbudowywana, a na odcinkach granicznych często była przerwana i nieużytkowana. Nie budowano nowej infrastruktury transgranicznej – pewnym wyjątkiem było zbudowanie odcinka gazociągu z Czechosłowacji do RFN pod koniec tego okresu umożliwiającego eksport radzieckiego gazu na Zachód.
4. Brak wyraźnych przestrzennych przejawów zaufania.

W tym samym czasie miała miejsce integracja wewnątrzblokowa (międzypaństwowa), przy czym w każdym z obu bloków miała inny charakter. Różnice wynikały z różnic ustrojowych gospodarczych oraz z różnic w relacji siły pomiędzy krajami członkowskimi obu bloków.

Na zachodzie Europy, gdzie nie było kraju wyraźnie dominującego (USA nie angażowały się bezpośrednio i nie narzucały form integracji), istniało kilka inicjatyw skupiających po kilka czy kilkanaście państw podejmujących współpracę w różnych dziedzinach, takie jak NATO, Europejska Wspólnota Gospodarcza (EWG), Europejska Strefa Wolnego

<sup>1</sup> Pełniejszy opis relacji Wschód – Zachód w okresie zimnej wojny można znaleźć w: Kuźniar 2005, rozdz. 4 i 5.

Handlu (EFTA), Rada Europejska, kraje Beneluksu czy państwa nordyckie (Rada Nordycka). Integracja polegała na przełamywaniu wrogości będących przyczyną i skutkiem wojen, na ułatwieniach w handlu, przepływie kapitałów oraz ludzi.

Przestrzennymi przejawami integracji na Zachodzie było usuwanie lub porzucanie infrastruktury dzielącej na granicach pomiędzy krajami i w strefach przygranicznych, budowa infrastruktury łączącej, w tym zwłaszcza transgranicznych dróg i autostrad, intensyfikacja ruchu lotniczego, pojawianie się inwestycji firm z jednych krajów w innych itp. Do przestrzennych przejawów integracji na Zachodzie niewątpliwie należy też zaliczyć budowle stworzone specjalnie na potrzeby wspomnianych instytucji, jak siedziba Komisji Europejskiej czy siedziby Parlamentu Europejskiego w Brukseli i Strasburgu.

Na wschodzie Europy, gdzie istniało wyraźnie dominujące państwo – ZSRR, integracja polityczna (Układ Warszawski) polegała na rezygnacji pozostałych państw z aktywnej polityki międzynarodowej na rzecz geopolitycznych interesów ZSRR, natomiast w sferze gospodarczej (Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej – RWPG) integracja polegała na tzw. socjalistycznym podziale pracy w ramach gospodarki planowej. Zgodnie z tym podziałem ZSRR był dostawcą surowców (ropa naftowa, gaz ziemny, ruda żelaza itp.) oraz posiadał monopol w dziedzinach najbardziej zaawansowanych technologicznie (technologie kosmiczne, energetyka atomowa, technologie lotnicze), zaś kraje socjalistyczne dostarczały ZSRR i sobie wzajemnie wyroby przemysłowe i towary konsumpcyjne zgodnie z ustalonymi specjalizacjami w ramach planów pięcioletnich.

Przestrzennymi przejawami tego typu integracji były wspomniane już bazy ZSRR w krajach wschodnioeuropejskich, a także zakłady przemysłowe produkujące na potrzeby bloku oraz infrastruktura łącząca przeznaczona niemal wyłącznie do transportu towarów, zwłaszcza surowców. Przykładami tej ostatniej były rurociągi łączące ZSRR z poszczególnymi krajami czy szerokotorowa linia kolejowa LHS (Linia Hutniczo-Siarkowa z ZSRR na Górny Śląsk przez okolice Tarnobrzega). Integracja socjalistyczna nie obejmowała likwidacji barier w transgranicznym ruchu ludzi, zwłaszcza między ZSRR a pozostałymi krajami – na granicy istniała tzw. *sistiema* – wysoki metalowy płot z drutem kolczastym pod napięciem. Co więcej, zastana infrastruktura transportowa na granicy między ZSRR a krajami socjalistycznymi była często przerywana na odcinku granicznym.

## 5. Złota dekada lat 90.

Upadek socjalizmu na wschodzie Europy, rozpad bloku wschodniego i samego ZSRR w latach 1989–1991 otwierają nowy etap w historii Europy. Szczególne miejsce zajmuje dekada lat 90., którą można nazwać *złotą dekadą* ze względu na nadzieje, że oto cała Europa i świat weszły na właściwą drogę demokracji, wolności jednostek i narodów oraz dobrobytu.

W dekadzie tej miały miejsce procesy integracji i dezintegracji na różnych poziomach terytorialnych: w skali kontynentalnej następował proces integracji, proces ten był kontynuowany na poziomie międzypaństwowym w Europie Zachodniej, natomiast na wschodzie Europy następowała dezintegracja między państwami oraz w niektórych przypadkach także dezintegracja samych państw (ZSRR, Czechosłowacja, Jugosławia).

Proces integracji kontynentu europejskiego następował na warunkach Zachodu i polegał na ekspansji zachodnich wartości (liberalna demokracja, wolny rynek) i sile przyciągania zachodnich instytucji (NATO, Unia Europejska, Rada Europy). Kraje dawnego bloku wschodniego przyjmowały, w różnym tempie i z różnymi skutkami, zachodnie wartości, a część z nich zgłosiła akces do NATO i UE (do Rady Europy weszły wszystkie państwa oprócz Białorusi). Bardzo ważnym geopolitycznym skutkiem końca zimnej wojny było przyłączenie terytorium b. NRD do Republiki Federalnej Niemiec (1989–1990).

Przestrzennymi przejawami integracji kontynentu było usuwanie barier na dawnej granicy między blokami, zwłaszcza muru berlińskiego i *żelaznej kurtyny*, budowa infrastruktury łączącej (w tym budowa gazociągu Jamał z Rosji przez Białoruś do Polski i Niemiec) oraz likwidacja baz wojskowych ZSRR w krajach d. Układu Warszawskiego. W wyniku tego pojawiły się np. obszary wymagające i umożliwiające nowe zagospodarowanie, w Polsce największym takim przykładem było pojawienie się miasteczka Borne-Sulinowo na północnym zachodzie.

W tym czasie trwał proces integracji na zachodzie Europy – do UE przystąpiły tzw. neutralne kraje (Szwecja, Finlandia, Austria), następowało pogłębianie integracji gospodarczej. Przestrzennymi przejawami tego procesu była rozbudowa transgranicznej infrastruktury transportowej, inwestycje kapitału z jednych krajów w innych itd.

Na wschodzie Europy miał miejsce rozpad bloku wschodniego. Rozwiązano instytucje – Układ Warszawski i RWPG, zlikwidowano socjalistyczny podział pracy. W efekcie rozerwane zostały dotychczasowe powiązania gospodarcze jako niedopasowane do warunków rynkowych. Nie ucierpiał tylko import surowców energetycznych z Rosji. Koniec współpracy wojskowej oznaczał też koniec dostaw zbrojeniowych dla dotychczasowych partnerów. Wszystko to spowodowało gwałtowny spadek wymiany handlowej. Przestrzennym wyrazem tego procesu był m.in. kryzys zakładów produkujących dawniej na potrzeby bloku wschodniego – zakładów zbrojeniowych czy przemysłu stocznioowego w Polsce. Innym przejawem było już wspomniane wycofanie wojsk ZSRR/Rosji i likwidacja baz wojskowych.

Procesom dezintegracji na poziomie państwowym i dużych zakładów pracy w Europie Wschodniej towarzyszyły procesy integracji na poziomie lokalnym – otwieranie nowych przejść granicznych, zwłaszcza między krajami, które powstały po rozpadzie ZSRR a ich sąsiadami w Europie Środkowo-Wschodniej, bazarowa wymiana handlowa zwłaszcza wzdłuż granic oraz w większych miastach, odwiedzane przez przybyszów z innych krajów.

Procesy dezintegracji w Europie Wschodniej objęły nie tylko blok, lecz także niektóre państwa. Rozpadły się ZSRR, Czechosłowacja i Jugosławia. Przejawem tego było pojawienie się kontroli granicznej i związanej z tym infrastruktury. Tam, gdzie wcześniej nie było takiej kontroli, pojawienie się jej było przejawem dezintegracji. Rozpadowi Jugosławii (i częściowo ZSRR) towarzyszyły walki i zniszczenia, zakładanie pól minowych itd.

## **6. Okres kształtowania się globalnego układu wielobiegunowego (2000–2013)**

W tym okresie trwał proces integracji kontynentu europejskiego, z tą różnicą w stosunku do lat dziewięćdziesiątych, że miał dwa ośrodki integrujące – oprócz Zachodu (UE, NATO) była nim Rosja. Między Zachodem, zwłaszcza UE, a Rosją zachodził

skomplikowany proces symbiozy, współpracy i rywalizacji, zaufania i nieufności. Komplementarność gospodarek UE i Rosji oraz wzajemne ich zrastanie się powodowało wytwarzanie się czegoś, co można nazwać *Eurosją*.

Procesy integracji miały też miejsce na poziomie międzynarodowym. Na zachodzie Europy trwało rozszerzanie na wschód UE (przyjęcie dziesięciu krajów w roku 2004, dwóch w 2007 i jednego w 2013 r.) i NATO (1999, 2004), następowało też pogłębienie integracji (wprowadzenie wspólnej waluty w części krajów, ułatwienia w ruchu osobowym, handlu itd.). Biorąc pod uwagę, że nie wszystkie kraje członkowskie UE jednakowo uczestniczyły w procesach integracji, można powiedzieć, że ogólnemu procesowi integracji towarzyszyła względna dezintegracja UE – pojawienie się *UE dwóch prędkości*. Dezintegracja UE widoczna była zwłaszcza w sferze mentalnej po wybuchu kryzysu finansowego po 2008 r., kiedy to zadłużone państwa południa UE zmuszone były prosić o pomoc UE, czyli bogate kraje północy. Pojawił się wówczas pogląd o istnieniu *zderzenia cywilizacji* w Europie – między pracowitą i oszczędną Północą i (rzekomo) leniwym i rozrzutnym Południem (Kundnani 2011). Pogląd Południa na kryzys i przyczyny trudności Południa był inny – uważano powszechnie, że ich źródłem były nierównowagi gospodarcze w wyniku niewłaściwej i egoistycznej polityki takich krajów jak Niemcy oraz narzucania krajom Południa szkodliwej polityki zaciskania pasa.

Na wschodzie Europy (i w Azji Północnej) coraz większego znaczenia nabierała Rosja, wokół której tworzyło się międzynarodowe ugrupowanie integracyjne o różnych formach i w różnym składzie – najczęściej obok Rosji były tam Białoruś i Kazachstan, ciążyły ku nim też takie kraje, jak Armenia, Kirgizja, Tadżykistan i Turkmenistan. Ukraina próbowała łączyć zacieśnianie więzi zarówno z Rosją, jak i z UE. Ambicje Rosji nie ograniczały się do Europy Wschodniej i Azji Północnej, a najwyraźniej sięgały dalej – Rosja chciała powrócić do pozycji, jaką zajmował ZSRR, czyli mocarstwa o znaczeniu globalnym – i przeciwstawić się, wraz z innymi rosnącymi potęgami (Chiny, Indie, Brazylia i inne) jednobiegunowemu układowi z lat 90. (Sykulski 2013).

Dla geopolitycznej sytuacji w Europie szczególnie ważne było kształtujące się w tym czasie strategiczne partnerstwo Rosji i Niemiec rozszerzone o Francję. Partnerstwo to było szczególnie widoczne podczas wojny w Iraku (2003), kiedy to wspomniane trzy państwa sprzeciwiły się inwazji USA na Irak. Poza sferą polityczno-dyplomatyczną partnerstwo rosyjsko-niemieckie było bardzo aktywne w sferze gospodarczej, czego przejawem stały się m.in. wzajemne inwestycje (niemieckie w Rosji i rosyjskie w Niemczech)<sup>2</sup>. Rosja widziała w Niemczech strategicznego partnera w swych rozgrywkach geopolitycznych. Stosunek Niemiec do Rosji podyktowany był, jak się wydaje, dwoma czynnikami, które w sumie działały w jednym kierunku. Pierwszym z nich były interesy ekonomiczne – fascynacja ogromnymi przestrzeniami Rosji i wielkimi interesami, jakie można zrobić z Rosją (sprzedaż na dużą skalę wyrobów przemysłowych, import surowców). Drugim czynnikiem była postawa psychologiczna Niemców do Rosji i Rosjan, którą cechowała mieszanina *miłości i strachu*<sup>3</sup> (można by ją nazwać *syndromem sztokholmskim*), której źródła

<sup>2</sup> Partnerstwo to niemiecka strona nazywała *partnerstwem dla modernizacji* uważając lub udając, że w ten sposób Rosja się zmodernizuje i upodobi do państw Zachodu (Gotkowska 2010).

<sup>3</sup> Uczucia te trafnie przedstawia niemiecki publicysta Nico Fried w artykule pod znanym tytułem *Warum wir die Russen lieben und fürchten* (*Dlaczego kochamy i boimy się Rosjan*) (Fried 2014).

można szukać w niemieckim poczuciu winy za cierpienia Rosjan podczas wywołanej przez Niemcy II wojny światowej oraz w późniejszej klęsce Niemiec, życiu pod panowaniem Rosji (czyli ZSRR) w NRD bądź w strachu przed rosyjską agresją w RFN. Połączenie chęci robienia interesów z Rosją i *syndromu sztokholmskiego* sprawiało, że Niemcy (zazwyczaj wspólnie z Francją i Włochami) niejako reprezentowali interesy Rosji w strukturach Zachodu (UE, NATO), np. nie dopuszczając do nadmiernego zbliżenia Zachodu z takimi krajami, jak Gruzja i Ukraina. Klasycznym przykładem partnerstwa rosyjsko-niemieckiego był rurociąg Nord Stream (umowa zawarta w 2005 roku, pierwsza nitka oddana do eksploatacji w 2011 roku) po dnie Morza Bałtyckiego z Rosji do Niemiec z ominięciem państw tranzytowych – Polski, Ukrainy i innych. Przeprowadzenie tej inicjatywy, uzyskanie dla niej poparcia w UE i odrzucenie polskich starań o jej zablokowanie świadczy o sile partnerstwa rosyjsko-niemieckiego w Europie. O sile tego partnerstwa świadczy też odrzucenie późniejszych polskich starań, by rurociąg ten w pobliżu Świnoujścia został wkopany w dno, aby nie przeszkadzał w dostępie do budowanego terminala na gaz skroplony (Szul 2012).

Przestrzennymi wyrazami sytuacji politycznej w Europie był wspomniany rurociąg Nord Stream i towarzyszące mu inne rurociągi, rosyjskie inwestycje w sektorze energetycznym w krajach europejskich, niemieckie i inne zachodnioeuropejskie inwestycje w Rosji (eksploatacja bogactw mineralnych, budowa i modernizacja infrastruktury technicznej, np. szybka kolej Moskwa-Petersburg i inne). Rozwiązanie problemu rozgraniczenia wód terytorialnych Rosji i Norwegii na Oceanie Arktycznym umożliwiło obu krajom eksploatację spornego dawniej obszaru. Należy podkreślić, że w tym czasie integracja wewnątrz UE oznaczała usuwanie barier instytucjonalnych i fizycznych w ruchu ludności, towarów i kapitału. Szczególne znaczenie miała budowa łączników międzysystemowych łączących gazociągi poszczególnych krajów. W przypadku Polski ważne były łączniki z Niemcami i Czechami. Chęć zmniejszenia zależności od dostaw rosyjskiego gazu spowodowała rozpoczęcie budowy terminali na gaz skroplony w Świnoujściu w Polsce i w Kłajpedzie na Litwie. Z kolei Rosja, dla uniezależnienia się od korzystania z terminali nad Bałtykiem, należących do Polski i krajów bałtyckich, w eksporcie ropy naftowej zbudowała własny terminal nad Zatoką Fińską wraz siecią rurociągów.

Na sytuację w Europie wpływały też wydarzenia w jej sąsiedztwie. Bezpośredni wpływ miały procesy dezintegracyjne w krajach Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu (Libia, Tunezja, Egipt, Syria, Irak i inne) od 2011 roku. Krajów tych i poprzez te kraje (zwłaszcza przez Tunezję i Libię) do krajów Europy Południowej docierają liczne rzesze nielegalnych imigrantów i uchodźców politycznych. W ich wyniku pojawiły się m.in. obozy dla uchodźców na włoskiej wyspie Lampedusa i Malcie.

Tendencje dezintegracyjne i ruchy odśrodkowe w tym czasie wystąpiły też na poziomie poszczególnych państw – tym razem w Europie Zachodniej. Dotyczy to przede wszystkim Wielkiej Brytanii i Hiszpanii. W tej pierwszej po nadaniu autonomii Szkocji, Walii i Irlandii Północnej nasiliły się nastroje niepodległościowe, zwłaszcza w Szkocji. Natomiast w Hiszpanii tendencje niepodległościowe stały się szczególnie mocne w Katalonii. Jak do tej pory tendencje odśrodkowe w tych krajach nie powodują skutków przestrzennych.

## 7. Rok 2014: przełom w procesach integracji kontynentu europejskiego – w kierunku dezintegracji?

Rok 2014 zasługuje na specjalne potraktowanie, ponieważ w tym roku ma miejsce najpoważniejszy kryzys w stosunkach Zachodu z Rosją od czasu zakończenia zimnej wojny. Od dalszego biegu wydarzeń zależy, w którym kierunku rozwinie się sytuacja: czy dojdzie do zaostrzenia konfliktu między Rosją a Zachodem, czy nastąpi załagodzenie sytuacji. Ścieranie się tendencji integracyjnych i dezintegracyjnych występuje też na poziomie międzynarodowym w obrębie dwóch wielkich ugrupowań integracyjnych na kontynencie (Unia Europejska oraz Unia Euroazjatycka), jak i na poziomie krajowym w kilku państwach.

Wyzwaniem dla stosunków Zachodu z Rosją stał się tzw. kryzys ukraiński. W listopadzie 2013 roku załamały się negocjacje na temat umowy stowarzyszeniowej Ukrainy z UE – prezydent Ukrainy Wiktor Janukowicz odmówił podpisania umowy, nie godząc się na zaproponowane warunki i będąc pod presją Rosji, a wcześniej uzyskując korzystne rosyjskie propozycje (znaczna obniżka cen gazu, wielkie kredyty dla Ukrainy). Można domniemywać, że obie strony prowadziły podwójną grę i żadnej nie zależało na zawarciu porozumienia – władze Ukrainy chciały poprzez zbliżenie do UE zwiększyć swoją siłę przetargową w negocjacjach z Rosją, zaś UE (gdzie główną rolę odgrywały kraje dbające o dobre stosunki z Rosją) nie chciała zawierać umowy z Ukrainą i podyktowała jej trudne warunki.

Odmowa podpisania umowy przez prezydenta Janukowicza uruchomiła wydarzenia, które wymknęły się spod kontroli polityków i doprowadziły do redefinicji relacji między państwami na kontynencie europejskim. Spontaniczny protest części mieszkańców Ukrainy, zwłaszcza z jej zachodnich regionów, wspomaganych moralnie i politycznie przez niektórych polityków z UE (w tym z Polski) przeciw niepodpisaniu umowy i ogólnie przeciw władzom Ukrainy, przerodził się w poważny kryzys polityczny. Zamieszki na ulicach Kijowa, ofiary śmiertelne, obalenie prezydenta Janukowicza, sprzeciw i otwarty bunt przeciw nowym władzom Ukrainy i wobec państwa ukraińskiego we wschodnich i południowych regionach, bezpośrednie wkroczenie do akcji Rosji, która anektuje Krym i wspiera bunt we wschodnich regionach. Bezpośrednie militarne zaangażowanie Rosji i to, co na zachodzie Europy było uważane za narastający rosyjski nacjonalizm i neoimperializm, spowodowało pogorszenie wizerunku Rosji na Zachodzie. Szczególne znaczenie miała zmiana stosunku do Rosji w Niemczech<sup>4</sup>. Wprawdzie w tym kraju w dalszym ciągu była liczna grupa polityków i biznesmenów gotowych zignorować lub interpretować na korzyść Rosji jej zaangażowanie w destabilizację sytuacji na Ukrainie (Wielński 2014), jednak główny nurt polityki Niemiec i społeczeństwo niemieckie straciły zaufanie do Rosji i jej kierownictwa. Przejawem pogorszenia relacji między Rosją a Zachodem (UE i USA) były sankcje ekonomiczne nałożone przez Zachód na Rosję mające ją skłonić do wycofania się z agresywnej polityki wobec Ukrainy, i kontrsankcje Rosji. Jak na razie (październik 2014) sankcje te mają głównie charakter polityczny i symboliczny,

<sup>4</sup> Za wyraziciela tych poglądów można uznać byłego ministra spraw zagranicznych Joschkę Fischera, który twierdzi, że Rosja realizuje imperialną politykę i nawołuje do twardego przeciwstawiania się Rosji, twierdząc, że Rosja uważa łagodność Putina za słabość (Fischer 2014).

choć wywołują też pewne trudności gospodarcze po obu stronach. Krajem, który w UE ma kluczowe znaczenie w polityce sankcji wobec Rosji, są Niemcy (Ash 2014). Bez ich zdecydowanej postawy sankcje prawdopodobnie nie byłyby nałożone lub byłyby wkrótce zniesione. Załamanie się strategicznego partnerstwa rosyjsko-niemieckiego jest najważniejszym geopolitycznym wydarzeniem ostatnich lat w Europie.

Kryzys w stosunkach Rosji z Zachodem spowodował też pojawienie się tendencji dezintegracyjnych na poziomie międzypaństwowym. W Unii Europejskiej nasiliły się różnice między państwami w ich stosunku do Rosji i polityki sankcji. Wśród najaktywniejszych przyjaciół Rosji znalazły się kraje Europy Środkowo-Wschodniej – Czechy, Słowacja i Węgry. To, że mimo niechęci wielu krajów UE wprowadziła i utrzymała sankcje, jest głównie wynikiem presji Niemiec. Różnice polityczne uwidoczniły się też w relacjach Rosji z jej najbliższymi partnerami w Unii Euroazjatyckiej – Białorusią i Kazachstanem, które nie poparły jednoznacznie działań Rosji na Ukrainie. Nieporozumienia polityczne zarówno w gronie państw UE, jak i Unii Euroazjatyckiej, nie spowodowały skutków przestrzennych.

Ważnym elementem kryzysu w stosunkach Rosji z Ukrainą w 2014 roku jest spór o ceny i inne warunki dostaw gazu z Rosji na Ukrainę. W wyniku tego sporu w czerwcu Rosja wstrzymała dostawy gazu na Ukrainę. Mimo to Ukraina nie została całkowicie pozbawiona możliwości importu gazu – importuje gaz z Niemiec za pośrednictwem gazociągów przez Czechy i Słowację. Również Polska, gdy na kilka dni spadły dostawy gazu z Rosji, brakujące ilości sprowadzała łącznikami z Niemiec i Czech. Wprawdzie na dłuższą metę Ukraina nie może polegać wyłącznie na imporcie gazu z Zachodu, jednak wstrzymanie dostaw z Rosji nie spowodowało natychmiastowego załamania gospodarki Ukrainy. Wynika stąd, że istniejące zagospodarowanie przestrzeni, w tym wypadku ogólnoeuropejska sieć przesyłowa gazu, utrudnia prowadzenie polityki wywierania presji przez jeden kraj na inny przez wyłączanie lub groźbę wyłączenia dostaw gazu. Świadczy to o słuszności postawionej na początku artykułu tezy o związkach polityki i przestrzeni – że pewnych rodzajów polityki nie można prowadzić przy danym zagospodarowaniu przestrzennym.

Jeśli chodzi o zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym wywołane obecnym kryzysem politycznym na Ukrainie i w stosunkach Rosji z Zachodem, to najbardziej widoczne są zniszczenia wojenne na wschodzie Ukrainy. Zmieniły się też przestrzenne zachowania użytkowników przestrzeni – omijanie terytorium Ukrainy przez samoloty (zwłaszcza po zestrzeleniu w sierpniu samolotu malezyjskiego nad wschodnią Ukrainą), omijanie terytorium Ukrainy przez turystów z Rosji udających się na Krym, utrudnienia w komunikacji między terenami zajętymi przez secesjonistów / powstańców na wschodzie a resztą Ukrainy itp. Być może w najbliższym czasie dojdzie do budowy mostu łączącego Krym z Rosją nad Cieśniną Kerczeńską. Inne skutki przestrzenne wynikają z odłożenia w czasie lub zaniechania pewnych działań, takich jak wspólne zagospodarowywanie przez Rosję i firmy zachodnie złóż bogactw naturalnych w Rosji i na Oceanie Arktycznym. Pośrednie skutki przestrzenne mogą polegać na zmianach rodzaju upraw rolnych lub zaniechaniu upraw w krajach UE, jeśli w dalszym ciągu eksport rolny do Rosji będzie wstrzymany przez rosyjskie kontrsankcje.

Jak było wcześniej wspomniane, tendencje dezintegracyjne istniały też na poziomie pojedynczych państw. W omawianym już przypadku Ukrainy doszło do ogłoszenia niepodległości Krymu (po którym nastąpiło jego przyłączenie do Rosji) i do faktycznej utraty kontroli nad znaczną częścią dwóch wschodnich obwodów – donieckiego i ługańskiego. W Wielkiej Brytanii we wrześniu miało miejsce referendum niepodległościowe w Szkocji. Wprawdzie zwyciężyli zwolennicy pozostania w Zjednoczonym Królestwie (stosunkiem 55:45), lecz referendum zostało poprzedzone przez obietnice rządu brytyjskiego rozszerzenia autonomii Szkocji, co – jeśli będzie zrealizowane – stanie się kontynuacją tendencji odśrodkowych. Tendencje dezintegracyjne, na poziomie mentalnym i politycznym, miały miejsce też w Hiszpanii i dotyczyły zwłaszcza Katalonii, której władze zapowiedziały na listopad referendum w sprawie niepodległości, przemianowane później na sondaż. Tendencje odśrodkowe w Wielkiej Brytanii i Hiszpanii, jak na razie, nie powodują skutków przestrzennych.

## 8. Perspektywy

W skali kontynentalnej istnieje sytuacja, którą można określić jako sprzeczność między *bazą* a *nadbudową*, czyli między gospodarką a polityką. Interesy gospodarcze wszystkich krajów, strukturalne powiązania zgodnie z tym, co zostało wcześniej określone jako *Eurosja*, skłaniają do powrotu do współpracy i jak najszybszego rozwiązania problemów politycznych. Z kolei napięcia polityczne dzielą kraje, zwłaszcza w układzie Zachód – Rosja i prowadzą do zakłóceń w powiązaniach gospodarczych. Czas pokaże, co okaże się silniejsze – czy wspólnota interesów gospodarczych doprowadzi do zakończenia konfliktu politycznego, czy konflikt polityczny pogłębi się i doprowadzi do dalszego przerywania powiązań gospodarczych i pojawienia się w przestrzeni przejawów braku zaufania a nawet wrogości.

Szczegółowe pytania dotyczą perspektyw unii energetycznej w UE dla zmniejszenia zależności od importu energii z Rosji, w tym perspektyw budowy wzajemnie konkurencyjnych gazociągów z Rosji (South Stream) i omijających Rosję znad Morza Kaspijskiego do Europy Zachodniej.

Niezależnie od konfliktu Zachód – Rosja, problemy istnieją w samej UE. Pytania dotyczą jej podziałów na strefę euro i resztę, na bogaty *Zachód* i biedny *Wschód*, na będącą w dobrej kondycji ekonomicznej *Północ* i borykającą się z trudnościami *Południe*, na *przyjaciół Rosji* i *rusosceptyków* itd. Szczególnie ważne jest pytanie o przyszłość UE po planowanym na rok 2017 referendum w Wielkiej Brytanii na temat wyjścia tego kraju z UE.

Jeśli chodzi o pojedyncze kraje, to największą niewiadomą jest Ukraina – czy przetrwa jako niepodległe i jednolite państwo (niezależnie od utraty Krymu i części wschodnich regionów). Pytania dotyczą też przyszłości Hiszpanii, a zwłaszcza miejsca w niej Katalonii – czy nastąpi zaostrenie konfliktu, czy też pod presją władz centralnych i Unii Europejskiej oraz w wyniku społecznego zmęczenia osłabną żądania niepodległościowe Katalonii. Problem jedności Wielkiej Brytanii też nie został zamknięty. Niewiadomą jest dalsze przekazywanie uprawnień rządowi Szkocji i reakcja Anglików na coraz większe

przywileje Szkotów, a także reakcja Szkotów (będących w większości za pozostaniem w UE) na wynik referendum w 2017 r., jeśli zwycięży koncepcja wyjścia Zjednoczonego Królestwa z UE.

Przed Europą (zwłaszcza zachodnią częścią) stoją też wyzwania związane z terroryzmem i radykalnym islamizmem, w tym z walką z Państwem Islamskim, które mogą wpłynąć na procesy integracji i dezintegracji kontynentu oraz poszczególnych państw.

## Literatura

- Ash T.G., 2014. Czas na Niemcy w Europie, „Gazeta Wyborcza”, 21.05.2014.
- Fischer J., 2014. Europa, bleibe hart!, „Süddeutsche Zeitung” 30.03.2014 <http://www.sueddeutsche.de/politik/ukraine-krise-europa-bleibe-hart-1.1924571>.
- Fried N., 2014. Warum wir die Russen lieben und fürchten, „Süddeutsche Zeitung” 18.03.2014 <http://www.sueddeutsche.de/politik/deutsch-russisches-verhaeltnis-warum-wir-die-russen-lieben-und-fuerchten-1.1915601>.
- Gotkowska J., 2010. Niemiecko-rosyjskie partnerstwo dla modernizacji – poniżej dużych oczekiwań FRN i Rosji. Ośrodek Studiów Wschodnich. <http://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2010-07-21/niemiecko-rosyjskie-partnerstwo-dla-modernizacji-ponizej-duzych> (wejście 12.06.2014).
- Kundnani H., 2011. The European 'clash of civilizations', ECFR Blog, 22 August 2011. available at [http://ecfr.eu/blog/entry/the\\_european\\_clash\\_of\\_civilisations](http://ecfr.eu/blog/entry/the_european_clash_of_civilisations).
- Kuźniar R., 2005. Polityka i siła. Studia strategiczne – zarys problematyki. Scholar, Warszawa.
- Sykulski L., 2013. Integracja polityczna Eurazji we współczesnej rosyjskiej myśli geopolitycznej. W: P. Eberhard (red.), Studia nad geopolityką XX wieku. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Warszawa 2013, s. 349–364.
- Szul R., 2012. Polityka energetyczna w Unii Europejskiej a kształtowanie struktur przestrzennych (ze szczególnym uwzględnieniem Polski). W: S. Ciok i S. Dołzbłasz (red.), Problemy współpracy transgranicznej i kształtowania ponadkrajowych powiązań gospodarczych. Wrocław 2012, s. 9–24.
- Wieliński B.T., 2014. Niemieccy sojusznicy Putina, „Gazeta Wyborcza”, 27 marca 2014.

## **Processes of Political Integration and Disintegration of European Continent since mid-20th Century and Problems Spatial Organisation of Europe**

**Summary:** Processes of political integration and disintegration can be analysed from all-continental, international and national perspectives. These processes generate, and are dependent on, spatial structures, although the relationship between political and spatial processes is not immediate. Since the mid-20<sup>th</sup> century on all-European level four stages can be distinguished: cold war (disintegration), “golden decade” of the 1990s (integration under Western domination), multipolar system (interrelationship of the EU and Russia), 2014 – political disintegration between the EU and Russia. On international level there has been integration and expansion of Western Europe, socialist integration of Eastern Europe, then its disintegration and re-integration of a part of it by Russia. On national level disintegration of the USSR, Yugoslavia and Czechoslovakia and centrifugal tendencies in the UK and Spain took place.

**Keywords:** Europe, political integration, political disintegration, spatial organisation.

dr hab. prof. UW Roman Szul  
Uniwersytet Warszawski  
Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych  
Krakowskie Przedmieście 26/28  
00-927 Warszawa  
r.szul@uw.edu.pl

Lidia Mierzejewska

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

## **Dług publiczny krajów Unii Europejskiej w kontekście koncepcji rozwoju zrównoważonego**

**Streszczenie:** W efekcie trwania globalnego kryzysu gospodarczego powiększa się dług publiczny wielu krajów Unii Europejskiej. Jest to proces wysoce niekorzystny, gdyż nie tylko spowalnia tempo rozwoju społeczno-gospodarczego tych państw, lecz także obciąża następne pokolenia koniecznością spłacania obecnie zaciąganych zobowiązań finansowych. Celem niniejszego artykułu jest analiza długu publicznego w krajach UE w 2011 r. oraz zmian, jakie nastąpiły w latach 2007–2011 w kontekście założeń rozwoju zrównoważonego.

**Słowa kluczowe:** dług publiczny, Unia Europejska, rozwój zrównoważony.

### **1. Wstęp**

W warunkach globalnego kryzysu, który szczególnie dotkliwie doświadczą kraje Europy, pogarsza się stan finansów nie tylko poszczególnych firm czy gospodarstw domowych, lecz także całych krajowych gospodarek. Przejawia się to rosnącym długiem publicznym wielu państw UE, przyczyniającym się do spowolnienia tempa rozwoju społeczno-gospodarczego, sprzecznego z założeniami strategii Europa 2020. Będzie także obciążać następne pokolenia koniecznością spłacania obecnie zaciąganych zobowiązań finansowych. Z tych względów zasadna wydaje się analiza wysokości długu publicznego i jego zmian w ostatnich latach w krajach unii, a także wskazanie możliwych kierunków działań w celu poprawy obecnej, niekorzystnej sytuacji oraz ocena tych kierunków z punktu widzenia kluczowych założeń rozwoju zrównoważonego.

Celem niniejszego artykułu jest analiza długu publicznego w krajach UE w 2011 roku oraz zmian, jakie nastąpiły w latach 2007–2011 w kontekście założeń rozwoju zrównoważonego, a zatem konsekwencji wynikających z obecnych trendów rozwojowych, jakie ponosić będą obecne i kolejne pokolenia.

### **2. Podstawowe założenia badawcze**

O możliwościach rozwoju społeczno-gospodarczego danego kraju decyduje wiele czynników. Jednym z nich jest deficyt budżetowy oraz bezpośrednio z nim powiązany dług publiczny. Przyjmuje się, że wysoki poziom długu publicznego wskazuje generalnie

na słabą kondycję finansową danego kraju i jest zwykle oceniany jako zagrożenie dla rozwoju gospodarczego i społecznego. Z punktu widzenia gospodarki narodowej, w miarę wzrostu długu publicznego, rosną także koszty jego obsługi, czyli odsetki płacone inwestorom, którzy sfinansowali deficyt budżetowy zakupem bonów i obligacji skarbowych lub udzielonym kredytem, osłabiając w ten sposób potencjał wzrostu gospodarczego. Obsługa długu publicznego staje się ogromnym obciążeniem dla finansów publicznych (w niektórych krajach na ten cel trzeba przeznaczyć nawet 25% wszystkich wydatków sektora publicznego), dlatego zdarzają się sytuacje, że rząd odmawia obsługi długu i spłaty rat kapitałowych. Wtedy kraj staje się bankrutem. Choć do takich sytuacji dochodzi rzadko, jednak za każdym razem oznacza ciężki kryzys finansowy i ogromne kłopoty dla kraju. Znacznie większy wymiar miałoby bankructwo państwa należące do unii monetarnej, takiej jak strefa euro. Oznaczałoby bowiem ogromne kłopoty finansowe nie tylko dla danego kraju, lecz także dla całej strefy, a w szerszym kontekście także dla całej UE (Collignon, Mundschenk 2010; *Analysing Government Debt...* 2012). Z tego względu wydaje się, iż analiza długu publicznego państw UE jest zagadnieniem interesującym poznawczo, a także mającym swój wymiar praktyczny.

Generalnie rzecz ujmując, dług publiczny należy rozumieć jako sumę zobowiązań władz publicznych (głównie z tytułu zaciągniętych pożyczek, kredytów, papierów wartościowych opiewających wyłącznie na świadczenia pieniężne czy przyjęte depozyty) na pokrycie deficytu finansów publicznych. W UE podstawy prawne długu publicznego zawarte są w następujących aktach prawnych: Traktacie z Maastricht wraz z Protokołem w sprawie procedury stosowanej w wypadku nadmiernego deficytu (Protocol on the excessive deficit procedure annexed to the Maastricht Treaty) i jest to tzw. Maastricht debt oraz Europejskim Systemie Rachunków Narodowych i Regionalnych (ESA 95). Z obu tych aktów prawnych wynikają pewne różnice w sposobie naliczania długu publicznego. Dotyczą one między innymi różnego zakresu przedmiotowego tego długu. Zakres przedmiotowy długu z Maastricht jest węższy, gdyż pomija finansowe instrumenty pochodne, rachunki wymagalne, udziały i inne akcje oraz rezerwy techniczno-ubezpieczeniowe (do których zalicza się między innymi rezerwy funduszy emerytalnych), a dodatkowo wymaga stosowania wartości nominalnych zamiast rynkowych. Jest więc metodą uproszczoną w stosunku do standardów określonych w ESA 95 (Annual Report 2004 – Public Debt, Mink, 2004, Polarczyk 2005). Zakres podmiotowy w obu aktach pozostaje taki sam. Podmiotami długu publicznego są jednostki należące do sektora władz publicznych, przy względnie jednoznacznych kryteriach przynależności (Polarczyk 2005). Warto przy tej okazji nadmienić, że EUROSTAT publikuje dane dla krajów UE, obliczone według pierwszego z wymienionych kryteriów (tzw. Maastricht debt), a zatem nieco zawężonego w stosunku do ESA 95.

Wspomniany wcześniej Protokół określa także maksymalny poziom deficytu i długu publicznego dla krajów UE. Zgodnie z nim dług publiczny zarówno państw członkowskich, jak i kandydujących, nie może przekroczyć 60% GDP, zaś deficyt budżetowy nie może być wyższy niż 3% GDP. Należałoby zatem oczekiwać, iż przekroczenie ustalonych wartości granicznych powinno skutkować uruchomieniem stosownych procedur zwiększających dyscyplinę fiskalną danego kraju, by zagwarantować stabilny rozwój społeczno-gospodarczy. Niestety, zapisane w Protokole procedury nie są automatyczne, tylko wynikają z decyzji politycznej podejmowanej przez Ecofin. Po znacznych naruszeniach

dyscypliny fiskalnej przez Niemcy i Francję, w 2005 roku kryteria te zostały dodatkowo jeszcze bardziej poluzowane (Bagus 2010).

Głównym czynnikiem wzrostu długu publicznego jest deficyt budżetowy, do którego dochodzi wtedy, gdy organy państwa wydają więcej niż wynoszą ich dochody w danym roku budżetowym (Eichengreen, Feldman, Liebman, von Hagen, Wyplosz 2011). Różne mogą być przyczyny takiej sytuacji. Zwykle wskazuje się na (Ostaszewski 2010, Kozioł 2010):

- wahania koniunktury skutkujące spadkiem dochodów publicznych, do których w krótkim czasie nie mogą być dostosowane wydatki;
- czynniki strukturalne powodujące zmniejszanie wydajności podatkowej i jednocześnie wzrost potrzeb społecznych;
- decyzje polityczne wynikające z przyjętej koncepcji przyspieszenia i stabilizowania wzrostu;
- decyzje polityczne polegające na szybkim obejmowaniu nowych zadań do sfinansowania czy zmniejszania obciążeń podatkowych bez redukcji zadań władz publicznych;
- gwałtowne zwiększanie się wydatków bądź spadek dochodów (lub jedno i drugie) wywołane przez czynniki krótkotrwale i niezależne od człowieka.

W literaturze przedmiotu wskazuje się na jeszcze inne czynniki (Barro 1979; Woodford 1998; Battaglini, Coate 2008; Denes, Eggertsson, Gilbukh 2012 i inni).

Jakkolwiek zależność między poziomem długu publicznego a wzrostem gospodarczym nie ma charakteru liniowego, to jednak przyjąć należy, iż przy poziomie sięgającym 90–100% GDP długoterminowy wzrost gospodarczy jest zagrożony (Checherita, Rother 2010; Cecchetti, Mohanty, Zampolli 2011). Jego negatywny wpływ na sytuację społeczno-gospodarczą obserwowany jest jednak już przy poziomie zadłużenia sięgającym 70–80% GDP (wpływ na prywatne oszczędności, inwestycje publiczne, ogólna wydajność czynników produkcji itp.), a zatem wymaga to podjęcia odpowiedniej polityki naprawczej (Checherita, Rother 2010).

Dokonując międzynarodowych porównań w zakresie długu publicznego, trzeba mieć na względzie wiele cech decydujących o ich specyfice, takich jak różnice w poziomie rozwoju gospodarczego i stabilności gospodarek poszczególnych krajów oraz możliwości sprostania kosztom obsługi długu. Wysokość kosztów obsługi długu zależy zarówno od wysokości samego długu, jak i od wysokości stóp procentowych, które oferuje inwestorom rząd przy zakupie papierów wartościowych. Zobowiązania finansowe nie są prostym następstwem braku dostatecznych dochodów, które sfinansowałyby wydatki tych podmiotów. Gdyby ich wydatki nie były wyższe od dochodów, budżety byłyby zrównoważone i wówczas nie zachodziłaby potrzeba zaciągania zobowiązań, których koszt obciąża przyszłe dochody (Kozioł 2010, *Analysing Government Debt...* 2012, Nelson 2012).

Ze względu na to, iż nadmierny lub dynamicznie powiększający się dług publiczny spowalnia tempo wzrostu gospodarczego (co niekorzystnie odbija się na sytuacji społecznej oraz obciąża przyszłe pokolenia koniecznością spłacania zaciągniętych zobowiązań finansowych) przyjąć należy, iż jest niezgodny z założeniami rozwoju zrównoważonego. Rozwój taki bowiem (biorąc pod uwagę najbardziej ogólny, a jednocześnie najbardziej znany sposób jego pojmowania) – według raportu *Nasza Wspólna Przyszłość* – oznacza *taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania*

*szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie* (WCED 1997). Za podstawę takiego rozwoju przyjmuje się zatem między innymi zaspokojenie na odpowiednim poziomie potrzeb społecznych, a także sprawiedliwość wewnątrzpokoleniową oraz międzypokoleniową, będących składowymi sprawiedliwości społecznej. Sprawiedliwość wewnątrzpokoleniowa, obejmująca sprawiedliwy podział dóbr w ramach obecnego pokolenia na świecie nazywana jest sprawiedliwością synchroniczną. Jej przeciwieństwem jest sprawiedliwość diachroniczna, która rozciąga się pomiędzy dwoma oddalonymi od siebie punktami czasu, zadając pytanie o to, czy jedno pokolenie może zrzucać obciążenia na barki następnego, samo uwalniając się od nich, jednocześnie pogarszając warunki życia kolejnego pokolenia. Tego typu kwestie sprawiedliwości pokoleniowej rozpatrywane są przede wszystkim w kontekście możliwości technologicznych społeczeństwa industrialnego oraz jego ingerencji w naturę i obejmują między innymi: rabunkową eksploatację surowców, degradację środowiska, składowanie substancji szkodliwych itd. W wymiarze ekonomicznym przerzucenie obciążeń na barki przyszłych pokoleń dokonuje się przez zwiększenie zadłużenia zagranicznego państwa, które spłacać będzie musiało kolejne pokolenie. W okresie zwiększania zadłużenia można bowiem importować więcej dóbr, a w okresie spłaty zadłużenia – mniej (Wiemeyer 2011). W ten sposób obecne pokolenie jest w stanie wszelkie obciążenia odsuwać w przyszłość, co uznać należy za wątpliwe pod względem etycznym.

W niniejszym badaniu wysokość długu publicznego państw UE mierzona była odsetkiem GDP i z uwzględnieniem lat 2011 oraz 2007–2011. Umożliwiło to nie tylko określenie stanu zadłużenia, lecz także wychwycenie zmian w tym względzie w analizowanych krajach od początku trwania kryzysu ogólnoswiatowego. Dane statystyczne pochodziły z bazy EUROSTAT, a zatem prezentują dług publiczny obliczany zgodnie z kryterium Maastricht (Maastricht debt).

### **3. Dług publiczny w UE w 2011 roku**

W 2011 r. w krajach UE istniało bardzo duże zróżnicowanie w zakresie długu publicznego, obejmujące od 5% do aż 165,80% GDP. Można więc stwierdzić, że większy dług publiczny miały kraje leżące w południowej i zachodniej części UE, zaś mniejszy – w części północnej i wschodniej (w tym kraje, które dołączyły do UE jako ostatnie).

Najmniej zadłużonym krajem UE okazała się Estonia, gdzie dług Maastricht wyniósł tylko 5,8% GDP. Jest to jednocześnie jedyny kraj UE, którego poziom zadłużenia wyniósł mniej niż 10% GDP. W następnej kolejności wymienić trzeba Bułgarię i Luksemburg, których dług publiczny był niższy niż 20% oraz Rumunię, Szwecję i Litwę z długiem poniżej 40% wartości GDP (tab. 1).

Tab. 1. Kraje UE o najniższym poziomie długu publicznego (Maastricht debt) w 2011.

Źródło: opracowanie własne.

| MS | Kraj       | Dług publiczny<br>(% GDP) |
|----|------------|---------------------------|
| EE | Estonia    | 5,80                      |
| BG | Bułgaria   | 16,50                     |
| LU | Luksemburg | 18,20                     |
| RO | Rumunia    | 31,20                     |
| SE | Szwecja    | 36,50                     |
| LT | Litwa      | 37,50                     |
| CZ | Czechy     | 41,00                     |
| DK | Dania      | 43,70                     |
| LV | Łotwa      | 43,70                     |
| SK | Słowacja   | 44,60                     |

Najwyższy poziom długu publicznego występował w Grecji i wynosił w 2011 roku ponad 165% GDP (tab. 2). Sytuacja finansów publicznych tego kraju była więc najgorsza spośród wszystkich pozostałych krajów UE i zdecydowanie zagrażająca długookresowej stabilności rozwoju. Niewiele lepiej sytuacja w tym zakresie kształtowała się we Włoszech, gdzie dług publiczny wyniósł 120,7% GDP, w Irlandii – 104,6% GDP i Portugalii – 100,9% GDP. Wyżej wymienione kraje stały więc w obliczu bankructwa. W pozostałych krajach Wspólnoty dług publiczny w 2011 roku był niższy od GDP, jednak w Belgii, Francji, Wielkiej Brytanii i Niemczech przekraczał 80% wartości GDP. Sytuacja jest o tyle niepokojąca, iż najwyższy poziom długu publicznego względem GDP występował w krajach powszechnie uważanych za bardzo wysoko rozwinięte gospodarczo, przy czym są to w większości kraje należące do strefy euro (Nelson 2012, *Analysing Government Debt...* 2012, *Eurostat newsrelease. Euroindicators 2012* i inni).

Tab. 2. Kraje UE o najwyższym poziomie długu publicznego (Maastricht debt) w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne.

| MS | Kraj            | Dług publiczny<br>(% GDP) |
|----|-----------------|---------------------------|
| GR | Grecja          | 165,80                    |
| IT | Włochy          | 120,70                    |
| IE | Irlandia        | 104,60                    |
| PT | Portugalia      | 100,90                    |
| BE | Belgia          | 97,30                     |
| FR | Francja         | 85,90                     |
| UK | Wielka Brytania | 84,30                     |
| DE | Niemcy          | 80,90                     |
| HU | Węgry           | 73,40                     |
| AT | Austria         | 72,20                     |

Mediana określająca wartość środkową cechy w szeregu uporządkowanym, powyżej i poniżej której znajduje się jednakowa liczba obserwacji, wyniosła w zbiorze analizowanych państw 65% GDP i była zbliżona do wartości średniej, wynoszącej niespełna 64% GDP. Zarówno wartość mediany, jak i średniej, pozwalają więc stwierdzić, że w ponad połowie krajów UE, konkretnie w 14 z 27 krajów, dług publiczny przekroczył wartość graniczną wskazaną w Protokole określającym procedury stosowane w wypadku nadmiernego deficytu.

#### 4. Dług publiczny w UE w latach 2007–2011

Sytuacja państw UE w zakresie długu publicznego w latach 2007–2011, czyli w czasie kryzysu gospodarczego, była także bardzo zróżnicowana. Wyróżnić można zarówno kraje, w których dług publiczny mierzony odsetkiem GDP zmalał, wzrósł nieznacznie i wzrost ten był bardzo dynamiczny. Do pierwszej z wymienionych grup należą tylko dwa państwa, a mianowicie Szwecja, gdzie dług publiczny w stosunku do GDP zmniejszył się prawie o 10% oraz Bułgaria – nieco ponad 4% (tab. 3). W pozostałych krajach UE nastąpił mniejszy lub większy wzrost zadłużenia.

Tab. 3. Kraje UE o najniższym przyroście poziomu długu publicznego w latach 2007–2011.  
Źródło: opracowanie własne.

| MS | Kraj     | Zmiana procentowa |
|----|----------|-------------------|
| SE | Szwecja  | -9,20             |
| BG | Bułgaria | -4,07             |
| HU | Węgry    | 9,55              |
| MT | Malta    | 11,40             |
| CY | Cypr     | 11,90             |
| BE | Belgia   | 15,70             |
| IT | Włochy   | 17,07             |
| AT | Austria  | 19,93             |
| DE | Niemcy   | 24,08             |
| PL | Polska   | 26,00             |

Oprócz dwóch wymienionych krajów, najniższy przyrost długu publicznego odnotowano na Węgrzech, Malcie, Cyprze, w Belgii, we Włoszech, w Austrii, Niemczech i Polsce. Jest to wykaz państw o bardzo zróżnicowanym poziomie zadłużenia w 2011 r., gdyż np. w Szwecji i Bułgarii poziom długu publicznego w 2011 r. był relatywnie niewielki, zaś Włochy, Niemcy, Węgry czy Austrię zaliczyć należy do grupy państw o relatywnie wysokim poziomie długu publicznego, zdecydowanie przekraczającym kryterium z Maastricht.

W latach 2007–2011 dług publiczny w bardzo szybkim tempie zwiększał się na Łotwie i w Irlandii (ponad 300%), także w Luksemburgu, Rumunii i na Litwie – ponad 100% (tab. 4). Dość duże tempo przyrostu długu publicznego charakteryzowało też Słowenię, Wielką Brytanię, Hiszpanię, Danię i Estonię. Także w tej grupie państw znalazły się takie,

których poziom zadłużenia w 2011 r. był niewielki (np. Estonia) oraz gdzie poziom ten był bardzo wysoki (np. Irlandia).

Tab. 4. Kraje UE o najwyższym przyroście poziomu długu publicznego w latach 2007–2011.  
Źródło: opracowanie własne.

| MS | Kraj            | Zmiana procentowa |
|----|-----------------|-------------------|
| LV | Łotwa           | 385,56            |
| IE | Irlandia        | 321,77            |
| LU | Luksemburg      | 171,64            |
| RO | Rumunia         | 143,75            |
| LT | Litwa           | 123,21            |
| SI | Słowenia        | 96,97             |
| UK | Wielka Brytania | 89,86             |
| ES | Hiszpania       | 88,67             |
| DK | Dania           | 58,91             |
| EE | Estonia         | 56,76             |

Można zatem wyciągnąć wniosek, że wysokie tempo przyrostu długu publicznego nie zawsze przekładało się na wysoki poziom zadłużenia państw, co ma swoje matematyczne uzasadnienie. W najtrudniejszej sytuacji finansowej, jak się wydaje, są kraje, w których wysokie tempo przyrostu długu publicznego doprowadziło do nadmiernego zadłużenia tych państw, a zaliczyć do nich można przede wszystkim Irlandię i Wielką Brytanię.

Średni przyrost zadłużenia w krajach UE w latach 2007–2011 wyniósł 74,14%, przy czym zadłużenie ośmiu krajów rosło w tempie szybszym niż średnia, zaś pozostałych 19 – w wolniejszym. Dowodzi to, że na wysoką wartość średniej wpływa w dużej mierze bardzo duży przyrost długu publicznego w kilku krajach UE. Wniosek ten potwierdza dodatkowo znacznie niższa od średniej wartości mediana (wartość środkowa), wynosząca 46,95%.

## 5. Drogi prowadzące do zmniejszania długu publicznego a rozwój zrównoważony

Istnieje kilka dróg, które mogą doprowadzić do zmniejszenia długu publicznego. Można je różnie oceniać z punktu widzenia założeń zrównoważonego rozwoju.

Biorąc pod uwagę, że dług publiczny obliczany jest zwykle w stosunku do GDP, jego zmniejszenie zasadniczo osiągnąć można na dwa sposoby. Jednym z nich jest zwiększenie tempa wzrostu gospodarczego, podnoszącego dochody państw, drugim – zmniejszenie wydatków. Poprawa sytuacji finansów publicznych w krajach UE wymagałaby jednak średniorocznego wzrostu GDP na poziomie 7–10% lub więcej, co wydaje się niemożliwe w dobie kryzysu gospodarczego. W tych okolicznościach jedną z podstawowych dróg zmniejszania długu publicznego może okazać się reforma finansów publicznych (Barro 1979; Checherita, Rother 2010; Hartwig Lojsch, Rodríguez-Vives, Slavík 2011; Cecchetti,

Mohanty, Zampolli 2010; Eichengreen, Feldman, Liebman, von Hagen, Wyplosz 2011; Buffie, Berg i inni 2012; Moraga, Vidal 2004; Wagner 1996; Collignon, Mundschenk 2010; Reinhart, Sbrancia 2011; *Analysing Government Debt...* 2012). W szczególności chodzi jednak (Kozioł 2010) o:

- szukanie oszczędności w wydatkach sztywnych (socjalnych i na usługi publiczne, w tym między innymi podwyższenie wieku emerytalnego, ograniczenie przywilejów emerytalnych, zwiększenie składki emerytalnej itp.),
- zwiększenie dochodów finansów publicznych (poprzez poprawę dyscypliny podatkowej, w tym ograniczenie szarej strefy, wprowadzenie nowych obciążeń publicznych, podniesienie obowiązujących stawek podatkowych oraz poszerzenie dotychczasowych nieopodatkowanych obszarów działalności).

Zaprezentowane drogi ograniczenia deficytu budżetowego, a w efekcie długu publicznego, rodzą jednak spore konsekwencje społeczno-gospodarcze dla obecnych i przyszłych pokoleń, a wraz z nimi – liczne dylematy. Nie ulega wątpliwości, że działania na rzecz ograniczania długu publicznego w zakresie świadczeń społecznych mogą skutkować spowolnieniem tempa wzrostu świadczeń społecznych, obniżeniem świadczeń społecznych, a w efekcie protestami obywateli (Kozioł 2010). Niepodejmowanie zmian w zakresie świadczeń społecznych może jednak powodować narastanie deficytu i długu publicznego oraz wpadnięcie w pułapkę zadłużenia, co nie pozostanie bez wpływu na następne pokolenia.

Trudno więc jednoznacznie ocenić, jakie działania w zakresie redukcji długu publicznego należałoby podjąć w krajach Unii Europejskiej, aby rozwój danego państwa uczynić zrównoważonym. Rozwój zrównoważony wymaga bowiem zarówno stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego, obejmującego między innymi dbałość o sferę społeczną obecnego pokolenia (sprawiedliwość wewnątrzpokoleniową), jak i danie możliwości i podstaw rozwoju (nie długów) przyszłym pokoleniom (sprawiedliwość międzypokoleniową). Żadna zatem z możliwych dróg wyjścia z trudnej sytuacji nadmiernego zadłużenia nie jest w pełni zgodna z doktryną rozwoju zrównoważonego. Skutkują bowiem ograniczaniem wydatków na cele społeczne lub też przerzucaniem kosztów zaspokojenia potrzeb obecnego pokolenia na następne.

Wszystko jednak wskazuje na to, iż niepodejmowanie dyscypliny finansowej państwa skutkować będzie wzrostem zadłużenia i jeszcze większym obciążeniem przyszłych pokoleń, zaś podejmowanie takiej dyscypliny uchroni przyszłe pokolenia przed koniecznością spłacania zobowiązań finansowych, jednak ogranicza możliwości rozwoju obecnego pokolenia. Jest to dość trudny dylemat. Wydaje się, iż skoro wzrost zadłużenia niekorzystny jest zarówno dla przyszłego pokolenia, jak i obecnego, to jednak bardziej korzystne z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego będzie jego ograniczanie.

## 6. Zakończenie

Dług publiczny występuje w każdym kraju Unii Europejskiej i nie jest niczym złym, jeśli nie osiągnie zbyt wysokiego poziomu. Może on bowiem spowodować trudności w jego spłaceniu, a w konsekwencji szukanie oszczędności kosztem możliwości rozwoju

społeczno-gospodarczego lub też zaciąganie kolejnych kredytów obciążających następne pokolenia. Z tego względu nadmierny dług publiczny jest niezgodny z założeniami rozwoju zrównoważonego.

Sytuacja krajów Unii Europejskiej w zakresie długu publicznego jest zróżnicowana, jednak generalnie nie najlepsza. W wielu krajach UE tempo przyrostu zadłużenia w latach 2007–2011 było bardzo duże. Poziom zadłużenia w ponad połowie krajów w 2011 roku przekroczył dopuszczalny limit (60%), określony w Protokole w sprawie procedury stosowanej w wypadku nadmiernego deficytu. Kraje te powinny zatem podjąć odpowiednie działania na rzecz zrównoważenia swoich budżetów, jednak często tego nie czynią.

Z przeprowadzonej analizy wynika, iż trudno jest wybrać drogę prowadzącą do zmniejszenia długu publicznego bez uniknięcia określonych, niekorzystnych konsekwencji społecznych. Prowadzi to bowiem zwykle do niesprawiedliwości społecznej, zarówno w wymiarze wewnątrz-, jak i międzypokoleniowym. Niepodjęcie jednak żadnych działań naprawczych w odniesieniu do finansów publicznych pogłębić może sytuację kryzysową i doprowadzić do pułapki zadłużenia, co także jest niezgodne z doktryną rozwoju zrównoważonego. Z tego powodu wydaje się, iż najlepszym rozwiązaniem jest podejmowanie odpowiednich działań naprawczych zanim poziom zadłużenia zacznie zagrażać długookresowej stabilności rozwoju społeczno-gospodarczego i wielkość zobowiązań zacznie przekraczać możliwości ich spłaty. Gdy poziom długu publicznego jest już wysoki, szukając stosownych rozwiązań, nie należy pomijać kwestii sprawiedliwości społecznej oraz możliwości zaspokojenia potrzeb zarówno obecnego, jak i przyszłego pokolenia.

## Literatura

- Analysing Government Debt Sustainability In The Euro Area, 2012. ECB Monthly Bulletin [http://www.ecb.int/pub/pdf/other/art1\\_mb201204en\\_pp55-69en.pdf](http://www.ecb.int/pub/pdf/other/art1_mb201204en_pp55-69en.pdf) (data dostępu: 1.12.2012).
- Annual Report, 2004 – Public Debt [http://www.mf.gov.pl/\\_files/\\_dlug\\_publiczny/obligacje\\_hurtowe/raporty\\_roczne/raport\\_roczny2004.pdf](http://www.mf.gov.pl/_files/_dlug_publiczny/obligacje_hurtowe/raporty_roczne/raport_roczny2004.pdf) (data dostępu: 5.06.2012).
- Bagus P., 2010. Tragedy of the Euro. Ludwig von Mises Institute <http://mises.org/document/6045/The-Tragedy-of-the-Euro> (data dostępu: 13.05.2012).
- Barro J.R., 1979. On the Determination of the Public Debt. *The Journal of Political Economy*, vol. 80, Part 1: s. 940–971.
- Battaglini M., Coate S., 2008. A Dynamic Theory of Public Spending, Taxation, and Debt. *American Economic Review*, 98:1, s. 201–236.
- Buffie E., Berg A., Pattillo C., Portillo R., Zanna L-F., 2012. Public Investment, Growth, and Debt Sustainability: Putting Together the Pieces. IMF Working Paper, WP/12/144 <http://www.africaneconomicconference.org/2012/Documents/Papers/AEC2012-333.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Cecchetti S.G., Mohanty M.S., Zampolli F., 2010. The future of public debt: prospects and implications. <http://www.bis.org/publ/work300.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Checherita C., Rother P., 2010. The impact of high and growing government debt on economic growth. An empirical investigation for the euro area. Working Paper Series. European Central Bank. <http://www.ecb.int/pub/pdf/scpwps/ecbwp1237.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Collignon S., Mundschenk S., 2010. The Sustainability of Public Debt in Europe. <http://www.stefancollignon.de/PDF/pdtx.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Denes M., Eggertsson G.B., Gilbukh S., 2012. Deficits, Public Debt Dynamics, and Tax and Spending Multipliers. Federal Reserve Bank of New York Staff Reports, no. 551 <http://www.econ.yale.edu/seminars/macro/mac12/eggerstsson-120410.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).

- Eichengreen B., Feldman R., Liebman J., von Hagen J., Wyplosz Ch., 2011. Public Debts: Nuts, Bolts and Worries. Geneva Reports on the World Economy 13. International Center for Monetary and Banking Studies (ICMB) <http://www.cepr.org/pubs/books/cepr/Geneva13.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Eurostat newsrelease. Euroindicators, 2012. First quarter 2012 compared with fourth quarter 2011 [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_PUBLIC/2-23072012-AP/EN/2-23072012-AP-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/2-23072012-AP/EN/2-23072012-AP-EN.PDF) (data dostępu: 1.12.2012).
- Hartwig Lojsch D., Rodríguez-Vives M., Slavík M., 2011. The Size And Composition Of Government Debt In The Euro Area. ECB OCCASIONAL PAPER SERIES No132/OCTOBER 2011 <http://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scpops/ecbocp132.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Kozioł J., 2010. Dług publiczny – konsekwencje dla gospodarki i społeczeństwa. *Studia i Materiały* 5(20), 65–78.
- Mink R., 2004. Concepts of Government Debt <http://www.unece.org/stats/documents/ces/ac.68/2004/14.e.pdf> (data dostępu: 13.05.2012).
- Moraga J.F.-H., Vidal J.-P., 2004. Fiscal Sustainability And Public Debt In An Endogenous Growth Model. ECB, Working Paper Series No. 395/October 2004 <http://www.ecb.int/pub/pdf/scpwps/ecbwp395.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Nelson R.M., 2012. Sovereign Debt in Advanced Economies: Overview and Issues for Congress. Congressional Research Service [http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/key\\_workplace/892/](http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/key_workplace/892/) (data dostępu: 1.12.2012).
- Ostaszewski J. (ed.), 2010. *Finanse*. Warszawa, Difin.
- Polarczyk K., 2005. Zakres długu publicznego. Definicje i zakres. Kancelaria Sejmu. Biuro Studiów i Ekspertyz [http://biurose.sejm.gov.pl/teksty\\_pdf\\_05/r-234.pdf](http://biurose.sejm.gov.pl/teksty_pdf_05/r-234.pdf) (data dostępu: 13.05.2012).
- Reinhart C.M., Sbrancia M.B., 2011. The Liquidation of Government Debt. Working Paper Series. <http://www.imf.org/external/np/seminars/eng/2011/res2/pdf/crbs.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Wagner R., 1996. Who Owes What, and To Whom? Public Debt, Ricardian Equivalence, and Governmental Form. *The Review of Austrian Economics* Vol. 9, No. 2 (1996), s. 129–142.
- Woodford M., 1998. Public Debt and the Price Level. Paper prepared for the Bank of England conference on Government Debt and Monetary Policy, <http://faculty.wcas.northwestern.edu/~lchrist/papers/boe.pdf> (data dostępu: 1.12.2012).
- Wiemeyer J., 2011. Intergenerational Justice as a Social Ethical Challenge. *Annals of Social Sciences*, issue: 3/2011, s. 69–87.
- WCED 1997. *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.

## Public debt in the EU states in the context of sustainable development

**Summary:** As a result of the persistent global economic crisis, the public debt of many European Union states has been growing. This is a highly harmful process, because it will not only slow down the socio-economic development of those states, but will also burden the next generations with the duty to pay financial obligations incurred today. This paper seeks to analyse public debt in the EU countries in 2011 and changes that took place in this field in the years 2007–2011 in the context of the assumptions of sustainable development.

**Keywords:** public debt, European Union, sustainable development.

dr hab. prof. UAM Lidia Mierzejewska  
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
Dziegielowa 27  
61-288 Poznań  
[mierzeja@amu.edu.pl](mailto:mierzeja@amu.edu.pl)

Andrzej Miszczuk

Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

## **Strategia transgraniczna jako instrument współpracy województwa lubelskiego z obwodami: brzeskim, lwowskim i wołyńskim**

**Streszczenie:** *Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020* powstała z inicjatywy Związku Transgranicznego Euroregion Bug, jako następstwo nowej *Strategii rozwoju województwa lubelskiego* oraz przy wsparciu Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP. Stanowi ona podstawę do wypracowania nowego modelu współpracy oraz przygotowania regionów przygranicznych, położonych po obu stronach zewnętrznej granicy UE, do nowych wyzwań polityki Europejskiej Współpracy Terytorialnej w perspektywie 2014–2020.

**Słowa kluczowe:** współpraca transgraniczna, strategia rozwoju, województwo lubelskie, Euroregion Bug.

### **1. Wstęp**

Współpraca transgraniczna województwa lubelskiego ma ponad 20-letnią tradycję. W tym okresie wykształciły się różnorodne jej formy w relacjach z obwodem brzeskim na Białorusi oraz lwowskim i wołyńskim na Ukrainie. Jedną z nich było powołanie do życia 29 września 1995 roku – przez ówczesną administrację rządową – Związku Transgranicznego Euroregion Bug. Reforma administracji publicznej, a w jej efekcie utworzenie 1 stycznia 1999 roku samorządu województwa, spowodowało, że ten nowy podmiot zaczął odgrywać znaczącą rolę w relacjach transgranicznych. Z inicjatywy Samorządu Województwa Lubelskiego powołano do życia Stowarzyszenie Samorządów Euroregionu Bug, grupujące samorządy zaangażowane we współpracę transgraniczną z obszaru województwa lubelskiego oraz stworzono ramy prawne dla tego typu aktywności. Zawarto umowy z:

- obwodem brzeskim o współpracy przygranicznej 31 marca 2000 roku,
- obwodem wołyńskim o współpracy gospodarczej, handlowej, naukowo-technicznej i kulturalnej 1 października 2002 roku,
- obwodem lwowskim o współpracy gospodarczej, handlowej, naukowo-technicznej i kulturalnej 16 czerwca 2004 roku.

Od momentu powstania Związku Transgranicznego Euroregion Bug, a nawet jeszcze przed jego formalnym powołaniem, realizowany był projekt badawczy zamawiany PBZ-059-01, którego efektem było 16 tomów studiów serii *Euroregion Bug*,

opublikowanych w latach 1994–1997, stanowiących unikalne źródło informacji na temat polsko-białorusko-ukraińskiego regionu transgranicznego. Należy też podkreślić intensywną współpracę, zapoczątkowaną wspomnianym projektem, a później niezależną od niego między urzędami statystycznymi w Lublinie, Brześciu, Lwowie i Łucku, która zaowocowała licznymi publikacjami statystycznymi.

Działania informacyjne wpisywały się w fazę powiązań transgranicznych, określaną przez O.J. Martinezę (1999) – mianem granicy koegzystencji. Równolegle pojawiały się także proste formy współpracy, takie jak handel przygraniczny czy wzajemne wizyty władz lokalnych i regionalnych. Nie udało się jednak doprowadzić do stworzenia planów (oraz ich realizacji) wspólnych działań strategicznych w ramach regionu transgranicznego. Podjęto dwie tego typu próby. Pierwszą była *Strategia rozwoju Euroregionu Bug* (Polski 1997), będąca efektem wspomnianego projektu zamawianego PBZ-059-01. Została przygotowana przez ekspertów polskich i ukraińskich. Z kolei druga – *Wspólna polsko-ukraińska strategia współpracy transgranicznej. Lubelskie, Podkarpackie, Wołyńskie, Lwowskie 2005–2015. Razem ku przyszłości* (2005) powstała z inicjatywy powołanego do życia (m.in. przez Samorząd Województwa Lubelskiego) stowarzyszenia Europejskie Centrum Integracji i Współpracy Samorządowej „Dom Europy”.

Słabością tych dokumentów było to, że powstawały z inicjatywy polskiej, przy braku rzeczywistego (a nie tylko formalnego) zaangażowania strony białoruskiej i ukraińskiej, formułowały dość ogólnikowe kierunki działania, nie zawierając jednocześnie elementów systemu realizacji (podmioty realizacji, system monitoringu, źródła finansowania). Bierność władz białoruskich (duża) i ukraińskich (trochę mniejsza) wynikała z uwarunkowań geopolitycznych, gdyż granica państwowa oddzielająca województwo lubelskie od obwodów: brzeskiego, lwowskiego i wołyńskiego nabrała charakteru granicy zewnętrznej UE i strefy Schengen, co obniżyło jej przepuszczalność, zwłaszcza dla obywateli Białorusi i Ukrainy. Istotną przeszkodą był także dystans instytucjonalny, związany z nieadekwatnością kompetencyjną sąsiadujących ze sobą regionów administracyjnych oraz jednostek subregionalnych polskich, białoruskich i ukraińskich.

O ile dystans instytucjonalny nadal występuje, o tyle nieco złagodzone zostały skutki występowania zewnętrznej granicy UE dzięki Europejskiemu Instrumentowi Sąsiedztwa i Partnerstwa, w ramach którego w latach 2007–2013 był, a w kolejnym okresie programowania (2014–2020) będzie realizowany Program Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina. Możliwość pozyskania finansowania ze środków unijnych dla transgranicznych projektów o charakterze strategicznym stała się zachętą do podjęcia wysiłku stworzenia nowego dokumentu dla regionu transgranicznego, tj. *Strategii współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020* (2014).

Impulsami do opracowania tego dokumentu były:

- inicjatywa Związku Transgranicznego Euroregion Bug, która przybrała w 2012 roku formę stosownej uchwały, o przystąpieniu do opracowania dokumentu strategicznego,
- uchwalenie w 2013 roku nowej *Strategii rozwoju województwa lubelskiego na lata 2014–2020 (z perspektywą do 2030 roku)* (2013), w ramach której zidentyfikowano przygraniczny obszar strategicznej interwencji jako wymagający aktywizacji społeczno-gospodarczej,

- pilotażowy projekt Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP, realizowany w 2013 roku, zatytułowany: *Budowanie partnerstwa na rzecz wypracowania Strategii Transgranicznej na lata 2014–2020*<sup>1</sup>.

Celem artykułu jest prezentacja oraz wstępna ocena *Strategii współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020* (2014) jako instrumentu otwierającego nowy etap współpracy na pograniczu polsko-białorusko-ukraińskim.

## 2. Założenia metodologiczne

Przyjęto, że *Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020* powinna opierać się na wykorzystaniu endogenicznych potencjałów rozwojowych regionu transgranicznego dla budowania jego konkurencyjności oraz przełamania negatywnego wpływu otoczenia w postaci oddziaływania bariery granicznej. W związku z tym nie może przybierać ona formy klasycznego dokumentu stworzonego na potrzeby planowania dla zwartego i jednolitego układu administracyjnego, a powinna posiadać charakter funkcjonalny i stanowić przede wszystkim próbę spójnego zestawienia możliwych działań rozwojowych na rzecz zainteresowanych przygranicznych jednostek regionalnych trzech państw. Zasadniczymi zadaniami tego dokumentu stały się następujące zagadnienia:

- wypracowanie i uzgodnienie celów strategicznych regionu transgranicznego,
- wypracowanie priorytetów rozwojowych i katalogu przedsięwzięć prowadzących do szerszego otwarcia na współpracę transgraniczną oraz osiąganie wzajemnych korzyści,
- dynamizacja i stymulowanie procesów rozwojowych na pograniczu polsko-białorusko-ukraińskim,
- promowanie dobrosąsiedzkich stosunków w regionie transgranicznym oraz poprawa skuteczności jego promocji i zdolności do przyciągania inwestycji zewnętrznych,
- przygotowanie zadań i priorytetów dla nowej Europejskiej Polityki Sąsiedztwa oraz Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina na lata 2014–2020.

Proces tworzenia dokumentu strategii opierał się na pięciu głównych zasadach:

- zasada partnerstwa, oznaczająca wspólne i równoprawne zaangażowanie partnerów polskich, białoruskich i ukraińskich,
- zasada spójności z innymi dokumentami strategicznymi, opracowanymi na poziomie regionalnym, krajowym i europejskim,
- zasada elastyczności, polegająca na dostosowywaniu się do zmieniających się uwarunkowań zewnętrznych oraz potencjałów endogenicznych, co oznacza konieczność monitorowania realizacji dokumentu i w zależności od potrzeb dokonywania jego aktualizacji,
- zasada koncentracji tematycznej, oznaczająca wybór kilku dziedzin najważniejszych dla funkcjonowania regionu transgranicznego,

---

<sup>1</sup> Kierownikiem projektu był Bogdan Kawalko – dyrektor Departamentu Polityki Regionalnej UMWL, zaś autor pełnił funkcję eksperta-metodologa.

– zasada wiarygodności danych wykorzystywanych w procesie tworzenia dokumentu, pochodzących zarówno ze źródeł statystycznych, jak i pozostałych.

*Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020* opracowana została przy użyciu (rekomendowanej przez instytucje krajowe i europejskie powszechnie wykorzystywanej i sprawdzonej przy tworzeniu lokalnych, regionalnych, krajowych oraz europejskich dokumentów strategicznych) metody ekspercko-partycypacyjnej. Jej zaletą jest łączenie wiedzy ekspertów z priorytetami i ocenami formułowanymi przez podmioty realizacyjne oraz społeczności lokalne i regionalne. Oznacza to, że projekt dokumentu przygotował zespół roboczy, w skład którego wchodziłi eksperci powołani przez władze zainteresowanych regionów przygranicznych, przedstawiciele Związku Transgranicznego Euroregion Bug, Urzędu Statystycznego, Biura Planowania Przestrzennego oraz Departamentu Polityki Regionalnej Urzędu Marszałkowskiego w Lublinie. W kluczowych kwestiach uwzględniano opinie podmiotów publicznych oraz społecznych, odpowiedzialnych za realizację strategii. Zespół roboczy odbył sześć spotkań. Konsultacje społeczne przeprowadzono w Lublinie, Brześciu, Lwowie i Łucku oraz dodatkowo (w przypadku województwa lubelskiego) w Białej Podlaskiej, Hrubieszowie i Włodawie.

Horyzont czasowy *Strategii...* obejmuje 7-letni okres programowania i jest zgodny z najbliższą perspektywą finansową UE na lata 2014–2020. Pomimo że jej zasięg przestrzenny obejmuje cztery jednostki regionalne, tj. województwo lubelskie oraz obwody: brzeski, lwowski i wołyński, zostały one potraktowane wspólnie jako jeden obszar transgraniczny. W jego ramach funkcjonują trzy granice państwowe, polsko-białoruska, polsko-ukraińska i białorusko-ukraińska, jednak przedmiotem rozważań były tylko dwie z nich – polsko-białoruska i polsko-ukraińska, gdyż one stanowią odcinki zewnętrznej granicy UE. Do tych dwóch odcinków granic zawężono również pojęcie współpracy transgranicznej.

### 3. Diagnoza i analiza SWOT

Punktem wyjścia do określenia celów i kierunków działań strategicznych w regionie transgranicznym było dokonanie diagnozy sytuacji społeczno-ekonomicznej tego obszaru. Diagnoza (Jakubowski i in. 2013), wykonana przez pracowników Urzędu Statystycznego w Lublinie we współpracy z obwodowymi urzędami statystycznymi w Brześciu, Lwowie i Łucku, stanowi niewątpliwą wartość dodaną strategii. Jest to obszerne opracowanie, ukazujące stan aktualny oraz retrospekcję do roku 2003, jako ostatniego przed wejściem Polski do Unii Europejskiej. Po raz pierwszy udało się w nim zapewnić wysoki stopień porównywalności danych oraz ich przekrojów terytorialnych, co zawsze stanowi kluczowe wyzwanie dla statystyki obszarów transgranicznych (Miszczuk 2008).

Z diagnozy wyłania się obraz regionu transgranicznego wewnątrznie zróżnicowanego, jednak o niskim, peryferyjnym poziomie rozwoju społeczno-ekonomicznego, o czym świadczy wartość PKB ogółem i per capita (tab. 1).

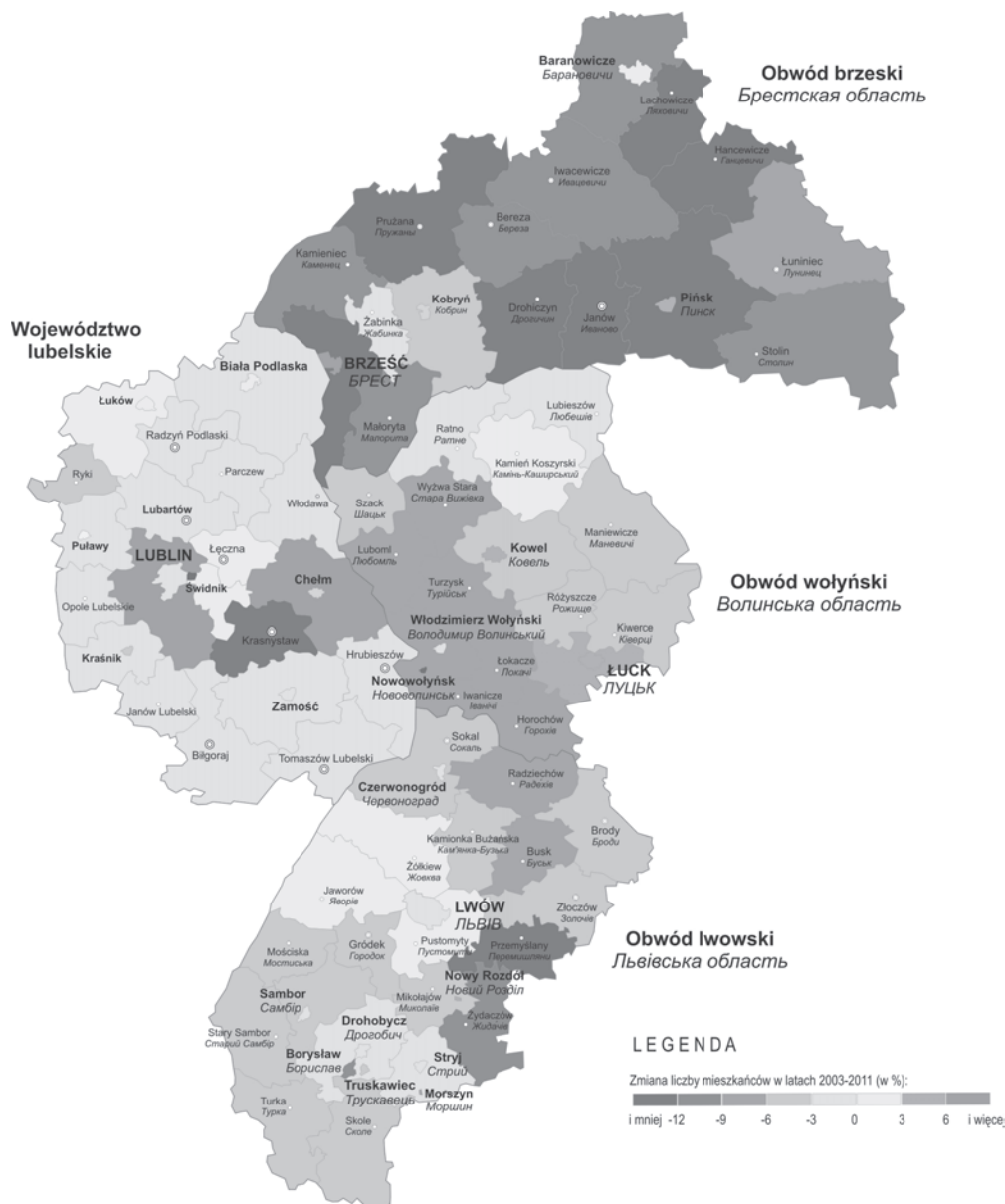
Tab. 1. Produkt krajowy brutto w regionie transgranicznym w 2010 r. (w cenach bieżących).

Źródło: A. Jakubowski, U. Bronisz, S. Dziaduch (2013).

| Wyszczególnienie      | Produkt krajowy brutto |                          |
|-----------------------|------------------------|--------------------------|
|                       | ogółem (w mln euro)    | na 1 mieszkańca (w euro) |
| Polska                | 352 881,0              | 9 240,9                  |
| województwo lubelskie | 13 462,2               | 6 247,4                  |
| Białoruś              | 41 613,5               | 4 384,6                  |
| obwód brzeski         | 4 346,3                | 3 111,4                  |
| Ukraina               | 102 616,3              | 2 237,1                  |
| obwód lwowski         | 3 949,1                | 1 550,4                  |
| obwód wołyński        | 1 368,0                | 1 319,3                  |

W stosunku do średniej krajowej, województwo lubelskie osiągnęło PKB per capita na poziomie 67,6%, zajmując 15 (przedostatnią) lokatę; obwód brzeski – 71,0% i 5 miejsce na 7 jednostek administracyjnych; obwód lwowski – 69,3% i 14 miejsce na ogólną liczbę 27 regionów; obwód wołyński – 59,0% i 22 miejsce na 27 regionów.

Region transgraniczny (według danych z 2011 roku) jest zamieszkały przez 7 142,8 tys. osób, z tego na obwód lwowski przypada 2540,9 tys. osób (tj. 35,6%), województwo lubelskie – 2171,9 tys. osób (30,4%), obwód brzeski – 1391,9 tys. osób (19,5%) i obwód wołyński – 1038,6 tys. osób (14,5%). W latach 2003–2011 odnotowano spadek zaludnienia (ryc. 1), wynoszący 145,7 tys. osób, tj. 2,8%, przy czym dotyczył on głównie obwodu lwowskiego (ubytek 53,6 tys. osób) oraz obwodu brzeskiego (ubytek 44,5 tys. osób).



Ryc. 1. Zmiany zaludnienia regionu transgranicznego w latach 2003–2011.

Źródło: A. Jakubowski, U. Bronisz, S. Dziaduch (2013).

Niewątpliwym potencjałem endogenicznym są zachowane (w dość dobrym stanie) walory środowiska przyrodniczego, w większym zakresie objęte ochroną po stronie polskiej, jednak w minimalnym stopniu wykorzystywane do rozwoju turystyki (ryc. 2). Potencjałem rozwojowym regionu transgranicznego jest także infrastruktura szkolnictwa wyższego. W roku akademickim 2011/2012 liczba studentów wyniosła 296,0 tys., z czego w obwodzie lwowskim kształciło się 131,2 tys. studentów, województwie lubelskim

– 96,2 tys., obwodzie brzeskim – 36,9 tys. i wołyńskim – 31,7 tys. Najważniejszymi ośrodkami akademickimi tego obszaru są: Lwów – 108,7 tys. studentów, Lublin – 80,8 tys., Łuck – 26,6 tys., Brześć – 21,1 tys., Baranowicze – 9,9 tys., Drohobycz – 9,8 tys., Biała Podlaska – 5,9 tys. oraz Pińsk – 5,8 tys.

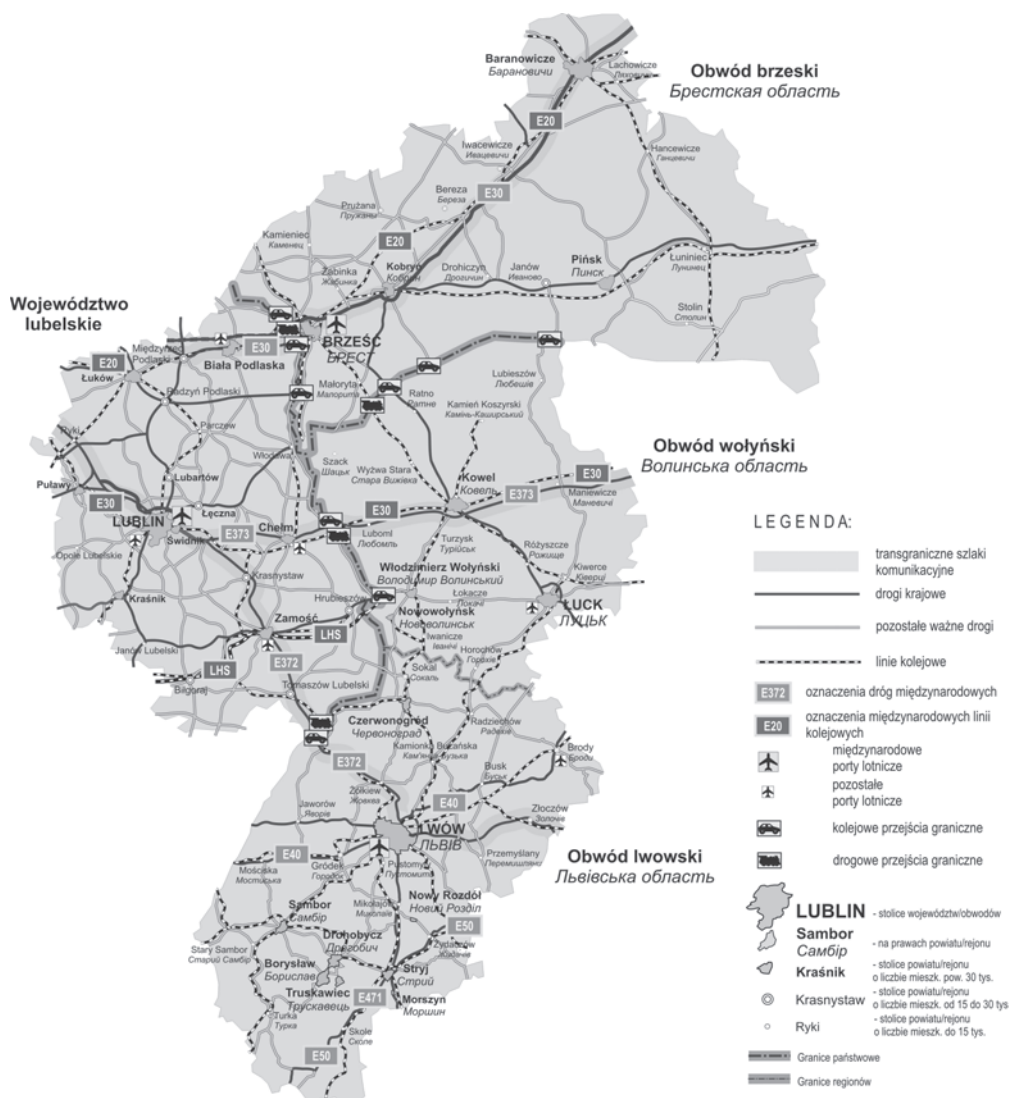


Ryc. 2. Stan i ochrona środowiska regionu transgranicznego w 2011 roku.

Źródło: A. Jakubowski, U. Bronisz, S. Dziaduch (2013).

Dość korzystne jest położenie komunikacyjne, jako że region transgraniczny przecinają ważne europejskie szlaki drogowe: E30, E372, E373 oraz kolejowe E20/C-E20, E30, Linia Hutnicza Szerokotorowa (ryc. 3). Funkcjonują tu także drogowe i kolejowe przejścia graniczne z Białorusią: Terespol-Małaszewicze/Brześć, Kukuryki/Kozłowicze, Terespol/

Brześć, Sławatycze/Domaczewo oraz z Ukrainą: Dorohusk/Jagodzin, Zosin/Uściług, Hrubieszów/Włodzimierz Wołyński, Hrebenne/Rawa Ruska i Dołhobyczów/Uhrynów. Jednak stan infrastruktury drogowej, kolejowej oraz przejść granicznych nie pozwala w pełni wykorzystać walorów położenia. Uzupełnieniem infrastruktury transportowej są trzy nowoczesne, ale w małym stopniu wykorzystywane, lotniska cywilne, zlokalizowane w regionie transgranicznym: Międzynarodowy Port Lotniczy im. Daniela Halickiego we Lwowie, Port Lotniczy Lublin w Świdniku, Międzynarodowy Port Lotniczy w Brześciu.



Ryc. 3. Główne szlaki komunikacyjne regionu transgranicznego.  
 Źródło: A. Jakubowski, U. Bronisz, S. Dziaduch (2013).

Syntetycznym podsumowaniem diagnozy, połączonym z oceną wartościującą, jest analiza SWOT regionu transgranicznego, zestawiona w tab. 2.

Tab. 2. Analiza SWOT regionu transgranicznego.

Źródło: *Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020*, 2014, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin.

| Silne strony                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Słabe strony                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– znaczące walory przyrodnicze i relatywnie niski stopień ich degradacji,</li> <li>– dość dobrze zachowane dziedzictwo wielokulturowości,</li> <li>– brak istotnych barier językowych,</li> <li>– relatywnie wysoki poziom wykształcenia ludności,</li> <li>– dobrze rozwinięta baza szkolnictwa wyższego,</li> <li>– duża dostępność ośrodków naukowo-badawczych,</li> <li>– tworzenie zachęt dla inwestorów,</li> <li>– otwartość firm, instytucji i osób na współpracę transgraniczną,</li> <li>– lokalizacja nowoczesnych lotnisk.</li> </ul>                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>– niski poziom rozwoju społeczno-ekonomicznego,</li> <li>– przestarzała struktura gospodarcza (duży udział rolnictwa),</li> <li>– znikome wykorzystanie potencjału przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju turystyki (brak znaczących transgranicznych produktów turystycznych),</li> <li>– niski poziom rozwoju infrastruktury drogowej, zwłaszcza w strefie przygranicznej,</li> <li>– niski poziom rozwoju infrastruktury kolejowej, zwłaszcza w strefie przygranicznej,</li> <li>– słabe wykorzystanie linii kolejowych, niewymagających zmiany szerokości toru (LHS, Chełm-Kowel, Zamość-Rawa Ruska),</li> <li>– mała dywersyfikacja przejść granicznych (brak turystycznych przejść pieszych),</li> <li>– niewielkie wykorzystywanie lotnisk,</li> <li>– brak lotnisk cargo.</li> </ul> |
| Szanse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Zagrożenia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– wzrost znaczenia Europejskiej Polityki Sąsiedztwa wobec Europy Wschodniej,</li> <li>– tranzytowe położenie między Europą Zachodnią a Wschodnią, na skrzyżowaniu transeuropejskich szlaków drogowych i kolejowych,</li> <li>– możliwość podniesienia zewnętrznej dostępności komunikacyjnej poprzez lepsze wykorzystanie infrastruktury lotniczej,</li> <li>– wzrost jakości i mobilności zasobów pracy,</li> <li>– wzrost zainteresowania partnerstwem transgranicznym,</li> <li>– wzrost aktywności i rosnąca rola organizacji pozarządowych w stosunkach międzynarodowych, w tym transgranicznych.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>– wzmacnianie bariery zewnętrznej granicy UE,</li> <li>– wzrost znaczenia tranzytowego konkurencyjnych szlaków transportowych, zwłaszcza na południu Polski (A4) i Europy,</li> <li>– dywergencja poziomu rozwoju gospodarczego w wymiarze europejskim i poszczególnych krajów,</li> <li>– znaczący dystans instytucjonalny administracji publicznej, wynikający z różnic ustrojowych i odmiennych modeli państwa,</li> <li>– niekorzystne tendencje demograficzne (depopulacja, starzenie się społeczeństwa),</li> <li>– przestępczość związana z funkcjonowaniem zewnętrznej granicy UE.</li> </ul>                                                                                                                                                                                          |

W wyniku przeprowadzonej analizy SWOT zidentyfikowano cztery dziedziny działań strategicznych:

- współpracę gospodarczą, rozumianą jako tworzenie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości oraz inwestowania przez kapitał zewnętrzny,
- środowisko naturalne, kulturę i turystykę,
- infrastrukturę komunikacyjną i graniczną,
- naukę i szkolnictwo wyższe.

#### 4. Cele i kierunki działań

W toku dyskusji zespołu roboczego przyjęto, że celem generalnym omówionej strategii jest: *Podniesienie konkurencyjności społeczno-gospodarczej obszaru transgranicznego w wymiarze europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, poprzez efektywne wykorzystanie potencjałów endogenicznych oraz łagodzenie ograniczeń wynikających z funkcjonowania zewnętrznej granicy UE*. Cel ten został uszczegółowiony poprzez sformułowanie celów i kierunków działań strategicznych w wyróżnionych wcześniej dziedzinach. Ich zestawienie zawiera tab. 3.

Tab. 3. Cele i kierunki działań strategicznych w regionie transgranicznym.

Źródło: *Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020*, 2014, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin.

| Współpraca gospodarcza                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dostarczanie kompletnej i aktualnej informacji o warunkach prowadzenia działalności i podmiotach gospodarczych regionu transgranicznego.</li> <li>2. Tworzenie dalszych zachęt do prowadzenia działalności gospodarczej.</li> <li>3. Wspieranie specjalizacji istniejących instytucji otoczenia biznesu w kierunku obsługi firm zainteresowanych współpracą w obszarze transgranicznym.</li> <li>4. Zintegrowana promocja gospodarcza regionu transgranicznego.</li> </ol>                                                                                                                                                                                                  |
| Środowisko naturalne, kultura, turystyka                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Transgraniczne współdziałanie służb zarządzania kryzysowego.</li> <li>2. Stymulowanie działań na rzecz powstania i koordynacji funkcjonowania transgranicznych obszarów chronionych.</li> <li>3. Stymulowanie działań transgranicznych na rzecz czystości wód dorzecza Bugu.</li> <li>4. Opracowanie transgranicznych produktów turystycznych.</li> <li>5. Transgraniczne działania na rzecz ochrony światowego dziedzictwa kultury.</li> <li>6. Wspieranie i koordynowanie transgranicznych imprez kulturalnych.</li> <li>7. Tworzenie transgranicznych sieci współpracy instytucji i organizacji zajmujących się środowiskiem naturalnym, kulturą i turystyką.</li> </ol> |
| Infrastruktura komunikacyjna i graniczna                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Podniesienie przenikalności granicy polsko-białoruskiej i polsko-ukraińskiej poprzez otwarcie nowych przejść granicznych, w tym przejść pieszych i turystycznych.</li> <li>2. Poprawa dostępności drogowej przejść granicznych.</li> <li>3. Zwiększenie liczby transgranicznych powiązań komunikacyjnych.</li> <li>4. Rozszerzenie strefy małego ruchu granicznego.</li> <li>5. Rewitalizacja transgranicznej infrastruktury kolejowej.</li> <li>6. Wspieranie portów lotniczych w kierunku otwarcia nowych połączeń, w tym transgranicznych.</li> </ol>                                                                                                                    |
| Nauka i szkolnictwo wyższe                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upowszechnienie Systemu Bolońskiego we wszystkich uczelniach regionu transgranicznego.</li> <li>2. Dostosowywanie oferty edukacyjnej uczelni do zmieniających się wymagań gospodarki opartej na wiedzy, ze szczególnym uwzględnieniem gospodarki transgranicznej.</li> <li>3. Tworzenie partnerstw międzyuczelnianych w celu absorpcji środków zewnętrznych na badania naukowe.</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

Z tabeli wynika, że najwięcej działań przewidzianych jest w ramach dwóch dziedzin, tj. *Środowiska naturalnego, kultury i turystyki* oraz *Infrastruktury komunikacyjnej i granicznej*. Podobnie jak w przypadku kierunków działań strategicznych układały się proporcje na liście kluczowych projektów rekomendowanych, powstałej w toku dyskusji zespołu roboczego oraz w wyniku konsultacji społecznych.

## 5. System realizacji

Przyjęto, że system realizacji *Strategii...* powinien opierać się na modelu *multi – level governance*, co oznacza, że zostaną zaangażowane podmioty z czterech sektorów, tj. publicznego (administracja rządowa, samorządy terytorialne), prywatnego (podmioty gospodarcze), społecznego (organizacje pozarządowe) oraz badań i rozwoju (uczelnie, instytucje naukowo-badawcze). Zaplecze instytucjonalno-koordynacyjne systemu wdrażania *Strategii...* powinny tworzyć: Rada Programowa oraz Zespół Zarządzający, składające się z przedstawicieli reprezentujących władze regionalne czterech jednostek administracyjnych, tworzących region transgraniczny (obwód brzeski, obwód lwowski, obwód wołyński i województwo lubelskie).

Źródłami finansowania strategii będą wszystkie dostępne środki finansowe, które mogą być zaangażowane w realizację działań rozwojowych, tj. krajowe środki publiczne, zagraniczne środki publiczne (pochodzące z budżetu UE w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej, w tym zwłaszcza z Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014–2020, europejskie fundusze strukturalne przeznaczone na realizację polityki spójności, środki pochodzące z kredytów międzynarodowych instytucji finansowych, inne środki europejskie i pozaeuropejskie) oraz środki prywatne, współfinansujące projekty w ramach systemu partnerstwa publiczno-prywatnego.

Przygotowano także zestaw wskaźników monitorujących realizację *Strategii...* (tab. 4).

Tab. 4. Wskaźniki monitorujące realizację *Strategii...*

Źródło: *Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020*, 2014, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin.

| Dziedziny                                 | Wskaźniki                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Współpraca gospodarcza                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>– liczba firm, w tym z udziałem kapitału zagranicznego na 10 tys. mieszkańców,</li> <li>– wartość eksportu z poszczególnych części regionu transgranicznego w USD ogółem i per capita,</li> <li>– nakłady inwestycyjne per capita,</li> <li>– wartość PKB per capita.</li> </ul>                                                                                                                     |
| Środowisko naturalne, kultura i turystyka | <ul style="list-style-type: none"> <li>– wskaźniki czystości rzeki Bug (na podstawie funkcjonującego systemu monitoringu),</li> <li>– zanieczyszczenia pyłowe i gazowe na 1 km<sup>2</sup>,</li> <li>– liczba turystów i udzielonych noclegów.</li> </ul>                                                                                                                                                                                   |
| Infrastruktura komunikacyjna i graniczna  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– czas oczekiwania na przekroczenie granicy w układzie poszczególnych przejść,</li> <li>– średni czas przejazdu między Lublinem a Brześciem, Lublinem a Łuckiem oraz Lublinem a Lwowem,</li> <li>– liczba regularnych transgranicznych połączeń autobusowych, kolejowych i lotniczych,</li> <li>– średni czas dojazdu do Brześcia, Łucka, Lwowa i Lublina z wybranych miast europejskich.</li> </ul> |
| Nauka i szkolnictwo wyższe                | <ul style="list-style-type: none"> <li>– liczba studentów na kierunkach technicznych,</li> <li>– udział obcokrajowców w ogólnej liczbie studentów,</li> <li>– liczba studentów biorących udział w programie Erasmus i na obszarze regionu transgranicznego,</li> <li>– liczba międzynarodowych zespołów badawczych.</li> </ul>                                                                                                              |

## 6. Zakończenie

7 maja 2014 r. podpisano w Lublinie porozumienie między Samorządem Województwa Lubelskiego a władzami obwodów brzeskiego na Białorusi oraz lwowskiego i wołyńskiego na Ukrainie, dotyczące realizacji *Strategii współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020*. Dokument ten ma szansę stać się podstawą do wypracowania nowego modelu współpracy oraz przygotowania regionów przygranicznych, położonych po obu stronach zewnętrznej granicy UE, do nowych wyzwań polityki EWT w perspektywie lat 2014–2020.

## Literatura

- Jakubowski A., Bronisz U., Dziaduch S., 2013. Diagnoza sytuacji społeczno-ekonomicznej na obszarze województwa lubelskiego, obwodu brzeskiego, obwodu wołyńskiego oraz obwodu lwowskiego. Urząd Statystyczny w Lublinie, Lublin.
- Martinez O.J., 1999. The dynamics of border interaction: new approaches to border analysis. In: C.H. Schofield (ed.): *Global Boundaries, World Boundaries I*, Routledge, London, s. 1–15.
- Miszczyk A., 2008. Ewolucja funkcji granic i pogranicza a statystyka regionalna – próba ujęcia modelowego. „Biblioteka Wiadomości Statystycznych” 60, s. 79–91.
- Polski J. (red.), 1997. Strategia rozwoju Euroregionu Bug. Seria wydawnicza: „Euroregion Bug”, XVI, Wydawnictwo Norbertinum, Lublin.
- Strategia rozwoju województwa lubelskiego na lata 2014–2020 (z perspektywą do 2030 roku), 2013. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin.
- Strategia współpracy transgranicznej Województwa Lubelskiego, Obwodu Wołyńskiego, Obwodu Lwowskiego i Obwodu Brzeskiego na lata 2014–2020, 2014. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, Lublin.
- Wspólna polsko-ukraińska strategia współpracy transgranicznej. Lubelskie, Podkarpackie, Wołyńskie, Lwowskie 2005–2015. Razem ku przyszłości, 2005. Europejskie Centrum Integracji i Współpracy Samorządowej „Dom Europy”, Lublin.

## **Crossborder Strategy as the Instrument of Lublin Voivodship Cooperation with Brest, Lviv, and Volyn Regions**

**Summary:** *The Strategy of Cross-border Cooperation of Lublin Voivodship, Volyn Oblast, Lviv Oblast, and Brest Oblast for 2014–2020* originates from the initiative of the Cross-Border Association Euroregion BUG, as a result of the new *Strategy for Lublin Voivodship* as well as with the support of the Polish Ministry of Foreign Affairs. The strategy serves as the basis for establishing a new model of cooperation and for preparing the cross-border regions, located on both sides of the EU external border, for the new challenges of the European Territorial Cooperation for 2014–2020.

**Keywords:** cross-border cooperation, development strategy, Lublin Voivodship, Euroregion BUG.

dr hab. prof. UMCS Andrzej Miszczuk  
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie  
Wydział Nauk o Ziemi i Gospodarki Przestrzennej UMCS  
al. Kraśnicka 2 c d  
20-718 Lublin  
miszczuk.andrzej@gmail.com

Andrzej Żuk

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

## **Znaczenie europejskich programów współpracy transgranicznej Polski z państwami członkowskimi Unii Europejskiej w latach 1994–2013**

**Streszczenie:** Artykuł poświęcony jest znaczeniu programów współpracy transgranicznej Polski z państwami członkowskimi UE. Charakter ich roli został przedstawiony w otwierającym rozdziale teoretycznym na podstawie literatury przedmiotu. Następnie dokonano porównania dziesięciolecia przed akcesją Polski do Unii Europejskiej (1994–2003) z dziesięcioleciem po akcesji (2004–2013) pod względem finansowania i kierunków wydatkowania badanych programów współpracy transgranicznej. W ostatnim rozdziale podsumowano część empiryczną pracy, wraz z odniesieniem do poruszonych zagadnień teoretycznych.

**Słowa kluczowe:** programy współpracy transgranicznej, współpraca transgraniczna, Phare CBC, Interreg, EWT.

### **1. Wprowadzenie**

Temat znaczenia programów współpracy transgranicznej (PWT) może być różnie ujmowany. Możliwe jest na przykład porównanie udziału środków finansowych alokowanych w Polsce na ten cel w całej puli funduszy Unii Europejskiej w kolejnych perspektywach finansowych. W ten sposób można dokonać analizy roli przypisywanej tym programom względem innych instrumentów polityki rozwoju.

Celem niniejszej pracy jest ukazanie znaczenia poszczególnych programów współpracy transgranicznej Polski z państwami członkowskimi Unii Europejskiej w okresach przed- i poakcesyjnym, w latach 1994–2013. W otwierającym rozdziale teoretycznym rola programów rozpatrywana jest w kontekście zagadnień problematyki granic państwowych, rozwoju regionalnego i tworzenia się regionów transgranicznych. W części empirycznej znaczenie PWT analizowane jest dwojako. Po pierwsze, o względnym znaczeniu danego programu decyduje jego wielkość, czyli wysokość finansowania. Po drugie, znaczenie programu dla regionów granicznych polega na finansowaniu projektów, które wspierają ich rozwój w zależności od rodzaju inwestycji (typu interwencji). W ostatnim rozdziale dokonano podsumowania części empirycznej pracy, wraz z odniesieniem do poruszonych zagadnień teoretycznych.

## 2. Znaczenie programów współpracy transgranicznej

Twórcy ruchu na rzecz integracji europejskiej zaakceptowali status quo co do położenia granic po zakończeniu II wojny światowej. Jednak by wojny nie zmieniały przebiegu europejskich granic (jak to było dotychczas), postanowili dążyć do rozwoju w Europie ekonomicznych i politycznych współzależności ponad granicami (O'Dowd 2003, s. 17). W mikroskali dotyczyło to regionów granicznych i współpracy transgranicznej integrujących się krajów. Z czasem współpraca transgraniczna stała się niejako symbolem procesów jednoczenia się Europy, a obszary transgraniczne *laboratoriami integracji europejskiej* (Kramsch, Hooper 2004, s. 3).

Ze względu na to, że w swych założeniach proces integracji ma doprowadzić do stworzenia zintegrowanej ekonomicznie przestrzeni pomiędzy państwami członkowskimi, granice państwowe są postrzegane jako fragmentujące przestrzeń ekonomiczną i przez to zakłócające potencjalną sieć obszarów rynkowych (Houtum 2003, s. 37). Granica państwowa postrzegana jako sztuczna przeszkoda, która zakłóca równowagę i racjonalne ekonomiczne rozmieszczenie dóbr w przestrzeni, a obszar pograniczny jako peryferyjny i nieaktywny, to tradycyjne podejście do problematyki granic państwowych, które bazuje na logice przepływów (*flow approach*) (Houtum 2000). Na początku lat 80. narodziło się jednakże przeciwstawne podejście badawcze, ujmujące omawianą problematykę z punktu widzenia samych regionów granicznych, a nie funkcjonowania rynku wewnętrznego UE. Głównym założeniem podejścia skupiającego się na współpracy transgranicznej (*cross-border cooperation approach*) jest rozpatrywanie obszarów granicznych jako obszarów synergii, które mogą czerpać korzyści z komplementarności zasobów, łatwiejszego dostępu do nowych rynków zbytu czy źródeł dostaw (Houtum 2000). Tym samym poprzez nawiązanie współpracy ponad granicami są w stanie dążyć do przezwyciężenia negatywnych skutków swojego peryferyjnego położenia.

Podobna dychotomia perspektyw badawczych występuje na gruncie teorii rozwoju regionalnego. Tradycyjne teorie rozwoju regionalnego, wywodzące się z ekonomii neoklasycznej, w dużej mierze ignorowały charakterystykę danego miejsca (lokalizacji, regionu), a źródeł wzrostu gospodarczego upatrywały w czynnikach zewnętrznych (egzogenicznych), takich jak doskonała konkurencja czy mobilność czynników produkcji (Olejniczak 2007, s. 237). Zasadnicza zmiana w kierunkach badawczych dokonała się po zaistnieniu w latach 80. przejścia od fordyzmu do postfordowskiego paradygmatu gospodarki, wedle którego podstawą rozwoju gospodarczego jest umiejętność tworzenia wiedzy i innowacji (Olejniczak 2007, s. 237) w danym miejscu (lokalizacji, regionie). Zatem w warunkach tzw. gospodarki opartej na wiedzy o szansach rozwojowych regionów decydują czynniki wewnętrzne (endogeniczne), w tym *twarde*: infrastruktura techniczna – sieć transportowa czy placówki naukowo-edukacyjne oraz, o coraz większej roli, czynniki *miękkie* – m.in.: kapitał ludzki i społeczny, zasób wiedzy, poziom zaufania, relacje pomiędzy instytucjami, przedsiębiorcami, władzami (kapitał relacyjny), a także jakość i sprawność instytucji (Krok 2007, s. 214–215).

Współcześnie głównie w oparciu o miękkie endogeniczne czynniki rozwoju tworzy się tzw. gospodarka sieciowa, w której za szczególny przypadek można uznać sieci powiązań transgranicznych. Ich rola polega na zwiększeniu potencjału rozwojowego regionów pogranicznych na skutek obniżenia negatywnego efektu dzielącego granice, lepszego wykorzystania komplementarnych potencjałów obszarów pogranicznych, poprawy warunków lokalizacyjnych, co prowadzi do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych po obu stronach granicy, polepszenie konkurencyjności i sprawności funkcjonalnej głównych ośrodków rozwojowych regionów granicznych (Ciok 2000, s. 98). Dzięki wysoko rozwiniętym sieciom powiązań transgranicznych może dojść do powstania regionu transgranicznego<sup>1</sup>, czyli *zintegrowanego organizmu przestrzennego* (Olejniczak 2007, s. 240) położonego po obu stronach granicy państwowej, na terytorium którego można zaobserwować wzmożoną wymianę zasobów ekonomicznych, społecznych czy towarowych oraz rozwinięte powiązania funkcjonalne (Krok 2007, s. 213). W przypadku regionów pogranicznych powstanie tego typu układu sieci jest możliwe w warunkach dostatecznie niskiego, jak to zostało ujęte przez Capellin (za: Krok 2007, s. 213), *dystansu instytucjonalno-organizacyjnego*, pozwalającego na podejmowanie działań długoterminowych, kompleksowych i strategicznych w ramach regionu przygranicznego (Krok 2007). Wsparcie działań integracyjnych, zmierzających do powstania regionu transgranicznego jest według Olejniczaka (2007, s. 239–240) jednym z podstawowych rodzajów zewnętrznych interwencji publicznych wspierających współpracę transgraniczną. Programy współpracy transgranicznej, jako forma interwencji publicznej w regionach pogranicznych, niewątpliwie przyczyniają się do zmniejszenia dystansu instytucjonalno-organizacyjnego we współpracy transgranicznej.

### 3. Programy współpracy transgranicznej Polski w latach 1994–2003

W okresie finansowania współpracy transgranicznej ze środków Phare CBC (1994–2003) realizowano w Polsce 21 jednorocznych programów współpracy transgranicznej na kwotę alokacji przekraczającą 492 mln euro (tab. 1).

<sup>1</sup> Od tak zdefiniowanego regionu transgranicznego (przygranicznego) należy odróżnić region pograniczny (nadgraniczny lub graniczny), będący regionem terytorialnym wchodzącym w skład danego państwa lub kraju, który poprzez granicę państwową graniczy z innym państwem, a więc położony jest po jednej stronie granicy państwa (por. Chojnicki 1999, s. 355). W niniejszej pracy terminy *region* i *obszar* używane są zamiennie, co oznacza, że powyższe definicje odnoszą się także do tego drugiego pojęcia.

Tab. 1. Alokacja i wykorzystanie środków programów Phare CBC i Phare JHA (Fundusz Małych Projektów) z lat 1994–2003 w Polsce.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport końcowy Phare 2000, Raport Końcowy Phare 2001, Raport końcowy Phare 2002, Raport końcowy Phare 2003, Raport 2007.

| Nazwa granicy/Kategorie               | Liczba programów | Alokacja (euro) | Alokacja średnio na 1 program (euro) |
|---------------------------------------|------------------|-----------------|--------------------------------------|
| Polska-Niemcy (1994–2003)             | 10               | 450 696 898     | 45 069 690                           |
| Polska-Czechy-Niemcy (1995–1996)      | 2                | 3 030 132       | 1 515 066                            |
| Polska-Czechy (1999–2003)             | 5                | 23 000 000      | 4 600 000                            |
| Polska-Słowacja (2000–2003)           | 4                | 15 950 000      | 3 987 500                            |
| Razem                                 | 21               | 492 677 030     | 23 460 811                           |
| Polska-Litwa (2000–2003) <sup>2</sup> | 4                | 2 150 000       | 537 500                              |
| Razem                                 | 25               | 494 827 030     | 19 793 081                           |

Zdecydowana większość tych zasobów finansowych, bo ponad 91%, wsparła współpracę pomiędzy regionami Polski i Niemiec, gdzie średnie finansowanie na jeden program (czyli de facto średnioroczne finansowanie) przekroczyło 45 mln euro. W związku z innym źródłem finansowania, jakim był program Phare JHA, najmniejsze środki na współpracę transgraniczną przeznaczone były dla regionów Polski przy granicy z Litwą, natomiast prawie 8 razy więcej alokowano na współpracę Polski i Słowacji, a ponad 11 razy więcej przekazano na wsparcie współpracy Polski i Czech.

Dysproporcje w wysokości wydatkowanych środków pomiędzy programami na granicy Polski i Niemiec a pozostałymi programami finansowanymi z Phare CBC znalazły swoje odzwierciedlenie w strukturze alokacji według typów interwencji (tab. 2).

<sup>2</sup> Pomiędzy Polską i Litwą w tamtym okresie nie było programów współpracy transgranicznej, jedynie z Phare JHA (dotyczącego wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych) finansowano cztery jednoroczne programy, w ramach których funkcjonował m.in. Fundusz Małych Projektów (FMP) w Euroregionie Niemen. Tab. 1. zawiera właśnie statystyki dotyczące tego funduszu w latach 2000–2003 na granicy Polski i Litwy.

Tab. 2. Struktura alokacji programów Phare CBC z lat 1994–2003 w Polsce według typów interwencji – alokacja w euro (liczba projektów; udział dofinansowania typu interwencji na danej granicy w %).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport 2007.

| Typ interwencji /<br>Nazwa granicy | <i>Polska-<br/>-Niemcy</i><br>(1994–<br>2003) | <i>Polska-<br/>Czechy-<br/>Niemcy</i><br>(1995–<br>1996) | <i>Polska-<br/>-Czechy</i><br>(1999–<br>2003) | <i>Polska-<br/>Słowacja</i><br>(2000–<br>2003) | Razem                  | Razem na<br>1 projekt |
|------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Transport                          | 218525383<br>(68; 49)                         | 2245000<br>(2; 74)                                       | 15066146<br>(7; 66)                           | 10550000<br>(6; 66)                            | 246386529<br>(83; 50)  | 2968512               |
| Ochrona środowiska <sup>3</sup>    | 139819423<br>(122; 31)                        | 202934<br>(1; 7)                                         | 4800000<br>(3; 21)                            | -                                              | 144822357<br>(126; 29) | 1149384               |
| Bezpieczeństwo                     | 21110986<br>(19; 5)                           | -                                                        | -                                             | -                                              | 21110986<br>(19; 4)    | 1111104               |
| Rozwój gospodarczy                 | 9582923<br>(41; 2)                            | -                                                        | -                                             | -                                              | 9582923<br>(41; 2)     | 233730                |
| FMP                                | 32588083<br>(2430; 7)                         | 452066<br>(72; 15)                                       | 3053854<br>(460; 13)                          | 1800000<br>(147; 11)                           | 37894003<br>(3109; 8)  | 12188                 |
| Zasoby ludzkie                     | 23060957<br>(13; 5)                           | -                                                        | -                                             | -                                              | 23191089<br>(15; 5)    | 1546073               |
| Pomoc techniczna                   | 6009143<br>(5; 1)                             | -                                                        | 80000<br>(1; 0)                               | -                                              | 6089143<br>(6; 1)      | 1014857               |
| BRIGS <sup>4</sup>                 | -                                             | -                                                        | -                                             | 3600000<br>(16; 23)                            | 3600000<br>(16; 1)     | 225000                |

<sup>3</sup> Pełna nazwa: Ochrona środowiska, rolnictwo i infrastruktura komunalna.<sup>4</sup> BRIGS (Business Related Infrastructure Grant Scheme) – wsparcie infrastruktury okołobiznesowej poprzez finansowanie małych i średnich projektów dotyczących transportu, ochrony środowiska oraz rozwoju gospodarczego

Programy Polska-Czechy-Niemcy, Polska-Czechy i Polska-Słowacja koncentrowały się na czterech dziedzinach wsparcia, z których dla wszystkich granic wspólne i najważniejsze były trzy z nich: transport, ochrona środowiska, rolnictwo i infrastruktura komunalna oraz małe projekty (w postaci Funduszy Małych Projektów). Natomiast w programach polsko-niemieckich wachlarz kierunków finansowania był szerszy, bo dotyczył siedmiu pozycji – oprócz trzech wymienionych także cztery mniej ważne: bezpieczeństwo (4%), rozwój gospodarczy (2%), zasoby ludzkie (5%) oraz pomoc techniczna (1%). Po stronie polskiej na wszystkich granicach dominowały projekty w dziedzinie transportu jako inwestycje wysoce kapitałochłonne (średnio ok. 3 mln euro na 1 projekt) – od 49% alokowanych środków w programach Polski i Niemiec do 74% w programach Polski, Czech i Niemiec. Znaczącym kierunkiem wydatkowania w Polsce środków z Phare CBC było w okresie 1994–2003 wsparcie projektów dotyczących ochrony środowiska, rolnictwa i infrastruktury komunalnej. Z wydatkami na transport stanowiły one 79% udziału w wydatkach wszystkich programów. Na każdej z granic realizowano największą liczbę małych projektów (91%: 3109 z 3415 projektów ogółem) – od 36 średnio na program na granicy Polski, Czech i Niemiec oraz Polski i Słowacji, przez 92 projekty w programach Polski i Czech do 243 projektów na program pomiędzy Polską i Niemcami. Pomimo bardzo dużej liczby projektów udział

alokacji w FMP wyniósł w tamtym czasie od 7% do 13% w zależności od granicy (średnio 8%), ponieważ przeciętna alokacja na projekt z tego funduszu wyniosła trochę ponad 12 tys. euro.

#### 4. Programy współpracy transgranicznej Polski z państwami członkowskimi Unii Europejskiej w latach 2004–2013

W 2004 roku Polska oraz jej sąsiedzi: Czechy, Słowacja i Litwa stały się członkami Unii Europejskiej, toteż na granicach Polski z państwami członkowskimi UE realizowane były w ramach Inicjatywy Wspólnotowej Interreg IIIA (2004–2006) następujące trzyletnie programy współpracy transgranicznej:

- granica zachodnia: Polska-Meklemburgia/Pomorze Przednie/Brandenburgia (PL-MV), Polska-Brandenburgia (PL-BB), Polska-Saksonia (PL-SN);
- granica południowa: Polska-Czechy (PL-CZ) oraz Polska-Słowacja (PL-SK), a także na granicy północno-wschodniej Program Sąsiedztwa Litwa-Polska-Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej (LPR), spełniający wymogi IW Interreg IIIA (Dołzbłasz i Raczyk 2010, s. 40 i 81).

Programy w ramach IW Interreg IIIA i Programów Sąsiedztwa finansowane były z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Alokacja z EFRR w latach 2004–2006 w Polsce dla poszczególnych programów wyniosła prawie 140 mln euro (tab. 3).

Tab. 3. Alokacja z EFRR i EISP w Polsce w latach 2004–2020 w badanych europejskich programach współpracy transgranicznej (mln euro).

Objaśnienia: w nawiasach wartości średnioroczne.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Klimczak i in. 2010a; Dołzbłasz, Raczyk 2010; Lithuania-Poland-Russia 2011; Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014a; Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014b; Lista podpisanych 2014; Projekty 2014; Projekt 2014.

| Nazwa programu/<br>Lata | 2004–2006 |                  | 2007–2013          |                   | Razem<br>2004–2013 |                   | 2014–2020 <sup>5</sup> |                   | Razem<br>2004–2020 |                   |
|-------------------------|-----------|------------------|--------------------|-------------------|--------------------|-------------------|------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| PL-MV                   | 29,94     |                  | 49,97              |                   | 79,91              |                   | 50,92                  |                   | 130,83             |                   |
| PL-BB                   | 30,05     | 86,59<br>(28,86) | 50,10              | 170,13<br>(24,30) | 80,15              | 256,72<br>(25,67) | 45,00                  | 135,92<br>(19,42) | 125,15             | 392,64<br>(23,10) |
| PL-SN                   | 26,60     |                  | 70,06              |                   | 96,66              |                   | 40,00                  |                   | 136,66             |                   |
| PL-CZ                   | 18,00     | 28,72            | 115,78             | 201,69            | 133,78             | 230,41            | 119,9                  | 205,15            | 253,68             | 435,56            |
| PL-SK                   | 10,72     | (9,57)           | 85,91              | (28,81)           | 96,63              | (23,04)           | 85,25                  | (29,31)           | 181,88             | (25,62)           |
| PL-LT                   | -         | 24,13            | 41,72              | 96,09             | 41,72              | 120,22            | 29,87                  | 29,87             | 71,59              | 150,09            |
| LPR                     | 24,13     | (8,04)           | 54,37 <sup>6</sup> | (13,73)           | 78,50              | (12,02)           | -                      | (4,27)            | 78,50              | (8,83)            |
| Razem                   | 139,44    | (46,48)          | 467,91             | (66,84)           | 607,35             | (60,74)           | 370,94                 | (52,99)           | 978,29             | (139,76)          |

<sup>5</sup> Dane szacunkowe – przy założeniu, że udział strony polskiej będzie taki sam jak w okresie 2007–2013, z wyjątkiem danych dla PL-BB i PL-SN, które pochodzą z Departamentu Rozwoju Regionalnego i Współpracy Zagranicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego (2013).

<sup>6</sup> Budżet programu jest wspólny dla Polski i Litwy – nie można a priori wyznaczyć udziałów krajowych. Podana wartość to suma alokacji EFRR na projekty, w których beneficjent wiodący pochodził z Polski (30 z 60 projektów).

Największymi środkami finansowymi polscy beneficjenci dysponowali w programach współpracy transgranicznej na granicy zachodniej, których udział w alokacji ogółem wyniósł 62%, czyli o prawie 30 p.p. mniej niż udział finansowania programów w Polsce na granicy z Niemcami w okresie Phare CBC.

W latach 2007–2013 współpracę transgraniczną w Polsce finansowano ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej (EWT) oraz (na granicach zewnętrznych ugrupowania) w ramach Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa i Partnerstwa (EISP). W porównaniu z okresem 2004–2006 powołano nowy siedmioletni program współpracy transgranicznej Polska-Litwa (PL-LT). Największymi środkami finansowymi w nowej perspektywie strona polska dysponowała nie na granicy zachodniej, ale na granicy południowej (odpowiednio: 36% i 43%).

Porównując poszczególne perspektywy między sobą pod względem wysokości alokacji w programach, widoczny jest początkowy wzrost a potem regres. Średnioroczna alokacja w Polsce w latach 2004–2006 wyniosła bowiem ponad 46 mln euro (czyli dwukrotnie więcej niż w okresie Phare CBC), po czym w okresie 2007–2013 osiągnęła poziom ponad 66 mln euro i spadła do 53 mln euro w latach 2014–2020 (tab. 3). Podobne zmiany nastąpiły w programach na granicy północno-wschodniej, natomiast na granicy południowej beneficjenci otrzymywali coraz większe średnioroczne alokacje, a korzystający z programów na granicy zachodniej coraz mniejsze. W rezultacie, w Polsce udział finansowania programów na granicy południowej – spośród wszystkich badanych programów w latach 2004–2020 – będzie wyższy niż na granicy zachodniej (odpowiednio: 45% i 40%).

Zasadnicze zmiany w porównaniu z dziesięcioleciem przedakcesyjnym nastąpiły również w strukturze projektów wg kategorii inwestycji (typu interwencji). Na lata 2000–2006 (okres realizacji ogólnoeuropejskiej IW Interreg IIIA) ustalono na poziomie unijnym listę priorytetów współpracy transgranicznej<sup>7</sup>, na podstawie której w niniejszym opracowaniu wyróżniono 10 typów interwencji (por. tab. 4):

- promocja rozwoju obszarów miejskich, wiejskich i obszarów przybrzeżnych (m.in. planowanie i ochrona w zakresie obszarów pogranicznych, planowanie przygraniczne w zakresie ziem uprawnych, przygotowanie wytycznych i wspólnego planowania zarządzaniem obszarami granicznymi);
- rozwijanie ducha przedsiębiorczości, małych i średnich przedsiębiorstw, turystyki i gospodarki lokalnej oraz inicjatyw związanych z zatrudnieniem (m.in. sieci powiązań gospodarczych pomiędzy małymi i średnimi przedsiębiorstwami, rozwój turystyki, w tym agroturystyki, poprzez projekty inwestycyjne, projektowanie i wprowadzanie nowych produktów związanych z turystyką oraz sieci usług sąsiedzkich lub usług związanych z rozwojem lokalnym i zatrudnieniem);
- integracja rynku pracy i promocja integracji społecznej (m.in. tworzenie i rozwój zintegrowanego rynku pracy po obu stronach granicy, współpraca w szkoleniu zawodowym, przygraniczna integracja społeczna);

<sup>7</sup> Porównaj listę priorytetów współpracy w: Dolzblasz, Raczyk 2010, s. 45–48.

- współpraca w zakresie badań, rozwoju technicznego, oświaty, kultury, komunikacji, ochrony zdrowia i ludności (np. współpraca między ośrodkami badawczymi, inwestycje w oświatę i zdrowie o znaczeniu lokalnym i umożliwiające tworzenie nowych miejsc pracy);
- ochrona środowiska, efektywność energetyczna i odnawialne źródła energii (np. racjonalne wykorzystanie energii, recykling, uzdatnianie zużytej wody, alternatywne i odnawialne źródła energii);
- podstawowa infrastruktura o znaczeniu przygranicznym (m.in. poprawa transportu, zapewnienie zaplecza technicznego w dziedzinie telekomunikacji, systemów wodnych i energetycznych);
- współpraca w zakresie prawnym i administracyjnym (np. prace przygotowawcze ułatwiające niwelowanie problemów osiągnięcia jednolitego rynku lub problemów wynikających z odmiennych uregulowań prawnych i administracyjnych, wspólne szkolenie personelu granicznego);
- współpraca pomiędzy obywatelami i instytucjami (np. promowanie lokalnych działań wiążących się z bezpośrednimi kontaktami ludzkimi, zwiększona komunikacja i współpraca między obywatelami, organizacjami);
- Fundusz Małych Projektów (oddziałuje w wielu powyższych typach interwencji, ale na mniejszą skalę i poprzez dużo mniejsze środki finansowe<sup>8</sup>);
- pomoc techniczna (m.in. rozwój wspólnych struktur wdrażających program).

Popularność powyższych kierunków wydatkowania w badanych programach współpracy transgranicznej, w podziale na granice, przedstawia tab. 4. Najwięcej środków w programach z okresu 2004–2006 wydano w Polsce na współpracę w zakresie badań, rozwoju technicznego, oświaty, kultury, komunikacji, ochrony zdrowia i ludności (typ 4: 24% ogółu budżetów projektów). Niewiele mniejszą kwotę (z udziałem 23%) tworzyły budżety projektów dotyczących podstawowej infrastruktury o znaczeniu przygranicznym (typ 6), w tym przede wszystkim transportu. Na trzecim miejscu w tej klasyfikacji uplasowały się projekty związane z ochroną środowiska, efektywnością energetyczną i odnawialnymi źródłami energii (20%). Ze względu na specyfikę małych projektów (z FMP), ich udział finansowy nie przekroczył 10% w budżetach wszystkich projektów (5 miejsce w przytaczanej klasyfikacji).

---

<sup>8</sup> W latach 2004–2006 dofinansowanie małego projektu wyniosło od 2000 do 20000 euro, a w latach 2007–2013 – od 2000 do 30000 euro (Euroregion Silesia 2014).

Tab. 4. Udział wsparcia poszczególnych typów interwencji w programach współpracy transgranicznej na badanych granicach w latach 2004–2013 (%).

Objaśnienia: „-” oznacza brak realizacji projektów; podkreślono najwyższe wartości w kolumnach.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: dane uzyskane z MIR (stan: 20.11.2013), ze Wspólnych Sekretariatów Technicznych programów PL-MV (stan: 21.01.2014) oraz PL-LT (stan: 15.04.2014), a także na podstawie: Program 2007, Klimczak i in. 2010b, Klimczak i in. 2010a, Budżet 2010, Lithuania-Poland-Russia 2011, Cross-border 2012, Saksońskie Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Transportu 2012, Stowarzyszenie Gmin 2013, Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr 2013, Program 2013, Zatwierdzone 2014, Listy 2014, Lista beneficjentów 2014, Stowarzyszenie Gmin 2014, Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr 2014, Euroregion Nysa 2014, Opisy 2014, Lista mikroprojektów 2014, Lista beneficjentów pomocy 2014, Posiedzenia 2014, Raport 2014, Fundusz 2014, Lista podpisanych 2014, Projekty 2014.

| Typ interwencji/<br>Granice<br>Polski | Wszystkie badane |               | Zachodnia:<br>Niemcy |               | Południowa:<br>Czechy, Słowacja |               | Północno-wschodnia:<br>Litwa, Rosja |               |
|---------------------------------------|------------------|---------------|----------------------|---------------|---------------------------------|---------------|-------------------------------------|---------------|
|                                       | 2004–<br>2006    | 2007–<br>2013 | 2004–<br>2006        | 2007–<br>2013 | 2004–<br>2006                   | 2007–<br>2013 | 2004–<br>2006                       | 2007–<br>2013 |
| 1.                                    | 4                | 1             | 5                    | 1             | 0                               | 1,5           | 8                                   | 0,5           |
| 2.                                    | 15               | 18            | 12                   | 20            | 17,5                            | 17            | 24                                  | 16,5          |
| 3.                                    | 1                | 5             | 2                    | 7             | 1                               | 2             | 1                                   | 7             |
| 4.                                    | 24               | 21            | 27                   | 30            | 12                              | 14            | 29                                  | 22            |
| 5.                                    | 20               | 13            | 20                   | 9             | 20,5                            | 12,5          | 21                                  | 20            |
| 6.                                    | 23               | 23            | 24                   | 17            | 30,5                            | 29,5          | 10                                  | 21            |
| 7.                                    | 0                | 1             | 0                    | -             | -                               | 1             | -                                   | 0,5           |
| 8.                                    | 1                | -             | 0                    | -             | 0,5                             | -             | 3                                   | -             |
| 9.                                    | 7                | 12            | 6                    | 10            | 11                              | 18            | -                                   | 5,5           |
| 10.                                   | 5                | 6             | 4                    | 6             | 7                               | 4,5           | 4                                   | 7             |
| Razem                                 | 100              | 100           | 100                  | 100           | 100                             | 100           | 100                                 | 100           |

Wyznaczone na poziomie UE kierunki finansowania współpracy transgranicznej z EWT w latach 2007–2013 nie uległy większym zmianom w porównaniu z perspektywą finansową 2004–2006 (Dołzbłasz, Raczyk 2010, s. 179–180), toteż w niniejszej pracy również dla obecnie omawianego okresu współpracy wykorzystano przedstawioną wcześniej klasyfikację typów interwencji<sup>9</sup>. Odsetek wydatków na podstawową infrastrukturę o znaczeniu przygranicznym (typ 6) w latach 2007–2013 co prawda nie uległ zmianie w porównaniu z okresem 2004–2006 (wyniósł 23%), ale oznaczało to przesunięcie się z drugiego na pierwsze miejsce na liście najpopularniejszych kierunków wydatkowania środków.

<sup>9</sup> Pozwoliło to na porównania kierunków wydatkowania środków między poszczególnymi okresami, które mają jednakże ograniczenie w tym, że dla lat 2004–2006 dane dotyczą projektów realizowanych tylko w Polsce, natomiast dla perspektywy finansowej 2007–2013 odnoszą się do wszystkich projektów w programach. Z tego powodu porównania te dotyczą tylko wartości względnych, przy założeniu takiej samej lub bardzo podobnej struktury wydatkowania po obu stronach granicy w tych okresach.

Spadek udziału wydatków na ochronę środowiska, efektywność energetyczną i odnawialne źródła energii (typ 5) z 20% do 13% oraz mniejszy (21% a nie 24%) odsetek inwestycji dotyczących współpracy w zakresie badań, rozwoju technicznego, oświaty, kultury, komunikacji, ochrony zdrowia i ludności (typ 4), a także wzrost znaczenia projektów odnoszących się do wsparcia rozwijania ducha przedsiębiorczości i MŚP, turystyki i rozwoju lokalnego oraz inicjatyw związanych z zatrudnieniem (typ 2) z 15% do 18% sprawiły, iż w latach 2007–2013 drugim w klasyfikacji najpopularniejszych kierunków interwencji był typ 4 a trzecim typ 2. Tuż po czwartym w tej klasyfikacji typie 5 (13% udziału) uplasowały się wydatki na małe projekty w ramach FMP (12% udziału), które w najwyższej kwocie zostały poniesione na granicy południowej, w największych programach – PL-CZ oraz PL-SK.

## 5. Podsumowanie

W czasie, kiedy Polska przygotowywała się do członkostwa w Unii Europejskiej, wspieranie tworzonych na granicach Polski regionów transgranicznych nie było uznawane za priorytet. Programy współpracy transgranicznej były wtedy podporządkowane przygotowaniom do otwarcia granic z innymi państwami UE, a szczególną wagę przykładano do granicy z członkiem-założycielem Wspólnot Europejskich – Niemcami. Koncentracja wydatkowania środków Phare CBC na inwestycjach najbardziej kapitałochłonnych, w dziedzinie transportu i ochrony środowiska (79% udział w wydatkach), świadczy m.in. o niskim stopniu integracji rozpatrywanych obszarów pogranicznych Polski i krajów sąsiadujących.

W dziesięciolecie po wstąpieniu Polski do UE, w okresie korzystania ze środków z unijnej polityki spójności, zaszły zasadnicze zmiany w finansowaniu i kierunkach interwencji programów współpracy transgranicznej. Ponad dwukrotnie w latach 2004–2013 spadł w Polsce udział finansowania projektów na granicy zachodniej (do 42%), natomiast wielokrotnie wzrósł na granicy południowej (do 38%) i północno-wschodniej (do 20%). Inwestycje najbardziej kapitałochłonne (głównie *twarde*, typu 6 i 5) nadal miały duże znaczenie, ale nie tak dominujące, jak w latach 1994–2003. 43% udziału w latach 2004–2006 oraz 36% udziału w latach 2007–2013. Jednocześnie wzrosła rola projektów mniej kapitałochłonnych (głównie *miękkich*), a zwłaszcza interwencji typu 4 i 2 – ich udział w latach 2004–2013 wyniósł 39%.

Zidentyfikowana dywersyfikacja i zasadnicza zmiana kierunków wydatkowania środków w programach współpracy transgranicznej oznacza większe wsparcie dla tworzenia sieci powiązań transgranicznych w oparciu o miękkie endogeniczne czynniki rozwoju. Szczególnie wyraźnie tendencja ta zaznacza się w programach Polski i Niemiec, w których inwestycje mniej kapitałochłonne (typu 4 i 2) stanowiły w okresie 2004–2006 39% wydatków programu ogółem, a w latach 2007–2013 miały już 50% udziału. Odmierna tendencja charakteryzowała programy na granicy północno-wschodniej, które w latach 2004–2013 odznaczały się rosnącym odsetkiem wsparcia projektów kapitałochłonnych (o 10 p.p.) i malejącym odsetkiem wsparcia projektów mniej kapitałochłonnych (o 14,5 p.p.).

Na jeszcze innym etapie rozwoju była współpraca transgraniczna w programach na granicy południowej, gdzie stwierdzono największy odsetek udziału inwestycji kapitałochłonnych: 51% w latach 2004–2006 i wciąż wysokie 42% w latach 2007–2013. Natomiast projekty mniej kapitałochłonne były tam realizowane w większej mierze niż na pozostałych granicach poprzez Fundusz Małych Projektów.

## Literatura

Budżet programu INTERREG IV A (2007–2013) – stan: 17.05.2010. 2010.

Chojnicki Z., 1999. Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

Ciok S., 2000. Pogranicze zachodnie Polski w perspektywie integracji europejskiej. *Studia Regionalne i Lokalne* 1, 91–104.

Cross-border Cooperation Programme Lithuania-Poland 2007–2013. Annual reports 2011 i 2012. URL: <http://www.lietuva-polska.eu/index.php?1355044699> (data dostępu: 2014-05-25).

Departament Rozwoju Regionalnego i Współpracy Zagranicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, 2013. Stan prac nad przygotowaniem programów transgranicznych Europejskiej Współpracy Terytorialnej, Zielona Góra.

Dolzblasz S., Raczyk A., 2010. Współpraca transgraniczna w Polsce po akcesji do UE. Wolters Kluwer, Warszawa.

Euroregion Nysa, ca 2014. Zatwierdzone projekty. URL: <http://www.neisse-nisa-nysa.org/index.php?id=553&L=2> (data dostępu: 2014-03-26).

Euroregion Silesia, ca 2014. Fundusz mikroprojektów. URL: <http://www.euroregion-silesia.pl/index,informacje-ogolne,5.html> (data dostępu: 2014-04-04).

Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr, ca 2013. Listy projektów FMP PWT PL-SN. URL: <http://euroregion-snb.pl/program/plsn/projekty> (data dostępu: 2013-12-28).

Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr, ca 2014. Listy projektów FMP PWT PL-BB. URL: <http://euroregion-snb.pl/program/plbb/projekty> (data dostępu: 2014-03-26).

Fundusz Małych Projektów Programu Polska-Litwa, 2014. URL: <http://www.spf-info.eu/> (data dostępu: 2014-01-23).

Houtum H. van, 2003. *Borders of Comfort: Spatial Economic Bordering Processes in the European Union*. W: J. Anderson, L. O'Dowd, T.M. Wilson (red.), *New Borders for a Changing Europe: Cross-Border Cooperation and Governance*. F. Cass., London.

Houtum H. van, 2000. An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions. *Journal of Borderlands Studies* 1, 57–83.

Klimczak T., Boguszewski R., Durka W., Klimek P., Leszczyńska B., Matjunin S., Piekutowski J., Piróg K., Pylak K., Sobolewski A., Więcek K., Wrona A., Frankiewicz M., 2010a. Badanie ewaluacyjne ex-post efektów transgranicznej współpracy polskich regionów w okresie 2004–2006. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

Klimczak T., Boguszewski R., Durka W., Klimek P., Leszczyńska B., Matjunin S., Piekutowski J., Piróg K., Pylak K., Sobolewski A., Więcek K., Wrona A., Frankiewicz M., 2010b. Załącznik nr 2 do: Badanie ewaluacyjne ex-post efektów transgranicznej współpracy polskich regionów w okresie 2004–2006. PSDB, Warszawa.

Kramsch O., Hooper B. (red.), 2004. *Cross-Border Governance in the European Union*. Routledge, New York.

Krok K., 2007. Współpraca przygraniczna jako czynnik rozwoju lokalnego. W: G. Gorzelak (red.), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.

Lista beneficjentów, 2014. URL: [http://www.sn-pl.eu/media/de\\_pl/liste\\_der\\_beguenstigten/14-03-03\\_Liste\\_Begunstigte\\_list\\_beneficjentow.pdf](http://www.sn-pl.eu/media/de_pl/liste_der_beguenstigten/14-03-03_Liste_Begunstigte_list_beneficjentow.pdf) (data dostępu: 2014-03-11).

Lista beneficjentów pomocy z funduszy UE, 2014. URL: <http://www.cz-pl.eu/pl/lista-beneficjentow-pomocy-z-funduszy-ue.html> (data dostępu: 2014-04-24).

Lista mikroprojektów, 2014. URL: <http://pl.plsk.eu/index/?id=109a0ca3bc27f3e96597370d5c8cf03d> (data dostępu: 2014-03-27).

Lista podpisanych umów grantowych, 2014. <http://www.lt-pl-ru.eu/pl,11> (data dostępu: 2014-04-18).

Listy zatwierdzonych projektów, 2014. URL: <http://pl.plbb.eu/index/?id=8d3bba7425e7c98c50f52ca1b52d3735> (data dostępu: 2014-03-25).

Lithuania-Poland-Russia Cross-border Cooperation Programme 2007–2013. Operational Programme final version revised after EC comments, 2011.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, ca 2014a. Finansowanie. URL: <http://www.ewt.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/Finansowanie.aspx> (data dostępu: 2014-06-08).

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, ca 2014b. Stan prac nad programami EWT 2014–2020. URL: [http://www.ewt.gov.pl/2014\\_2020/Strony/glowna.aspx?strona=1&zakladka=2](http://www.ewt.gov.pl/2014_2020/Strony/glowna.aspx?strona=1&zakladka=2) (data dostępu: 2014-06-08).

- Olejniczak K., 2007. Rola programu współpracy przygranicznej PHARE w rozwoju lokalnym województw zachodnich. W: G. Gorzelak (red.), Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUROREG-u. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Opisy realizowanych projektów, 2014. URL: <http://pl.plsk.eu/index/?id=389bc7bb1e1c2a5e7e147703232a88f6> (data dostępu: 2014-03-27).
- Posiedzenia Komitetu Monitorującego, 2014. URL: <http://www.cz-pl.eu/pl/posiedzenia-km.html>. (data dostępu: 2014-03-28).
- Program Operacyjny Celu 3 Europejska Współpraca Terytorialna – Współpraca Transgraniczna Krajów Meklemburgia-Pomorze Przednie / Brandenburgia i Rzeczypospolitej Polskiej (Województwo Zachodniopomorskie) 2007–2013 (po zm. w 2009 r.), 2010.
- Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007–2013. Wersja 3 z 6 czerwca 2013, 2013.
- Program Współpracy Transgranicznej Polska-Litwa. Wersja końcowa 2007, 2007.
- Projekt Programu Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2014–2020 – wersja 5, czerwiec 2014, 2014.
- Projekty strategiczne, 2014. URL: <http://www.lt-pl-ru.eu/pl,5,29> (data dostępu: 2014-04-18).
- Raport końcowy z realizacji zadania: Narodowy Program dla Polski, Phare 2003 Polska Granica Wschodnia, Fundusz Małych Projektów Euroregion Niemen, 2006, Suwałki.
- Raport końcowy z realizacji zadania: Narodowy Program dla Polski, Phare 2002 Polska Granica Wschodnia, Fundusz Małych Projektów Euroregion Niemen, 2005, Suwałki.
- Raport końcowy z realizacji zadania: Narodowy Program dla Polski, Phare 2001 Polska Granica Wschodnia, Fundusz Małych Projektów, 2005, Suwałki.
- Raport końcowy: Euroregion Niemen – Fundusz Małych Projektów, Krajowy Program dla Polski (Polska Granica Wschodnia) edycja Phare 2000.
- Raport Roczny z realizacji Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska-Rzeczpospolita Polska 2007–2013 za rok 2012, 2014.
- Raport zamykający wdrażanie Programów Współpracy Przygranicznej, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych oraz Spójności Społeczno-Gospodarczej Phare... 2007. Władza Wdrażająca Programy Europejskie, Warszawa.
- Saksońskie Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Transportu, ca 2012. Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Polska-Saksonia 2007–2013. Wersja zmieniona z dnia 28 czerwca 2011 r. SMGPiT IŻ R54, Drezno.
- Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania, ca 2013. URL: <http://pomerania.org.pl/site/zakonczenie-naboru-wnioskow-w-ramach-funduszu-malych-projekt/439#> (data dostępu: 2013-09-31).
- Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pro Europa Viadrina, ca 2014. Lista projektów. URL: <http://euroregion-viadrina.pl/beta/content/lista-projekt%C3%B3w> (data dostępu: 2014-03-26).
- Zatwierdzone projekty, 2014. URL: <http://www.interreg4a.info/index.php?id=15&L=1> (data dostępu: 2014-03-24).

## **The role of European cross-border cooperation programmes of Poland with European Union member states during 1994–2013 period**

**Summary:** The article is dedicated to the importance of Polish cross-border cooperation programmes with EU Member States. The nature of their role was presented in the opening theoretical chapter, based on the literature. Then a comparison was made between the decade before the Polish accession to the European Union (1994–2003) and the decade following the accession (2004–2013) in terms of financing and spending patterns of examined cross-border cooperation programmes. The last chapter summarizes the empirical part of the work, with reference to the theoretical issues raised.

**Keywords:** cross-border cooperation programmes, cross-border cooperation, Phare CBC, Interreg, ETC.

mgr Andrzej Żuk  
Szkola Główna Handlowa w Warszawie  
Kolegium Gospodarki Światowej  
al. Niepodległości 162  
02-554 Warszawa  
andrzejjuk@gmail.com

Łukasz Wróblewski  
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

## **Transgraniczne powiązania przedsiębiorstw z Frankfurtu nad Odrą i Słubic, Görlitz i Zgorzelca oraz Guben i Gubina**

**Streszczenie:** Celem artykułu jest ocena intensywności powiązań transgranicznych przedsiębiorstw z Frankfurtu nad Odrą i Słubic, Görlitz i Zgorzelca oraz Guben i Gubina. Artykuł przedstawia przede wszystkim definicję i możliwe formy współpracy transgranicznej przedsiębiorstw oraz wyniki badań własnych autora.

**Słowa kluczowe:** współpraca transgraniczna przedsiębiorstw, miasta podzielone, pogranicze polsko-niemieckie.

### **1. Wstęp**

W literaturze wskazuje się, że polskie i niemieckie miasta przygraniczne Frankfurt nad Odrą i Słubice, Görlitz i Zgorzelec oraz Guben i Gubin charakteryzują się intensywnymi powiązaniami społeczno-gospodarczymi (Lammers i in. 2006, s. 39; Jakubowicz, Ciok 2003, s. 63; Oßenbrügge 1996, s. 24; i wielu innych). Powiązania te mogą wynikać z bezpośredniego położenia miast przy granicy państwowej o niskim stopniu sformalizowania i pełnej przepuszczalności, wynikającej z objęcia Polski strefą Schengen. Nie bez znaczenia jest również rynek wewnętrzny Unii Europejskiej (UE) jako specyficzne uwarunkowanie współpracy transgranicznej przedsiębiorstw.

Jednakże problemem jest empiryczna weryfikacja stawianych twierdzeń. W tym kontekście może zostać postawione pytanie badawcze o to, czy wskazane powyżej miasta ze względu na korzystne uwarunkowania egzogeniczne, czyli rynek wewnętrzny UE i strefa Schengen, charakteryzują się intensywnymi powiązaniami społeczno-gospodarczymi, czy też powiązania te mają charakter marginalny. W tym celu należy dokonać oceny rzeczywistych powiązań przedsiębiorstw.

Na potrzeby pracy przeprowadzono analizę stopnia transgranicznych powiązań przedsiębiorstw z biznesowymi odbiorcami i/lub nabywcami usług i/lub towarów. W pierwszej kolejności określono zbiór zmiennych opisujących te powiązania oraz dokonano procedury budowy kwestionariuszy ankietowych i doboru próby badawczej. Następnie przeprowadzono badania kwestionariuszowe wybranych jednostek statystycznych. Na podstawie otrzymanego materiału empirycznego możliwe było dokonanie oceny rzeczywistych powiązań przedsiębiorstw z Frankfurtu nad Odrą i Słubic, Guben i Gubina oraz Görlitz i Zgorzelca.

## 2. Pojęcie i formy współpracy transgranicznej przedsiębiorstw

W literaturze dużo uwagi poświęca się współpracy transgranicznej przedsiębiorstw zlokalizowanych w regionach przygranicznych (Raczyk i in. 2012, s. 255–282; Bański i in. 2010, s. 85–86; Guz-Vetter 2002, s. 53–85). Nie powinno to budzić wątpliwości, gdyż aktywność gospodarcza jest istotna dla rozwoju społeczno-gospodarczego regionów przygranicznych. Zainteresowanie wskazaną problematyką wynika niewątpliwie z procesów integracyjnych w gospodarce globalnej związanych z liberalizacją handlu międzynarodowego, swobodą przepływu czynników produkcji i prowadzenia działalności gospodarczej na obszarze UE. Problem stanowi jednak fakt, że pojęcie współpracy transgranicznej przedsiębiorstw nie jest precyzyjnie definiowane. Równie często jego znaczenie jest przyjmowane *a priori* za powszechnie znane i niebudzące wątpliwości na gruncie definicyjnym (Guz-Vetter 2002, s. 53–85; Gruchman i in. 2002, s. 25–26; 2003, s. 151–207; Winiecki 2003, s. 43–58; Abt 2003, s. 111–148; Andreasik i in. 2003, s. 15).

Współpraca transgraniczna firm to kooperacja przedsiębiorstw zlokalizowanych na różnych rynkach zagranicznych. Jest ona zbliżona znaczeniowo do internacjonalizacji działalności gospodarczej (van Houtum 1998, s. 9–11, 50–51; Raczyk i in. 2012, s. 112–131; Zschiedrich 2010, s. 577), lecz obejmuje wyłącznie te formy internacjonalizacji, które realizowane są w kooperacji z innymi przedsiębiorstwami. Współpraca transgraniczna przedsiębiorstw obejmuje tym samym wymianę towarową i usługową, w tym pośredni i bezpośredni eksport i import dóbr i usług, handel tranzytowy, obrót uszlachetniający, handel wymienny, międzynarodową współpracę kontraktową, leasing; budowę zakładu pod klucz, alianse strategiczne, bezpośrednie inwestycje zagraniczne, w tym inwestycje typu *joint ventures* oraz *brownfield*, współpracę w międzynarodowym łańcuchu dostaw, outsourcing.

Wskazuje się, że w regionach przygranicznych zlokalizowane są przede wszystkim przedsiębiorstwa mikro-, małe oraz średnie, które ze względu na wielkość finansową i ekonomiczną często nie są w stanie podejmować innych form wejścia na rynki zagraniczne niż eksport dóbr i usług (Gruchman i in. 2002, s. 26–27, 2003 s. 151; Dolata 2006, s. 100–104; Guz-Vetter 2002, s. 75, 109). Podkreśla się również, że w regionach tych występuje znaczna koncentracja przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym (Gruchman 2000, s. 13; Krok 2007, s. 228; Ciok i in. 2008, s. 32–38; Lammers i in. 2006, s. 34). Regiony te często ze względu na korzystne warunki lokalizacyjne stanowią obszary o silnej koncentracji aktywności gospodarczej (*Studium integracji przestrzennej...* 2012, s. 88). Bezpośrednia lokalizacja przy granicy państwowej stanowi doskonałą możliwość do rozszerzenia rynku terytorialnego (geograficznego) przedsiębiorstwa o obszar zlokalizowany po przeciwległej stronie granicy państwowej. W regionach przygranicznych istnieje bowiem szansa na to, aby usługi i towary sprzedawane lokalnie, a więc niebędące przedmiotem międzynarodowego podziału pracy, stały się obiektem transgranicznej wymiany (Ciok i in. 2008, s. 17–22; Ciok 2000, s. 97–98; 2004, s. 47–49; Lammers i in. 2006, s. 19, 21, 24, 36–37; Gruchman i in. 2002, s. 30–33; Sidorowicz 2011, s. 234–241).

Wydaje się, że wraz z procesem łagodzenia funkcji bariery granicy państwowej oraz intensyfikacją stopnia otwartości gospodarek narodowych Polski i RFN (rynek wewnętrzny UE) nasileniu mogą ulec usługowe, towarowe i kapitałowe powiązania przedsiębiorstw przygranicznych. Tym samym zwiększyć się może liczba przedsiębiorstw przygranicznych będących dostawcą usług i/lub towarów dla zakładów zlokalizowanych po przeciwległej stronie granicy państwowej albo nabywcą usług i/lub towarów od tych przedsiębiorstw. Prowadzi to do wzrostu wolumenu oraz wartości wymiany usługowej i towarowej zachodzącej między przedsiębiorstwami przygranicznymi. Z kolei wzrost powiązań towarowych i usługowych zwiększa z jednej strony częstotliwość kontaktów biznesowych przedsiębiorstw przygranicznych, a z drugiej znaczenie współpracy transgranicznej w realizacji celów rynkowych przedsiębiorstw.

### **3. Metodyka badań empirycznych**

Dla oceny stopnia intensywności powiązań badanych przedsiębiorstw istotny jest dobór zmiennych. Procedura ta może opierać się na trzech kryteriach merytorycznych, formalnych i statystycznych. W praktyce badań regionalnych w procedurze doboru zmiennych wykorzystuje się wszystkie trzy kryteria (Idczak 2013, s. 138).

Jednakże ocena intensywności powiązań przedsiębiorstw z regionów przygranicznych w znacznym stopniu ograniczona jest przez brak danych statystycznych, co prowadzi do konieczności przeprowadzenia badań ankietowych. Stąd przy doborze zmiennych wykorzystano kryteria merytoryczne i formalne.

Przyjmując założenie, że w regionach przygranicznych występują przede wszystkim przedsiębiorstwa z sektora mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, które bardzo często nie są w stanie podejmować innej formy współpracy niż wymiana towarowa i usługowa, na potrzeby pracy wyróżniono zbiór 20 zmiennych diagnostycznych. Opisują one usługowe i towarowe powiązania przedsiębiorstw (tab. 1). W toku prac analitycznych dla wyrażenia wartości przyjętych zmiennych diagnostycznych wykorzystano skalę porządkową, ze szczególnym uwzględnieniem skali Likerta. Zasadność wyróżnionych zmiennych została zweryfikowana na podstawie przeprowadzonych badań pilotażowych ( $n = 120$ ).

Tab. 1. Przyjęte zmienne diagnostyczne.

Źródło: opracowanie własne.

| Zmienna zależna                             | Symbol zmiennej | Zmienna diagnostyczna                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------------------|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Powiązania z biznesowymi dostawcami usług   | X1              | udział dostawców usług z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie dostawców usług                                         |
|                                             | X2              | udział usług zakupionych od przedsiębiorstw z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie zakupionych usług                  |
|                                             | X3              | wartość usług zakupionych od przedsiębiorstw z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej w stosunku do wartości usług zakupionych ogółem      |
|                                             | X4              | intensywność kontaktów biznesowych z dostawcami usług                                                                                                                                    |
|                                             | X5              | znaczenie dostawców usług dla prowadzonej przez przedsiębiorstwo działalności gospodarczej                                                                                               |
| Powiązania z biznesowymi nabywcami usług    | X6              | udział nabywców usług z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie nabywców usług                                           |
|                                             | X7              | udział usług sprzedanych przedsiębiorstwom z regionu przygranicznego zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie sprzedanych usług                    |
|                                             | X8              | wartość usług sprzedanych przedsiębiorstwom z regionu przygranicznego zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w stosunku do wartości usług sprzedanych ogółem       |
|                                             | X9              | intensywność kontaktów biznesowych z nabywcami usług                                                                                                                                     |
|                                             | X10             | znaczenie nabywców usług dla prowadzonej przez przedsiębiorstwo działalności gospodarczej                                                                                                |
| Powiązania z biznesowymi dostawcami towarów | X11             | udział dostawców towarów z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie dostawców towarów                                     |
|                                             | X12             | udział towarów zakupionych od przedsiębiorstw z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie zakupionych towarów              |
|                                             | X13             | wartość towarów zakupionych od przedsiębiorstw z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w stosunku do wartości towarów zakupionych ogółem |
|                                             | X14             | intensywność kontaktów biznesowych z dostawcami towarów                                                                                                                                  |
|                                             | X15             | znaczenie dostawców towarów dla prowadzonej przez przedsiębiorstwo działalności gospodarczej                                                                                             |
| Powiązania z biznesowymi nabywcami towarów  | X16             | udział nabywców towarów z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie nabywców towarów                                       |
|                                             | X17             | udział towarów sprzedanych przedsiębiorstwom z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w ogólnej liczbie sprzedanych towarów               |
|                                             | X18             | wartość towarów sprzedanych przedsiębiorstwom z regionu przygranicznego, zlokalizowanego po przeciwległej stronie granicy państwowej, w stosunku do wartości towarów sprzedanych ogółem  |
|                                             | X19             | intensywność kontaktów biznesowych z nabywcami towarów                                                                                                                                   |
|                                             | X20             | znaczenie nabywców towarów dla prowadzonej przez przedsiębiorstwo działalności gospodarczej                                                                                              |

Przygotowane kwestionariusze ankietowe zostały skierowane bezpośrednio do osób odpowiedzialnych za zarządzanie i podejmowanie decyzji strategicznych w badanych przedsiębiorstwach. Układ oraz zakres pytań zawartych w kwestionariuszach skierowanych do badanych jednostek statystycznych, zlokalizowanych po obu stronach polsko-niemieckiej granicy państwowej, był identyczny. Kwestionariusze ankietowe zostały rozesłane do wszystkich badanych jednostek statystycznych za pośrednictwem poczty. Przeprowadzone badania ankietowe spełniały warunki standaryzacji kwestionariusza oraz jednolitej metodyki badań. Poprawność kwestionariusza ankietowego została zweryfikowana na podstawie badania pilotażowego.

Celem odzwierciedlenia w zbiorowości próbnej cech zbiorowości generalnej oraz mając na uwadze fakt, iż zbiorowość generalna jest skończona i niezwykle liczna, przeprowadzono losowanie warstwowe zależne (bezzwrotne). W toku prac analitycznych przyjęto dwie warstwy próby badawczej, czyli warstwę funkcjonalną (obszar miast przygranicznych) oraz warstwę przestrzenną (wybrane sekcje działalności gospodarczej)<sup>1</sup>.

Operat losowania próby został określony na podstawie danych statystycznych (stan na dzień 31.12.2012 r.) dotyczących liczby podmiotów gospodarczych funkcjonujących na obszarze badanych miast przygranicznych, zarejestrowanych z rejestrze REGON i Unternehmensregister, opublikowanych lub udostępnionych przez Urząd Statystyczny w Zielonej Górze, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen oraz Wydział Promocji Handlu i Inwestycji Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Berlinie. Uzyskane dane pozwoliły na określenie operatu losowania, składającego się z sumy przedsiębiorstw zarejestrowanych w wybranych sekcjach działalności gospodarczej PKD 2007 dla strony polskiej oraz Wirtschaftszweiggliederung (WZ 2008) dla strony niemieckiej zgodnie z NACE Rev. 2. Populacja generalna liczyła 14 228 przedsiębiorstw. Wybrane sekcje działalności gospodarczej stanowią 76% wszystkich zarejestrowanych przedsiębiorstw. Operat losowania stanowił tym samym 10 844 przedsiębiorstw (tab. 2).

<sup>1</sup> Warstwa funkcjonalna w próbie badawczej pozwoliła na odzwierciedlenie struktury gospodarki badanych regionów przygranicznych. W toku prac analitycznych zdecydowano, iż warstwa funkcjonalna będzie obejmowała 7 z 21 sekcji działalności gospodarczej. Takie postępowanie miało na celu zapewnienie odpowiedniej liczebności i spójności warstwy funkcjonalnej. Uwzględnienie wszystkich sekcji działalności gospodarczej w próbie badawczej skutkowałoby znacznym jej rozdrobnieniem.

Tab. 2. Liczebność warstwy funkcjonalnej na tle populacji generalnej.

Źródło: opracowanie własne.

| Miasto przygraniczne | Liczba przedsiębiorstw zarejestrowanych ogółem (21 sekcji) | Liczebność sekcji stanowiących warstwę funkcjonalną (7 sekcji) |                                                                               |                                                                             |
|----------------------|------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|                      |                                                            | Liczba przedsiębiorstw stanowiących warstwę funkcjonalną       | Udział przedsiębiorstw stanowiących warstwę funkcjonalną w operacie losowania | Udział przedsiębiorstw stanowiących operat losowania w populacji generalnej |
| Słubice              | 2861                                                       | 2275                                                           | 80%                                                                           | 76%                                                                         |
| Gubin                | 2227                                                       | 1767                                                           | 79%                                                                           |                                                                             |
| Zgorzelec            | 3919                                                       | 2815                                                           | 72%                                                                           |                                                                             |
| Frankfurt nad Odrą   | 2 539                                                      | 1 914                                                          | 75%                                                                           |                                                                             |
| Guben                | 685                                                        | 553                                                            | 81%                                                                           |                                                                             |
| Görlitz              | 1 997                                                      | 1 520                                                          | 76%                                                                           |                                                                             |
| Suma                 | 14 228                                                     | 10 844                                                         |                                                                               |                                                                             |

Tak wyznaczone warstwy pozwoliły na określenie niezbędnej liczebności próby warstwowej proporcjonalnej zgodnie z formułą 1.

Formuła 1.

$$n = \frac{N \sum_{h=1}^l N_h P_h (1 - P_h)}{N^2 \frac{d^2}{u_\alpha^2} + \sum_{h=1}^l N_h P_h (1 - P_h)}$$

$N$  – operat losowania,

$d$  – błąd szacunkowy,

$u_\alpha$  – współczynnik dla poziomu ufności,

$P_h$  – współczynnik frakcji przedsiębiorstw podejmujących współpracę transgraniczną.

W pracy przyjęto próbę warstwową z poziomem ufności  $1 - \alpha = 0,95$ . Próba obciążona jest ryzykiem  $\alpha = 0,05$ , dla którego dokładność wynosi  $u_\alpha = 1,96$ . Przyjęty błąd szacunkowy, wynoszący 6% ( $d = 0,06$ ), jest podyktowany wysokim kosztem badania oraz oczekiwaną minimalną wielkością próby – od 200 do 300 podmiotów (Oppenheim 2004, s. 57).

W wyniku przeprowadzonej procedury doboru próba badawcza dla przedsiębiorstw została określona na poziomie 260 podmiotów gospodarczych dla sześciu miast przygranicznych (tab. 3). Łączna zwrotność z przeprowadzonych badań kwestionariuszowych wyniosła 39%.

Tab. 3. Wielkość próby badawczej oraz zwrotność z przeprowadzonych badań kwestionariuszowych przedsiębiorstw.  
Źródło: opracowanie własne.

| Miasto przygraniczne | Liczba przedsiębiorstw w próbie badawczej | Liczba otrzymanych kwestionariuszy |                                      | Liczba kwestionariuszy uwzględnionych w badaniu | Zwrotność |
|----------------------|-------------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------|-----------|
|                      |                                           | Ogółem                             | W tym brak zgody na udział w badaniu |                                                 |           |
| Słubice              | 55                                        | 11                                 | 1                                    | 10                                              | 18%       |
| Frankfurt nad Odrą   | 46                                        | 15                                 | 0                                    | 15                                              | 33%       |
| Gubin                | 42                                        | 22                                 | 0                                    | 22                                              | 52%       |
| Guben                | 13                                        | 11                                 | 0                                    | 11                                              | 85%       |
| Zgorzelec            | 68                                        | 29                                 | 1                                    | 28                                              | 41%       |
| Görlitz              | 36                                        | 18                                 | 2                                    | 16                                              | 44%       |
| Próba badawcza       | 260                                       | 106                                | 4                                    | 102                                             | 39%       |

W zależności od uzyskanych odpowiedzi poszczególnym zmiennym diagnostycznym – zgodnie z metodą rangowania – zostały przypisane wartości od 0 do 4. Wartości te odpowiadały stopniu akceptacji jakiegoś zjawiska lub intensywności jego występowania oraz stanowiły pomiar postaw lub opinii respondentów.

W toku prac analitycznych do budowy wskaźników syntetycznych dla zmiennych społeczno-gospodarczych zdecydowano się na wykorzystanie miary syntetycznej. Zastosowanie określonych miar uzależnione jest od przyjętej skali pomiaru. Wskazuje się, że na skali porządkowej możliwe jest dokonywanie operacji wyłącznie na zasadzie równości, mniejszości lub większości (Gatignon 2003, s. 4; Walesiak 1993, s. 73, 2003, s. 263–264, 2011a, s. 10). Dla określenia odległości dla zmiennych wyrażonych na skali porządkowej Walesiak (1993, s. 74–75; 2003, s. 263–265; 2011a, s. 10; 2011b, s. 38–39) proponuje zastosowanie uogólnionej miary odległości GDM. Miara ta nie odpowiada jednak w pełni potrzebom badania. Nie pozwala ona bowiem na określenie odległości zmiennych wyrażonych na skali porządkowej od hipotetycznego wzorca, czyli określenie stopnia powiązań badanych przedsiębiorstw. Zmiennym tym w zależności od relacji mniejszości, równości lub większości podstawia się bowiem wartości równe (-1), (0) i (1).

Przyjmuje się, że zmienne wyrażone na skali porządkowej, po zastosowaniu wybranej metody kodowania, można traktować jako zmienne metryczne, co pozwala na zastosowanie miar odległości właściwych dla danych metrycznych (Walesiak 2011a, s. 11). Wskazuje się również, że zmienne wyrażone w skali Likerta można traktować jako zmienne ilościowe. Pozwala to na stosowanie typowych dla tych zmiennych operacji statystycznych (Elliott, Woodward 2007, s. 39–40).

W badaniu wykorzystano odległość euklidesową określającą odległość *i-tego* obiektu od hipotetycznego wzorca wyrażoną formułą 2. Metoda ta stanowi bowiem najbardziej *naturalną* i najczęściej stosowaną miarę podobieństwa i odległości (Stanisz 2006, s. 115).

Formuła 2.

$$q_t = \sqrt{\sum_{i=1}^p (x_i - y_i)^2}$$

$$x = (x_1, \dots, x_p)$$

$$y = (y_1, \dots, y_p)$$

$q_t$  – odległość euklidesowa zmiennej,

$x_i$  – wartość zmiennej,

$y_i$  – wartość hipotetycznego wzorca.

Określone odległości euklidesowe dla poszczególnych zmiennych diagnostycznych obrazują odległość zmiennej w przestrzeni wielowymiarowej od hipotetycznego wzorca, jakim jest wartość 4, czyli najwyższy stopień intensywności określonej cechy społeczno-gospodarczej. W kolejnym etapie określono wartości średniej i odchylenia standardowego dla odległości z formułą 3 i 4.

Formuła 3.

$$\bar{q}_t = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n q_{it}$$

Formuła 4.

$$S_{qt} = \sqrt{\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (q_{it} - \bar{q}_t)^2}$$

$q_t$  – średnia dla odległości euklidesowych,

$S_{qt}$  – odchylenie standardowe dla odległości euklidesowych,

$q_t$  – odległość euklidesowa zmiennej.

Tak przeprowadzona procedura pozwoliła na wyznaczenie wartości miernika syntetycznego *SMR* zgodnie z formułą 5. Wartość *SMR* mieści się w przedziale 0:1.

Formuła 5.

$$SMR = 1 - \frac{q_{it}}{\bar{q}_t + 2 * S_{qt}}$$

Następnie określono wartości graniczne dla poszczególnych klas zgodnie z formułą 6 i przyjęte kryteria klasyfikacji (tab. 4). Pozwoliło to na klasyfikację każdej zmiennej syntetycznej do jednej z pięciu klas odpowiadających natężeniu powiązań społeczno-gospodarczych.

Formuła 6.

$$h = \frac{\max SMR - \min SMR}{k}$$

$h$  – stała  $h$ ,

$\max SMR$  – maksymalna wartość zmiennej syntetycznej dla przedziału zmienności,

$\min SMR$  – minimalna wartość zmiennej syntetycznej dla przedziału zmienności,

$k$  – liczba klas.

Tab. 4. Kryteria klasyfikacji zmiennych syntetycznych.

Źródło: opracowanie własne.

| Przedziały klasowe              | Wartości graniczne | Natężenie powiązań społeczno-gospodarczych |
|---------------------------------|--------------------|--------------------------------------------|
| $\max SMR - 1h : \max SMR$      | 0,8 : 1            | 4                                          |
| $\max SMR - 2h : \max SMR - 1h$ | 0,6 : 0,8          | 3                                          |
| $\max SMR - 3h : \max SMR - 2h$ | 0,4 : 0,6          | 2                                          |
| $\max SMR - 4h : \max SMR - 3h$ | 0,2 : 0,4          | 1                                          |
| $\max SMR - 1h : \max SMR - 4h$ | 0 : 0,2            | 0                                          |

#### 4. Stopień usługowych i towarowych powiązań przedsiębiorstw

Spośród 25 badanych przedsiębiorstw, zlokalizowanych na obszarze Frankfurtu nad Odrą i Ślubic, z dalszej analizy wykluczono 3 przedsiębiorstwa z Frankfurtu nad Odrą ze względu na brak danych lub nieprawidłowo wypełnione formularze. Wykluczeniu podlegały także podmioty nieprowadzące działalności nastawionej na sprzedaż towarów i/lub usług klientom biznesowym. Tym samym w dalszej analizie uwzględniono 22 podmioty w zakresie powiązań z biznesowymi dostawcami usług i towarów, 19 – w zakresie połączeń z biznesowymi nabywcami usług oraz 14 – w zakresie powiązań z biznesowymi nabywcami towarów.

W grupie 33 badanych podmiotów, zarejestrowanych na obszarze Gubina i Guben, z analizy wykluczono 7 podmiotów nieprowadzących działalności nastawionej na sprzedaż towarów klientom biznesowym. Natomiast analiza powiązań przedsiębiorstw z biznesowymi dostawcami usług i towarów oraz biznesowymi nabywcami usług obejmowała 33 podmioty.

Z analizy usługowych i towarowych powiązań przedsiębiorstw Görlitz i Zgorzelca wykluczono 3 przedsiębiorstwa z powodu braku zgody na udział w badaniu. Ze względu na przedmiot prowadzonej działalności wykluczono także 19 podmiotów z analizy powiązań z nabywcami towarów oraz 7 podmiotów z analizy powiązań z nabywcami usług. W procedurze uwzględniono zatem 44 przedsiębiorstwa w zakresie powiązań z dostawcami towarów i usług, 37 – w zakresie powiązań z nabywcami usług oraz 25 – w zakresie powiązań z nabywcami towarów.

Zgodnie z przyjętą procedurą w oparciu o zebrany materiał empiryczny dla poszczególnych zmiennych diagnostycznych opisujących powiązania przedsiębiorstw, określono wartości syntetyczne. Tak określone wskaźniki syntetyczne przyjmują wartości od 0 do 4 (tab. 5). Wartości te obrazują intensywność usługowych, towarowych

i kapitałowych powiązań przedsiębiorstw, intensywność kontaktów biznesowych przedsiębiorstw oraz znaczenie współpracy transgranicznej dla prowadzonej przez badane podmioty gospodarcze działalności gospodarczej.

Tab. 5. Wartości syntetyczne zmiennych diagnostycznych opisujących transgraniczne powiązania przedsiębiorstw.  
Źródło: opracowanie własne.

| Zmienna zależna                             | Symbol zmiennej | Wartość syntetyczna zmiennej diagnostycznej |               |                     |
|---------------------------------------------|-----------------|---------------------------------------------|---------------|---------------------|
|                                             |                 | Frankfurt nad Odrą i Słubice                | Guben i Gubin | Görlitz i Zgorzelec |
| Powiązania z biznesowymi dostawcami usług   | X1              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X2              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X3              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X4              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X5              | 0                                           | 0             | 0                   |
| Powiązania z biznesowymi nabywcami usług    | X6              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X7              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X8              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X9              | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X10             | 0                                           | 0             | 0                   |
| Powiązania z biznesowymi dostawcami towarów | X11             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X12             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X13             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X14             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X15             | 0                                           | 0             | 0                   |
| Powiązania z biznesowymi nabywcami towarów  | X16             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X17             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X18             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X19             | 0                                           | 0             | 0                   |
|                                             | X20             | 0                                           | 0             | 0                   |

## 5. Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzone badania kwestionariuszowe pozwoliły na sformułowanie kilku kluczowych wniosków, istotnych z punktu widzenia celu pracy. Po pierwsze, badane przedsiębiorstwa nie wykazują istotnych powiązań transgranicznych, pomimo korzystnych warunkowań egzogenicznych, takich jak rynek wewnętrzny UE. Powiązania te mają bowiem charakter marginalny. Po drugie, badane podmioty charakteryzują się asymetrią współpracy. Przedsiębiorstwa zlokalizowane w badanych polskich miastach przygranicznych częściej dążą do współpracy transgranicznej z przedsiębiorstwami niemieckimi niż przedsiębiorstwa niemieckie do współpracy z przedsiębiorstwami polskimi. Brak znaczącego zaangażowania niemieckich podmiotów we współpracę transgraniczną może wynikać z faktu,

iż większość badanych przedsiębiorstw, zlokalizowanych po polskiej stronie granicy państwowej, to małe i stosunkowo krótko obecne na rynku podmioty. Z punktu widzenia przedsiębiorstw niemieckich nie mają one istotnego znaczenia dla celów rynkowych. Małe zaangażowanie podmiotów gospodarczych we współpracę transgraniczną może także wynikać z kryzysu gospodarczego (Zschiedrich 2010, s. 577–578) lub uprzedzeń niemieckich przedsiębiorców wobec działalności na polskim rynku (Guz-Vetter 2002, s. 130). Po trzecie, do głównych form współpracy transgranicznej badanych przedsiębiorstw należy zaliczyć wymianę towarową i usługową. Pozostałe formy podejmowane są stosunkowo rzadko. Należy do nich zaliczyć współpracę w łańcuchu dostaw, relacje dostawca-odbiorca oraz wzajemne usługi posprzedażowe. Po czwarte, bezpośrednie położenie przy granicy państwowej nie zawsze stanowi czynnik motywujący przedsiębiorstwa do współpracy. Transgraniczne powiązania przedsiębiorstwa charakteryzują się bowiem tzw. efektem tunelu.

## Literatura

- Abt S., 2003. Klasyfikacja systemów logistycznych w aspekcie współpracy polsko-niemieckich firm. W: R. Barczyk (red.), *Rozwój gospodarczy i rozwój przedsiębiorstw na pograniczu polsko-niemieckim w procesie integracji Polski z Unią Europejską*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Andreasik J., Kawalko B., Kaweck-Wyrzykowska E., Szlachta J., 2003. Perspektywy przygranicznej współpracy polsko-ukraińskiej w świetle członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Wyższa Szkoła Zarządzania i Administracji w Zamościu, Zamość.
- Bański J., Dobrowolski J., Flaga M., Janicki W., Wesołowska M., 2010. Wpływ granicy państwowej na kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego wschodniej części województwa lubelskiego. *Studia Obszarów Wiejskich*, tom XXI. Wydawnictwo Bernardinum, Warszawa.
- Ciok S., 2000. Pogranicze zachodnie Polski w perspektywie integracji europejskiej. *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 1(1)/2000. Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Ciok S., 2004. Pogranicze polsko-niemieckie. Problemy współpracy transgranicznej. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Ciok S., Dołzbłasz S., Leśniak M., Raczek A., 2008. Polska-Niemcy. Współpraca i konkurencja na pograniczu. *Studia Geograficzne*, 81. Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Dolata M., 2006. Małe i średnie przedsiębiorstwa w gospodarce województwa lubuskiego. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Elliott A.C., Woodward W.A., 2007. *Statistical analysis quick reference guidebook. With SPSS examples*. SAGE Publications, Thousand Oaks.
- Gatignon H., 2003. *Statistical Analysis of Management Data*. Kluwer Academic Publisher, Norwell.
- Gruchman B., 2000. Miejsce i rola obszarów pogranicza polsko-niemieckiego w ogólnych koncepcjach zagospodarowania przestrzennego kraju. W: B. Gruchman, F. Walk, E. Nowińska (red.), *Strategia rozwoju lokalnego na przykładzie gmin pogranicza polsko-niemieckiego*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Gruchman B., Łaźniewska E., Parowicz I., Kötze A., Huskoba G., Osiecka A., 2002. Współpraca transgraniczna przedsiębiorstw na pograniczu polsko-niemieckim na przykładzie województw zachodniopomorskiego i lubuskiego oraz landu Brandenburgii. *Studia Regionalne i Lokalne*, nr 4(10)/2002. Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Gruchman B., Łaźniewska E., Parowicz I., Kötze A., Huskoba G., Osiecka A., 2003. Korzyści lokalizacji i kooperacji przedsiębiorstw na pograniczu polsko-niemieckim. W: R. Barczyk (red.), *Rozwój gospodarczy i rozwój przedsiębiorstw na pograniczu polsko-niemieckim w procesie integracji Polski z Unią Europejską*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Guz-Vetter M., 2002. Polsko-niemieckie pogranicze. Szanse i zagrożenia w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Instytut Spraw Publicznych, Warszawa.
- Idczak P., 2013. Wielowymiarowa koncepcja peryferyjności regionalnej. Identyfikacja regionów peryferyjnych w Polsce. Wydawnictwo Difin, Warszawa.
- Jakubowicz E., Ciok S., 2003. Wybrane problemy układów bipolarnych w sieci osadniczej. W: Z. Ziolo (red.), *Bipolarny rozwój aglomeracji – kierunki rozwoju układów bipolarnych*. Biuletyn, zeszyt 209. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.
- Krok K., 2007. Współpraca przygraniczna jako czynnik rozwoju lokalnego. W: G. Gorzelak (red.), *Polska regionalna i lokalna w świetle badań EUOREG-u*. Wydawnictwo Scholar, Warszawa.
- Lammers K., Niebuhr A., Polkowski A., Stiller S., Hildebrandt A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., 2006. Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020: Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji. *Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv*. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku, Hamburg – Gdańsk.
- Oppenheim A.N., 2004. *Kwestionariusze, wywiady, pomiary postaw*. Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań.
- Oßenbrügge J., 1996. Oddziaływanie gospodarcze i współpraca na niemiecko-polskim obszarze przygranicznym – perspektywa porównawcza. W: Z. Chojnicki., T. Strykiewicz (red.), *Problemy współpracy regionalnej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym*. Biuletyn, zeszyt 171. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.

- Raczyk A., Dołzbłasz S., Leśniak-Johann M., 2012. Relacje współpracy i konkurencji na pograniczu polsko-niemieckim. Wydawnictwo Gaskor, Wrocław.
- Sidorowicz L., 2011. Wpływ granicy państwowej na koszt transakcyjny transgranicznej wymiany handlowej. W: M. Gołoś, A. Kasińska-Metryka (red.), Europa regionów. Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Stanisz A., 2006. Przystępny kurs statystyki z zastosowaniem STATISTICA PL na przykładach z medycyny, tom 3. Analizy wielowymiarowe. StatSoft, Kraków.
- Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec 2012. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego. URL: [http://www.bip.lubuskie.pl/system/obj/14604\\_WERSJA\\_OSTATECZNA\\_rozdz.\\_1-3.pdf](http://www.bip.lubuskie.pl/system/obj/14604_WERSJA_OSTATECZNA_rozdz._1-3.pdf) (data dostępu: 2014-03-12).
- Van Houtum H., 1998. The Development of Cross-Border Economic Relations. ThelaThesis Publishers, Amsterdam.
- Walesiak M., 1993. Strategie postępowania w badaniach statystycznych w przypadku zbioru zmiennych mierzonych na skalach różnego typu. Badania Operacyjne i Decyzje nr 1/1993. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- Walesiak M., 2003. Miara odległości obiektów opisanych zmiennymi mierzonymi na różnych skalach pomiaru. Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu nr 1006/2003. Zastosowania statystyki i matematyki w ekonomii. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.
- Walesiak M., 2011a. Porządkowanie liniowe z wykorzystaniem uogólnionej miary odległości GDM2 dla danych porządkowych i programu R. W: J. Dziechciarz (red.), Zastosowania metod ilościowych. Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu nr 163/2011. Ekonometria 30. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław.
- Walesiak M., 2011b. Uogólniona miara odległości GDM w statystycznej analizie wielowymiarowej z wykorzystaniem programu R. Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław.
- Winiecki J., 2003. Polsko-niemiecki handel zagraniczny: ogólne schematy i interakcje transgraniczne (wstępny przegląd). W: R. Barczyk (red.), Rozwój gospodarczy i rozwój przedsiębiorstw na pograniczu polsko-niemieckim w procesie integracji Polski z Unią Europejską. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Zschiedrich H., 2010. Grenzüberschreitende Kooperation Zwischen Deutschen und Polnischen KMU: bedingungen, erfahrungen und perspektiven. W: Strategie zarządzania mikro- i małymi przedsiębiorstwami, Mikrofirma 2010. Zeszyty Naukowe nr 585. Ekonomiczne Problemy Usług nr 50. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.

## **Cross-border economic relations between businesses from Frankfurt (Oder) and Słubice, Görlitz and Zgorzelec, Guben and Gubin**

**Summary:** The article focuses on the analysis of the cross-border cooperation of enterprises from Frankfurt (Oder) and Słubice, Görlitz and Zgorzelec, Guben and Gubin. The paper presents the definition and forms of the cross-border economic relations between businesses and the results of the author's own research.

**Keywords:** cross-border cooperation of enterprises, divided towns, Polish-German borderland.

mgr Łukasz Wróblewski  
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu  
Katedra Europeistyki  
al. Niepodległości 10  
61-875 Poznań  
lukasz.wroblewski@ue.poznan.pl

Alexander Tölle

Polsko-Niemiecki Instytut Badawczy

## **Przyjęte strategie integracji transnarodowej miast i ich regionów a specyfika miasta postsocjalistycznego**

**Streszczenie:** Niniejsze rozważania zostały podjęte w wyniku trwającej obecnie debaty wokół określenia *postsocjalistyczny*, które 25 lat po upadku socjalizmu przeżywa swój renesans. Koncentrują się one na wyodrębnieniu cech charakterystycznych dla polskich miast i odróżniających je od pozostałych miast europejskich. Z analizy trzech przykładów przyjętych strategii rozwoju jasno wynika, że ograniczone zdolności do tworzenia i podtrzymywania relacji sieciowych zbudowanych na zaufaniu i wzajemności są cechą wspólną. Strategie te polegają na połączeniu miast europejskich w sieci transnarodowe, czyli sieci na poziomie metropolitalnym, innowacyjnym oraz na poziomie transgranicznego makroobszaru.

**Słowa kluczowe:** miasta polskie, miasto postsocjalistyczne, sieci transnarodowe, strategia rozwoju miast.

### **1. Wprowadzenie**

Dwadzieścia pięć lat po upadku muru berlińskiego i dziesięć lat po rozszerzeniu się w 2004 r. Unii Europejskiej na wschód już samo użycie przymiotnika *postsocjalistyczne* (lub jak wolą niektórzy *postkomunistyczne*) miasto (odnosi się to również do krajów, społeczeństw, systemów politycznych itp.) stało się tematem budzącym kontrowersje (Stenning, Hörschelmann 2008; Ferenčuhová 2012; Sýkora, Bouzarovski 2012; Hirt 2013). W latach 90. terminu tego używano w kontekście przestrzeni miejskiej w celu opisania miasta Europy środkowowschodniej jako obszaru już nie socjalistycznego, ale jednocześnie nieposiadającego jeszcze ani cech, ani struktur charakterystycznych dla miast Europy Zachodniej (Dutkowski 2000, Rykiel 2002).

Dlatego też określenie to było używane – szczególnie w polskiej literaturze naukowej tamtych czasów – w celu określenia miast będących w okresie transformacji ustrojowej (Maik 1997, Markowski 1998). Łączyło się to z panującym ówczesnie przekonaniem, że takie miasta podlegały procesowi przekształcania w struktury europejskie. Chciały one tym samym należeć do części kontynentu posiadającej ustanowioną i stosunkowo wypróbowaną demokrację, również stabilne warunki gospodarki rynkowej oraz stanowić część Unii Europejskiej. Niewątpliwie proces ten nie zakończył się zgodnie z oczekiwaniami. Wyrazem tego jest fakt, że w ostatnich latach w badaniach dotyczących miast polskich wspomina się o ciągłym procesie transformacji (Parysek 2005, Koch 2010). W związku z tym pytanie, czy miasta Europy Środkowej (w tym zwłaszcza miasta polskie) podążają

za zmianami występującymi w krajach zachodnich, a szczególnie w miastach Unii Europejskiej (Malikowski, Solecki 2006, s. 10) jest dziś związane z kwestią, czy miasto postsocjalistyczne istnieje jako szczególny typ miasta europejskiego i na czym polegają wspólne cechy takich miast różniących się od miast zachodnich.

Kompleksowa analiza, bazująca na zestawieniu charakterystycznych przykładów i różnych wyników badań, wymaga odpowiedzi na pytanie, czy polskie miasta są zdolne do realizacji koncepcji rozwoju zgodnej z panującymi teoriami Europy Zachodniej i tym samym do przewyciężenia peryferyjności związanej z regionami Europy Środkowo-Wschodniej. Na przykładzie sieci metropolitalnych, regionalnej sieci innowacji oraz sieci współpracy w transnarodowych makroobszarach w Polsce, analizie zostaną poddane wyniki strategii, które mają przyczyniać się do transnarodowej integracji miast.

## 2. Transnarodowe usieciowienie miast

Od przełomu tysiąclecia naukowcy potwierdzają, że rozwój miast postsocjalistycznych w Europie stał się w znacznym stopniu zdominowany przez czynniki pochodzące z procesów globalizacyjnych niż przez czynniki pochodzące z procesu transformacji w kierunku struktur demokratycznej gospodarki rynkowej (Hamilton et al. 2005, Strykiewicz 2000). Tak więc to poziom integracji miast w transnarodowe sieci stanowi dominujący warunek rozwoju. Jednakże zwiększona polaryzacja społeczno-gospodarcza i przestrzenna, która jest najbardziej widocznym efektem globalizacji ogólnoświatowej, może mieć negatywny wpływ (z perspektywy zachodniej) na peryferyjne obszary Europy Środkowo-Wschodniej. Głównym powodem może być ich status, który został określony jako *spóźniony* (Bohle 2002, s. 284), kiedy to niedoświadczone władze lokalne w niestabilnych strukturach samorządowych miały do czynienia z nieznanymi im dotąd zjawiskami, takimi jak gwałtowna deindustrializacja oraz proces suburbanizacji. Sytuacja ta stanowiła wątpliwe podstawy do przeciwdziałania tendencjom marginalizacji w procesie integracji terytoriów ze społeczno-ekonomicznymi strukturami globalnymi. W konsekwencji można więc stwierdzić, że europejskie miasta postsocjalistyczne skonfrontowane zostały z tymi samymi wyzwaniami co miasta zachodnie, jednak ich sytuacja wyjściowa była znacznie trudniejsza. Łączenie miast postsocjalistycznych Europy Środkowo-Wschodniej z Zachodem stanowiło już od samego początku lat 90. priorytetowe zadanie. Jednak w wyniku koniecznej reakcji na wyzwania złożonego procesu globalizacji (Kukliński 2000), definicja strategii rozwoju miast została rozszerzona o nowy wymiar. Takie strategie powinny być mianowicie zgodne z aktualnymi modelami oraz głównymi założeniami Unii Europejskiej (które są na nich oparte), dotyczącymi sposobów rozwoju miast europejskich. Ten drugi aspekt zyskał w ostatnich latach duże znaczenie, ponieważ to właśnie miasta i ich regiony odgrywają główną rolę w rozwoju Unii Europejskiej jako całości, co się odbywa na dwóch płaszczyznach, czyli na osiągnięciu spójności terytorialnej oraz na zwiększeniu konkurencyjności całej Unii Europejskiej. Z perspektywy Europy Środkowo-Wschodniej cel, jakim jest osiągnięcie spójności terytorialnej, oznacza wzmocnienie kilku dynamicznych centrów miejskich. Zadaniem ich jest trwała integracja w gospodarce światowej i dzięki temu wkład w rozwój tych poszczególnych regionów. Dlatego pytanie, w jakim stopniu europejskie miasta postsocjalistyczne upodobniły się do swoich zachodnich odpowiedników (lub co

je odróżnia), wiąże się z drugim – w jakim stopniu struktury tych miast są kompatybilne z faktycznie realizowanymi, powszechnie przyjętymi transnarodowymi strategiami europejskimi oraz z rolą tych strategii w rozwoju obszarów Europy Środkowo-Wschodniej. Proces globalizacji może być *skonceptualizowany jako wielowarstwowy proces poszerzania i intensyfikacji sieci transnarodowych* (Krätke et al. 2012, s. 2), dlatego też tworzenie sieci stało się kluczowym elementem strategii transnarodowych. Założenia sieciowe w rozwoju terytorialnym pełnią rolę organizacji hybrydowej pomiędzy wolnym rynkiem a hierarchicznymi strukturami administracyjnymi, które są postrzegane jako zdolne do pokonania impasu w obu dziedzinach przez wyrównywanie barier między nimi (Butzin 2000). Ten aspekt stanowi istotny element struktury governance, który jest rozumiany zarówno jako rezygnacja z formalnego i hierarchicznego podejmowania decyzji, jak i z interwencji nałożonych i kontrolowanych przez władze na rzecz nowych struktur. Te ostatnie mają polegać na negocjacjach, wzajemnej wymianie wiedzy i doświadczeń, na współzależnych procesach decyzyjnych i realizacyjnych, integrujących podmioty publiczne i prywatne (Heeg i in. 2003). Poza ogromną zmianą, polegającą na przejściu na terytorialne governance, sieci te są również postrzegane jako najlepsze potwierdzenie, że wiedza i innowacyjność przedsiębiorstw oraz terytoriów stały się decydujące dla pomyślnego rozwoju.

Sieci są postrzegane jako skuteczny instrument koordynowania procesami kształcenia i rozpowszechniania wiedzy pomiędzy przedsiębiorstwami i instytucjami badawczymi. Polega to na tworzeniu wspomnianych procesów sieciowych przez samorządy i na kierowaniu nimi. W przypadku governance jest to warunek wstępny demokratycznej legitymacji, ponieważ procesy decyzyjne zostają odsunięte od formalnych i hierarchicznych struktur. W polityce innowacji zarówno inicjatywy wstępujące (dotyczące sektora publicznego), jak i inicjatywy zstępujące (odnoszące się do prywatnych przedsiębiorstw lub sektora badań) mogą być skuteczne, jednak wypracowanie warunków do tworzenia sieci jest niewątpliwie rolą władz samorządowych – szczególnie w przypadku krajów Europy Środkowo-Wschodniej (Varblane et al. 2012). Transnarodowość – niezależnie od różnorodnych definicji związanych ze specyfiką różnych dyscyplin naukowych – dotyczy zawsze zjawisk o charakterze współpracy transgranicznej poniżej poziomu międzynarodowych stosunków (Zimmermann 2008). W przypadku władz publicznych dużych miast, motywem budowy sieci jest przede wszystkim stworzenie na mapie Europy widocznych, silnych i innowacyjnych obszarów metropolitalnych. Jest to reakcja na fakt, że po pierwsze, zakres zadań i celów coraz bardziej wykracza poza wąskie granice miast, a po drugie – pojedyncze miasta mogą być coraz częściej pomijane z perspektywy globalnej. Zadanie polega na tworzeniu struktur współpracy pomiędzy lokalnymi samorządami i instytucjami, które następnie – poprzez włączenie w ten proces jednostki sektora publicznego, prywatnych przedsiębiorców oraz publicznych i prywatnych instytucji badawczych – mają zostać powiększone i przekształcone w struktury metropolitalnego governance. Takie sieci innowacji, skoncentrowane na określonych dziedzinach kompetencji, mają wpływać na różne specjalizacje regionów miejskich w określonych obszarach badań i produkcji, w których staną się konkurencyjne dla innych regionów Europy. Te sieci innowacji na szczeblu regionalnym mają łączyć regionalne instytucje i przedsiębiorstwa z transnarodowymi sieciami wiedzy i w związku z tym należy uznać, że są one bezpośrednio połączone z wyżej wspomnianymi koncepcjami. Te ostatnie polegają na większej konkurencyjności terytorium Unii

Europejskiej. Jednak koncepcja specjalizacji w określonych obszarach nie jest ograniczona do samych regionów miejskich, ale może być rozszerzona o makroobszary pomiędzy kilkoma regionami metropolitalnymi na bazie sieci współpracy transgranicznej (Tölle 2012).

### 3. Sieci metropolitalne w Polsce

Polski system osadniczy charakteryzuje się strukturą policentryczną z 39 miastami liczącymi więcej niż 100 000 mieszkańców, w tym z 10 miastami powyżej 300 000 mieszkańców. Każde z dziesięciu największych miast (tab. 1) stanowi albo ośrodek monocentrycznej aglomeracji (Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Szczecin, Lublin), albo aglomeracji bipolarnej (Gdańsk z Gdynią, Bydgoszcz z Toruniem) lub konurbacji (Katowice należą do Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego). Jeśli spojrzeć na formy metropolitalnego governance w tych dziesięciu przypadkach, proces ten wydaje się być zdominowany przez dwa aspekty: niechęć ze strony rządu wobec wspierania tworzenia obszarów metropolitalnych oraz częstsze występowanie rywalizacji, aniżeli współpracy pomiędzy samorządami. Działania na poziomie krajowym ograniczają się zasadniczo do inicjatywy z 2007 r., która miała polegać na wyznaczeniu jedenastu obszarów metropolitalnych (dziesięć wymienionych powyżej miast oraz Rzeszów, miasto leżące w Polsce wschodniej) i na stworzeniu dla nich struktur z określonymi kompetencjami w dziedzinach takich, jak zagospodarowanie przestrzenne czy infrastruktura transportu. Mimo długich i gorących debat w przestrzeni publicznej ustawa ta nigdy nie została uchwalona przez polski parlament. Tworzenie struktur metropolitalnych stało się zatem zadaniem poszczególnych samorządów, uzależnionych wyłącznie od lokalnych konstelacji i zaangażowania. Jednak tylko w dwóch przypadkach (aglomeracja Poznania i konurbacja Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego) tworzenie struktur metropolitalnych zakończyło się sukcesem. Udało się to wskutek wieloletniego procesu tworzenia stowarzyszeń metropolitalnych. Dziś metropolie te (Poznań oraz Silesia) stanowią platformę współpracy samorządowej (Kaczmarek, Mikuła 2010; Wróblewska-Jachna 2009). Wprawdzie istnieją przykłady ukazujące, jak wieloletni wysiłek doprowadził do powstania stowarzyszeń metropolitalnych, jednak nie udało się w tych przypadkach zintegrować wszystkich potrzebnych gmin i powiatów z danego regionu miejskiego. Najlepszym przykładem jest powołany w 2011 r. Gdański Obszar Metropolitalny. Nie należy do niego drugie miasto z tej bipolarnej aglomeracji, tj. Gdynia. Sytuacja ta dotyczy też Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego oraz Metropolii Krakowskiej, w których brakuje kilku partnerów samorządowych. Ostatnie dwa rozwinęły się stosunkowo niedawno, ponieważ zostały powołane na początku 2014 r. celem wykorzystania instrumentu ZIT (Zintegrowane Inwestycje Terytorialne) w postaci dofinansowania z funduszy UE. Współpraca metropolitalna jest więc w tych sytuacjach zawężona i ogranicza się do konkretnych wspólnych projektów inwestycyjnych. W przypadku trzech innych miast, Bydgoszczy, Lublina i Warszawy, podobne porozumienia zostały podpisane bez żadnego odwoływania się do struktur metropolitalnych. Nie było to żadnym zaskoczeniem, gdyż samorząd w polskiej stolicy znany jest z niechęci wobec zaangażowania się w struktury współpracy metropolitalnej z sąsiadującymi gminami (Lackowska 2009). Podobna sytuacja występuje w bipolarnej aglomeracji Bydgoszczy i Torunia, na skutek intensywnej rywalizacji pomiędzy tymi dwoma głównymi

miastami regionu. W Lublinie porozumienie ZIT nie ma połączenia z istniejącym Obszarem Metropolitalnym Lublin, ponieważ ta struktura – podobnie jak w przypadku Aglomeracji Wrocławskiej – ogranicza się do wykonywania zadań na rzecz wspólnego marketingu i rozwoju gospodarczego.

Wspomniany przykład Szczecina jest wart dłuższej analizy, ponieważ w tym wypadku poprzez utworzenie Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina stworzenie struktur metropolitalnych zyskało nowy bodziec. Granica miasta znajduje się tylko ok. 12 km od granicy z Niemcami. Ten strukturalnie raczej słabo rozwinięty region Niemiec, charakteryzujący się słabymi procesami gospodarczymi i demograficznymi, w ostatnich latach coraz silniej związał się ze Szczecinem, choćby z powodu imponującej liczby polskich mieszkańców, którzy – korzystając z niższych cen ziemi i czynszu – zdecydowali się osiedlić w niemieckich gminach. Ponadto, przygraniczne usytuowanie Szczecina zaczęło odgrywać coraz ważniejszą rolę w strategiach rozwoju dzięki wykorzystaniu metropolitalnego regionu transgranicznego jako podstawy do włączenia miasta w sieci transnarodowe. Obecnie parametry rozwoju tego regionu są zdefiniowane w ramach wspólnej polsko-niemieckiej współpracy transgranicznego zagospodarowania przestrzennego na szczepku władz regionalnych (Tölle 2014). W przyszłości okaże się, czy ten proces planowania stworzył podstawę do tworzenia struktur współpracy metropolitalnej między polskimi i niemieckimi regionalnymi, subregionalnymi i lokalnymi samorządami, a tym samym czy pomógł on przezwyciężyć obecny impas dotyczący tworzenia samorządowych sieci po stronie polskiej.

Tab. 1. Sieci metropolitalne w Polsce.

Źródło: opracowanie własne (liczba mieszkańców w 2012 r. – GUS).

| Miasto (liczba mieszkańców w tys.) | Obszar metropolitalny                          | Istota sieci metropolitalnej                                                    |
|------------------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Warszawa<br>(1 715,5)              | Aglomeracja Warszawska                         | Porozumienie w celu ubiegania się o fundusze ZIT                                |
| Kraków<br>(758,3)                  | Metropolia Krakowska                           | Porozumienie dla części obszaru aglomeracji w celu ubiegania się o fundusze ZIT |
| Łódź<br>(719,0)                    | Łódzki Obszar Metropolitalny                   | Porozumienie w celu ubiegania się o fundusze ZIT                                |
| Wrocław<br>(631,2)                 | Aglomeracja Wrocławska                         | Współpraca ograniczona do działań w celu promocji oraz rozwoju gospodarki       |
| Poznań<br>(550,7)                  | Metropolia Poznań                              | Dobrze rozwinięte struktury międzygminne, przesłanki w kierunku governance      |
| Gdańsk<br>(460,4)                  | Gdański Obszar Metropolitalny                  | Porozumienie dla części obszaru aglomeracji                                     |
| Szczecin<br>(408,9)                | Szczeciński Obszar Metropolitalny              | Porozumienie dla części obszaru aglomeracji                                     |
|                                    | Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina | Współpraca ograniczona do określenia wspólnych celów rozwojowych                |
| Bydgoszcz<br>(361,3)               | Bydgosko-Toruński Obszar Funkcjonalny          | Porozumienie w celu ubiegania się o fundusze ZIT                                |
| Lublin<br>(347,7)                  | Lubelski Obszar Metropolitalny                 | Współpraca ograniczona do działań w celu promocji oraz rozwoju gospodarki       |
| Katowice<br>(307,2)                | Metropolia Silesia                             | Dobrze rozwinięte struktury międzygminne, przesłanki w kierunku governance      |

Podsumowując, zaobserwować można, że tworzenie obszarów metropolitalnych w Polsce w postaci budowania samorządowych struktur współpracy udało się osiągnąć tylko w dwóch przypadkach. W pozostałych aglomeracjach wysiłek ten doprowadził do powstania niepełnych obszarów metropolitalnych (biorąc pod uwagę ich zasięg terytorialny, zakres współpracy lub też oba te czynniki), bądź nawet został zaniechany. W dwóch kolejnych przypadkach współpraca została przeniesiona wyłącznie na obszar polityki marketingu i rozwoju gospodarczego. W każdym razie wydaje się, że sieci metropolitalne, jeśli już istnieją, słabo integrują innych publicznych lub prywatnych partnerów. Nie jest to zatem zgodne z zasadami metropolitalnego governance.

#### 4. Sieci innowacji w polskich regionach miejskich

Propozycja połączenia lokalnej gospodarki z transnarodowymi strumieniami wiedzy poprzez tworzenie regionalnych sieci innowacyjnych zyskała wyraźne poparcie wśród władz samorządowych wszystkich głównych miast w Polsce. Wzmacnianie rozwoju gospodarki bazującej na wiedzy, innowacyjności i kreatywności zyskało pozycję centralną w strategiach rozwoju miast. Lista znajdująca się w dokumentach strategii, jak również w sprawozdaniach rocznych miast oraz w oddzielnych dokumentach strategicznych, wyliczająca powstałe klastry i parki technologiczne oraz projekty łączące w sobie biznes, badania naukowe i instytucje kulturalne, jest w większości przypadków imponująca. Warto wspomnieć jednak także o wskaźnikach, według których realizacja polityki innowacyjności przyniosła jedynie ograniczone rezultaty i to nie tylko w przypadku tych miast, których samorządy otwarcie się do tego przyznały. W Strategii Rozwoju Szczecina 2025 czytamy, że *niski poziom innowacyjności przedsiębiorstw skutkuje znikomą liczbą innowacyjnych produktów i niewielkim udziałem tych produktów w sprzedaży ogółem*. Oczywiście podkreśla ona przy tym znaczenie polityki innowacyjności i kreatywności (Strategia Szczecin 2011, s. 15). Dla Bydgoszczy *niezadowalający poziom innowacyjności gospodarki i jej niewystarczające powiązanie z nauką* (Strategia Bydgoszcz 2013, s. 20) są postrzegane jako główny hamulec rozwoju. Interesujący okazał się wgląd w dokumenty aplikacyjne pięciu wyselekcjonowanych miast ubiegających się o tytuł Europejskiej Stolicy Kultury 2016, tj. Gdańska, Katowic, Lublina, Warszawy oraz ostatniego laureata – Wrocławia (Tölle 2013). To przedsięwzięcie już dawno straciło charakter standardowego miejskiego festiwalu kultury, ponieważ miasta kandydujące muszą przekonać komitet selekcyjny (składający się z ekspertów krajowych i europejskich) o swojej wszechstronności wpływającej na integrację celów kulturowych z celami dotyczącymi marketingu miast, rewitalizacji terenów miejskich i spójności społecznej – a także o współpracy regionalnej i konkurencyjności. Samorząd musi również pokazać, że strategie są zintegrowane w kontekście lokalnym oraz przedstawić już wdrożone etapy tychże strategii. Propozycje i oceny podlegają skrupulatnej analizie przez komisję selekcyjną, dlatego też musi zostać zachowana równowaga pomiędzy wizjonerskim myśleniem a kliniczną oceną obecnego stanu. Uderzający jest fakt, że wszystkie miasta kandydujące wyraźnie podkreślały znaczenie strategii innowacyjności, a nie wykazały one przy tym zbyt wielu osiągnięć w tej dziedzinie. Można stwierdzić, że *polityka samorządowa mierzona w tym kierunku do tej pory zawodziła, jeśli chodzi o dokonanie stanowczych zmian w większości polskich miast* (Tölle 2013, s. 11). Takie wnioski

potwierdzają również inne badania naukowe, których wyniki z reguły mówią o tym, iż firmy i instytucje podłączone do sektora wiedzy i kreatywności znajdują się zazwyczaj w określonych częściach miast centralnych, a nie są rozprzestrzenione po całym regionie miejskim i ich wkład gospodarczy – pomimo istniejących polityk publicznych – jest ograniczony (Klasik 2008, 2009; Dudek-Mańkowska et al. 2011). Najwyraźniej wysiłek włożony w utworzenie struktur sieciowych między administracją publiczną, prywatnym biznesem a sektorem badań naukowych i rozwoju kultury nie wystarczył do przełamania bariery między tymi trzema sferami lub w niektórych dziedzinach do zastąpienia rywalizacji współpracą gospodarczą. Szczera ocena obecnej strategii rozwoju Szczecina, który przyczynę niskiego stopnia innowacyjności miasta upatruje głównie w *niedostatku we współpracy i dialogu na różnych szczeblach* (Strategia Szczecin 2011, s. 15), mogłaby niewątpliwie dotyczyć także innych miast polskich.

## 5. Sieci współpracy na transnarodowych makroobszarach

Podczas gdy znaczenie sieci metropolitalnych zostało dostrzeżone przez większość samorządów, a formowanie innowacyjnych regionów miejskich – przez wszystkie, przykładą się różną wagę do integracji miast i regionów w sieci, tworzących transnarodowe makroobszary. Zaangażowanie takie jest intensywne w przypadku dwóch miast – Gdańska i Szczecina – położonych w regionie Morza Bałtyckiego. Strukturę kluczową stanowi tu Związek Miast Bałtyckich, założony w 1991 r. w Gdańsku (oba miasta są założycielami ZMB). Stanowi to transnarodową sieć ok. 100 miast (w tym 16 z Polski) z dziesięciu krajów wokół Morza Bałtyckiego. Głównym celem ZMB była – poprzez powiązanie miast z obu stron dawnej żelaznej kurtyny – pomoc w stworzeniu struktur zrównoważonego, demokratycznego i skutecznego rozwoju obszarów miejskich oraz promowanie regionu Morza Bałtyckiego jako spójnego europejskiego makroobszaru. Zarówno dalsza integracja danego miasta z tą siecią, jak i wkład w kształtowanie jej społeczno-kulturowego oraz gospodarczego profilu jako konkurencyjnego regionu w Europie, jest priorytetem w dokumentach strategicznych obu samorządów miejskich. Dla kontrastu, drugi dobrze rozwinięty europejski makroobszar współpracy, do którego należą polskie miasta, czyli powstałe w 2006 r. Polsko-Niemieckie Partnerstwo-Odra, wydaje się nie mieć żadnej istotnej roli do odegrania ani w przypadku Szczecina, ani w dwóch pozostałych miastach partnerskich. Partnerstwo-Odra, utworzone na wzór takich instytucjonalizowanych struktur, jak Region Środkowoeuropejski *Centrope* lub Wielki Region (Tölle 2012), stanowi sieć opartą na porozumieniu podpisanym przez władze trzech wschodnioniemieckich krajów związkowych i miasta-kraju związkowego Berlin oraz czterech zachodniopolskich województw, jak również ich stolic. Wspólnym celem jest kształtowanie *innowacyjnego, opartego na wiedzy i doświadczeniach regionu gospodarczego* (Tölle 2012, s. 143). Liczne projekty zostały uruchomione na szczeblu województwa/kraju związkowego, jednak ani w głównych strategicznych dokumentach rozwoju Szczecina, ani w dokumentach Wrocławia nie wspomniano nawet o tej sieci. Samorząd poznański z kolei stał się aktywnym partnerem wyłącznie w zakresie intensywnej wymiany wiedzy z instytucjami planowania przestrzennego w Berlinie.

Ponadto wymienić można dwie inne próby tworzenia w Polsce transnarodowych sieci strategicznych między sąsiadującymi regionami miejskimi – obie są jednak znacznie skromniejsze zarówno odnośnie aspiracji, jak i zaawansowania. Strategia rozwoju miasta Katowice z 2005 r. stworzyła wizję *Katowice biegunem Europolii Europy Środkowej obejmującej Kraków – Ostrawę – Katowice* (Strategia Katowice 2005, s. 43). Od tego momentu idea stworzenia obszaru współpracy polsko-czeskiej została włączona do innych dokumentów strategicznych samorządu, jednak nigdy nie doszło do konkretnych działań, dzięki którym między trzema samorządami miejskimi powstałyby struktury odpowiednich sieci, nie mówiąc już o innych publicznych lub prywatnych partnerach. W związku z tym w dokumentach strategii rozwoju Krakowa nie ma nawet wzmianki o zamiarze tworzenia sieci między miastami. Z kolei w przypadku Lublina, położonego około 80 km na zachód od granicy Polski z Białorusią i Ukrainą, samorząd realizuje profilowaną strategię. Polega ona na przypisaniu miastu funkcji pomostu między Europą Zachodnią (UE) i Wschodnią. Jednym z jego elementów jest stworzenie na podstawie podpisanego w 2007 r. wspólnego dokumentu strategicznego transnarodowej struktury współpracy między Lublinem a samorządami ukraińskich miast Łucka, Lwowa i Iwano-Frankowska. Jednak, podobnie jak w przypadku dodatkowej odrębnej umowy z ukraińskim miastem Równe, współpraca została ograniczona do kilku wspólnych projektów sektorowych współfinansowanych z programów UE. Najwyraźniej położenie na granicy wschodniej UE, a także niełatwa sytuacja samorządu lokalnego w miastach białoruskich i ukraińskich sprawiły, że stworzenie struktur transnarodowych sieci okazało się zadaniem nadzwyczaj trudnym.

Biorąc pod uwagę fakt, że samorządy Warszawy, Łodzi i Bydgoszczy nie są zaangażowane w żadną formę integracji swoich miast w sieciach współpracy w transnarodowych makroobszarach, można stwierdzić, że ogólny obraz dotyczący takiej strategii jest zupełnie inny (tab. 2). Ten obraz zawiera zarówno przykłady, w których samorządy zobowiązują się do dalszej integracji miasta w istniejącą sieć (Gdańsk i Szczecin w regionie Morza Bałtyckiego, w nieco mniejszym stopniu Poznań w Partnerstwie-Odra), bądź i takie, w których próbują konstruować takie struktury nawet w trudnych warunkach geopolitycznych (Lublin). Są również przykłady, w których do utworzenia takiej sieci brakuje entuzjazmu – bądź w ogóle zaniechano dalszych prób lub takie, które nigdy się nie rozpoczęły (Kraków, Katowice). Niektóre samorządy najwyraźniej ignorują kategorię transnarodowych makroobszarów pomimo faktu, że są one de facto partnerami (Szczecin i Wrocław w partnerstwie Odra). Widocznie wpływ takich struktur na rozwój miasta jest przez polskie samorządy interpretowany w sposób zupełnie inny.

Tab. 2. Zaangażowanie miast polskich w sieciach współpracy w transnarodowych makroobszarach.  
Źródło: opracowanie własne.

| Miasto    | Sieć transnarodowa                                                  | Zaangażowanie   |
|-----------|---------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Warszawa  | brak                                                                | brak            |
| Kraków    | Europolia<br>Kraków-Ostrawa-Katowice                                | brak            |
| Łódź      | brak                                                                | brak            |
| Wrocław   | Partnerstwo-Odra                                                    | niskie          |
| Poznań    | Partnerstwo-Odra                                                    | niejednolite    |
| Gdańsk    | Region Morza Bałtyckiego                                            | wysokie         |
| Szczecin  | Region Morza Bałtyckiego                                            | wysokie         |
|           | Partnerstwo-Odra                                                    | niskie          |
| Bydgoszcz | brak                                                                | brak            |
| Lublin    | Współpraca transgraniczna Lublin – Łuck –<br>Lwów – Iwano-Frankowsk | ograniczone     |
| Katowice  | Europolia<br>Kraków-Ostrawa-Katowice                                | tworzenie wizji |

## 6. Wnioski

Rozważania te zostały oparte na założeniach, że łączenie się w sieci transnarodowe jest czynnikiem decydującym o rozwoju miast i regionów oraz tworzenie sieci metropolitalnych, innowacyjnych, jak i współpracy w transnarodowych makroobszarach stanowi kluczową strategię do zrealizowania. Podsumowując, należy stwierdzić, że analiza stanu tworzenia sieci powiązań w największych polskich miastach ukazuje skromne wyniki. Na każdym z trzech analizowanych obszarów polityka ta została uznana przez niemalże wszystkie jednostki lub (pod względem wzrostu innowacyjności i kreatywności) przez wszystkie gminy. Mimo to sukces w tworzeniu sieci należy określić jako niewielki bądź nawet nieistniejący. Wyjątki stanowią struktury metropolitalne w Poznaniu i Metropolii Silesia oraz zaangażowanie Gdańska i Szczecina w Związku Miast Bałtyckich. Analiza umiejętności tworzenia sieci metropolitalnych, innowacyjnych oraz transnarodowych w makroobszarach pokazuje przykłady lepszego i gorszego zastosowania w miastach europejskich. Niemniej jednak trwałe trudności większości miast polskich w tej dziedzinie pozwalają na wyciągnięcie ogólnych wniosków dotyczących postsocjalistycznych miast Europy Środkowo-Wschodniej. Widoczne problemy mogą być do pewnego stopnia wywołane strukturą gospodarczą w tej części Europy, która jest stosunkowo słabsza i bardziej zorientowana na produkcję masową. Ponadto, w przypadkach sieci transnarodowych w makroobszarach, istotną przeszkodę może stanowić geopolityczne położenie wschodniopolskich miast. Jednak wydaje się, że tworzenie terytorialnych sieci powiązań jest już samo w sobie słabym punktem w rozwoju miast postsocjalistycznych. To również odpowiada wynikom badań wykazującym słabe zdolności do tworzenia struktur zarządzania

na innych obszarach tematycznych, jak np. zagospodarowanie przestrzenne lub realizacja projektów urbanistycznych. Wspomnieć należy o licznych badaniach przykładów miast zachodnioeuropejskich, które podkreślają intensywny proces wdrażania się administracji publicznej, zanim jeszcze kompleksowe struktury governance czy też sieci innowacyjne mogły powstać. Wydaje się, że jest to właśnie ten proces, który w miastach Europy Środkowo-Wschodniej tak naprawdę nigdy nie nastąpił. Sytuacja ta ma miejsce, mimo że założenia i fundusze Unii Europejskiej doprowadziły do konieczności reakcji na wymogi dotyczące tworzenia sieci powiązań. W niektórych przypadkach dzięki temu mogły powstać trwałe sieci powiązań, jednak w wielu innych (chyba także w aktualnym przypadku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych) doprowadziły one do stworzenia umów, które w rzeczywistości zastępowały brak struktur rzetelnej współpracy. Podobnie liczne inicjatywy w postaci parków technologii czy też klastrów zostały powołane do życia z myślą o funduszach unijnych, jednakże jak dotąd nie doprowadziły do powstania innowacyjnych regionów miejskich. Obserwuje się niemożność do tworzenia relacji opartych na zaufaniu i wzajemności, zarówno pomiędzy różnymi samorządami (np. w aglomeracjach), jak i między prywatnymi firmami, czy też między samorządami a środowiskiem biznesowym. Ta niemożność niewątpliwie stanowi poważną barierę w pokonaniu peryferyjności postsocjalistycznych miast Europy Środkowo-Wschodniej. Wydaje się, że jest to powód do włączenia tego aspektu w dalszą konceptualizację tego – z perspektywy Zachodu – charakterystycznego rodzaju miasta.

## Literatura

- Bohle D., 2002. Europas neue Peripherie. Polens Transformation und transnationale Integration [Nowe peryferie Europy. Transformacja i integracja transnarodowa Polski]. Westfälisches Dampfboot, Münster.
- Butzin B., 2000. Netzwerke, Kreative Milieus und Lernende Region: Perspektiven für die regionale Entwicklungsplanung? [Sieci, Środowiska kreatywne i Regiony uczące się: Perspektywy dla planowania rozwoju regionalnego?]. Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie, 44 (3–4), s. 149–166.
- Dudek-Mańkowska S., Fuhrmann M., Grochowski M., Zegar T., 2011. Potential and conditions for the development of the creative sector in Warsaw. Miscellanea Geographica 15, s. 171–186.
- Dutkowski M., 2000. Zmiany postsocjalistycznych metropolii w Polsce. Biuletyn KPZK PAN 192, s. 37–48.
- Dutkowski M., 2005. Klastry w rozwoju regionalnym. Biuletyn KPZK PAN 219, s. 57–73.
- Ferenčuhová S., 2012. Urban theory beyond the 'East/West' divide? Cities and urban research in postsocialist Europe. W: T. Edensor, M. Jayne (red.), Urban Theory Beyond the West. Routledge, London – New York, s. 65–74.
- Gaczek W.M., 2009. Gospodarka oparta na wiedzy w regionach europejskich. Studia KPZK PAN, 118. KPZK PAN, Warszawa.
- Hamilton F.E.I., Pichler-Milanović N., Dimitrovska Andrews K., 2005. Introduction. W: F.E.I. Hamilton, K. Dimitrovska Andrews, N. Pichler-Milanović (red.), Transformation of Cities in Central and Eastern Europe. Towards Globalization. United Nations University Press, New York, s. 3–21.
- Heeg S., Klagge B., Ossenbrügge J., 2003. Metropolitan cooperation in Europe: Theoretical issues and perspectives for urban networking. European Planning Studies 11 (2), s. 139–153.
- Hirt S., 2013. Whatever happened to the (post)socialist city? Cities 32 (Supplement 1), s. 29–38.
- Kaczmarek T., Mikula Ł., 2010. Poznańska ścieżka integracji metropolitalnej. W: R. Lutrzykowska, R. Gawłowski (red.), Wyzwanie polskiej polityki miejskiej. Marszałek, Toruń, s. 168–187.
- Klasik A. (red.), 2008. Kreatywna aglomeracja – potencjały, mechanizmy, aktywności. Podejścia metodologiczne. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice.

- Klasik A. (red.), 2009. Kreatywne miasto – kreatywna aglomeracja. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice.
- Koch F., 2010. Die europäische Stadt in Transformation. Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik im postsozialistischen Warschau [Europejskie miasto w procesie transformacji: Polityka i planowanie urbanistyczne w mieście postsocjalistycznym]. Wiesbaden: VS.
- Krätke S., Wildner K., Lanz S., 2012. The Transnationality of Cities: Concepts, Dimensions and Research Fields. An Introduction. W: S. Krätke, K. Wildner, S. Lanz (red.), Transnationalism and Urbanism. Routledge, New York – Abingdon, s. 1–30.
- Kukliński A., 2000. Metropolia Warszawy wobec wyzwań procesów globalizacji. W: A. Kukliński, J. Kołodziejski, T. Markowski, W. Dziemianowicz (red.), Globalizacja polskich metropolii. Rewasz, Warszawa, s. 13–23.
- Lackowska M., 2009. Zarządzanie obszarami metropolitalnymi w Polsce. Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Malikowski M., Solecki S., 2006. Wprowadzenie. W: M. Malikowski, S. Solecki (red.), Przemiany przestrzenne w dużych miastach Polski i Europy Środkowo-Wschodniej. Nomos, Kraków, s. 9–15.
- Maik W., 1997. Problematyka rozwoju lokalnego w warunkach transformacji systemowej. Wnioski z realizacji projektu badawczego pt. Program rozwoju i restrukturyzacji województwa toruńskiego i wrocławskiego. Biuletyn KPZK PAN, 177, s. 207–220.
- Markowski T., 1998. Główne tendencje rozwoju i problemy strukturalne polskich metropolii w nowych warunkach ustrojowych. Biuletyn KPZK PAN, 182, s. 7–24.
- Parysek J.J., 2005. Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne. Bogucki, Poznań.
- Rykiel Z., 2002. Przemiany przestrzenne polskiego miasta posocjalistycznego. W: J. Słodczyk (red.), Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast. Wydawnictwo Uniwersytetu, Opole, s. 285–295.
- Stenning A., Hörschmann K., 2008. History, Geography and Difference in the Post-socialist World: Or, Do We Still Need Post-Socialism. Antipode 40 (2), s. 312–335.
- Strategia Rozwoju Bydgoszczy do 2030 roku, 2013.
- Strategia Rozwoju Miasta Katowice 2020, 2005.
- Strategia Rozwoju Szczecina 2025, 2011.
- Strykiewicz T., 2000. Implications of globalisation for regions and localities in an economy in transition: the case of Poland. W: J.J. Parysek, T. Strykiewicz (red.), Polish Economy in Transition: Spatial Perspectives. Bogucki, Poznań, s. 7–28.
- Strykiewicz T., 2005. Sieciowa organizacja gospodarki a rozwój regionalny. Biuletyn KPZK PAN 219, s. 38–58.
- Sýkora L., Bouzarovski S., 2012. Multiple Transformations: Conceptualising the Post-communist Urban Transition. Urban Studies 49 (1), s. 43–60.
- Tölle A., 2012. Założenia i możliwości współpracy transnarodowej między metropoliami na przykładzie Poznania i Berlina. Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna 17/18, s. 27–42.
- Tölle A., 2013. Transnationalisation of development strategies in East Central European cities. A survey of the shortlisted Polish European Capital of Culture candidate cities. European Urban and Regional Studies. Online First, DOI:10.1177/0969776413512845, s. 1–15.
- Tölle A., 2014. Transnational metropolitan development strategies and governance in a post-socialist setting. The case of Szczecin. Quaestiones Geograficae 33 (3–4). Oddane do druku.
- Varblane U., Ukrainski K., Lillestik O., 2012. Path Dependency Factors Affecting the Innovation Systems of Latecomer Countries: Comparison of Central and Eastern Europe, Asia, and Latin America. W: E.G. Carayannis, U. Varblane, T. Roolah (red.), Innovation Systems in Small Catching-Up Economies. New Perspectives on Practice and Policy. Springer, New York, s. 39–57.
- Wróblewska-Jachna J., 2009. Emergence of Urban Governance – After the Accession to the EU – in Poland. The case of Old Industrial Cities in the Upper Silesia Industry Agglomeration. W: F. Eckardt, I. Elander (red.), Urban Governance in Europe. BWV, Berlin, s. 315–331.
- Zimmermann S., 2008. International – transnational: Forschungsfelder und Forschungsperspektiven [Międzynarodowy – transnarodowy. Pole badawcze i perspektywy badawcze]. W: B. Unfried, J. Mittag, M. van der Linden (red.), Transnationale Netzwerke im 20. Jahrhundert. Historische Erkundungen zu Ideen und Praktiken, Individuen und Organisationen. Akademische Verlagsanstalt, Wien, s. 27–46.

## **Acknowledged transnational integration strategies for cities and their regions and the specificity of the post-socialist city**

**Summary:** This study contributes to the current debate on the revival of the term of „post-socialist” by looking at the specificities of Polish cities distinguishing them from European cities not sharing this past. By the example of three acknowledged urban strategies to connect European cities to transnational networks, i.e. networking on the level of the metropolitan, the innovative, and the cross-border macro region, a limited capability to build and sustain network relations built on trust and reciprocity may be detected as a common feature.

**Keywords:** Polish cities, post-socialist city, transnational networks, urban development strategies.

dr Alexander Tölle  
Polsko-Niemiecki Instytut Badawczy  
Collegium Polonicum  
ul. T. Kościuszki 1  
69-100 Ślubice  
atoelle@amu.edu.pl

Katarzyna Kulczyńska

Roman Matykowski

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

## **Struktura przestrzenna miasta granicznego, jego przestrzeń publiczna i symboliczna na przykładzie Cieszyna**

**Streszczenie:** Celem niniejszego opracowania jest rekonstrukcja podstawowych elementów struktury przestrzennej miasta przed jego podziałem politycznym na dwie części (od końca XIX wieku do 1919 roku) oraz przeobrażenia tych elementów po podziale miasta na część polską i czeską. Na zmiany struktury przestrzenno-funkcjonalnej podzielonego w 1919 roku Cieszyna miały wpływ procesy jej dopasowania do potrzeb mieszkańców części polskiej i czechosłowackiej (Czeski Cieszyn), a w okresie transformacji lat 90. minionego wieku – szybki wzrost przenikalności granicy i rozwój zachowań mieszkańców, które wyznaczyły nowe, specyficzne strefy penetracji konsumennej po drugiej stronie granicy.

**Słowa kluczowe:** miasto graniczne, przestrzeń symboliczna, Cieszyn-Czeski Cieszyn.

### **1. Wprowadzenie**

Dokonując przeglądu prac empirycznych dotyczących miast położonych w bezpośrednim sąsiedztwie granicy państwowej, można zauważyć różnorodność terminologiczną na oznaczenie takich miast. Wielość określeń można by uznać za widome dążenie ich autorów do zapisania się w polu badawczym tej problematyki, jak i w sferze słownotwórstwa. Jednakże bardziej szczegółowa analiza tych terminów pozwala zauważyć, że mniej lub bardziej świadomie dążą oni do nadania tym określeniom (unikając często zdefiniowania takiej kategorii miast) pewnych znaczeń, zwłaszcza wyjaśniających mechanizm powstania lub funkcjonowania. Stąd można wyróżnić kategorię miast, które granica państwowa rozdzieliła na dwie części, często asymetryczne, a określa się je najczęściej mianem miast przegrodzonych (*partitioned order cities*), podzielonych (*split towns*), rozwiedzionych (*split up towns*), rozłupanych, miast (i metropolii) transgranicznych (*cross-border cities*, *transborder cities/metropolis*). Kolejną grupę stanowią miasta położone po obu stronach granicy, których mechanizm powstania jest raczej drugorzędny, a bardziej istotna jest współczesna forma funkcjonowania. Dlatego też niektórzy autorzy mówią o miastach bliźniaczych (*twin cities*), podwójnych czy zdublowanych (*double cities*, *doublons villes*), miastach sąsiednich (*neighbouring cities*, *Nachbarstädte*), towarzyszących (*companion cities*).

Czasem obok terminu miasta bliźniacze stosuje się określenie miasta siostrzane (*sister cities*), ale do tej grupy zalicza się także osady zwane w literaturze polskiej miastami partnerskimi (na ogół oddalonymi znacznie od siebie). Inną formą miast uzależnionych funkcjonalnie występującą najczęściej w strefie nadmorskiej (gdzie barierę stanowi jakiś akwen) są miasta powiązane (*connected cities*) i miasta stykowe (*adjacency cities*). Z kolei część badaczy zwraca uwagę, że miasta położone po obu stronach granicy różnią się kulturowo, a więc z tej perspektywy określa się je mianem miast dwujęzycznych (*bilingual towns*) lub dwu- czy wielokulturowych (*multicultural cities*, *Doppelstädte*), choć ten typ miast występuje również w znacznym oddaleniu od granic państwowych. Bardziej ogólne określenie – niosące bezpośrednio do genezy czy innych własności – położonych po obu stronach granicy zespołów osadniczych – znalazł m.in. Lundén (2004), nazywając je miastami granicznymi (*border towns*).

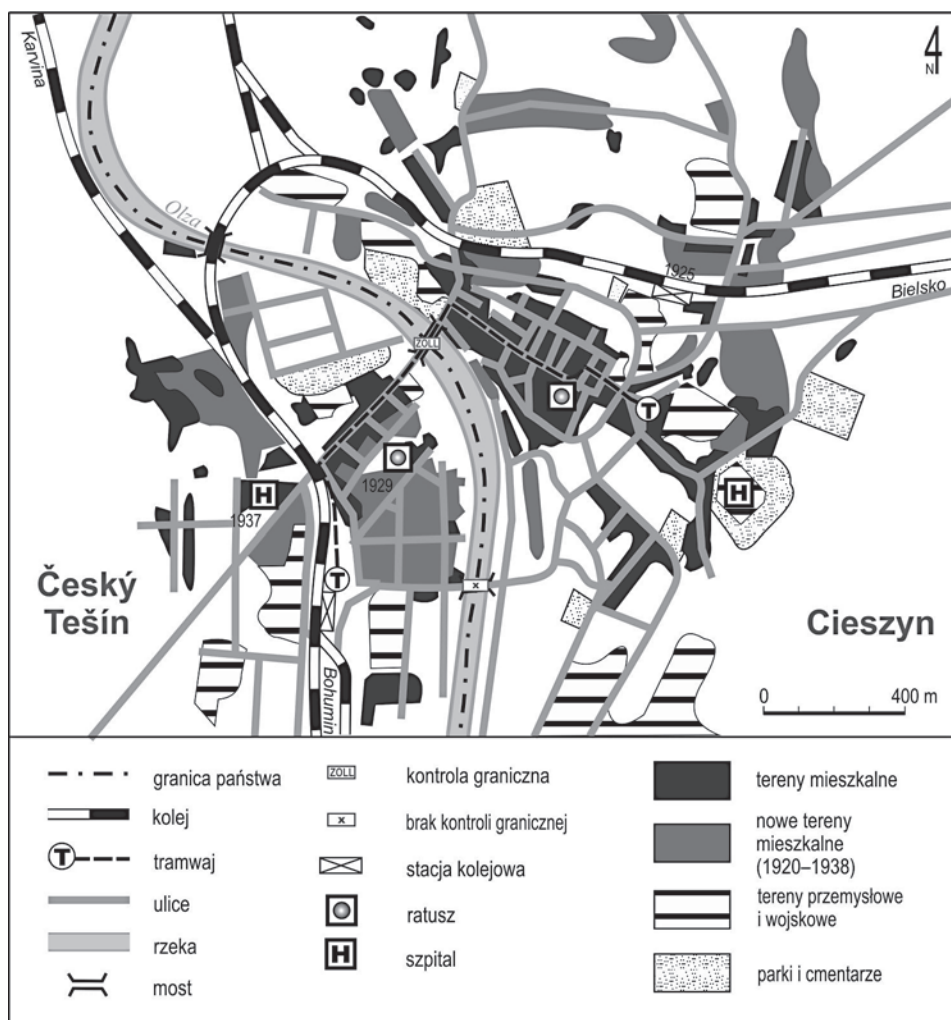
Celem niniejszego opracowania jest rekonstrukcja podstawowych elementów struktury przestrzennej miasta przed jego podziałem politycznym na dwie części (od końca XIX wieku do 1919 roku) oraz przeobrażenia tych elementów po podziale miasta na część polską i czeską. Poza tym dokonano analizy, rozwijającej się pod wpływem otwarcia granicy, szaty informacyjnej w języku sąsiadów w zespole miejskim Cieszyn-Czeski Cieszyn oraz przestrzeni symbolicznej polskiego Cieszyna (starszej części zespołu miejskiego), ujawnionej na podstawie empirycznych badań wyobrażeń wśród mieszkańców miasta.

## 2. Miasto Cieszyn jako jeden organizm miejski i miasto podzielone

Przełom XIX i XX wieku zaznaczył się intensywnym rozwojem demograficznym, gospodarczym, kulturalnym oraz urbanistycznym Cieszyna i wiązał się ściśle z powstaniem kolei żelaznej w lewobrzeżnej części miasta, a potem całej dzielnicy przemysłowej. W Cieszynie działało wtedy kilka ważnych zakładów przemysłowych, m.in. drukarnie Prochaski (od 1888 roku w lewobrzeżnej części miasta) i Feitzingera, fabryka zapalek Rosnera, fabryka wody sodowej i likierów Fasala, browar Zamkowy, fabryka mebli J.&J. Kohn oraz warsztaty rusznikarskie Werlika i Spiegla (Harwot 1893, *Plan der Stadt Teschen* 1909). Poczyniono wiele starań celem uatrakcyjnienia centralnej części miasta poprzez przebudowę większości kamienic w stylu secesyjnym lub historycznym, a ul. Głęboka stała się główną ulicą handlową miasta, na której mieściły się sklepy najlepszych firm. Dokonały się również zmiany na płaszczyźnie demograficznej, a mianowicie nastąpił wzrost liczby ludności, co po części było zasługą coraz liczniejszego garnizonu wojskowego. W największym jednak stopniu do rozwoju ekonomicznego i demograficznego przyczyniło się doprowadzenie do Cieszyna w 1869 roku kolei koszycko-bogumińskiej, a potem w 1888 roku Kolei Miast Śląskich. Tak więc rozwój demograficzny w dużej mierze wiązał się z migracjami. W 1890 r. lewobrzeżny Cieszyn tworzyły trzy dzielnice: Brandys, Saska Kępa i Kamieniec o powierzchni 2,51 km<sup>2</sup> i 3,0 tys. mieszkańców. Z kolei do prawobrzeżnej zasadniczej części miasta należało śródmieście z Wyższą Bramą, Przykopa, Mała Łąka oraz Przedmieście Frysztackie, a mieszkało w niej prawie 10,0 tys. osób (bez wojska) (Harwot 1893). Cała powierzchnia Cieszyna wynosiła w 1890 roku 6,74 km<sup>2</sup>, zamieszkiwało ją 13,0 tys. osób, a gęstość zaludnienia miasta wynosiła już wówczas ponad 1900 osób/km<sup>2</sup>.

Należy zwrócić uwagę, że w części śródmiejskiej Cieszyna (wraz z Wyższą Bramą) mieszkało aż 59% ludności miasta, a gęstość zaludnienia wynosiła tam 5300 osób/km<sup>2</sup>.

Po decyzji Rady Ambasadorów w lipcu 1920 roku dotychczasowa lewobrzeżna część Cieszyna zaczęła funkcjonować jako odrębne miasto – Czeski Cieszyn. Jeszcze do 2 kwietnia 1921 roku kursował pomiędzy obu częściami miasta tramwaj (linię łączącą dworzec kolejowy ze śródmieściem zbudowano w 1911 roku), przejeżdżający przez Most Główny (obecnie Most Przyjaźni), na którym stały budki kontroli granicznej (Dembiniok 2008). W 1921 roku Czeski Cieszyn obejmował obszar 4,29 km<sup>2</sup>, a mieszkało w nim 7,2 tys. osób (Zahradnik 1991). Obszar miasta pozostał niezmieniony do wybuchu wojny. Z kolei polski Cieszyn powiększył swój obszar do 5,34 km<sup>2</sup> oraz liczył 15,6 tys. mieszkańców. Przygraniczne położenie oraz ograniczenia wynikające z zarządzeń państwowych w strefie przygranicznej sprawiły, że rozwój nowo powstałych ośrodków miejskich był utrudniony, a szczególnie trudna sytuacja wystąpiła w Czeskim Cieszyń, który wcześniej pełnił tylko funkcję przedmieścia. Pozbawione historycznego centrum oraz infrastruktury handlowo-usługowej nowo powstałe miasto zostało zmuszone do zaplanowania oraz stworzenia nie tylko nowego centrum w istniejącej już tkance miejskiej (pod koniec lat 20. podjęto budowę ratusza dla czeskich władz miejskich), lecz także infrastruktury technicznej oraz odrębnych składowych struktury przestrzennej (np. centra usługowe). Polski Cieszyn natomiast utracił wiele zakładów przemysłowych i ważne połączenie kolejowe, stąd też zmuszony został do rozbudowy dworca kolejowego z małego przystanku Bobrówka. Strukturę przestrzenno-funkcjonalną przed podziałem miasta i po nim przedstawia ryc. 1.



Ryc. 1. Struktura przestrzenno-funkcjonalna Cieszyna przed podziałem miasta i po nim granicą państwową w 1920 roku.  
Źródło: opracowanie własne.

Po II wojnie światowej polski Cieszyn zwiększył obszar do 12,87 km<sup>2</sup>. W roku 1946 miasto to zamieszkiwało 16,5 tys. osób, a w 1950 roku już 18,8 tys. osób. Kolejna zmiana granic Cieszyna nastąpiła w 1973 roku, gdy do miasta przyłączono wsie: Krasna, Gułtowy, Boguszowice, Kalembice, Pastwiska i Mnisztwo. Dzięki temu polski Cieszyn zwiększył swój obszar dwukrotnie (27,4 km<sup>2</sup>). Od 1977 roku – po włączeniu do miasta miejscowości Markłowice – Cieszyn ma obszar 28,69 km<sup>2</sup>. Czeska część miasta rozrosła się 22 maja 1947 roku o gminę Svibice, zamieszkałą przez niecałe 3 tys. mieszkańców, a 1 lipca 1960 r. o gminę Żuków Dolny z 1,1 tys. mieszkańców (Zahradnik 1991). Czeski Cieszyn obejmował wtedy 12,76 km<sup>2</sup> i zamieszkiwało go 15,5 tys. mieszkańców (*Retro-spektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850–1970*). Miasto straciło wtedy jednak na znaczeniu, bo podczas reformy administracyjnej przeprowadzonej

w Czechosłowacji w roku 1961 Cieszyn Czeski przestał pełnić funkcję miasta powiatowego i został włączony do powiatu Karwina.

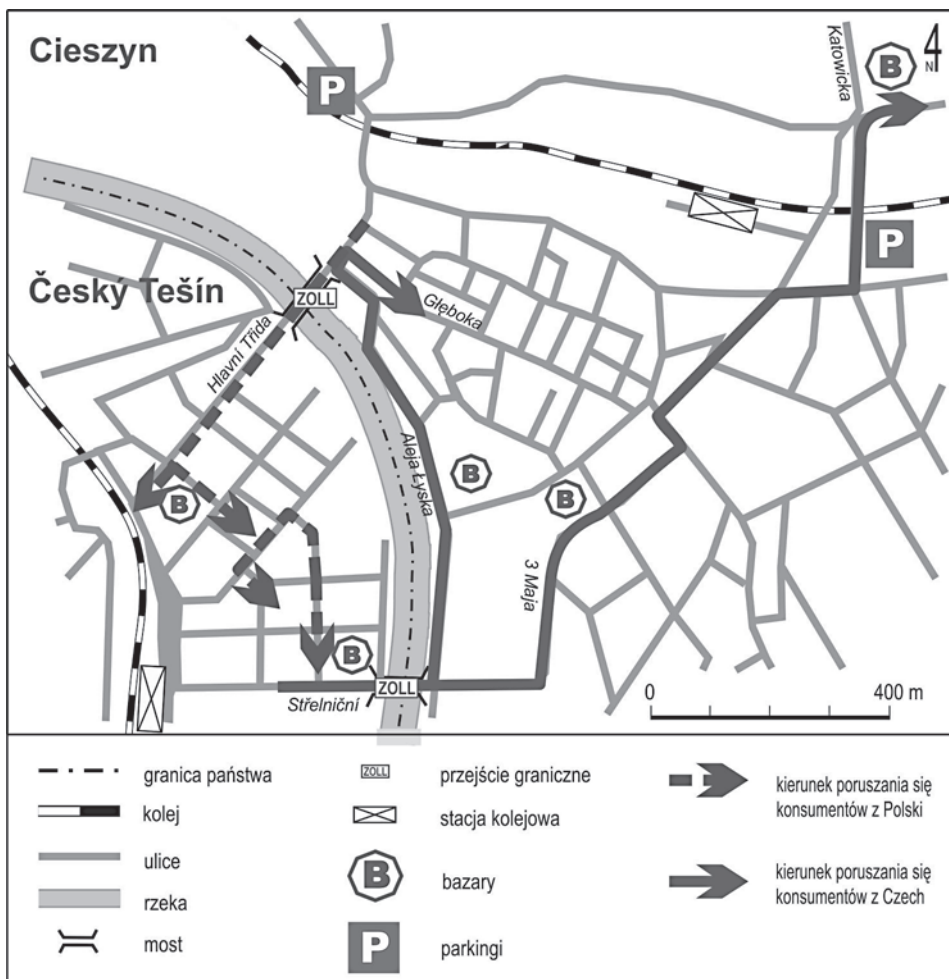
Kolejne poszerzenie granic administracyjnych miasta nastąpiło 1 stycznia 1975 roku i mieściło się w ideologii maksymalnej centralizacji życia społecznego i ekonomicznego lansowanej przez czechosłowackich komunistów. Do miasta włączono wówczas: Kocobędz (1,1 tys. mieszkańców), Mistrzowice (0,6 tys. mieszkańców) razem z przyłączonymi do nich w roku 1960 Mostami (0,9 tys. mieszkańców), Stanisławice (0,5 tys. mieszkańców) i Żuków Górny (0,7 tys. mieszkańców)<sup>1</sup>. Czeska część miasta obejmowała więc po roku 1975 obszar 44,42 km<sup>2</sup> i zamieszkiwało ją 23,4 tys. mieszkańców według spisu ludności z roku 1980 (*Historický lexikon obcí České republiky 1969–2005*). Zatem była bardziej rozległa od polskiej, ale liczba mieszkańców Czeskiego Cieszyna była mniejsza.

Po upadku komunizmu gminy scalone wbrew swojej woli (i w drodze nacisku administracyjnego władz) miały możliwość ponownego usamodzielnienia się. Skorzystała z tego większość z południowej, podbeskidzkiej części Zaolzia. Z gmin przyłączonych w okresie komunizmu do Czeskiego Cieszyna zdecydował się na ten krok tylko Kocobędz, którego mieszkańcy w roku 1997 w referendum opowiedzieli się za usamodzielnieniem. Od 1 stycznia 1998 roku Czeski Cieszyn zmniejszył się o 10,41 km<sup>2</sup> i o 1,0 tys. mieszkańców. Odwołując się do najnowszych danych statystycznych z 2013 roku, Czeski Cieszyn zajmuje powierzchnię 33,80 km<sup>2</sup> i zamieszkuje go 26,2 tys. mieszkańców, natomiast Cieszyn obejmuje obszar 28,61 km<sup>2</sup> i liczy 35,9 tys. mieszkańców.

### 3. Współczesne elementy struktury przestrzenno-funkcjonalnej zespołu miejskiego

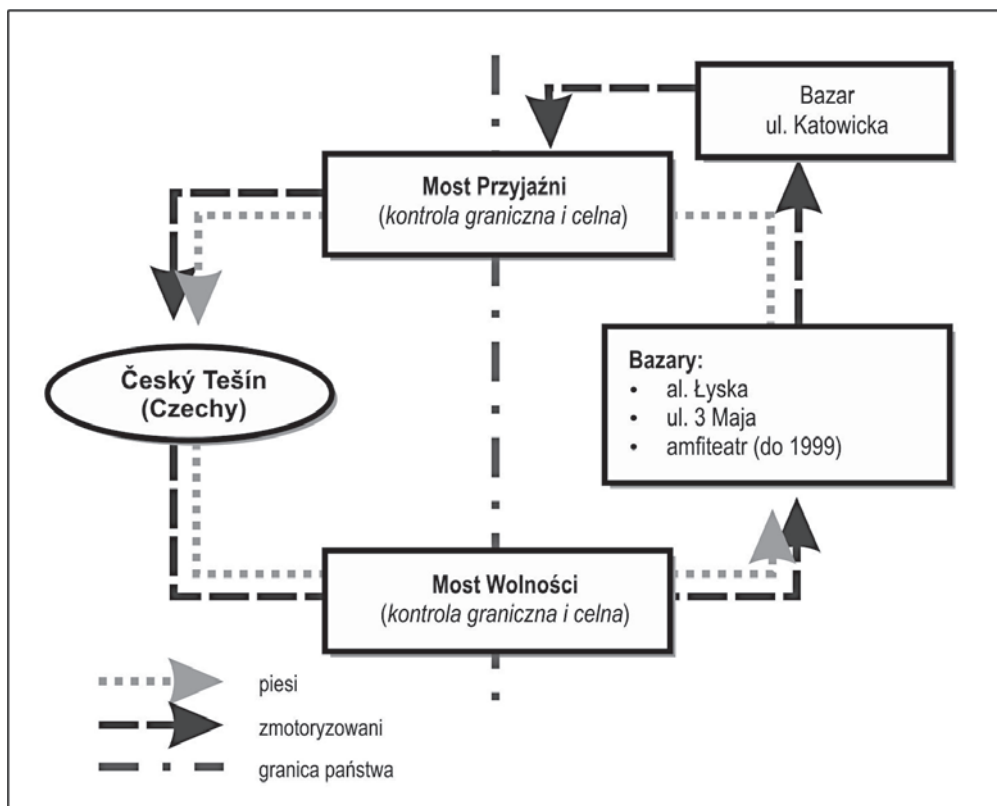
Przełom lat 80. i 90. zapoczątkował znaczące zmiany w gospodarce obu miast. Przede wszystkim wynikały one z szeregu korzystnych uregulowań prawnych, jak również podpisania nowych traktatów polsko-czeskich stwarzających podstawy dobrego sąsiedztwa. Otwarcie granicy między Polską a Czechami spowodowało wzrost natężenia ruchu granicznego. Stało się także jednym z głównych czynników dynamizujących zmiany w sektorze usług w miastach Cieszyn i Czeski Cieszyn. Przede wszystkim nastąpił rozwój sieci handlowej poprzez jej stopniowe dostosowywanie do potrzeb konsumentów. Przejawem owego dopasowywania się handlu do nowych realiów jest pojawienie się już na początku lat 90. XX wieku, obok tradycyjnego handlu drobnodetalicznego, targowisk miejskich, które są szczególnie popularne w miastach pogranicza (Matykowski, Schaefer 1996, Kulczyńska 2007). Następnie na przełomie wieków XX i XXI w przestrzeni obu miast tworzą się nowe formy sklepów wielkopowierzchniowych, tj. supermarkety, które modernizują system handlowy (Kulczyńska, Matykowski 2008). Należy zwrócić uwagę na fakt, że rozwój handlu w znacznej mierze sprzyja bardzo licznym kontaktom transgranicznym konsumentów. Obszary ich penetracji prezentuje ryc. 2.

<sup>1</sup> Dane liczbowe pochodzą ze spisu ludności poprzedzającego scalenie gmin, a więc z roku 1970 (*Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850–1970*).



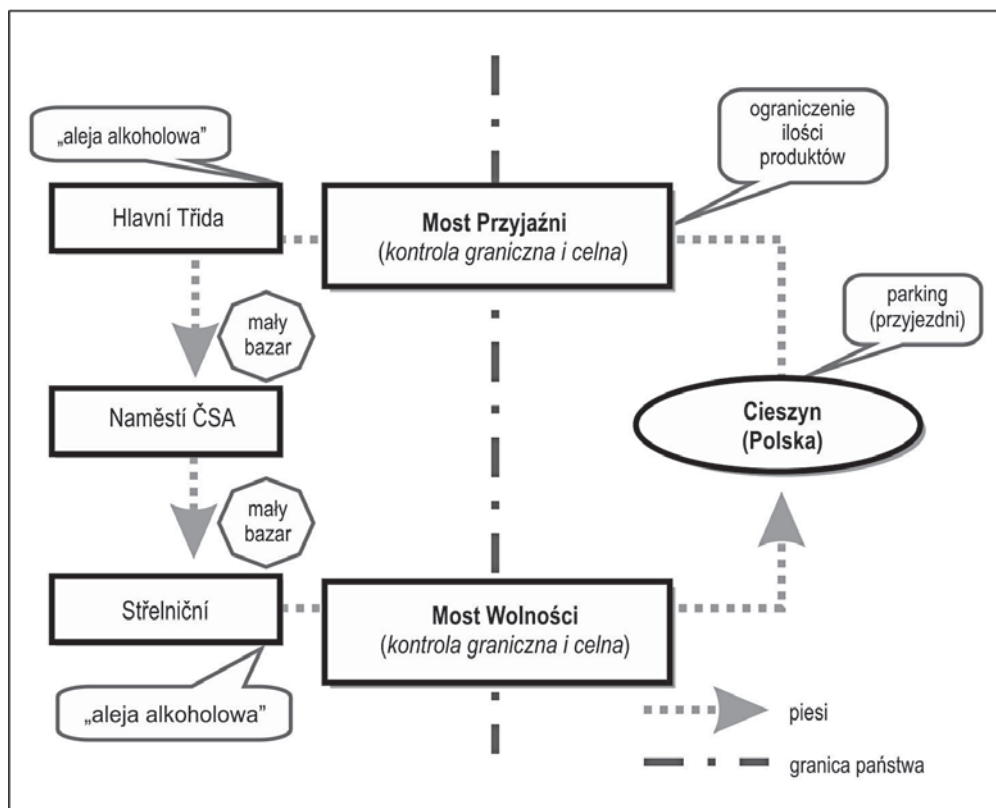
Ryc. 2. Miejsca docelowe i strefa penetracji konsumentów z drugiej strony granicy.  
Źródło: opracowanie własne.

Analizując przemieszczenia konsumentów przez granicę, wyróżnić można trzy fazy różniące się rygiorem kontroli celnych i paszportowych oraz kierunkiem poruszania się konsumentów. Faza pierwsza przypada na lata 90. ubiegłego wieku i początek XXI w. (do 2004 roku). Cechą charakterystyczną tej fazy był okrężny ruch konsumentów, polegający na tym, że przemieszczenia na mostach granicznych odbywały się tylko w jednym kierunku, tj. na Moście Wolności z Czech do Polski, a na moście Przyjaźni z Polski do Czech. Czescy konsumenci realizowali zakupy na polskich bazarach zlokalizowanych tuż przy granicy państwowej (przy al. Łyska, ul. 3 Maja oraz do 1999 roku w amfiteatrze), a celem konsumentów zmotoryzowanych był raczej oddalony od granicy państwa bazar przy ul. Katowickiej (ryc. 3).



Ryc. 3. Schemat krążenia konsumentów czeskich.  
Źródło: opracowanie własne.

Natomiast głównymi miejscami docelowych podróży konsumenckich z Polski do Czech, zarówno przekraczających granicę pieszo przez Most Przyjaźni, jak i przyjeżdżających pociągiem z miast górnośląskich, były sklepy z wyrobami alkoholowymi, zlokalizowane przede wszystkim w centralnej części miasta ograniczonej ulicami: Hlavní Třída (ulica wejściowa na stronę czeską), Nádražní i Střelníční (ulica wyjściowa na stronę polską) (ryc. 4).



Ryc. 4. Schemat krążenia konsumentów polskich.  
Źródło: opracowanie własne.

W związku z ograniczeniami celnymi dotyczącymi liczby towaru przenoszonoego przez granicę (szczególnie alkoholu), rozwinęły się specyficzne rodzaje usług, np. transport rykszą (*velotaxi*) na trasie Most Wolności – Most Przyjaźni (1999–2004) czy też przechowalnie zakupionego alkoholu przy al. Łyska. W latach 2004–2007 – faza druga – nastąpił koniec fazy *krążenia*, który wiązał się z osłabieniem kontroli celnej i paszportowej oraz modernizacją ruchu na mostach łączących miasta Cieszyn i Czeski Cieszyn. Ruch pieszy odbywał się w obu kierunkach, natomiast ruch samochodowy – według wcześniej ustalonych zasad. Warto również nadmienić, że dla konsumentów czeskich nastąpił wzrost znaczenia zakupów poza bazarami w polskich sklepach, głównie zlokalizowanych przy ul. Głębokiej, jak również wzrost zainteresowania polską gastronomią (głównie kawiarne). W fazie trzeciej od 2007 roku, a więc od wejścia do strefy Schengen, uległy liberalizacji przepisy celne i zniesiono kontrolę paszportową, z czasem zniknęła również infrastruktura graniczna. Od 2012 roku obserwuje się wyraźną *wietnamizację* handlu po stronie czeskiej. Przeprowadzone w czerwcu 2014 roku badania wykazały, że przy Hlavní Třída na 41 sklepów aż 18 prowadzonych jest przez osoby pochodzenia wietnamskiego, oferujących ten sam i mało urozmaicony towar, tj. wyroby alkoholowe, czekoladowe, niskiej jakości torebki damskie czy podróżne oraz buty. Przyczyn *wietnamizacji* należy upatrywać

jeszcze w poprzedniej epoce, kiedy to liczni obywatele Wietnamu przybywali na studia do Czechosłowacji, których ówczesne władze kierowały do Ostrawy czy Ołomuńca. Część z nich po ukończeniu studiów pozostała, sprowadziła swoje rodziny i rozprzestrzeniła się do innych mniejszych miast tej części Republiki Czeskiej. Należy też zwrócić uwagę, że mniejszość wietnamską cechowała znacznie większa niż ludności czeskiej indywidualna aktywność gospodarcza w dziedzinie handlu. Stąd zaznaczyła się tak wyraźna ekspansja tej mniejszości, początkowo na tymczasowe bazy Czeskiego Cieszyna (przy ulicach Odboje i Střelniční), a następnie na różne sklepy przy Hlavní Třída (m.in. sklepy spożywcze, ale też księgarnie).

Miasto, aby mogło funkcjonować, musi komunikować się ze swoimi użytkownikami i przekazywać im treści, które ułatwiają codzienne poruszanie się w jego przestrzeni publicznej. W związku z tym, że klientami w Cieszynie są przybysze z Czech (w tym przede wszystkim z Czeskiego Cieszyna), a w Czeskim Cieszynie przybysze z Polski, obserwuje się duże nasycenie szaty informacyjnej obu miast nazwami w języku ich sąsiadów, widniejących na szyldach, reklamach, plakatach itd. Największe natężenie czeskich nazw w Cieszynie wiąże się z obszarem penetracji przez konsumentów z Czech. Są to przede wszystkim okolice targowisk miejskich przy al. Łyska i ul. Katowickiej, jak również część staromiejska ograniczona ulicami: Michejdy, Kochanowskiego, Limanowskiego, Przykopa oraz Zamkową. Przy nich zlokalizowane są usługi stanowiące główny cel przekraczania przez Czechów granicy. Natomiast w Czeskim Cieszynie zasadniczym obszarem penetracji konsumentów polskich, a tym samym obszarem występowania szaty informacyjnej w języku polskim, jest jego centrum bezpośrednio przylegające do granicy państwowej, a ograniczone ulicami: Hlavní Třída, Nádražní i Střelniční (Kulczyńska, Matykowski 2008). Ponadto, w Czeskim Cieszynie od roku 2007 wprowadzono dwujęzyczne nazwy wszystkich ulic, co nastąpiło po przyjęciu przez Republikę Czeską *Karty Języków Mniejszościowych i Regionalnych*.

#### 4. Przestrzeń symboliczna miasta – część polska

Przestrzeń symboliczna miasta jest częścią przestrzeni publicznej, którą Lorens (2010, s. 10) definiuje jako *fragment przestrzeni miejskiej, który – poprzez sposób swojego urzędnienia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej – jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego oraz inne potrzeby społeczne korzystających z niego zbiorowości, pozostając jednocześnie fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych osób*. O unikatowości miasta świadczą m.in. wyobrażenia przestrzenne i wydarzenia znaczące, które należy rozumieć z jednej strony jako symboliczne dla całego miasta, z drugiej zaś jako magiczne z punktu widzenia mieszkańca tego miasta (Libura 1990, Bierwiazzonek 2008). Jak zauważa Wrana (2011, s. 71), symbole występujące w przestrzeni miasta mogą stanowić specyficzną kronikę jego przemian i rozwoju, ale zarazem odgrywają niezwykle istotną rolę w kształtowaniu zachowań ludzkich, ponieważ mieszkańcy (użytkownicy) są *udziałowcami* przestrzeni symbolicznej i wykorzystują ją do swoich celów. Istnieją liczne badania dotyczące przestrzeni znaczących wielu miast Polski, a realizowane głównie przez socjologów i geografów. Autorzy

tych badań zwracają uwagę na różne kategorie miejsc znaczących, m.in. miejsca magiczne czy miejsca symboliczne, których cechą wspólną jest nadzwyczajna wartość przestrzeni z punktu widzenia ich użytkowników (Kałamucka, Rodzoń 2011).

W 2009 roku przeprowadzono dwukrotnie badania nad postrzeganiem i wyobrażeniami miasta i jego mieszkańców – w czerwcu (na próbie  $n = 274$ ) i lipcu (na próbie  $n = 110$ ) – posługując się dwoma podobnymi, aczkolwiek niejednorodnymi wzorami kwestionariusza ankiety. Jako najbardziej charakterystyczne w Cieszynie wskazano miejsca i obiekty znajdujące się w najstarszej części miasta oraz mosty Wolności i Przyjaźni, stanowiące łączniki w ruchu osobowym i samochodowym między Cieszynem a Czeskim Cieszynem (tab. 1 a).

Tab. 1. Cieszyn – miejsca i wydarzenia znaczące.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych przeprowadzonych w czerwcu i lipcu 2009 roku.

| a) czerwiec 2009 rok                     |                  |                                                | b) lipiec 2009 rok |                       |                  |
|------------------------------------------|------------------|------------------------------------------------|--------------------|-----------------------|------------------|
| obiekty, miejsca charakterystyczne       | w %<br>$n = 880$ | obiekty, miejsca, wydarzenia charakterystyczne | w %<br>$n = 481$   | miejsca magiczne      | w %<br>$n = 347$ |
| Rynek                                    | 15,5             | Święto Trzech Braci                            | 14,3               | Rynek                 | 17,3             |
| Wzgórze Zamkowe                          | 10,9             | Rotunda św. Mikołaja                           | 9,1                | Wzgórze Zamkowe       | 12,7             |
| Rotunda św. Mikołaja                     | 8,9              | Rynek                                          | 7,7                | Park Pokoju           | 11,0             |
| Studnia Trzech Braci                     | 7,7              | Studnia Trzech Braci                           | 7,1                | Lasek Miejski         | 10,1             |
| ul. Głęboka                              | 5,5              | Wieża Piastowska                               | 6,7                | Cieszyńska Wenecja    | 6,6              |
| Ratusz                                   | 4,3              | Śląski Zamek Sztuki i Przedsiębiorczości       | 5,8                | ul. Głęboka           | 6,3              |
| Mosty Wolności i Przyjaźni               | 4,0              | festiwal filmowy „Kino na granicy”             | 5,4                | bulwar nad rzeką Olzą | 5,2              |
| Śląski Zamek Sztuki i Przedsiębiorczości | 3,1              | Festiwal filmowy „Wakacyjne kadry”             | 4,2                | Park Regera           | 3,7              |
| inne                                     | 40,1             | inne                                           | 39,7               | inne                  | 27,1             |

Należy zwrócić uwagę na fakt, że niektórzy respondenci wskazywali na Wzgórze Zamkowe jako całość, a inni – na obiekty będące integralną częścią wzgórza: Rotunda św. Mikołaja oraz Śląski Zamek Sztuki i Przedsiębiorczości. Podobnie rzecz się ma w odniesieniu do Ratusza, który jest znaczącym obiektem kompozycyjnym cieszyńskiego Rynku.

Nieco inne wyniki badań otrzymano w lipcu 2009 roku z uwagi na rozszerzenie pytania o znaczące wydarzenia odbywające się w Cieszynie (tab. 1 b). Wśród wypowiedzi o najwyższych wskazaniach znalazło się pięć miejsc, a tylko trzy wydarzenia. Niemniej Święto Trzech Braci, obchodzone corocznie w czerwcu na pamiątkę założenia miasta, uzyskało najwięcej wskazań (14,3%). Analizując rozkład odpowiedzi w odniesieniu do obiektów czy też miejsc, zauważyć można, iż wskazywano, podobnie jak w przypadku badań

z czerwca 2009 roku, zabytkowe centrum Cieszyna. Różnica polega na tym, że nie wskazano Wzgórza Zamkowego jako całości, ale na poszczególne obiekty tam się znajdujące. Obok rotundy i zamku wskazano na pochodzącą z XIV wieku Wieżę Piastowską.

Przeprowadzone badania wykazały ponadto, iż wskazywane w Cieszynie miejsca i obiekty jako najbardziej charakterystyczne (przede wszystkim zabytki), nie zawsze są miejscami magicznymi (tab. 1 b). Okazuje się bowiem, że najczęściej wymieniano obiekty o dużym udziale zieleni, uwzględniając strukturę użytkowania terenu, a mianowicie: Wzgórze Zamkowe, Park Pokoju, Lasek Miejski, Cieszyńską Wenecję, bulwar nad rzeką Olzą czy też Park Regera. Tak więc miejsca i obiekty charakterystyczne nie są tymi samymi co przestrzenie postrzegane jako magiczne, choć wydawać by się mogło, że w miastach średniej wielkości są one tożsame (Kulczyńska, Matykowski 2011).

## Literatura

- Bierwiazczonek K., 2008. Percepcja i waloryzacja przestrzeni miasta. Studium porównawcze z socjologii przestrzeni na przykładzie Będzina, Cieszyna, Mikołowa i Żywca. Wydawnictwo Górnośląskiej WSP, Mysłowice.
- Dembiniok M., 2008. Tramwajem po Cieszynie (Tramvají po Těšíně). Vydavatelství Regio, Český Těšín.
- Harwot J., 1893. Cieszyn i Ziemia Cieszyńska pod względem geograficzno-statystycznym. Druk J. Stypiego, Przemyśl.
- Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005, 2008. Český statistický úřad, Praha.
- Kałamucka W., Rodzoś J., 2011. Miejsca znaczące Lublina. W: S. Bernat (red.), Niematerialne wartości krajobrazów kulturowych. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego PTG, 15, s. 161–175.
- Kulczyńska K., 2008. Rozmieszczenie i funkcjonowanie usług w mieście przygranicznym Słubice. W: J. Słodczyk, E. Szafranek (red.), Mechanizmy i uwarunkowania budowania konkurencyjności miast. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 203–212.
- Kulczyńska K., Matykowski R., 2008. Struktura przestrzenno-handlowa przygranicznego zespołu miejskiego Český Těšín-Cieszyn. W: D. Świątek, M. Bednarek, P. Siłka (red.), Współczesne problemy badawcze geografii polskiej – geografia człowieka. Dokumentacja Geograficzna, 36, s. 202–207.
- Kulczyńska K., Matykowski R., 2011. Images of the urban spaces of Cieszyn. Bulletin of Geography Socio-Economic Series no. 15/2011, s. 83–94.
- Libura H., 1988. Badania wyobrażeń geograficznych na przykładzie mieszkańców Sanoka. Dokumentacja Geograficzna IGIPZ PAN, z. 1.
- Lorens P., 2010. Definiowanie współczesnej przestrzeni publicznej. W: P. Lorens, J. Martynik-Pęczek (red.), Problemy kształtowania przestrzeni publicznych. Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, s. 6–20.
- Lundén T., 2004. On the boundary. About humans at the end of territory. Södertörns högskola, Huddinge.
- Matykowski R., Schaefer K., 1996. Społeczne i ekonomiczne aspekty funkcjonowania przygranicznego zespołu miejskiego Gubin-Guben. W: Z. Chojnicki, T. Strykiewicz (red.), Problemy współpracy regionalnej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym. Biuletyn KPZK PAN, 171, s. 91–103.
- Plan der Stadt Teschen, 1909.
- Retrospektivní lexikon obcí Československé socialistické republiky 1850–1970, 1978. Federální statistický úřad, Praha.
- Wrana K., 2011. Rewitalizacja poprzemysłowych przestrzeni symbolicznych miasta. Śląskie Studia Regionalne nr II (I) 2011, s. 70–77.
- Zahradnik S., 1991. Struktura narodowościowa Zaolzia na podstawie spisów ludności: 1880–1991, Trzynieć.

## **Spatial structure of a border town, its public and symbolic space: an example of Cieszyn**

**Summary:** This paper seeks to reconstruct basic elements of the spatial structure of the town before its political division into two parts (from the end of the 19th century to 1919) as well as the transformation of those elements after its division into a Polish and a Czech part. What determined changes in the spatial-functional structure of the town split in 1919 were processes of its adjustment to the needs of the inhabitants of the Polish (Cieszyn) and the Czechoslovak part (Česky Tešín), and in the period of the transformation of the 1990s, a rapid increase in the permeability of the border and new behaviour patterns of the inhabitants that set new specific zones of consumer penetration on the other side of the border.

**Keywords:** border town, symbolic space, Cieszyn-Česky Tešín.

dr Katarzyna Kulczyńska  
dr hab. prof. UAM Roman Matykowski  
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej  
ul. Dzięgielowa 27  
61-680 Poznań  
katakul@amu.edu.pl  
mat@amu.edu.pl

Piotr Michalski  
Uniwersytet Wrocławski

## **Kudowa-Zdrój i Náchod – od miast partnerskich do idei Miasta Europejskiego**

**Streszczenie:** W artykule ukazano trwający proces ewolucji zespołu miejskiego Kudowa-Zdrój – Náchod, którego początek dała akcesja Polski i Czech do Unii Europejskiej. W artykule przeanalizowano zapisy dokumentów o współpracy transgranicznej między miastami oraz dokonano przeglądu projektów transgranicznych zrealizowanych przez samorządy Kudowy-Zdroju i Náchodu. Ponadto, przedstawiony został ewentualny, perspektywiczny scenariusz dalszego rozwoju przedmiotowego zespołu miejskiego.

**Słowa kluczowe:** współpraca transgraniczna, miasta partnerskie, Unia Europejska, miasto europejskie, miasto sieciowe.

### **1. Wstęp**

Granice państwowe charakteryzuje różny stopień formalizacji. Zasadniczo można je podzielić na dwie grupy: granice bardzo mocno sformalizowane oraz granice sformalizowane w stopniu nieznacznym. Natomiast za miarę stopnia formalizacji można uznać wymogi formalne związane z przekraczaniem granicy (Raczyk i in. 2012). Pomiędzy państwami Unii Europejskiej w zdecydowanej większości funkcjonują granice sformalizowane w stopniu nieznacznym, które można przekraczać w dowolnym miejscu i porze bez konieczności kontroli. Działające jeszcze do niedawna przejścia graniczne zostały zlikwidowane na mocy układu z Schengen. Możliwa stała się swobodna wymiana ludzi, towarów, a także myśli. Zmiany stopnia formalizacji granic państwowych na terytorium Unii Europejskiej to skutek m.in. prowadzonej polityki wspólnotowej, układów międzynarodowych oraz postępujących procesów globalizacji i związanej z nią bezpośrednio kosmopolityzacji. Pochodną tych wszystkich procesów jest coraz mocniejsze zacieśnianie więzi w granicach regionów transgranicznych.

Mimo że w literaturze przedmiotu pojęcie regionu transgranicznego było rozważane przez wielu autorów (Gorzym-Wilkowski 2005, Kawałko 1997, Mikołajczyk 1997, Mazurkiewicz 1993, Radek 1997), do tej pory nie powstała żadna uniwersalna definicja tego terminu. Wydaje się jednak, że należy się jej doszukiwać w definicji regionu, jako terminu szerszego niż region transgraniczny. Jednak nawet w przypadku regionu nie udało się wypracować ogólnie przyjętej definicji i jak uważa Grzela (2011), nie jest to możliwe. Na polu szeroko dyskutowanej definicji regionu transgranicznego osiągnięto natomiast pewien konsensus. Większość autorów definiuje go w kontekście obszaru położonego na

styku dwóch lub większej liczby państw (Kawałko 1997, Mikołajczyk 1997, Radek 2007). Wykorzystując przy tym jedną z najmniej skomplikowanych definicji regionu (jako terminu nadrzędnego dla regionu transgranicznego), pochodzącą z Wielkiej Encyklopedii Powszechnej (1966), region transgraniczny można zdefiniować najprościej jako *obszar położony na terytorium dwóch lub większej liczby państw i odróżniający się od przyległych obszarów pewną cechą lub zbiorem cech*. Bardziej zinstytucjonalizowaną formą regionu jest euroregion<sup>1</sup>.

W granicach regionów transgranicznych czy też euroregionów istnieją miasta posiadające na jednym lub większej liczbie odcinków wspólną granicę administracyjną, która pełni równocześnie funkcję granicy państwowej. W sytuacji, kiedy dwa lub większa liczba miast graniczy ze sobą bezpośrednio na terytorium jednego państwa, dochodzi zazwyczaj do *zlewania się* ich struktur funkcjonalno-przestrzennych (w przypadku braku wyraźnych barier naturalnych), wymiany kapitału ludzkiego, budowania wspólnego kapitału społecznego, współpracy gospodarczej i szeregu innych mechanizmów o charakterze endogenicznym, stymulujących wzajemny rozwój zespołu miejskiego. Znaczące nasilenie tych procesów może doprowadzić do tego, że miasta sąsiadujące mogą stopniowo ewoluować w bardziej zaawansowane struktury, tj. aglomeracje, konurbacje, metropolie, sieci miast. Finalna struktura układu będzie zależała od wewnętrznej hierarchii ośrodków. Sytuacja ma się jednak nieco inaczej w przypadku miast bezpośrednio ze sobą sąsiadujących, ale podzielonych granicą państwową. Wspólny rozwój ośrodków przygranicznych jest ograniczany przede wszystkim przez wysoki stopień formalizacji granic państwowych. Jednak, jak już wcześniej wspomniano, w granicach Unii Europejskiej jest on coraz mniejszy. Efektem tego jest nawiązywanie na obszarze Wspólnoty nowych i utrwalanie dotychczasowych więzi współpracy między miastami podzielonymi granicą państwową lub sąsiadującymi ze sobą wzdłuż granicy państwowej. Współpraca prowadzona jest na coraz szerszym polu i dotyczy wielu aspektów funkcjonowania kooperujących ośrodków. Jednak dynamizm przekształceń struktur miejskich podzielonych granicą państwową, pomimo coraz dogodniejszych uwarunkowań zewnętrznych, jest o wiele mniejszy aniżeli miast sąsiadujących ze sobą w granicach jednego państwa.

Celem artykułu jest ukazanie przebiegu zmian w relacji współpracy pomiędzy Kudową-Zdrojem i Náchodem (dwoma sąsiadującymi ze sobą ośrodkami miejskim na pograniczu polsko-czeskim, posiadającymi wspólną granicę administracyjną, będącą zarazem granicą państwową), które zaszły wskutek obniżenia się stopnia formalizacji polsko-czeskiej granicy państwowej po akcesji Polski i Czech do Unii Europejskiej oraz wejściem tych

<sup>1</sup> Definicji euroregionów, pomimo że jest to pojęcie bezpośrednio związane z funkcjonowaniem Unii Europejskiej, nie można znaleźć w żadnym oficjalnym dokumencie. Termin ten przyjął się zarówno w literaturze, oficjalnych dokumentach samorządów lokalnych i regionalnych, jak i w środkach masowego przekazu (*Euroregiony...* 2007). Kostrubiec (2004) traktuje euroregion jako dynamiczne, ekonomiczne laboratorium, funkcjonujące w granicach terytorium państw, które przy respektowaniu prawa wewnętrznego zdecydowały się na koordynowanie wspólnych działań. Przybyła (1995) uważa natomiast, że euroregiony to zinstytucjonalizowane związki formalne, które powstają w celach nawiązywania współpracy obszarów przygranicznych. Jastrzębska (2008) definiuje euroregion na dwa sposoby. Zgodnie z pierwszym jest to region europejski położony na obszarach przygranicznych państw ze sobą sąsiadujących. Druga definicja traktuje euroregion jako organizację, która koordynuje zaakceptowaną przez Unię Europejską współpracę w ramach regionu transgranicznego, prowadzoną przez państwa na podstawie umowy euroregionalnej.

krajów do strefy Schengen. W artykule przeanalizowano zapisy dokumentów dotyczących współpracy między miastami, opracowanych wspólnie przez samorządy Kudowy-Zdroju i Náchodu oraz dokonano przeglądu projektów transgranicznych zarówno tych o charakterze *miękkim*, jak i *twardym*, które zrealizowano na obszarze wymienionych miast.

## 2. Współpraca Kudowy-Zdroju i Náchodu w kontekście klasyfikacji współpracy samorządów lokalnych

Można wyróżnić dwie podstawowe formy współpracy pomiędzy samorządami lokalnymi – sieci dwustronne (współpraca prowadzona przez dwóch partnerów) oraz sieci wielostronne (współpraca prowadzona przez wielu partnerów). Te same typy występują w odniesieniu do współpracy w kontekście transgranicznym. W ramach sieci dwustronnych, w oparciu o relacje przestrzenne i *moc współpracy*, wyodrębniono cztery podtypy.

1. Miasta podzielone – silna współpraca miast sztucznie podzielonych granicą państwową, np. Cieszyn i Czeski Cieszyn oraz Zgorzelec i Görlitz.
2. Gminy (powiaty) przylegające (nadgraniczne) – charakteryzują je tradycyjnie zdefiniowane struktury przestrzenne, które w mniejszym lub większym stopniu przylegają do siebie, a współpraca między nimi nie jest tak silna jak w przypadku miast podzielonych.
3. Gminy (powiaty) przygraniczne – współpraca między samorządami, dla których funkcjonowanie granicy państwowej determinuje określone skutki społeczno-gospodarcze. Na *moc współpracy* wpływa natomiast powiązanie jednostek ciągłymi korytarzami przyrodniczymi lub gospodarczymi (infrastrukturalnymi) – w przypadku ich braku więzi współpracy są znacznie mniejsze aniżeli między miastami podzielonymi lub gminami przylegającymi.
4. Pozostałe związki dwustronne – współpraca pomiędzy jednostkami niewykazującymi związków przestrzennych o różnym nasileniu współpracy (Furmankiewicz 2002 za: Łoboda 1999; Waack 2000; Lücke, Bellocchi 1997; Alger 1999; Hewitt 2000).

Zgodnie z klasyfikacją Furmankiewicza współpracę Kudowy-Zdroju i Náchodu należałoby zakwalifikować do drugiego typu współpracy dwustronnej – zachodzącej między gminami przylegającymi i charakteryzującej się słabszymi więziami niż w przypadku miast bliźniaczych. W przypadku przytoczonej powyżej klasyfikacji dość dyskusyjna jest przede wszystkim mierzalność *mocy współpracy*. Biorąc pod uwagę zawarte porozumienia, deklaracje oraz zasadniczo dużą liczbę wspólnie zrealizowanych projektów, które zostaną szerzej opisane w dalszej części artykułu, współpracę między samorządami Kudowy-Zdroju i Náchodu można by uznać za bardzo silną i wieloaspektową. Wydaje się więc, że w przytoczonej klasyfikacji należy wyróżnić dodatkową podkategorię, tj. miasta stykowe (za: Kluczyńska 2014), czyli miasta przylegające do siebie, niepowstałe na skutek sztucznego podziału granicą państwową, charakteryzujące się silnie rozbudowanymi więziami wzajemnej współpracy. Do tak zdefiniowanej podkategorii mogłaby zostać zakwalifikowana współpraca pomiędzy Kudową-Zdrojem i Náchodem.

### 3. Podstawy formalne współpracy Kudowy-Zdroju i Náchodu

Współpraca dwustronna pomiędzy ponad dziesięcioletnią Kudową-Zdrojem, położoną w Polsce w zachodniej części powiatu kłodzkiego i ponad dwudziestoletnią Náchodem, miastem bezpośrednio z nim graniczącym, ale znajdującym się po czeskiej stronie granicy państwowej, rozpoczęła się oficjalnie 10 września 2004 r., czyli niespełna pół roku po akcesji Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Czeskiej do Unii Europejskiej. Burmistrzowie obydwu miast podpisali wówczas Porozumienie o partnerskiej współpracy europejskiej pomiędzy miastami Kudowa-Zdrój i Náchod. Umowa o partnerstwie powstała zgodnie z zapisami znajdującymi się w Europejskiej Karcie Samorządu Terytorialnego, Statucie Euroregionu Glacensis oraz Deklaracji burmistrzów miast Kudowy-Zdroju i Náchodu z dnia 11 czerwca 2002 r. o zacieśnieniu miejskiej współpracy transgranicznej.

Burmistrzowie Kudowy-Zdroju i Náchodu, podpisując porozumienie o współpracy partnerskiej, zadeklarowali realizację przez samorządy miast wspólnych celów dotyczących:

- rozwoju kulturalnego, ekonomicznego i socjalnego miast, polegającego na wykorzystaniu ich wewnętrznego potencjału,
- obniżania negatywnych skutków peryferyjnego położenia regionu przede wszystkim poprzez likwidowanie barier infrastrukturalnych,
- rozwoju turystyki ze szczególnym uwzględnieniem przyrodniczych i historycznych walorów regionu,
- wspierania lokalnych przedsiębiorstw oraz zachęcania inwestorów zagranicznych do lokalizacji kapitału w miastach,
- ochrony i polepszania stanu środowiska przyrodniczego.

Zgodnie z treścią porozumienia przedstawiciele obu miast zdecydowali o podejmowaniu wspólnych działań, dzięki którym możliwe będzie pozyskiwanie zagranicznych środków finansowych na realizację transgranicznych projektów z zakresu infrastruktury, gospodarki, turystyki, oświaty, szkolnictwa, zrównoważonego rozwoju przestrzennego, dziedzictwa kulturowego, kultury, bezpieczeństwa oraz ochrony zdrowia. Z zestawienia wszystkich zaplanowanych projektów w kontekście wyznaczonych przez samorządy miast głównych obszarów działań (tab. 1) wynika, że nie są to pojedyncze i niepowiązane ze sobą zadania. Przeciwnie, tworzą one komplementarną całość, mającą przyczynić się do wzrostu konkurencyjności miast w regionie, poprawy ich wizerunku, zaspokajania w większym stopniu potrzeb mieszkańców oraz likwidacji barier, zarówno tych w wymiarze przestrzennym, jak i społecznym. Bardzo szerokie spektrum zaplanowanych w porozumieniu projektów wskazuje na dostrzeganie przez samorządy możliwości funkcjonowania Kudowy-Zdroju i Náchodu nie jako jednostek indywidualnych, niezależnych, ale jako *organizm symbiotyczny*.

Tab. 1. Projekty transgraniczne według głównych obszarów działań, których realizacja została zadeklarowana w Porozumieniu o partnerskiej współpracy europejskiej pomiędzy miastami Kudowa-Zdrój i Náchod.  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie Porozumienia o partnerskiej współpracy europejskiej pomiędzy miastami Kudowa-Zdrój i Náchod.

| Główne obszary działań                                                                           | Projekty                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gospodarka, budownictwo, planowanie przestrzenne, infrastruktura, ochrona środowiska naturalnego | <ul style="list-style-type: none"> <li>– opracowanie wspólnej koncepcji rozwoju miast,</li> <li>– rozbudowanie przygranicznej infrastruktury komunikacyjnej, wspieranie projektu EUROTRAM,</li> <li>– wspieranie gospodarczej współpracy przedsiębiorstw i firm obu miast,</li> <li>– podejmowanie wspólnych działań w zakresie ochrony czystości wód, powietrza atmosferycznego oraz gospodarki odpadami komunalnymi,</li> <li>– opracowanie wspólnej koncepcji ochrony i gospodarowania zasobami wodnymi;</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ochrona zdrowia, sprawy socjalne, bezpieczeństwo i porządek publiczny                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>– współpraca w sytuacjach zagrożenia życia,</li> <li>– świadczenie usług medycznych,</li> <li>– wzajemne szkolenia i wymiana doświadczeń,</li> <li>– współpraca w zakresie eliminowania zjawisk patologii społecznej,</li> <li>– współdziałanie w zakresie zachowania bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także ograniczenia przestępczości;</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Turystyka, sport, młodzież, kultura                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>– opracowanie wspólnej koncepcji turystycznej w zakresie wykorzystywania walorów uzdrowiskowych, atrakcji turystycznych i czynnych form wypoczynku, takich jak: ścieżki rowerowe, trasy biegowe, wyciągi narciarskie itp.</li> <li>– rozpowszechnianie w miastach informacji o charakterze promocyjnym (publikacje, tablice, foldery reklamowe itp.), w polskiej i czeskiej wersji językowej,</li> <li>– wzajemne wykorzystanie istniejącej infrastruktury sportowo-turystycznej, m.in. aquapark, sztuczne lodowisko, skatepark, korty tenisowe,</li> <li>– prowadzenie wymiany kulturalnej i opracowanie wspólnego regionalnego programu kulturalnego,</li> <li>– organizowanie międzynarodowych zawodów sportowych,</li> <li>– współdziałanie w realizacji ponadgranicznych projektów wymian młodzieży i nauczycieli,</li> <li>– organizacja szkoleń i wymiana doświadczeń pomiędzy radnymi miejskimi i pracownikami samorządowymi.</li> </ul> |

#### 4. Projekty zrealizowane przez Kudowę-Zdrój i Náchod w ramach współpracy partnerskiej

W ramach współpracy partnerskiej Kudowy-Zdroju i Náchodu od 2004 r. zrealizowano kilkanaście projektów, które współfinansowano przy pomocy funduszy pochodzących z programów unijnych wspierających współpracę transgraniczną. Ich zakres wynika bezpośrednio z założeń Porozumienia o partnerskiej współpracy europejskiej pomiędzy miastami Kudowa-Zdrój i Náchod.

W latach 2004–2006, czyli w okresie funkcjonowania programu INTERREG III, rozpoczął się pierwszy etap realizowania przez miasta partnerskie projektów współfinansowanych ze środków unijnych. W latach 2005–2006 wykonano w Kudowie-Zdroju projekt o nazwie *Modernizacja infrastruktury drogowej powiązanej z polsko-czeską trasą rowerową T.G. Masaryka*, polegający na polepszeniu warunków technicznych wzdłuż al. Jana Pawła w celu przystosowania jej do potrzeb ruchu rowerowego. Przebieg trasy

T.G. Masaryka ma charakter międzynarodowy i wygląda tak: Náchod – Náchod Béloves – granica państwowa – Velké Poříčí – Hronov – Žďárky – granica państwowa – Kudowa-Zdrój Pstrážna – Kudowa Zdrój Jakubowice – Kudowa-Zdrój Cermna – Kudowa-Zdrój Słone – granica państwowa – Náchod Béloves – Náchod. Wszelkie działania na tej trasie przyczyniają się do likwidacji barier infrastrukturalnych nie tylko pomiędzy Kudową-Zdrojem i Náchodem, lecz także między innymi miejscowościami pogranicza polsko-czeskiego w tym rejonie. Modernizacja odcinka trasy w Kudowie-Zdroju współfinansowana została ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach programu INTERREG III A Czechy – Polska – działania 1.1. Wspierania infrastruktury o znaczeniu transgranicznym.

Od zakończenia programu INTERREG III A Czechy – Polska transgraniczne projekty Kudowy-Zdroju i Náchodu współfinansowane były ze środków Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita 2007–2013. Jednym z najważniejszych projektów miast partnerskich Kudowy-Zdroju i Náchodu, który zrealizowany został przy pomocy środków finansowych z tego właśnie programu, był projekt o nazwie *Segregacja odpadów komunalnych w Mieście Europejskim Kudowa-Zdrój – Náchod*. Nadrzędnym celem projektu było wprowadzenie bardziej racjonalnej gospodarki odpadami w miastach partnerskich. W ramach projektu wykonano szereg działań mających się do tego przyczynić. Należały do nich m.in. zakup nowego sprzętu, niezbędnego do prowadzenia selektywnej zbiórki odpadów, organizacja segregacji odpadów komunalnych, edukacja mieszkańców miast w zakresie segregacji odpadów, a także zacieśnianie współpracy pomiędzy służbami komunalnymi z obu miast.

Miasto i gmina Kudowa-Zdrój i miasto Náchod przy współpracy z miastem Hronov oraz gminą Vysoká Šrbská zrealizowała także bardzo istotny ze względu na niwelowanie barier infrastrukturalnych na pograniczu polsko-czeskim projekt pod nazwą *Trasy rowerowe na Pograniczu Kłodzkim*. Działania realizowane w ramach projektu dotyczyły przede wszystkim podniesienia stanu technicznego tras rowerowych na Pograniczu Kłodzkim, co przyczyniło się bezpośrednio do rozwoju pieszego i rowerowego ruchu turystycznego w rejonie przeprowadzonych inwestycji.

Kontynuacją wyżej opisanych działań była realizacja projektu *Trasy rowerowe na Pograniczu Kłodzkim – etap II* i uczestniczyły w nim miasto i gmina Kudowa-Zdrój, Náchod, miasto Hronov oraz gmina Česká Čermná. Cele, które miały zostać zrealizowane w ramach projektu, były takie same, jak w przypadku etapu I. Bardzo ważnym przedsięwzięciem, które udało się wówczas zrealizować, była budowa ścieżki rowerowej łączącej Kudowę-Zdrój z Náchodem. Połączyła ona ul. Słone w Kudowie-Zdroju z Małym Poříčí w granicach miasta Náchodu.

Miasto Kudowa-Zdrój i Náchod uczestniczyły także wspólnie w wielu mikroprojektach, które współfinansowano ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz budżetu państwa za pośrednictwem Euroregionu Glacensis w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007–2013.

Jednym z ważniejszych mikroprojektów, który zrealizowały wspólnie samorządy Kudowy-Zdroju i Náchodu, był mikroprojekt z 2009 r., dotyczący opracowania materiałów promujących turystykę w regionie tych miast. W projekcie uczestniczyło także miasto

Hronov. W tym samym roku wykonywano również zadania związane z realizacją innego mikroprojektu dotyczącego rozwoju turystyki, przy czym brały w nim udział już tylko miasto i gmina Kudowa-Zdrój i miasto Náchod. Był to mikroprojekt o nazwie *Przyjemne podróżowanie trasami turystycznymi Miasta Europejskiego Kudowa-Zdrój – Náchod*, którego wdrożenie miało wpłynąć na poszerzenie i promocję oferty turystycznej miast partnerskich, ułatwienie dostępu do lokalnych atrakcji turystycznych, a także zacieśnianie więzi społecznych pomiędzy mieszkańcami obu miast.

Wszystkie mikroprojekty zrealizowane przez miasta partnerskie Kudowę-Zdrój i Náchod dotyczyły przede wszystkim promocji turystyki, sportu i rekreacji, a także współpracy społeczności lokalnych. Polegały one przede wszystkim na organizacji różnorodnych imprez oraz przeprowadzaniu działań promocyjnych i edukacyjnych. Działania wspierane z funduszu mikroprojektów nie skupiały się na inwestycjach trwałych, w przeciwieństwie do pozostałych projektów wykonanych przy wsparciu funduszy unijnych.

W przypadku większości opisanych w tym rozdziale projektów, ich realizacja nie byłaby możliwa, gdyby nie ideologiczne i finansowe wspieranie współpracy transgranicznej przez Unię Europejską oraz znaczące obniżenie się stopnia formalizacji polsko-czeskiej granicy państwowej wskutek wejścia Polski i Czech do strefy Schengen. Należy też podkreślić bardzo mocne zaangażowanie obydwu samorządów miast w przygotowanie, a następnie w realizację projektów. Wspólna działalność Kudowy-Zdroju i Náchodu w zakresie projektów poskutkowała narodzeniem się idei *Miasta Europejskiego Kudowa – Náchod*.

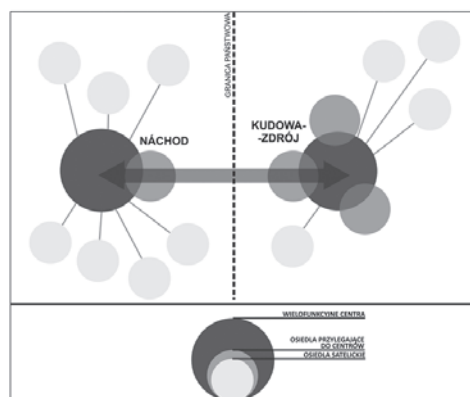
## 5. Idea miasta europejskiego Kudowa-Zdrój – Náchod

Po raz pierwszy sformułowanie *Miasto Europejskie Kudowa – Náchod* samorządy miast wykorzystały przy tworzeniu projektu *Segregacja odpadów komunalnych w Mieście Europejskim Kudowa – Náchod* w okresie programowania 2007–2013. Pod szyldem *Miasta Europejskiego* zrealizowano jeszcze kilkanaście innych projektów. Hasło *Miasto Europejskie Kudowa – Náchod* zostało stworzone, aby podkreślić szczególne więzi łączące samorządy obu miast oraz ich chęć współpracy, pomimo funkcjonowania po różnej stronie granicy państwowej. Co więcej, w grudniu 2013 r. burmistrzowie Kudowy-Zdroju i Náchodu podpisali *Deklarację o współpracy w ramach Miasta Europejskiego Kudowa – Náchod*. Na jej mocy władarze miast pod szyldem miasta europejskiego zadeklarowali *prowadzenie ścisłej współpracy we wszystkich dziedzinach życia społeczno-gospodarczego*.

Biorąc pod uwagę powyższe fakty, nazwę *Miasto Europejskie Kudowa – Náchod* należałoby uznać za slogan. Wydaje się jednak, że określenie *miasto europejskie* funkcjonuje na dwóch płaszczyznach, nie tylko na ideologicznej jako slogan, element scalający i promujący wspólne działania samorządów Kudowy-Zdroju i Náchodu w procesie tworzenia i realizacji kolejnych projektów, lecz także na płaszczyźnie organizacji i funkcjonowania organizmu/zespołu miejskiego Kudowy-Zdroju i Náchodu.

Władze miast partnerskich Kudowy-Zdroju i Náchodu poprzez wspólną realizację projektów *miękkich* i *twardych* systematycznie przyczyniają się likwidacji barier infrastrukturalnych pomiędzy miastami, wymiany kapitału ludzkiego oraz wzajemnego poznawania się i budowania relacji przyjacielskich między mieszkańcami, co bezpośrednio wpływa na funkcjonowanie miast. Efekty realizacji projektów dają wymierne korzyści

w systemie funkcji każdego z miast partnerskich oraz przyczyniają się do zaspokajania potrzeb społeczeństwa. Zmianie uległa także organizacja w strukturach samorządowych miast – powoływane są specjalne transgraniczne zespoły projektowe współpracujące w ramach kolejnych zadań związanych z przygotowaniem i ich realizacją. Dzięki mniej sformalizowanemu przekraczaniu granicy państwowej możliwy jest swobodny przepływ ludzi i towarów, co skutkuje m.in. zatrudnianiem kudowian w náchodzkich przedsiębiorstwach i na odwrót, korzystaniem przez mieszkańców zespołu miejskiego z infrastruktury turystycznej dostępnej na obszarze obu miast, czy chociażby możliwością robienia zakupów po obu stronach granicy. Pomiędzy miastami powstały inicjalne sieci powiązań o charakterze infrastrukturalnym, administracyjnym oraz społecznym. Wykreowanie akurat tych trzech typów sieci inicjalnych zdeterminowane było przede wszystkim obszarami działań, w ramach których realizowano wspólne projekty. Policentryczny układ miejski (ryc. 1), tworzony przez struktury funkcjonalno-przestrzenne Kudowy-Zdroju i Náchodu oraz powstanie inicjalnych powiązań między miastami predestynuje opisywany zespół miejski do dalszej ewolucji, bazującej na modelu sieciowej organizacji miast (ang. *Network City*). Uwzględniając przygraniczne położenie miast, należałoby określić wynik ewentualnej przemiany jako *sieć miast transgranicznych*.



Ryc. 1. Policentryczna struktura zespołu miejskiego Kudowa-Zdrój – Náchod.

Źródło: opracowanie własne.

W tym miejscu należy wyjaśnić, czym jest sieciowy model organizacji miast. Korzystając z zasady przeciwieństwa, można by pokusić się o stwierdzenie, że model ten jest antytezą dla teorii rozwoju miast opartych na zasadzie hierarchiczności i centralności, w tym teorii ośrodków centralnych Christallera (tab. 2) i bazuje na policentrycznym a nie monocentrycznym układzie miejscowości.

Tab. 2. Ujęcie porównawcze modelu centralnego i sieciowego.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie Batten, 1994.

| Model ośrodków centralnych                       | Model sieciowy                                                          |
|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| 1. Centralność                                   | 1. Węźliwość                                                            |
| 2. Zależność wielkościowa                        | 2. Neutralność wielkościowa                                             |
| 3. Tendencja do pierwszeństwa i podporządkowania | 3. Tendencja do elastyczności i komplementarności                       |
| 4. Homogeniczny charakter dóbr i usług           | 4. Heterogeniczny charakter dóbr i usług                                |
| 5. Pionowa dostępność                            | 5. Pozioma dostępność                                                   |
| 6. Przepływy jednogłazowe                        | 6. Przepływy wielogłazowe                                               |
| 7. Koszty transportu                             | 7. Koszty informacji                                                    |
| 8. Konkurencja między ośrodkami                  | 8. Niewielka konkurencja między ośrodkami z dyskryminacją czynnika ceny |

Batten (1994) uważa, że o wykształceniu się sieci miast można mówić wtedy, gdy para lub większa liczba samodzielnych miast o potencjalnie komplementarnych funkcjach dąży do współpracy i osiągnięcia znaczącej korzyści ekonomicznej, wspomagając się przy tym szybkimi korytarzami infrastruktury transportowej i łączności. W zespołach miejskich funkcjonujących w oparciu o sieciowy model organizacji dominuje gospodarka oparta na wiedzy (badaniach naukowych, edukacji i sztuce). Mechanizmy współpracy między miastami mogą przypominać takie, jakie funkcjonują między przedsiębiorstwami w takim sensie, że każdy z *graczy* czerpie korzyści z wymiany doświadczeń, wiedzy, kreatywności partnera.

O ile idea sieciowego modelu organizacji miast jest dość klarowna, o tyle otwarta pozostaje kwestia kryteriów, które musi spełniać dany zespół miast, aby móc go rozpatrywać w kategorii sieci. Pewne wytyczne zostały wskazane w koncepcji rozwoju jednej z prężniej działających sieci miast na świecie, tj. Kansai w Japonii. Zgodnie z zapisami koncepcji, transformację danego układu miast w sieć determinuje:

- zróżnicowane środowisko miejskie służące zaspokajaniu potrzeb wszystkich mieszkańców, powstałe na skutek fuzji różnych funkcji miejskich: mieszkalnictwa, pracy, nauki i zabawy;
- tworzenie korytarzy kultury i wiedzy, promujących wzajemne przepływy myśli kreatywnych;
- restrukturyzacja podupadających przedsiębiorstw wraz z inkubacją nowych możliwości biznesowych;
- gwarancja dostaw dóbr naturalnych;
- złożona i komplementarna struktura policentryczna układu (Batten 1994).

W kontekście powyższych kryteriów w zespole miejskim Kudowa-Zdrój i Náchod musi nastąpić wiele przemian o charakterze przestrzennym oraz społeczno-gospodarczym, żeby było można go rozważać w kategoriach sieci. Jakkolwiek zespół posiada predyspozycje do transformacji w oparciu o sieciowy model organizacji miast, o których wspomniano już wcześniej, tj. policentryczna struktura oraz sieci inicjalne łączące dwa miasta.

Niezwykle istotnym wydarzeniem, które może wpłynąć na przekształcenie się zespołu miejskiego Kudowa-Zdrój i Náchod w sieć miast w duchu sieciowego modelu organizacji miast było przyjęcie przez samorządy Kudowy-Zdroju i Náchodu w maju 2014 r. wspólnej strategii rozwoju pt. *Strategia Rozwoju Miasta Europejskiego Kudowa – Náchod*

2014–2024. Wytyczne rozwojowe zawarte w dokumencie jednoznacznie wskazują na to, że samorządy chcą pogłębiać wzajemne zależności oraz rozszerzać spectrum współpracy. Zapisy strategii są o wiele bardziej rozbudowane aniżeli te zawarte w Porozumieniu o partnerskiej współpracy europejskiej pomiędzy miastami Kudowa-Zdrój i Náchod. Głównym wyzwaniem, zgodnie z zapisami strategii, jest *podniesienie konkurencyjności i spójności gospodarczej Miasta Europejskiego Kudowa – Náchod w oparciu o rozwój endogenicznego potencjału oraz niwelowanie obszarów problemowych*. Założono, że cel ten będzie realizowany poprzez:

- poprawę transgranicznego układu przestrzennego, komunikacyjnego oraz funkcjonalnego,
- rozwój gospodarki i powiązań kooperacyjnych,
- transgraniczną koordynację i współpracę w obszarze samorządowym, społecznym i kulturalnym,
- zachowanie bogactwa zasobów naturalnych oraz poprawę ochrony środowiska.

W strategii przedstawiono również konkretne propozycje wspólnych projektów, dzięki którym miałyby zostać osiągnięte wyżej wymienione cele. Większość z nich zostanie prawdopodobnie zrealizowana dzięki środkom finansowym przyznanych na współpracę transgraniczną w ramach nowej perspektywy finansowej 2014–2020. Okres najbliższych lat będzie więc z pewnością bardzo efektywny w kontekście rozwijania idei miasta europejskiego i tworzenia dalszych sieci powiązań między miastami.

## 6. Podsumowanie

Wraz z akcesją Polski i Czech do Unii Europejskiej, a następnie wstąpieniem tych państw do strefy Schengen i skutkującym znacznym obniżeniem stopnia formalizacji polsko-czeskiej granicy państwowej w zespole miejskim Kudowa-Zdrój i Náchod zaszły diametralne zmiany, dotyczące praktycznie wszystkich sfer funkcjonowania miast, począwszy od przekształceń przestrzennych po modyfikacje w organizacji struktur samorządowych. Samorządy miast zdecydowały się na wzajemną ścisłą współpracę na polu wielu obszarów działań, co zaowocowało realizacją kilku wspólnych projektów współfinansowanych ze środków unijnych oraz stworzeniem ideologii *Miasta Europejskiego Kudowa-Zdrój – Náchod*. Efekty realizacji wspólnych projektów przyczyniły się do powstania inicjalnych sieci łączących obydwie miasta. Tworzą one, wraz z policentrycznym układem, możliwości do dalszego ewoluowania zespołu w oparciu o sieciowy model organizacji miast, którego implementacja przyczyniła się do rozwoju wielu zespołów miejskich na świecie. Miasta, a właściwie ich samorządy, czeka jednak wiele wyzwań. Nasuwa się pytanie, jak będzie wyglądała dalsza współpraca miast w przypadku braku kolejnego okresu programowania środków unijnych. Czy miasta będą dalej funkcjonowały jako ośrodki współzależne, czy zaprzestaną współpracy i zdecydują się być jednostkami niezależnymi? Optymizmem napawają zapisy wspólnej strategii miast, której ramy czasowe wykraczają poza kolejny okres programowania. Przy utrzymaniu obecnego stanu współpracy i realizacji zaplanowanych w niej działań, przemiany w opisywanym zespole miejskim będą zachodziły w szybkim tempie. Powinno skutkować to permanentnym wzrostem jego atrakcyjności, zarówno w oczach mieszkańców, jak i inwestorów i z pewnością przyczyni się to do wzrostu rangi zespołu w hierarchii subregionalnych ośrodków miejskich.

## Literatura

- Batten D., 1995. Creative Urban Agglomerations for the 21st Century. W: *Urban Studies*, Vol. 32, No. 2., s. 313–327.
- Euroregiony na granicach Polski, 2007. GUS [<http://wroclaw.stat.gov.pl/euroregiony-na-granicach-polski-2007-202/>], dostęp: 19.10.2014].
- Furmankiewicz M., 2002. Funkcjonalno-przestrzenne sieci współpracy samorządów lokalnych. W: *Studia Regionalne i Lokalne*. Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych, Warszawa, s. 5–24.
- Gorzym-Wilkowski W.A., 2005. Region transgraniczny na tle podstawowych pojęć geograficznych – próba syntezy. W: *Przegląd Geograficzny*, t. 77, zeszyt 2. PAN IGiPZ, Warszawa, s. 235–251.
- Grzela J., 2011. Region, regionalizm, regionalizacja – wybrane aspekty teoretyczne. W: *Studia i Materiały WZiA. Miscellanea Oeconomicae*, Kielce, s. 11–27.
- Jastrzębska W., 2008. Rola euroregionów i współpracy transgranicznej w procesie integracji europejskiej. W: *Spójność społeczno-ekonomiczna a modernizacja regionów transgranicznych*. Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów, s. 95–105.
- Kawałko B., 1997. Stymulowanie rozwoju w regionie transgranicznym. W: *Gospodarka Narodowa*, nr 6. SGH w Warszawie. Warszawa, s. 47–52.
- Kostrubiec B., 1999. Polskie euroregiony na tle euroregionów środkowoeuropejskich. W: J. Łoboda (red.), S. Grykień, *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Instytut Geograficzny Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 89–101.
- Korczak J., 2009. Ewolucja form współdziałania jednostek samorządu terytorialnego na forum międzynarodowym. W: *Samorząd terytorialny w Polsce i w Europie. Doświadczenia i dylematy dalszego rozwoju*. Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Bydgoszczy, Bydgoszcz, s. 331–345.
- Mazurkiewicz L., 1992. Region transgraniczny – nowe pojęcie teorii regionu geograficznego. W: *Problematyka wschodniego obszaru pogranicza*. Biuletyn nr 2. PAN IGiPZ, Warszawa, s. 227–240.
- Mikołajczyk A., 1997. Stosunki umowne między subpaństwowymi podmiotami władzy publicznej różnych państw (współpraca transgraniczna). W: *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, z. 3. Wydział Prawa i Administracji UAM, Poznań, s. 15–34.
- Przybyła Z., 1995. Problemy kształtowania rozwoju euroregionów na obszarach pogranicza. W: Z. Mikołajczyk (red.), *Strategiczne problemy rozwoju regionalnego w procesie integracji europejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 169–173.
- Raczyk A., Dołzbłasz S., Leśniak-Johann M., 2012. *Relacje współpracy i konkurencji na pograniczu polsko-niemieckim*. Wydawnictwo Gaskor, Wrocław.
- Radek R., 2007. *Znaczenie współpracy transgranicznej w rozwoju społeczności lokalnych i regionalnych*, praca doktorska. UŚ WNS, Katowice.
- Strategia rozwoju Miasta Europejskiego Kudowa – Náchod 2014–2024, 2014. [[http://www.mestoNachod.cz/PL-CZ\\_Strategie%20rozwoje%20EM%20N%C3%A1chod-Kudowa%2020%2003%202014.pdf](http://www.mestoNachod.cz/PL-CZ_Strategie%20rozwoje%20EM%20N%C3%A1chod-Kudowa%2020%2003%202014.pdf)], dostęp: 19.10.2014].

## **Kudowa-Zdrój i Náchod – from sister cities to European City idea**

**Summary:** The paper presents the ongoing process of evolution Kudowa-Zdroj – Náchod conurbation, which has began with the Polish and the Czech Republic's accession to the European Union. The article examines the records of the documents constituting the co-operation between cities and give a review through cross-border projects implemented by local government of Kudowa-Zdroj and Náchod. Moreover, the paper shows the possible and perspective scenario of further development of the conurbation.

**Keywords:** cross-border co-operation, sister cities, European Union, European city, network city.

mgr inż. Piotr Michalski  
Uniwersytet Wrocławski  
Zakład Zagospodarowania Przestrzennego  
ul. Kuźnicza 49/55  
50-138 Wrocław  
pio.mic@gazeta.pl

Renata Anisiewicz  
Uniwersytet Gdański

## **Mały ruch graniczny – nowy etap kształtowania powiązań transgranicznych na pograniczu polsko-rosyjskim**

**Streszczenie:** W artykule omówiono zmiany natężenia i struktury ruchu granicznego pomiędzy Polską a Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, jakie nastąpiły w ciągu 2 lat od wejścia w życie w lipcu 2012 r. umowy o małym ruchu granicznym. Analizie poddano też cele i kierunki podróży Polaków oraz Rosjan, a także przedstawiono zróżnicowanie przestrzenne rosnącego ruchu granicznego.

**Słowa kluczowe:** mały ruch graniczny, obwód kaliningradzki, powiązania transgraniczne.

### **1. Wstęp**

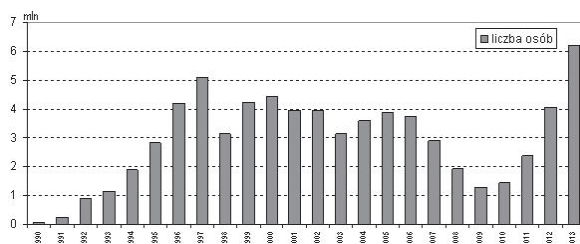
Ukształtowana w 1945 r. granica pomiędzy Polską a obwodem kaliningradzkim, stanowiącym początkowo część ZSRR a obecnie Federacji Rosyjskiej, stworzyła nowy porządek polityczny, gospodarczy i społeczny na terenie dawnych Prus Wschodnich (Palmowski 2007). Od tego czasu zmianie ulegały uwarunkowania decydujące o jej przenikalności, a co za tym idzie – możliwościach tworzenia powiązań transgranicznych pomiędzy podmiotami funkcjonującymi na tym obszarze.

Po 1945 r. wyróżnić można 3 zasadniczo odmienne okresy tego procesu, dla których datami granicznymi były lata 1956 i 1990. Pierwszy z nich cechowała nieprzenikalność granicy i brak jakichkolwiek kontaktów transgranicznych. Drugi okres, rozpoczęty w roku 1956, był czasem nawiązywania pierwszych ściśle kontrolowanych i reglamentowanych relacji transgranicznych (Anisiewicz 2012). Po 1990 r. nastąpił żywiołowy proces kształtowania polsko-rosyjskich powiązań transgranicznych, którego intensywność warunkują przede wszystkim zmieniające się uregulowania prawne.

W artykule przedstawiono zmiany tego procesu po wejściu w życie 27 lipca 2012 r. umowy o małym ruchu granicznym (MRG) pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Obwodem Kaliningradzkim FR, intensywnie modyfikującej dotychczasowe tendencje.

## 2. Ruch graniczny w latach 1990–2013

Ilustracją znaczenia umowy o małym ruchu granicznym dla kształtowania relacji na pograniczu polsko-rosyjskim po 1990 r. są zmiany wielkości osobowego ruchu granicznego<sup>1</sup> obrazujące intensywność kontaktów w całym tym okresie (ryc. 1).



Ryc. 1. Ruch osobowy na granicy polsko-rosyjskiej w latach 1990–2013.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Straży Granicznej.

Otwarcie granicy w 1990 r. i dość liberalne przepisy, na podstawie których można było ją przekraczać, wpłynęły na dynamicznie rosnącą liczbę odpraw, której maksimum (ok. 5 mln) odnotowano w 1997 r. Od tego czasu do 2009 r. obserwowano fluktuacje ruchu z generalną tendencją spadkową jego wielkości. Negatywnie oddziaływały wówczas: kryzys ekonomiczny w Rosji skutkujący wzrostem kursu dolara niekorzystnym dla Rosjan zaopatrujących się w Polsce i polskich eksporterów do eksklawy (1998 r.), wzrost stawek podatku akcyzowego na wyroby spirytusowe w Polsce (2001 r.) oraz zmiany prawne uwarunkowań przekraczania granicy powiązane z akcesją do Unii Europejskiej i strefy Schengen (Anisiewicz 2008).

Wejście do UE oraz strefy Schengen zobligowało nasz kraj do uszczelnienia granic, w konsekwencji wprowadzono procedury wizowe dla Rosjan. Wizy unijne zaczęły obowiązywać w październiku 2003 r., zaś z Schengen – od 21 grudnia 2007 r. W rezultacie tych wydarzeń, a także wprowadzenia przez Rosję na zasadzie retorsji wiz dla obywateli Polski, wielkość ruchu granicznego zmniejszyła się. O ile jednak po okresowym załamaniu liczby przekroczeń granicy w 2003 r. w kolejnych latach ruch graniczny szybko wrócił do wcześniejszej wielkości (ok. 4 mln osób rocznie), o tyle wejście do strefy Schengen, związane także z zaostrzeniem kontroli granicznych, odbiło się znacznym (do 1,25 mln osób w 2009 r.) załamaniem aktywności transgranicznej pomiędzy Polską a obwodem kalingradzkim.

Przejawy pewnego ożywienia po trwającym kilka lat regresie uwidoczniły się w 2010 r., jednak realną szansę na przełamanie zastoju w kształtowaniu powiązań transgranicznych dały dopiero udogodnienia wynikające z podpisania 14 grudnia 2011 r. umowy o małym ruchu granicznym pomiędzy rządami Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej. Obserwowany od tego roku lawinowy wzrost ruchu granicznego skłania

<sup>1</sup> Dane dotyczące ruchu granicznego obejmują wszystkie przekroczenia granicy. Ponieważ wyjazd i powrót jednej osoby są liczone jako dwa przekroczenia granicy, liczba osób uczestniczących w ruchu granicznym jest o ok. połowę mniejsza. W dalszych podrozdziałach uwzględniono liczby rzeczywistych uczestników tego ruchu.

do stwierdzenia, iż mamy do czynienia z nowym etapem kształtowania powiązań na omawianym pograniczu.

### 3. Zasady i zasięg obowiązywania małego ruchu granicznego

Mały ruch graniczny definiowany jest jako wielokrotne przekraczanie granicy przez mieszkańców strefy przygranicznej na podstawie zezwoleń wydawanych przez upoważnione organy. Powodem przekroczenia granicy mogą być względy społeczne, kulturalne lub rodzinne, o ile nie mają charakteru działalności zarobkowej, a czas jednorazowego pobytu nie może przekraczać 30 dni (*Ruch graniczny...* 2014).

Zasady małego ruchu granicznego obowiązują na ściśle określonym terytorium strefy przygranicznej. Strefa ta obejmuje obszar, którego mieszkańcy są uprawnieni do ubiegania się o wydanie zezwolenia upoważniającego do przekraczania granicy w uproszczonym trybie oraz terenu w kraju ościennym, na którym mogą przebywać.

Na badanym obszarze w granicach Polski jest to 13 powiatów z województwa warmińsko-mazurskiego, przyległych bezpośrednio do granicy oraz sąsiadujących z tymi jednostkami od południa, a także 7 nadmorskich powiatów z województwa pomorskiego wraz z powiatem malborskim (ryc. 2). Istotne niedopatrzenie stanowi nieuwzględnienie w strefie obowiązywania MRG powiatu tczewskiego, przez który przebiega linia kolejowa Gdynia-Kaliningrad. Odcina to możliwość ewentualnego wykorzystania transportu kolejowego dla obsługi tego ruchu.



Ryc. 2. Obszar objęty małym ruchem granicznym w Polsce i Obwodzie Kaliningradzkim FR.

Źródło: [www.strazgraniczna.pl](http://www.strazgraniczna.pl).

Po stronie rosyjskiej małym ruchem granicznym objęte zostało całe terytorium obwodu kaliningradzkiego. Ponadstandardowe poszerzenie strefy przygranicznej (30 km) przyjęte przez Komisję Europejską wynikało z położenia Kaliningradu w większej odległości od granicy, co skutkowałoby nieobjęciem mieszkańców głównego miasta obwodu zasadami MRG.

Specyficznym ograniczeniem rozwoju kontaktów transgranicznych w części rosyjskiej jest funkcjonowanie w obwodzie kaliningradzkim stref z reglamentowanym dostępem dla cudzoziemców, rozciągających się wzdłuż granic lądowych eksklawy oraz wokół jednostek i obiektów wojskowych na rozległym obszarze Półwyspu Sambijskiego i we wschodniej części omawianego terenu. Do wjazdu na te terytoria uprawnia specjalne zezwolenie, którego uzyskanie wiąże się ze skomplikowanymi procedurami skutecznie zniechęcającymi do ich podejmowania.

Możliwości przekraczania granicy w ramach małego ruchu granicznego dotyczą ok. 1,9 mln mieszkańców polskiej części pogranicza i ok. 0,9 mln w obwodzie kaliningradzkim (*Ruch graniczny...* 2014).

W ramach małego ruchu granicznego granicę z Obwodem Kaliningradzkim FR można przekraczać tylko na przejściach lądowych. Są to przejścia drogowe: Gronowo-Mamonowo, Grzechotki-Mamonowo II, Bezledy-Bagrationsk i Gołdap-Gusiew oraz kolejowe Braniewo-Mamonowo. W praktyce, z powodu likwidacji przez PKP bezpośredniego pasażerskiego połączenia kolejowego Gdyni z Kaliningradem, funkcjonują tylko przejścia drogowe.

Wadą dla rozwoju powiązań turystycznych w ramach małego ruchu granicznego jest brak możliwości przekraczania granicy na przejściach morskich w Elblągu i Fromborku. Nie zostały one uwzględnione w wykazie upoważnionych przejść przez swoje niedopatrzenie obydwu umawiających się stron, które przyjęły bezkrytycznie zasady obowiązujące we wcześniej ustanowionych w UE strefach MRG, nieleżących w obszarach nadmorskich.

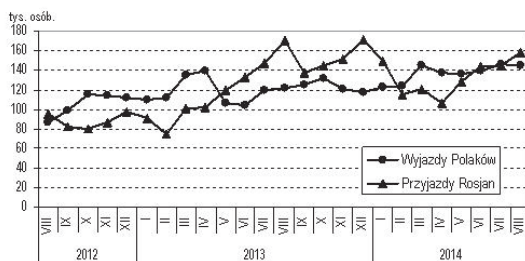
#### **4. Natężenie i struktura ruchu granicznego od sierpnia 2012 r. do sierpnia 2014 r.**

Wejście w życie umowy o małym ruchu granicznym z Obwodem Kaliningradzkim FR skutkowało stopniowym wzrostem liczby osób przekraczających granicę. Był on zauważalny już w pierwszych miesiącach po jej wprowadzeniu. Według niepublikowanych danych Straży Granicznej w sierpniu 2012 r. wyjechało do obwodu oraz przyjechało do Polski łącznie 181,7 tys. osób, zaś w grudniu tego roku liczba ta zwiększyła się o prawie 28 tys. osób. W kolejnych miesiącach, poza przejściowym zmniejszeniem na początku 2003 r. (minimum w lutym – ok. 186 tys.), obserwowano tendencję rosnącą, której kumulację stanowiła liczba 291,5 tys. wyjeżdżających do sąsiedniego kraju, odnotowana w sierpniu tego roku. Była ona wyższa niż w analogicznym okresie 2012 r. o ponad 60%.

Od września 2013 r. do stycznia 2014 r. granicę pokonywało miesięcznie łącznie nie mniej niż 262 tys. obywateli Polski i Federacji Rosyjskiej. W następnych miesiącach zaobserwowano pewne fluktuacje ruchu odzwierciedlające aktualną sytuację międzynarodową. Aneksja Krymu oraz działania zbrojne prowadzone przez Rosję we wschodniej części Ukrainy, których konsekwencją były sankcje wprowadzone przez państwa UE i retorsje ze strony rosyjskiej, zdecydowały o spadku liczby osób na granicy w lutym 2014 r. o ponad 12% w stosunku do stycznia (do ok. 186 tys.).

Mimo obaw zmniejszenie natężenia przekroczeń granicy z obwodem kaliningradzkim miało charakter przejściowy. Od maja 2014 r. wyraźnie uwidocznia się dalsza tendencja wzrostowa ruchu granicznego. Jej wyrazem są coraz wyższe liczby bezwzględne osób wyjeżdżających za granicę (w sierpniu 2014 r. po raz pierwszy przekroczyła ona 300 tys.) oraz zwiększenie wielkości ruchu w porównaniu do analogicznego okresu w roku poprzednim (w maju i czerwcu 2014 r. o prawie 20% więcej niż w 2013 r., w miesiącach letnich o blisko 10% więcej niż rok wcześniej).

Na zmiany aktywności transgranicznej mieszkańców regionu, obserwowane od sierpnia 2012 r., wpłynęły zróżnicowane w badanym okresie tendencje w zakresie wyjazdów Polaków do obwodu kaliningradzkiego i przyjazdów Rosjan do Polski (ryc. 3).



Ryc. 3. Wyjazdy Polaków i przyjazdy Rosjan na granicy polsko-rosyjskiej od sierpnia 2012 r. do sierpnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych Straży Granicznej.

Wzrost ruchu po wprowadzeniu ułatwień związanych z MRG do kwietnia 2013 r. wiązał się z rosnącą liczbą wyjeżdżających obywateli Polski, których na granicy było więcej niż Rosjan. Sytuacja uległa zasadniczej zmianie w maju 2013 r. i utrzymywała się do stycznia 2014 r. Liczba Polaków ustabilizowała się na poziomie 120 tys. miesięcznie, zaś kaliningradczyków przybywających do Polski wzrosła. W szczytowych okresach (sezon letni w sierpniu oraz przedświąteczny w grudniu) wynosiła nawet ok. 170 tys. osób.

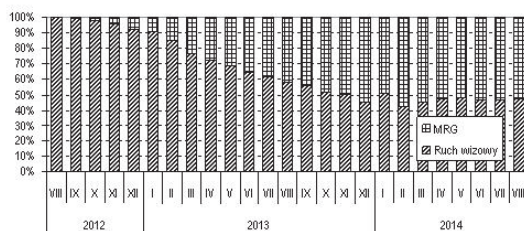
Spadek wielkości ruchu granicznego zaobserwowany po interwencji Rosji na Ukrainie na początku 2014 r. wynikał ze znacznego zmniejszenia liczby mieszkańców obwodu udających się do Polski. W lutym było ich o blisko jedną czwartą mniej niż w styczniu tego roku, zaś w kwietniu odnotowano najmniej przyjazdów Rosjan od 12 miesięcy (ok. 106 tys.). Ponowny wzrost wielkości ruchu granicznego ogółem od maja 2014 r. jest wyrazem odradzającej się aktywności kaliningradczyków, coraz częściej odwiedzających Polskę.

Obserwowane od 2012 r. ogólne tendencje wzrostowe liczby przekroczeń granicy odzwierciedlają oddziaływanie wprowadzonych udogodnień małego ruchu granicznego, czego ilustracją jest zestawienie przekraczających granicę na podstawie zezwoleń MRG w porównaniu do ruchu wizowego. Dysponująca materiałem statystycznym Straż Graniczna nie jest zobowiązana do gromadzenia danych odnoszących się do liczby Polaków korzystających z dokumentów MRG, dlatego szczegółowo zanalizować można to zagadnienie jedynie dla obcokrajowców przybywających do Polski.

Próby porównania zróżnicowania popularności małego ruchu granicznego wśród Polaków i Rosjan można dokonać tylko na bazie szacunków określonych na podstawie badań ankietowych prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny (*Ruch graniczny...*

2014). Wskazują one, że średnio w całym 2013 r. z udogodnień MRG częściej korzystali obywatele Polski (57% ogółu przekraczających granicę), podczas gdy spośród Rosjan przeciętnie co trzeci legitymował się zezwoleniem związanym z tym rodzajem ruchu.

Uwzględniając szczegółowe dane Straży Granicznej dla okresu dwuletniego od wprowadzenia małego ruchu granicznego, obserwuje się systematyczny wzrost udziału Rosjan korzystających z zezwoleń MRG, ustabilizowany od czwartego kwartału 2013 r. na poziomie ponad 50% (ryc. 4).



Ryc. 4. Przyjazdy Rosjan do Polski według rodzajów ruchu granicznego od sierpnia 2012 r. do sierpnia 2014 r.

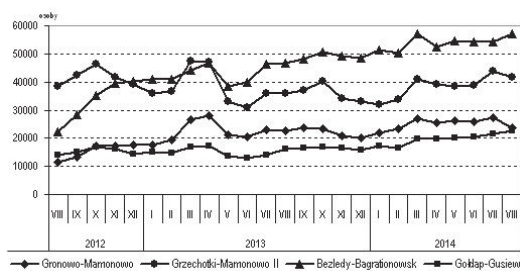
Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych Straży Granicznej.

Stopniowe zwiększanie się udziału tego rodzaju ruchu wynika z wygasania ważności wiz długoterminowych, które już wcześniej posiadali kaliningradzcy (ryc. 4). Z kolei większy przeciętny udział Polaków korzystających z zezwoleń MRG wskazywać może na stymulujące znaczenie uruchomienia małego ruchu granicznego dla wzrostu zainteresowania wyjazdami do obwodu osób, które wcześniej w nich nie uczestniczyły lub podróżowały jedynie okazjonalnie.

## 5. Zasięg przestrzenny i cele podróży Polaków do obwodu kaliningradzkiego

Oddziaływanie ruchu granicznego, w tym także MRG, wykazuje istotne zróżnicowanie przestrzenne po polskiej i rosyjskiej stronie granicy. Wiąże się ono z jednej strony z rozmieszczeniem miejsc pochodzenia osób uczestniczących w podróżach zagranicznych, z drugiej zaś dotyczy obszarów recepcji tego ruchu. Zagadnienia te ilustrują pośrednio liczby osób przekraczających poszczególne przejścia graniczne.

Największą frekwencję Polaków jadących do obwodu kaliningradzkiego można zauważyć na przejściu Bezledy-Bagrationsk położonym w środkowej części pogranicza (ryc. 5). W badanym okresie liczba odprawionych tu osób systematycznie wzrastała, a udział w obsłudze podróży wyniósł średnio ok. 37%. Nieco mniejsze znaczenie posiada najnowsze, uruchomione w 2010 r. przejście w Grzechotkach-Mamonowie II leżące na zachód od Bezled. Obsłużyło ono ok. 31% ruchu Polaków, jednak cechowało się większymi fluktuacjami liczby odpraw w różnych miesiącach. Podobnie kształtowało się przekraczanie granicy przez Polaków na nieodległym przejściu Gronowo-Mamonowo, dokonującym ok. 18% odpraw. Niewielkie znaczenie w skali całej granicy odgrywa przejście Gołdap-Gusiew, z którego korzystało ok. 14% mieszkańców, przede wszystkim ze wschodniej części analizowanego regionu, przy czym ich liczba wzrastała.



Ryc. 5. Wyjazdy Polaków do obwodu kaliningradzkiego według przejść granicznych od sierpnia 2012 r. do sierpnia 2014 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych Straży Granicznej.

Zróznicowane obciążenie przejść granicznych wskazuje na obsługę przede wszystkim mieszkańców województwa warmińsko-mazurskiego, w mniejszym zaś stopniu terenów województwa pomorskiego włączonych również do strefy małego ruchu granicznego.

Udogodnienia związane z MRG w polskiej części przyczyniły się głównie do wzrostu liczby osób udających się do obwodu w celu dokonania zakupów, najczęściej w miejscowości położonej najbliżej granicy. Nie wpłynęły natomiast znacząco na rozwój innych form kontaktów. Potwierdzają to liczne obserwacje, a także wyniki badań ankietowych prowadzonych na polskim odcinku zewnętrznej granicy Unii Europejskiej przez GUS (*Ruch graniczny...* 2014). Według danych zebranych na podstawie ankiet z 2013 r. stwierdzono, iż większość Polaków (ok. 92%) udaje się do obwodu kaliningradzkiego w celu dokonania zakupów. Ich wydatki związane są przede wszystkim z zakupem tańszego paliwa oraz w dużo mniejszym stopniu towarów akcyzowych (tab. 1). Niewielki (5,5) jest wciąż odsetek osób zainteresowanych turystyką, a znikomy – podróżujących w innych celach.

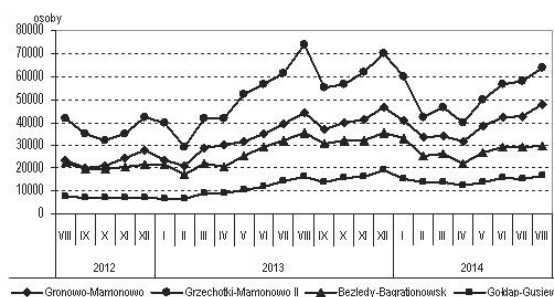
Tab. 1. Wydatki Polaków i Rosjan za granicą w 2013 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Ruch graniczny...* 2014.

| Wydatki                 | Polacy w obwodzie kaliningradzkim |           | Rosjanie w Polsce |           |
|-------------------------|-----------------------------------|-----------|-------------------|-----------|
|                         | ogółem                            | w MRG     | ogółem            | w MRG     |
| Ogółem (zł)             | 377,5 mln                         | 207,5 mln | 583,9 mln         | 217,7 mln |
| Średnio na 1 osobę (zł) | 259                               | 252       | 357               | 376       |
| Nieżywnościowe (%)      | 88,3                              | 88,7      | 53,9              | 50,5      |
| Żywnościowe (%)         | 9,8                               | 9,9       | 33,7              | 42,2      |
| Pozostałe (%)           | 2,0                               | 1,4       | 12,4              | 7,3       |

Porównanie struktury wydatków w ramach małego ruchu granicznego w stosunku do ogółu ruchu wskazuje na niewielkie oddziaływanie wprowadzenia MRG na zmianę celów podróży obywateli Polski do obwodu kaliningradzkiego (tab. 1). Jego udogodnienia zwiększyły natomiast dostępność do wyjazdów za granicę, stanowiących podstawowe lub dodatkowe źródło utrzymania dla wielu mieszkańców Warmii i Mazur.

## 6. Zasięg przestrzenny i cele podróży kaliningradczyków do Polski

Inaczej przedstawia się ruch graniczny mieszkańców obwodu kaliningradzkiego przybywających do Polski. Różnice widać już w strukturze wykorzystania przejść granicznych (ryc. 6). Największym natężeniem wjazdów Rosjan do Polski cechują się przejścia graniczne w Grzechotkach-Mamonowie II oraz Gronowie-Mamonowie obsługujące łącznie ok. 70% kaliningradczyków. Przejście w Bezledach-Bagrationsowsku wykorzystuje co piąty Rosjanin, zaś Gołdap-Gusiew – co dziesiąty. Na dwóch największych przejściach najbardziej uwidoczniły się zmiany wielkości ruchu granicznego cudzoziemców odnotowane w okresie obowiązywania małego ruchu granicznego. Najmniej zróżnicowany był on na lokalnym przejściu w Gołdapi (ryc. 6).



Ryc. 6. Przyjazdy Rosjan do Polski według przejść granicznych od sierpnia 2012 r. do sierpnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych Straży Granicznej.

Znaczne obciążenie miejsc przekraczania granicy w jej zachodniej części odzwierciedla dominujące kierunki przemieszczeń Rosjan. Większość z nich mieszka w Kaliningradzie (w niedalekiej odległości od tej części granicy), zaś na terenie Polski udają się przede wszystkim do Trójmiasta oraz położonych blisko granicy Braniewa i Elbląga. Te obszary stały się głównymi beneficjentami rosnącego ruchu granicznego. Znacznie mniejsze grupy podróżnych kierują się do środkowej i wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, w tym do jego stolicy – Olsztyna.

Inną niż w wypadku Polaków przestrzeń kontaktów transgranicznych kształtują bardziej zróżnicowane motywy przyjazdów Rosjan do Polski. Według badań GUS (*Ruch graniczny...* 2014) dla ok. 60% mieszkańców obwodu główną przyczyną wizyty w sąsiednim kraju jest dokonanie zakupów, jednak znaczącą grupę (ok. 16%) stanowią też osoby deklarujące cel turystyczny lub tranzyt (ok. 14%). Mniejsze znaczenie mają wyjazdy związane z pracą i prowadzeniem interesów (ok. 6%), odwiedzinami (2,6%) i innymi powodami (ok. 1,5%).

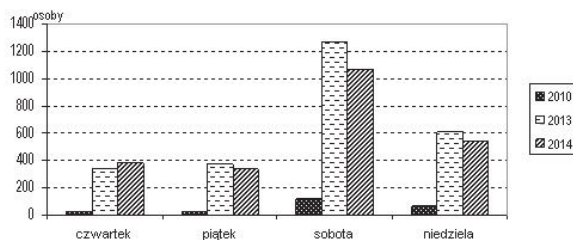
Zróżnicowanie celów podróży znajduje swoje odzwierciedlenie w strukturze wydatków kaliningradczyków w Polsce (tab. 1). Wprawdzie dominują wśród nich zakupy artykułów żywnościowych, ale istotne znaczenie ma też żywność oraz koszty usług, głównie hotelarskich i gastronomicznych związanych z pobytami turystycznymi. Czynniki

sprzyjającymi podróżom handlowym są różnice cen, większy asortyment towarów oraz możliwość zwrotu podatku VAT w ramach systemu TAX FREE (Dudzińska, Dyner 2013).

Osoby zamierzające dokonać tylko zakupów spożywczych i chemiczno-kosmetycznych udają się najczęściej do miejscowości położonych blisko granicy (np. Braniewo, Elbląg, Bartoszyce, Gołdap). Częściej są to korzystający z zezwoleń MRG (tab. 1). Zainteresowani bardziej urozmaiconym asortymentem towarów oraz podróżujący w celach turystycznych (na ogół zamożniejsi kaliningradzcy) kierują się przede wszystkim do Trójmiasta, dysponującego bardziej rozbudowaną i zróżnicowaną siecią handlową oraz ofertą turystyczną.

Zmianę skali zainteresowania Rosjan dokonywaniem zakupów w Polsce wraz z wdrożeniem małego ruchu granicznego obrazują cykliczne badanie terenowe wykonywane przez Uniwersytet Gdański od 2010 r. (Anisiewicz, Palmowski 2014). Polegają one na zliczeniu osób zamieszkałych w obwodzie kaliningradzkim przybywających samochodami osobowymi lub autobusami do trójmiejskich centrów handlowych, w ciągu następujących po sobie dwóch dni roboczych i dwóch dni wolnych od pracy przypadających późną wiosną danego roku. Badania prowadzone przy różnego rodzaju obiektach pozwoliły określić miejsca cieszące się największą popularnością wśród klientów z Rosji. Należy do nich zwłaszcza zlokalizowany przy trójmiejskiej obwodnicy Park Handlowy Matarnia – największy w aglomeracji gdańskiej kompleks obiektów handlowych różnych branż.

Porównując obserwacje wykonane w tym miejscu w 2010 r. oraz po wprowadzeniu małego ruchu granicznego w 2013 i 2014 r., zauważa się znaczący przyrost mieszkańców obwodu kaliningradzkiego (ryc. 7) dokonujących zakupów w Polsce. Liczby te wzrosły w stosunku do 2010 r. w dni robocze ok. 15 razy, zaś w weekendy ok. 9–10 razy. Rosjanie, stanowiący ok. 30% ogółu klientów, są nabywcami głównie odzieży i obuwia, elektroniki i sprzętu AGD, mebli i artykułów budowlanych oraz wyposażenia wnętrz.



Ryc. 7. Kaliningradzcy w Parku Handlowym Matarnia w Gdańsku w latach 2010, 2013, 2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań terenowych.

Kaliningradzcy coraz częściej goszczą także na odbywających się w Trójmieście dużych imprezach sportowych i kulturalnych oraz korzystają z wypoczynku na bałtyckich plażach, gdańskiej Starówce, w oliwskim ogrodzie zoologicznym i innych miejscach (Anisiewicz, Palmowski 2014). Stanowią też rosnącą grupę klientów trójmiejskich hoteli i restauracji (Dudzińska, Dyner 2013).

## 7. Zakończenie

Wejście w życie umowy o małym ruchu granicznym znacznie zdynamizowało znajdujący się w zastoju po kilkuletnim regresie ruch graniczny pomiędzy Polską a Obwodem Kaliningradzkim FR. Złagodziło tym samym negatywne następstwa rozszerzenia strefy Schengen na odcinku wschodniego pogranicza UE.

Doświadczenie dwóch lat funkcjonowania małego ruchu granicznego pokazuje, że najszybciej i na niespotykaną w dotychczasowej historii skalę rozwinęła się tutaj turystyka zakupowa. O ile jednak w obwodzie kaliningradzkim przybiera ona wciąż na ogół formę wyjazdów do położonych najbliżej granicy stacji benzynowych, o tyle w Polsce wiąże się coraz częściej także z podróżami w celach wypoczynkowych i poznawczych.

Mały ruch graniczny ożywił handel w strefie przygranicznej. Wpływa także pozytywnie na branżę turystyczną i inne usługi. Zapotrzebowanie na usługi hotelarskie i gastronomiczne przyczyniło się m.in. do nasilenia kontaktów hotelarzy i restauratorów (Dudzińska, Dyner 2013).

Uproszczony tryb przekraczania granicy otwiera możliwości dla tworzenia lub pogłębiania już istniejących powiązań transgranicznych także na innych płaszczyznach. Predestynuje rozwój współpracy kulturalnej, naukowej, sportowej, młodzieżowej, organizacji pozarządowych, samorządów i innych grup. Ma też istotne znaczenie w wymiarze społecznym, co przejawia się we wzroście zainteresowania sąsiednim regionem, mogącym zapoczątkować w przyszłości kształtowaniem nowych powiązań transgranicznych.

## Literatura

- Anisiewicz R., 2008. Zmiany natężenia i struktury ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w okresie poakcesyjnym. W: S. Dołzbłasz, A. Raczyk (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowa jakość przestrzeni*. Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 141–148.
- Anisiewicz R., 2012. Polska-Obwód Kaliningradzki. Powiązania transgraniczne przed 1990 rokiem. *Regiony Nadmorskie* 20. Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Anisiewicz R., Palmowski T., 2014. Small border traffic and crossborder tourism between Poland and the Kaliningrad oblast of the Russian Federation. *Quaestiones Geographicae* 33(2), s. 79–88.
- Dudzińska K., Dyner A.M., 2013. Mały ruch graniczny między obwodem kaliningradzkim a Polską – wyzwania, szanse i zagrożenia. *Policy Paper* 29(77), s. 1–6.
- Palmowski T., 2007. Wstęp. W: T. Palmowski (red.), *Pogranicze polsko-rosyjskie: problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*. Wyd. Bernardinum, Gdynia-Pelplin, s. 7–14.
- Ruch graniczny oraz przepływy towarów i usług na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej na terenie Polski w 2013 roku, 2014. GUS, Warszawa-Rzeszów.
- Straż Graniczna – [www.strazgraniczna.pl](http://www.strazgraniczna.pl), 10.2014.

## **Small border traffic – new phase in developing Polish and Russian crossborder relations**

**Summary:** The article presents changes in crossborder traffic structure and intensity between Poland and the Kaliningrad Oblast of the Russian Federation in the last two years following the enforcement of the agreement on small border traffic in July 2012. The study also covers the objectives and travel direction of Poles and Russians, as well as the diversified spatial impact range of the growing crossborder traffic.

**Keywords:** small border traffic, the Kaliningrad Oblast, crossborder relations.

dr Renata Anisiewicz  
Uniwersytet Gdański  
Instytut Geografii, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego  
ul. Bażyńskiego 4  
80-952 Gdańsk  
geora@ug.edu.pl

Barbara Szejgiec

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

## **Eksport artykułów rolno-spożywczych w regionie lubelskim**

**Streszczenie:** Nasilający się proces globalizacji gospodarki stwarza nowe możliwości rozwoju gospodarczego regionów peryferyjnych w oparciu o procesy specjalizacji regionalnej. Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie, czy i w jakim stopniu przemysł rolno-spożywczy województwa lubelskiego jest zdolny do konkurowania na rynkach zagranicznych (na przykładzie eksportu towarów). Omówiona została rola czynników determinujących potencjał konkurencyjny regionu (rolnictwo i przemysł spożywczy) po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Na zakończenie przedstawiono ocenę pozycji konkurencyjnej eksportu rolno-spożywczego Lubelszczyzny na tle pozostałych województw kraju.

**Słowa kluczowe:** artykuły rolno-spożywcze, eksport, region peryferyjny, region słabo rozwinięty, potencjał i pozycja konkurencyjna.

### **1. Wstęp**

Współcześnie, kiedy globalizacja gospodarki światowej doprowadziła do zniwelowania znaczenia granic międzypaństwowych w obszarze prowadzenia działalności gospodarczej, również regiony w mniejszym stopniu uczestniczące dotychczas w wymianie międzynarodowej włączają się w mechanizmy działania rynku międzynarodowego. Jak wskazuje Pietrzyk (2003 za: Kudelko 2013) nie tyle bliskość terytorialna co zewnętrzne powiązania regionów i funkcjonujących w nich przedsiębiorstw determinują sukces w globalnej gospodarce.

Eksport, jako sprzedaż towarów za granicę, stanowi w myśl teorii stopniowej internacjonalizacji pierwszy etap w międzynarodowej ekspansji przedsiębiorstw, często też jedynej. Samo podjęcie decyzji o eksporcie towarów za granicę wynika najczęściej z oceny szans osiągnięcia zysków, które będą przewyższały ryzyko działalności na rynku międzynarodowym. Zazwyczaj rynki zagraniczne są bardziej wymagające od rynku krajowego, a wejście na nie wiąże się z pokonaniem licznych barier oraz silniejszą konkurencją międzynarodową. Tym samym miary proeksportowości regionu świadczą pośrednio o jego sile ekonomicznej i zdolności dostosowawczej do zmieniających się warunków w gospodarce światowej.

Punktem wyjścia do rozważań w niniejszym artykule jest konkurencyjność gospodarki (w rozumieniu jej sektorów), regionów i przedsiębiorstw. Konkurencyjność regionów oznacza ich zdolność do wzajemnego współzawodnictwa i odnoszenia sukcesów w rywalizacji, w skali krajowej i międzynarodowej (Kudelko 2013). Osiągnięcie przewagi

konkurencyjnej w danej dziedzinie, tj. umiejętności wykorzystania posiadanych zasobów, zdolności i wiedzy lub szans wynikających z otoczenia w większym stopniu niż konkurencja, prowadzi do uzyskania znaczącej, bądź wzmocnienia dotychczasowej pozycji konkurencyjnej. Stabilność przewagi konkurencyjnej (bez względu na to, czy dotyczy przedsiębiorstwa, sektora czy regionu) opiera się na trwałości stworzonej lub uzyskanej pozycji. Sama przewaga zależy więc nie tylko od rzadkości, skomplikowania i niesubstytucyjności zasobów, lecz także od ich adekwatności do reguł gry rynkowej. Co więcej, pojęcie pozycji konkurencyjnej wiąże się z już osiągniętymi kompetencjami w dziedzinie konkurowania, natomiast pojęcie potencjału konkurencyjnego może być odnoszone do kompetencji rozpatrywanych prospektywnie (Gorynia i in. 2000, s. 37). Podsumowując, pozycja konkurencyjna to wynik oceny danego przedsiębiorstwa (w skali mikro), regionu (w skali mezo) lub kraju (w skali makro) w stosunku do konkurentów na danym obszarze aktywności. Z kolei potencjał konkurencyjny regionu można traktować jako jeden z filarów konkurencyjności, na który składa się zaplecze społeczne i ekonomiczne (ogólnogospodarcze i sektorowe) regionu, decydujące w przyszłości o uzyskaniu bądź nie przewagi konkurencyjnej w danym obszarze.

Artykuł ma charakter empiryczny. Podstawowym jego celem jest ocena funkcjonowania sektora rolno-spożywczego województwa lubelskiego w przestrzeni międzynarodowej (na przykładzie zewnętrznych powiązań handlowych) na tle pozostałych województw w kraju. Rozważania przedstawione w niniejszym artykule obejmują trzy główne obszary badania. W pierwszej części dokonano oceny potencjału konkurencyjnego eksportu artykułów rolno-spożywczych. Następnie przedstawiono charakterystykę struktury przestrzennej eksportu i prawidłowości w jej rozkładzie. Na zakończenie przy pomocy różnych miar eksportu w obszarze artykułów rolno-spożywczych podjęto próbę oceny pozycji konkurencyjnej województwa lubelskiego w zakresie handlu zagranicznego tymi produktami.

Jako podstawową jednostkę badań przyjęto województwo lubelskie, a w ramach województwa – powiaty, w celu zobrazowania zróżnicowania przestrzennego cech i elementów przewagi konkurencyjnej powiatów. Wybór województwa podyktowany był potrzebą przeanalizowania siły eksportowej regionu opartego na tradycyjnej strukturze gospodarki. Województwo lubelskie, położone we wschodniej części Polski, sąsiaduje z Białorusią i Ukrainą. Peryferyjność regionu województwa lubelskiego ma dwa podłoża. Z uwagi na geograficzne położenie jest to teren przygraniczny na granicy zewnętrznej Unii Europejskiej. Z utrzymującego się długotrwale niskiego poziomu rozwoju ekonomicznego jest to region o relatywnie słabych zewnętrznych powiązaniach gospodarczych. Przykładowo, w 2011 r. wartość PKB per capita stanowiła 44% średniej unijnej, co daje wynik najniższy w Polsce (razem z województwem podkarpackim) i jeden z najniższych w obrębie regionów krajów Unii Europejskiej.

Wspomniane położenie geograficzne, uwarunkowania środowiskowe i tradycje rolnicze sprzyjały lokalizacji i rozwojowi tradycyjnej gałęzi przemysłu, jaką jest przemysł spożywczy. Dlatego też eksport artykułów rolno-spożywczych<sup>1</sup> stanowi ważne kryterium

<sup>1</sup> Zakres przedmiotowy artykułów rolno-spożywczych został zdefiniowany zgodnie z klasyfikacją towarową handlu zagranicznego CN w oparciu o dwucyfrowe kody; do artykułów rolno-spożywczych zakwalifikowano grupy towarowe od 1 do 24, obejmujące głównie płody rolne i zwierzęta żywe oraz artykuły stricte spożywcze, napoje i tytoń.

oceny zdolności przedsiębiorstw sektora rolno-spożywczego<sup>2</sup> w regionie do konkurowania na rynku międzynarodowym, a w konsekwencji – do oceny jego pozycji konkurencyjnej.

Analizę potencjału i pozycji konkurencyjnej oparto na porównawczej analizie wskaźnikowej. Dobór wskaźników podyktowany był głównie ich adekwatnością i dostępnością. Materiały statystyczne oparto na dwóch głównych źródłach danych, tj. danych pierwotnych z Ministerstwa Finansów o handlu zagranicznym w ujęciu regionalnym oraz danych oficjalnych pochodzących ze statystyki publicznej o stanie rolnictwa i przemysłu spożywczego. Informacje o handlu zagranicznym są danymi rzeczywistymi, pochodzącymi z deklaracji INTRASTAT i zgłoszeń celnych przedstawiających strukturę eksportu według lokalizacji przedsiębiorstwa (podmiotu) będącego eksporterem. Różnią się o około 10–15% od danych oficjalnych GUS, ponieważ nie zawierają m.in. szacowań wielkości handlu dla podmiotów, które są zwolnione z obowiązku sprawozdawczego w systemie INTRASTAT, zgodnie z systemem progów statystycznych lub strumieni, które nie mogą być przypisane do konkretnego regionu z uwagi na lokalizację siedziby podmiotu eksportującego poza krajem. Dane dotyczące handlu zagranicznego wyrażone są w dolarach amerykańskich, na potrzeby przeliczeń wykorzystano kursy średnie NBP w 2005 r. – 3,2348 zł, a w 2011 r. – 2,9634 zł.

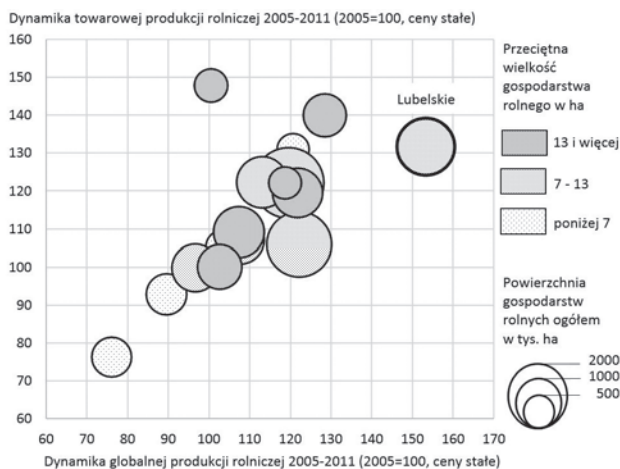
## 2. Potencjał konkurencyjny eksportu artykułów rolno-spożywczych

O potencjale konkurencyjnym regionu decydują jego zasoby stanowiące bądź atut, bądź też słabe strony gospodarki regionu. Na elementy potencjału konkurencyjnego eksportu artykułów rolno-spożywczych składają się dwie podstawowe sfery: rolnictwa i przemysłu spożywczego wraz z ich rolą w gospodarce, oceną efektywności i dynamiki zmian.

### Rolnictwo

Województwo lubelskie odznacza się jednym z najwyższych udziałów rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa w wartości dodanej brutto (na poziomie około 9%) oraz pracujących w rolnictwie (blisko 30%, czyli ponad dwukrotnie więcej niż średnia krajowa). Tak duża rola rolnictwa w gospodarce wynika częściowo z dobrej bazy surowcowej. Gleby Lubelszczyzny należą do najżyźniejszych w kraju, więc warunki klimatyczno-glebowe i ukształtowanie powierzchni sprzyjają rozwojowi rolnictwa (*Regiony Polski* 2000). Łączna powierzchnia gospodarstw rolnych w województwie należy do najwyższych w Polsce (ryc. 1). Mimo że zasoby ludzkie i techniczne uległy w ostatnich latach poprawie, to jednak istotny wpływ na konkurencyjność rolnictwa w regionie wciąż ma niekorzystna struktura agrarna. Przeciętnie wielkość gospodarstwa rolnego wynosi około 7 ha, tym samym duża liczba małych i średnich gospodarstw wiąże się z ich relatywnie niższą produktywnością i towarowością.

<sup>2</sup> Za eksport artykułów rolno-spożywczych odpowiedzialne są podmioty o przeważającym rodzaju działalności z zakresu działalności rolniczej (działy 1–3 według klasyfikacji PKD); produkcyjnej (działy 10–12), ale też handlowej (działy 46–47). O ile w przypadku przedsiębiorstw o charakterze produkcyjnym mamy do czynienia z oceną stopnia dostosowania asortymentu do potrzeb odbiorców za granicą i umiejętności zbycia towarów na rynku zewnętrznym, o tyle w przypadku przedsiębiorstw strictly handlowych – ze znajomością rynków zagranicznych niezbędną do pozyskania i utrzymania kontrahentów na oferowane towary.



Ryc. 1. Charakterystyka rolnictwa w województwie lubelskim na tle pozostałych województw w 2011 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z drugiej strony przedstawione na ryc. 1 dane świadczą o wyróżniającą się dynamice produkcji rolniczej. Tendencje zmian globalnej produkcji rolniczej w latach 2005–2011 odpowiadały przemianom w gospodarce światowej. W okresie kryzysu gospodarczego nastąpiło załamanie produkcji rolniczej, by następnie wyraźnie przyspieszyć w okresie 2010–2011. Zdecydowanie istotniejszym z punktu widzenia towarowości rolnictwa jest wskaźnik dynamiki zmian towarowej produkcji rolnictwa, mówiący o zmianach w zakresie produkcji rolniczej sprzedawanej w punkcie skupu, bądź na targowiskach. Dynamika towarowej produkcji rolniczej w województwie lubelskim była, spośród wszystkich województw, najwyższa w badanym okresie. Co więcej, w początkowym okresie po akcesji do Unii Europejskiej występowały spadki produkcji, jednak od 2007 r. tendencja ta uległa odwróceniu (przy pewnym spowolnieniu w okresie recesji gospodarczej).

Rolnictwo w województwie lubelskim jako podstawa do rozwoju przemysłu spożywczego opartego na zasobach własnych, a następnie do ekspansji zagranicznej w obszarze artykułów rolno-spożywczych wyróżnia się pozytywnie na tle innych województw. Atutem jest wysoka dynamika produkcji rolniczej, natomiast słabe strony wynikają przede wszystkim z wyposażenia technicznego oraz rozdrobnienia gospodarstw rolnych.

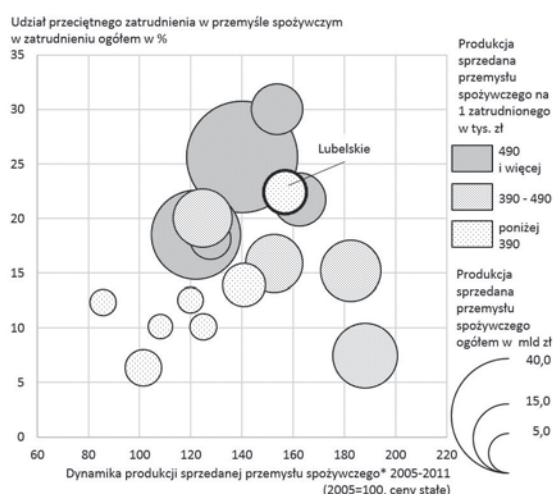
## Przemysł spożywczy

Jak zauważył Rachwał (2013, s. 203), z jednej strony gospodarka wymusza określone zmiany w funkcjonowaniu przedsiębiorstw przemysłowych, mające na celu dostosowanie ich strategii działania do nowych wyzwań, z drugiej – to właśnie te przedsiębiorstwa generują impulsy jej rozwoju. Przemysł spożywczy należy do jednej z ważniejszych i najszybciej rozwijających się branż polskiej gospodarki.

Wejście Polski do UE przyczyniło się do rozwoju gospodarki żywnościowej i poprawy kondycji finansowej przedsiębiorstw przemysłu spożywczego. Przemysł spożywczy na tle pozostałych branż odznacza się dużym rozproszeniem, przy czym kryzys finansowy wzmacniający konkurencję w branży przyspieszył procesy koncentracji (Chechelski, Juddzińska 2011). Kryzys finansowy spowodował też wyraźne spowolnienie gospodarcze,

jednak było to zjawisko przejściowe, a od 2009 r. odnotowywano ponowne ożywienie, tym samym polski przemysł spożywczy nie odczuł w istotny sposób skutków kryzysu światowego w porównaniu z innymi sektorami przemysłu. Wpływ na to miały wcześniejsze procesy przemian struktur przemysłu, dostosowanie do standardów europejskich, dbałość o jakość produkcji oraz zdecydowanie korzystna sytuacja finansowa przedsiębiorstw w momencie rozpoczęcia kryzysu (Chechelski, Judzińska 2011).

W województwie lubelskim, podobnie jak w kraju, przemysł spożywczy odgrywa szczególną rolę. Świadczy o tym m.in. wysoki udział przemysłu spożywczego w produkcji sprzedanej przemysłu w przedsiębiorstwach o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób, który kształtuje się w długim okresie czasu na poziomie około 30%, a także struktura zatrudnienia w przemyśle (ryc. 2).



\* w województwie warmińsko-mazurskim dla lat 2006-2008 dotyczy przemysłu ogółem.

Ryc. 2. Charakterystyka przemysłu spożywczego w województwie lubelskim na tle pozostałych województw w 2011 r. w przedsiębiorstwach powyżej 9 zatrudnionych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przemysł spożywczy w regionie opiera się na sieci małych i średnich przedsiębiorstw, rzadziej dużych. Niektóre z firm można odnaleźć wśród największych w kraju (np. Lubella, Herbapol Lublin, Solidarność – na liście 2000 największych przedsiębiorstw rankingu Rzeczypospolitej), jednak należą do nich przedsiębiorstwa funkcjonujące na rynku dosyć długo, o korzeniach sięgających poprzedniego ustroju gospodarczego.

Oprócz wymienionych największych zakładów, w strukturze gospodarki wyróżniają się: cukrownie, zakłady przemysłu mięsnego z największym zakładem, tj. Zakładami Mięsnymi Łmeat-Łuków na czele, spółdzielnie mleczarskie, w tym o znaczeniu ponadregionalnym: Biomlek w Chełmie i Krasnystaw; branża przetwórstwa owocowo-warzywnego; napojów alkoholowych (Perła – Browary Lubelskie) oraz pozostałe, do których należy np. Spółdzielnia Pszczelarska Apis (Wesołowska 2011).

Z punktu widzenia efektywności działalności przedsiębiorstw ważnym wskaźnikiem jest wydajność pracy w sektorze, która w województwie lubelskim należy do najniższych w kraju. Co więcej, również dynamika zmian produkcji spożywczej w latach 2005–2011

była przeciętna na tle innych województw w kraju (w szczególności tych o większej skali produkcji). Może to wskazywać na niższą zdolność do konkutowania na rynku krajowym i zagranicznym oraz, co z tym związane, większy wpływ kryzysu gospodarczego na działalność przedsiębiorstw z tego sektora. Warto jednak zaznaczyć, że sektor nie wykazywał spowolnienia tempa wzrostu produkcji sprzedanej bezpośrednio w okresie kryzysu gospodarczego. Pewne negatywne tendencje pojawiły się dopiero po 2010 r.

Chociaż przemysł spożywczy jest silnie powiązany z bazą surowcową, na podstawie ryc. 2 można zauważyć, że pozycja konkurencyjna województwa lubelskiego w porównaniu z innymi regionami nie jest wysoka, jak wynikałoby to z potencjału rolnictwa.

### **Wymiana przygraniczna**

W obszarze stricte przygranicznym województwa lubelskiego znaczenie przemysłu w gospodarce jest niewielkie i opiera się głównie na zasobach naturalnych. Niemniej jednak przemysł spożywczy odgrywa, podobnie jak w całym województwie, ważną rolę. Najczęściej reprezentowany jest przez małe i średnie przedsiębiorstwa, takie jak: zakłady przemysłu cukrowniczego, mięsnego (m.in. w Tomaszowie Lubelskim, Międzyrzecu i Małaszewiczach), spółdzielnie mleczarskie, zakłady przetwórstwa owoców i warzyw (w Janowie Podlaskim), a także zakłady zbożowe i paszowe w Międzyrzecu Podlaskim, Chełmie i Łomazach (Bański i in. 2010).

W związku z tym, oprócz sformalizowanego handlu zagranicznego na terenach przygranicznych, jedną z form powiązań w województwie jest wymiana przygraniczna. Drobną działalność w sąsiedztwie granicy rozwijała się do 1990 r. z różnym natężeniem (Bański i in. 2010). Przemianom ulegał również asortyment produktów podlegających wymianie. Obecnie w strukturze wymiany przygranicznej przeważają towary nieżywnościowe, natomiast żywnościowe dotyczą około 10% wartości zakupów przez cudzoziemców.

Wartość zakupów towarów żywnościowych dokonywanych przez cudzoziemców stanowi ponad 12% oficjalnego eksportu tych artykułów z województwa (łącznie 81,7 mln USD w 2011 r.). Średnie wydatki cudzoziemców na żywność wynoszą około 200 USD. Oznacza to, że mimo niskiego poziomu wymiany oficjalnej na obszarach przygranicznych rozwija się drobna wymiana, z której zdecydowana większość odbywa się maksymalnie w odległości do 50 km od granicy.

Należy mieć na uwadze, że handel przygraniczny ma rynkowo ułomny charakter względem eksportu oficjalnego dokonywanego najczęściej przez przedsiębiorstwa. Wynika to z faktu, że sam w sobie nie wywodzi się ze zdolności towarów do konkutowania na rynkach zagranicznych, a jak w tym wypadku z korzyści wynikających z dogodnego położenia przygranicznego.

### **3. Charakterystyka przestrzenna eksportu artykułów rolno-spożywczych**

Eksport regionalny świadczy o zdolności konkutowania regionu i jego efektywności (*Regiony Polski* 2000). Pośrednio wynika z potencjału struktury przemysłowej regionu i poziomu konkurencyjności wytwarzanych produktów, często jednak ze zdolności przedsiębiorstw nieprodukcyjnych w regionie do sprzedaży towarów za granicę wytworzonych w danym województwie, bądź też w innych.

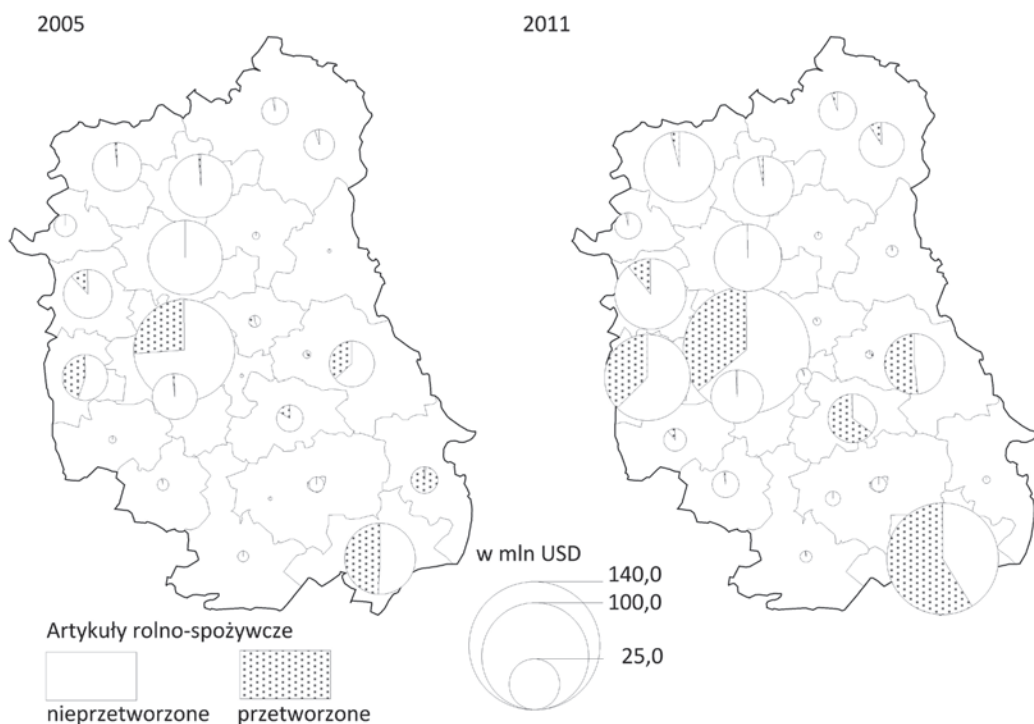
Udział eksportu ogółem z terenu województwa lubelskiego stanowił niewielki odsetek całości wymiany handlowej, nieodpowiadający jego potencjałowi ludnościowemu. Powiązania handlowe regionu charakteryzują się silną, choć malejącą koncentracją połączeń eksportowych z Ukrainą, wpływającą na wzrost dywersyfikacji kierunkowej eksportu. Znikomy jest udział w handlu oficjalnym powiatów położonych bezpośrednio przy granicy. W kontekście integracji z UE nie ujawnił się efekt kreacji nowych powiązań w małych i średnich firmach. Na wymianie w dużym stopniu skorzystały przedsiębiorstwa duże, które już wcześniej były aktywne na rynku europejskim (Komornicki 2011).

Na tle eksportu ogółem struktura przestrzenna eksportu artykułów rolno-spożywczych w Polsce jest silnie skoncentrowana, ponad 1/3 całości obrotów skupia się w województwie mazowieckim, co wynika z lokalizacji siedzib dużych korporacji międzynarodowych głównie w stolicy kraju. Podobnie jak w przypadku eksportu ogółem, potencjał eksportowy województwa lubelskiego w zakresie produktów rolno-spożywczych odznacza się niskim poziomem, przy czym dwukrotnie wyższym niż w przypadku eksportu ogółem. Świadczy to o relatywnie wyższej roli tych towarów w strukturze zagranicznej wymiany towarowej. Warto jednak zauważyć, że w porównaniu z 2005 r. udział ten zmalał.

Analizując stan i przemiany w zakresie eksportu artykułów rolno-spożywczych w ostatnich latach, należy uwzględnić, oprócz wewnętrznych struktur oddziałujących na potencjał eksportowy, zewnętrzne uwarunkowania wynikające głównie z trzech grup czynników wpływających na jego rozwój: uwarunkowania o charakterze globalnym, takie jak światowy kryzys gospodarczy, czynniki związane z rynkiem europejskim (akcesja Polski do Unii Europejskiej i związana z tym modernizacja przemysłu) oraz uwarunkowania sektorowe (np. związane z ograniczeniami w zakresie eksportu towarów rolno-spożywczych).

### **Rozkład przestrzenny eksportu**

Struktura przestrzenna eksportu artykułów rolno-spożywczych odznacza się nierównomiernym rozkładem przestrzennym (ryc. 3). Niektóre ośrodki praktycznie nie partycypują w handlu zagranicznym artykułami rolno-spożywczymi. Należy do nich przede wszystkim środkowa część obszaru przygranicznego oraz południowo-zachodnia część województwa lubelskiego. W układzie dynamicznym nastąpiła dyfuzja działalności eksportowej w kierunku ośrodków o dotychczas niższym poziomie eksportu, położonych w zachodniej części województwa, tj. powiatów opolskiego, puławskiego i łukowskiego.



Ryc. 3. Rozkład przestrzenny eksportu artykułów rolno-spożywczych w województwie lubelskim w 2005 i 2011 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

W strukturze towarowej eksportu artykułów rolno-spożywczych w większości powiatów dominują towary nieprzetworzone. W 2011 r. wyjątek stanowiły powiaty położone w południowo-wschodniej części województwa. W latach 2005–2011 nastąpił niewielki wzrost udziału artykułów przetworzonych na obszarze największych ośrodków eksportowych.

Na potrzeby badania wydzielono ośrodki koncentracji eksportu artykułów rolno-spożywczych<sup>3</sup> z punktu widzenia ich wielkości, roli branży spożywczej w eksporcie oraz dynamiki zmian (tab. 1). W wyniku takiego wyodrębnienia poszczególnych ośrodków o wysokim poziomie eksportu artykułów rolno-spożywczych ustalono, że powiaty lubartowski i radzyński stanowią ważne ośrodki przemysłu spożywczego (głównie mięsnego), o tradycjach wywodzących się jeszcze z okresu gospodarki centralnie planowanej, które jednak wykazują cechy regresu gospodarczego. Drugą grupę stanowią ośrodki charakteryzujące się przeciętnym wzrostem, z których część (ośrodki chełmski i tomaszowski o położeniu przygranicznym oraz lubowski) specjalizuje się w dużym stopniu w eksporcie artykułów spożywczych oraz takie, w których eksport artykułów rolno-spożywczych nie dominuje w strukturze towarowej (ośrodki bialski i lubelski). Ośrodki często specjalizują się w eksporcie wyrobów innych gałęzi przemysłu (puławski). Do najbardziej dynamicznych ośrodków eksportu należą powiaty krasnostawski i opolski, związane z przemysłem mleczarskim, owocowo-warzywnym i cukierniczym.

<sup>3</sup> Z uwagi na procesy aglomeracyjne miasta na prawach powiatu i powiaty wokół nich stanowią jeden ośrodek w przypadku wyznaczania obszarów koncentracji eksportu.

Tab. 1. Ośrodki eksportu artykułów rolno-spożywczych w województwie lubelskim.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

| Znaczenie artykułów<br>rolno-spożywczych<br>w eksporcie | Zmiany eksportu artykułów<br>rolno-spożywczych |                                     |                            |
|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
|                                                         | Tendencja spadkowa                             | Przeciętny wzrost                   | Dynamiczny wzrost          |
| Wysokie                                                 | radzyński                                      | chełmski, łukowski*,<br>tomaszowski | krasnostawski,<br>opolski* |
| Niskie                                                  | lubartowski                                    | bialski*, lubelski*,<br>puławski    | –                          |

\* najważniejsze centra eksportowe

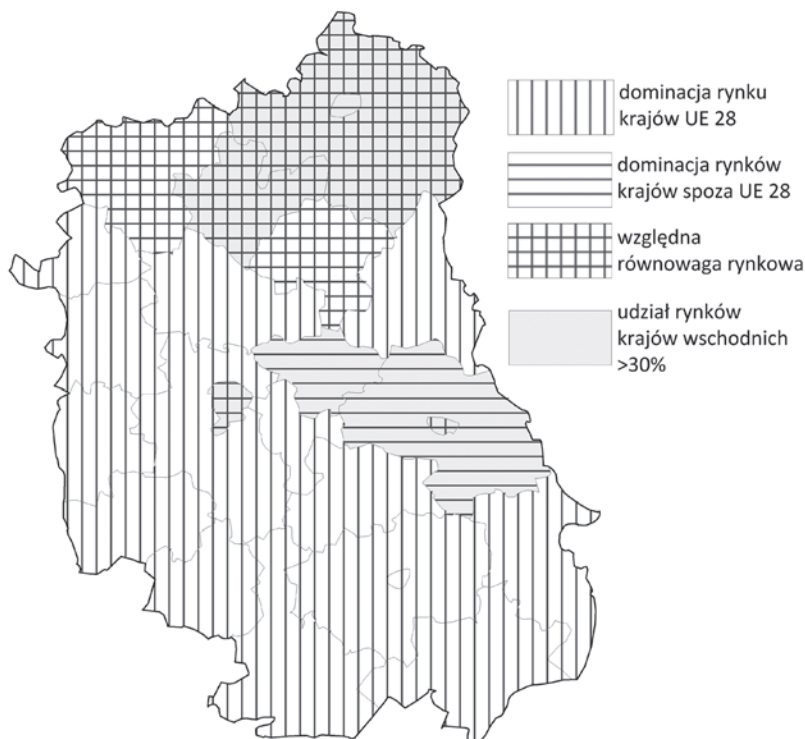
Dodatkowo na terenie województwa można wyznaczyć cztery ośrodki węzłowe o wysokim potencjale eksportowym w zakresie artykułów rolno-spożywczych, wynikającym ze specjalizacji branżowej i kierunkowej, występujących tam skupisk przedsiębiorstw oraz dotychczasowych tendencji rozwojowych. Są to powiaty łukowski, opolski oraz ośrodki lubelski i bialski. Motorem rozwoju eksportowego powiatu łukowskiego są tradycje branży mięsnej skupione wokół największych zakładów mięsnych Łmeat-Łuków, a kontynuowane również przez powstające mniejsze zakłady przetwórstwa mięsnego. W powiecie opolskim czynnikiem decydującym o specjalizacji towarowej eksportu jest baza surowcowa oparta na specjalizacji rolniczej w uprawie owoców. Podobnie jak w przypadku powiatu opolskiego, w ośrodku lubelskim eksport artykułów rolno-spożywczych wynika z koncentracji podmiotów przetwórstwa owocowo-warzywnego. Z kolei w ośrodku bialskim, w przeciwieństwie do pozostałych trzech ośrodków, eksport artykułów rolno-spożywczych nie wynika ze specjalizacji w konkretnej gałęzi przemysłu spożywczego. Co więcej, w większym stopniu niż w pozostałych ośrodkach w wymianie uczestniczą przedsiębiorstwa handlowe.

### Struktura kierunkowa eksportu

W strukturze kierunkowej eksportu artykułów rolno-spożywczych z całego województwa wyraźnie dominuje rynek krajów Unii Europejskiej z udziałem blisko 70%. W przeważającej części, analizując całkowity wolumen eksportu, w przestrzeni dominował układ opolsko-lubelski oraz na południu – powiat tomaszowski. Z kolei eksport na rynki wschodnie (Rosji, Białorusi i Ukrainy) stanowi blisko 20% eksportu ogółem. Rynki te wciąż są bardziej istotne w strukturze kierunkowej eksportu wschodniej części kraju, przy czym ich znaczenie systematycznie spada (na korzyść Unii Europejskiej). Rozkład przestrzenny eksportu do wskazanych trzech krajów pozostaje prawie niezmienny w czasie. W handlu tym duże znaczenie mają ośrodki o relatywnie wysokiej skali wywozu (środkowo-zachodnia i północna część województwa – przetwórstwo owocowo-warzywno, przemysł zbożowy i mięsno-drobiarski).

Analizując typy powiatów wydzielone ze względu na udział poszczególnych rynków zbytu w eksporcie artykułów rolno-spożywczych, można wyznaczyć trzy grupy

powiatów: typ o przewadze rynku krajów Unii Europejskiej (powyżej 60%); typ o przewadze rynku krajów spoza Unii Europejskiej (powyżej 60%) oraz typ charakteryzujący się względną równowagą udziału poszczególnych rynków w eksporcie (w przedziale 40–60%; ryc. 4).



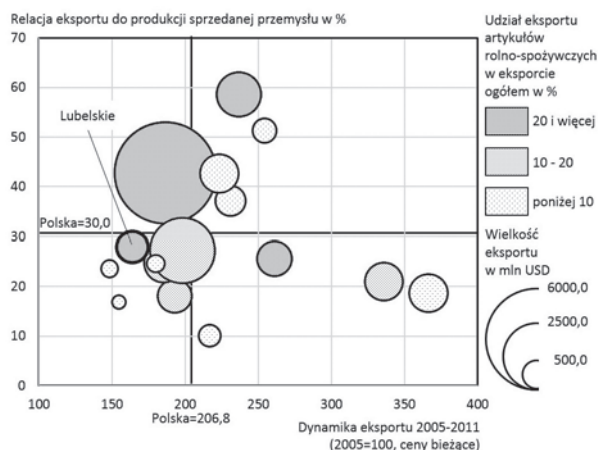
Ryc. 4. Struktura kierunkowa eksportu artykułów rolno-spożywczych w województwie lubelskim w 2011 r.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów.

Jak wynika z ryc. 4, strefa wpływu rynków krajów Unii Europejskiej w eksporcie artykułów rolno-spożywczych na terenie województwa lubelskiego obejmuje znaczną część regionu. Jedynie obszar północnej i środkowo-wschodniej Lubelszczyzny charakteryzuje się odmienną strukturą kierunkową eksportu bądź przewagą rynkową krajów spoza Unii Europejskiej (Chełm, powiaty łęczyński i chełmski), bądź też brakiem wyraźnej przewagi na linii Unia Europejska – kraje nieunijne (powiaty o przygranicznym położeniu na linii europejskiego korytarza transportowego Morze Północne-Bałtyk).

Warto zwrócić uwagę, że w powiatach o wysokim udziale rynków krajów pozaunijnych w eksporcie, najczęściej eksport ten dotyczy krajów wschodnich (Rosji, Białorusi i Ukrainy). Struktura kierunkowa eksportu w dużym stopniu (choć mniejszym niż w poprzednich latach) związana jest z rynkami wschodnimi, które są rynkiem chłonnym, jednak niepewnym politycznie. Dlatego też w okresach stabilizacji umiejętność prowadzenia wymiany zagranicznej na tych kierunkach stanowi dodatkowy atut województwa, jednak w okresach politycznie niestabilnych – może powodować poważne trudności ze zbyciem towarów.

#### 4. Ocena pozycji konkurencyjnej eksportu artykułów rolno-spożywczych

Ocenę pozycji konkurencyjnej eksportu artykułów rolno-spożywczych Lubelszczyzny oparto na prostej analizie wskaźnikowej na poziomie województw (ryc. 5). Biorąc po uwagę wolumen eksportu, region plasuje się poza największymi centrami eksportu produktów spożywczych w Polsce, związanymi również z najbardziej rozwiniętymi gospodarczo województwami. Co więcej, wielkość eksportu z województwa jest niższa niż np. regionu podlaskiego. Nawet gdyby wartość oficjalnego eksportu z województwa lubelskiego podwyższyć o wartość zakupów dokonywanych przez obcokrajowców, pozycja konkurencyjna województwa lubelskiego nie poprawiłaby się *ceteris paribus*.



Ryc. 5. Eksport produktów rolno-spożywczych województwa lubelskiego na tle pozostałych województw.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów i GUS.

Chociaż predyspozycje związane z bazą surowcową regionu i rozwojem branży spożywczej są relatywnie wysokie, poziom eksportowości gospodarki rolno-żywnościowej Lubelszczyzny jest niski. Może to oznaczać brak zainteresowania przedsiębiorstw ekspansją zagraniczną, co wiąże się z produkcją na rynek wewnętrzny, słabością ekonomiczną przedsiębiorstw – potencjalnych eksporterów w porównaniu z największymi przedsiębiorstwami na rynku (często korporacjami międzynarodowymi) lub (mniej prawdopodobnie) sprzedażą za granicę towarów produkowanych na terenie regionu przez przedsiębiorstwa handlowe spoza regionu.

Warto zauważyć również, że o ile w przypadku dynamiki produkcji rolniczej Lubelszczyzna była liderem wśród województw, podobnie (jeśli chodzi o przemysł spożywczy) region odznaczał się relatywnie wysoką dynamiką produkcji sprzedanej przemysłu, o tyle już eksport artykułów rolno-spożywczych wykazywał jedną z najniższych w kraju tendencję wzrostową. Można nawet mówić o pewnym zastoju na tle najbardziej dynamicznie rozwijających się eksportowo województw w badanym okresie.

Mimo wysokiego udziału eksportu artykułów rolno-spożywczych w eksporcie ogółem z województwa lubelskiego (ponad ¼) wymiana zagraniczna regionu w tym zakresie odznacza się słabą pozycją konkurencyjną na tle pozostałych województw. Podobnie

jak w przypadku innych branż, eksport z województwa w okresie 2005–2011 wykazywał pewną stagnację oraz niski poziom ekspansji zagranicznej w stosunku do wartości produkcji sprzedanej przemysłu.

## 5. Podsumowanie

Cechą charakterystyczną układu struktury przestrzennej kraju są długotrwałe tradycje przemysłowe, które zakonserwowały układ przestrzenny uprzemysłowienia, a nawet go umacniają poprzez napływ kapitału i nowych inwestycji na obszary bardziej rozwiniętych ośrodków przemysłowych, co skutkuje pomijaniem województw Polski wschodniej (Rachwał i in. 2008). Stąd też aktywność eksportowa producentów żywności i ich rozmieszczenie wynikają w dużym stopniu z czynników związanych z uwarunkowaniami historycznymi (lokalizacja dużych przedsiębiorstw państwowych w przeszłości), społecznymi w skali mikro (indywidualne decyzje kierownictwa o rozszerzeniu zakresu działalności) i gospodarczymi (konkurencyjność towarów na rynku międzynarodowym).

Na terenie województwa lubelskiego eksport artykułów rolno-spożywczych jest zdeterminowany przez największe przedsiębiorstwa, które powstały jeszcze w okresie gospodarki centralnie planowanej. Przedsiębiorstwa, które powstały po okresie przemian gospodarczych, choć konkurują na rynkach zagranicznych, z uwagi na skalę działalności a tym samym eksportu, nie stanowią w decydującym stopniu o strukturze eksportowej regionu. Taka struktura świadczy o pewnej inercji struktur gospodarczych w regionie, co nie pozostaje bez wpływu na jego konkurencyjność na tle pozostałych województw w kraju.

Pomimo bogatych tradycji przemysłu rolno-spożywczego województwo lubelskie zdaje się nie wykorzystywać potencjału sektorowego. Z uwagi na niską konkurencyjność eksportową, przedsiębiorstwa regionu zaopatrują głównie rynek krajowy, a działalność eksportowa ma często drugorzędne znaczenie.

Ponadto, sam potencjał eksportowy napotyka na bariery związane w przypadku rolnictwa ze strukturą agrarną (duże rozdrobnienie gospodarstw rolnych z wykorzystaniem tradycyjnych metod gospodarowania, rolnictwo ekstensywne) oraz efektywnością produkcji w przemyśle spożywczym (niska wydajność pracy warunkująca przyszłą konkurencyjność).

Podsumowując, obszar przemysłu rolno-spożywczego, który mógłby stanowić o sukcesie gospodarki regionu w kraju i za granicą, nadal w znacznym stopniu odbiega od standardów bardziej rozwiniętych regionów kraju. W przypadku ekspansji zagranicznej przedsiębiorstw region nie wykorzystuje potencjału wewnętrznego opartego na tradycjach rolniczych i przemysłowych w obrębie gałęzi przemysłu spożywczego. Pośrednio brak zdolności regionu do wykorzystania potencjału może wynikać z faktu, że ogólna słabość ekonomiczna gospodarki regionu ma zdecydowany wpływ na zdolność do ekspansji zagranicznej i konkurowania na rynkach zagranicznych bez względu na rodzaj działalności.

## Literatura

- Bański J., Dobrowolski J., Flaga M., Janicki W., Wesołowska M., 2010. Wpływ granicy państwowej na kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego wschodniej części województwa lubelskiego. *Studia Obszarów Wiejskich*, tom XXI, Warszawa.
- Bilansowe wyniki finansowe podmiotów gospodarczych w 2011 r., 2012. Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa.
- Chechelski P., Judzińska A., 2011. Wpływ kryzysu na polski przemysł spożywczy. Komunikaty, raporty, ekspertyzy nr 552, Warszawa.
- Gorynia M., Stępień B., Sulimowska M., 2000. Konkurencyjność przedsiębiorstwa – koncepcje, pomiar, ocena i standaryzacja. W: M. Gorynia, J. Schroeder (red.), *Przedsiębiorstwo a internacjonalizacja działalności gospodarczej*. Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu, z. 278, Poznań, s. 31–62.
- Komornicki T., 2011. Handel. W: W. Janicki (red.), *Województwo lubelskie. Środowisko – społeczeństwo – gospodarka*. Norbertinum, Lublin, s. 148–161.
- Kudelko J., 2013. Uwarunkowania i kierunki rozwoju województw Polski Wschodniej jako regionów słabo rozwiniętych. *Studia KPZK PAN*, t. CLI, Warszawa.
- Pietrzyk I., 2003. Polityka regionalna w Polsce. Próba oceny krytycznej. W: J. Tomidajewicz (red.), *Polityka gospodarcza w procesie akcesji Polski do Unii Europejskiej*. Wyd. AE w Poznaniu, Poznań, s. 264–283.
- Rachwał T., 2013. Rola przedsiębiorstw przemysłowych w rozwoju gospodarki opartej na wiedzy. W: Z. Ziolo, T. Rachwał (red.), *Funkcje przemysłu i usług w rozwoju gospodarki opartej na wiedzy*. Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, Warszawa-Kraków, s. 189–211.
- Rachwał T., Wiedermann K., Kilar W., 2008. Wydajność i koszty pracy jako czynniki konkurencyjności przemysłu Polski na tle Unii Europejskiej w ujęciu regionalnym. W: D. Ilnicki, K. Janc (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*. Europa bez granic – nowe wyzwania. *Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego* 3, Wrocław, s. 79–89.
- Regiony Polski. Województwo lubelskie, 2000. W: Dziemianowicz (red.), *Profile regionalne* nr 3, Gdańsk-Warszawa 2000.
- Roczniki statystyczne województw dolnośląskiego / kujawsko-pomorskiego / lubelskiego / lubuskiego / łódzkiego / małopolskiego / mazowieckiego / opolskiego / podkarpackiego / podlaskiego / pomorskiego / śląskiego / świętokrzyskiego / warmińsko-mazurskiego / wielkopolskiego / zachodniopomorskiego 2013/2012/2011/2010/2009/2008/2007.
- Ruch graniczny oraz przepływ towarów i usług na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej na terenie Polski w 2011 r., 2012. Informacje i opracowania statystyczne. Główny Urząd Statystyczny. Urząd Statystyczny w Rzeszowie, Warszawa-Rzeszów.
- Wesołowska M., 2011. Przemysł, W: W. Janicki (red.), *Województwo lubelskie. Środowisko – społeczeństwo – gospodarka*. Norbertinum, Lublin, s. 119–133.

## **Exports of agrifood products in the Lubelskie Region**

**Summary:** The deepening of the globalization of the economy creates new opportunities for economic development of peripheral regions based on the use of regional specialization. The aim of the paper is to answer the question whether and to what extent the agrifood industry of Lubelskie Region is able to compete in foreign markets (on the basis of exports of goods). For that purpose there was examined the role of the factors determining the competitive potential of the region (agriculture and agrifood industry) after the accession of Poland to the European Union. The study also evaluated the competitive position of agrifood exports of Lubelskie Region as compared with other regions of the country.

**Keywords:** agrifood products, exports, peripheral region, underdeveloped region, competitive potential and position.

mgr Barbara Szejgiec  
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania  
Polska Akademia Nauk  
ul. Twarda 51/55  
00-818 Warszawa  
b.szejgiec@twarda.pan.pl

Henryk Maćkowiak

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu

## **Struktura geograficzna i towarowa handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego**

**Streszczenie:** Celem artykułu jest określenie zmian w strukturze geograficznej i towarowej handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego na tle handlu zagranicznego Polski w latach 2009–2012. Zaprezentowane zostały kierunki handlu zagranicznego województwa, również w ujęciu powiatowym, uwzględniając wymianę handlową z poszczególnymi państwami. Zanalizowano strukturę towarową handlu zagranicznego województwa. Zwrócono także uwagę na poziom koncentracji geograficznej i towarowej eksportu i importu województwa wielkopolskiego na tle innych województw. Analizę tę poprzedza charakterystyka roli województwa wielkopolskiego w handlu zagranicznym Polski i roli poszczególnych powiatów w handlu zagranicznym województwa wielkopolskiego. Określono również stopień proeksportowego charakteru gospodarki poszczególnych powiatów w badanym okresie.

**Słowa kluczowe:** handel zagraniczny, województwo wielkopolskie, powiat.

### **1. Wprowadzenie**

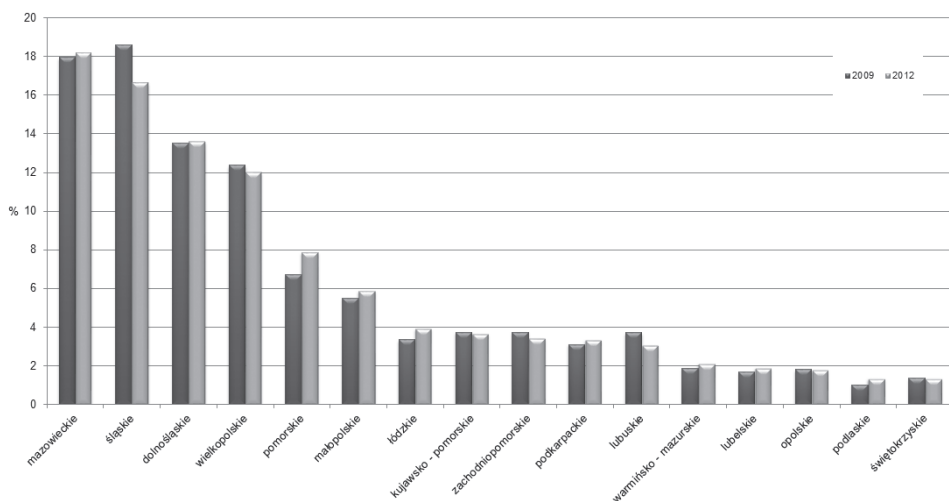
W okresie zachodzących procesów integracji europejskiej i globalizacji o pozycji i rozwoju regionu decyduje m.in. zdolność do sprzedaży na rynki zagraniczne. Rozkład wewnętrzny handlu zagranicznego Polski odznacza się dużą nierównomiernością, biorąc pod uwagę natężenie obrotów towarowych, strukturę geograficzną i strukturę towarową. Nierównomierność ta uwidacznia się zarówno w układzie wojewódzkim, jak i na poziomie powiatowym. W Polsce wśród publikacji z zakresu geografii ekonomicznej, odnoszących się do handlu zagranicznego w ujęciu regionalnym, można wymienić m.in. prace: Komornickiego (2000, 2003, 2004, 2009, 2012), Rogackiego (2001), Maćkowiaka (2008, 2011, 2012, 2013), Szejgiec (2010), Komornickiego, Szejgiec (2011), Komornickiego i in. (2014).

Celem artykułu jest określenie zmian w strukturze geograficznej i towarowej handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego na tle handlu zagranicznego Polski w latach 2009–2012. Zaprezentowane zostały kierunki handlu zagranicznego województwa, również w ujęciu powiatowym, uwzględniając wymianę handlową z poszczególnymi państwami. Zanalizowano strukturę towarową handlu zagranicznego województwa. Zwrócono także uwagę na poziom koncentracji geograficznej i towarowej eksportu

i importu województwa wielkopolskiego na tle innych województw. Analizę tę poprzedza charakterystyka roli województwa wielkopolskiego w handlu zagranicznym Polski i roli poszczególnych powiatów w handlu zagranicznym województwa wielkopolskiego. Określono również stopień proeksportowego charakteru gospodarki poszczególnych powiatów w badanym okresie. Analizę tego rodzaju umożliwiają materiały udostępnione przez Centrum Analityczne Administracji Celnej i Główny Urząd Statystyczny.

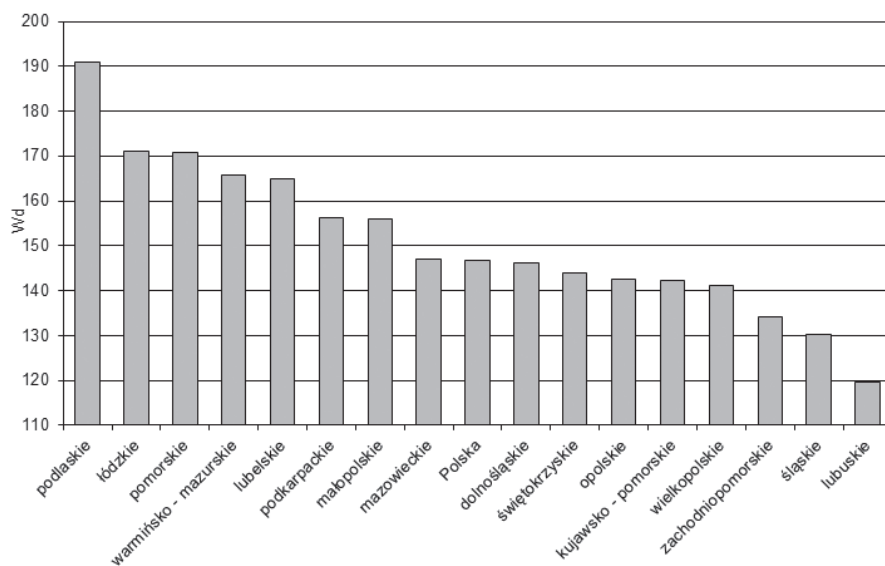
## 2. Rola województwa wielkopolskiego w handlu zagranicznym Polski

Pozycja (czwarta) województwa wielkopolskiego w eksporcie Polski w badanym okresie nie uległa zmianie (ryc. 1). Nastąpił natomiast niewielki spadek udziału województwa w eksporcie ogólnopolskim, spowodowany relatywnie niską, gdyż poniżej średniej krajowej, dynamiką eksportu tego regionu (ryc. 2). Pod tym względem województwo wielkopolskie uplasowało się na 13 pozycji wśród 16 województw. Zresztą podobnie niską dynamikę eksportu wykazywała większość regionów zachodniej Polski. Warto też podkreślić, że z relatywnym spadkiem znaczenia eksportu województwa śląskiego wiąże się utrata pierwszej pozycji przez ten region na rzecz województwa mazowieckiego (ryc. 1).



Ryc. 1. Udział województw w eksporcie Polski w latach 2009 i 2012.

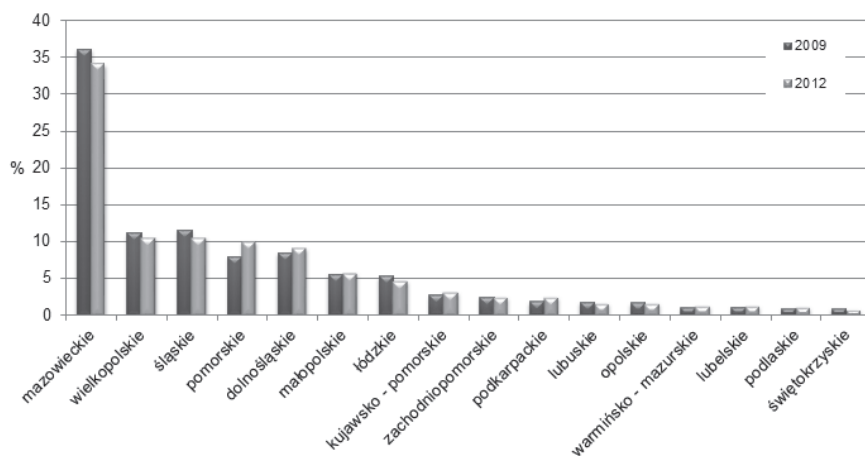
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.



Ryc. 2. Dynamika eksportu województw w latach 2009–2012 (rok 2009=100) (ceny bieżące).

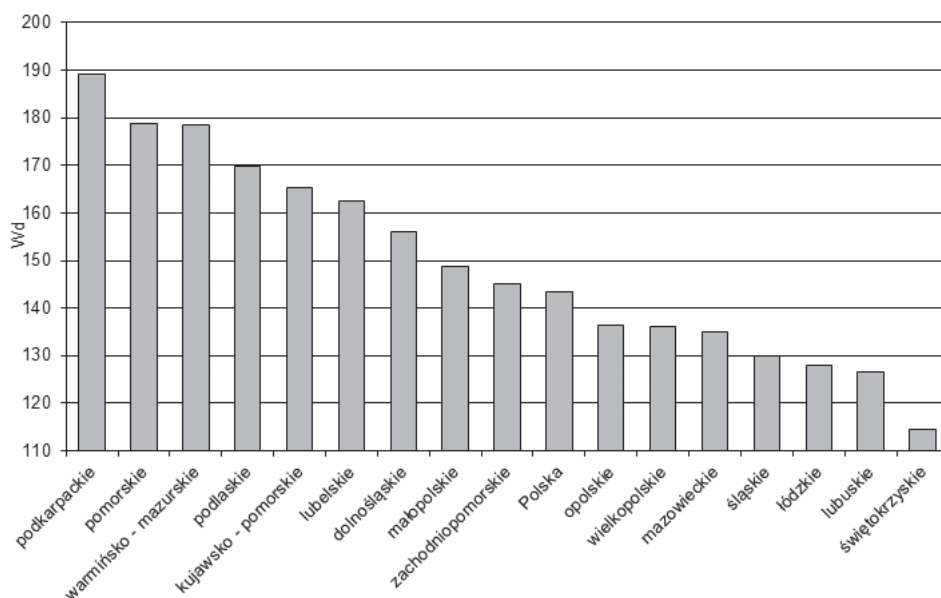
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

Z kolei w imporcie Polski odnotowano awans województwa wielkopolskiego na drugą pozycję. Stało się tak mimo niewielkiego zmniejszenia udziału tego regionu w imporcie ogólnopolskim, gdyż spadek udziału województwa śląskiego, które dotychczas zajmowało drugie miejsce, był wyraźniejszy (ryc. 3). Choć dynamika importu województwa wielkopolskiego była wyższa niż śląskiego, to i tak ustępowała średniej krajowej (ryc. 4). Była też niższa od dynamiki eksportu województwa wielkopolskiego.



Ryc. 3. Udział województw w imporcie Polski w latach 2009 i 2012.

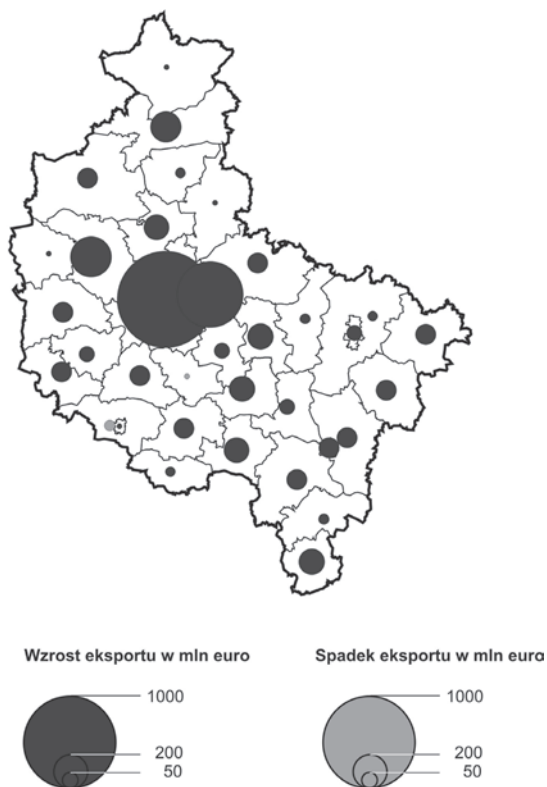
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.



Ryc. 4. Dynamika importu województw w latach 2009–2012 (rok 2009=100) (ceny bieżące).  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

### 3. Zróżnicowanie przestrzenne handlu zagranicznego w województwie wielkopolskim

W latach 2009–2012 spadek eksportu w ujęciu bezwzględnym odnotowano tylko w przypadku dwóch powiatów, tj. leszczyńskiego i śremskiego, podczas gdy wzrost eksportu zaznaczył się w odniesieniu do 33 powiatów (ryc. 5). Największy wzrost eksportu, oprócz Poznania i powiatu poznańskiego, charakteryzował powiaty sąsiadujące bezpośrednio z powiatem poznańskim tj. szamotulski, obornicki, gnieźnieński i wrzesiński, położony na północ od Poznania powiat pilski oraz powiaty usytuowane w południowej części województwa – jarociński, krotoszyński i kępiński.



Ryc. 5. Zmiany bezwzględne eksportu według powiatów w latach 2009–2012.  
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej  
(opracowanie graficzne: Rafał Lemański).

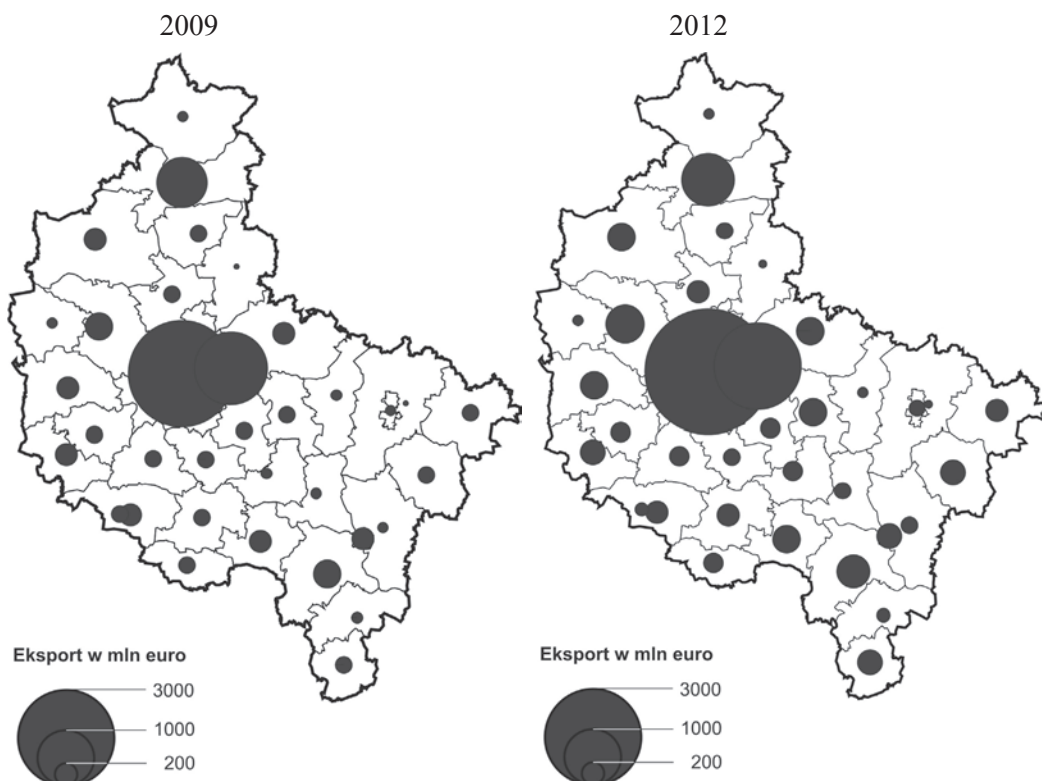
Rozkład dynamiki eksportu był dość zróżnicowany (tab. 1). Największe wartości wskaźnika notowano z reguły w powiatach o niewielkiej bazie wyjściowej. Przykładem są powiaty: kaliski, jarociński, koniński i obornicki. Wyjątek stanowi powiat szamotulski, którego wartość eksportu wzrosła prawie o 90% przy jednocześnie dużej bazie wyjściowej.

Tab. 1. Dynamika eksportu i importu oraz saldo handlu zagranicznego według powiatów  
w latach 2009–2012 (ceny bieżące).

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

| Powiat                  | Dynamika<br>(rok 2009=100) |         | Saldo w mln euro |          |
|-------------------------|----------------------------|---------|------------------|----------|
|                         | eksportu                   | importu | 2009             | 2012     |
| chodzieski              | 126,7                      | 160,1   | 54,9             | 48,2     |
| czarnkowsko-trzcianecki | 128,6                      | 166,2   | 121,2            | 113,2    |
| gnieźnieński            | 145,4                      | 119,1   | 32,1             | 97,3     |
| gostyński               | 160,3                      | 138,8   | 27,9             | 70,5     |
| grodziski               | 136,6                      | 97,8    | 103,5            | 153,9    |
| jarociński              | 252,3                      | 95,8    | 23,2             | 141,8    |
| kaliski                 | 266,5                      | 105,2   | 14,6             | 97,7     |
| kępiński                | 167,2                      | 111,9   | 101,9            | 201,8    |
| kolski                  | 160,2                      | 171,1   | 53,9             | 77,7     |
| koniński                | 212,1                      | 124,0   | -12,3            | 5,2      |
| kościański              | 194,6                      | 140,3   | 51,2             | 126,3    |
| krotoszyński            | 168,3                      | 167,2   | 99,8             | 169,2    |
| leszczyński             | 81,4                       | 91,2    | -15,4            | -27,6    |
| międzychodzki           | 124,3                      | 96,7    | 34,2             | 46,3     |
| nowotomyski             | 141,0                      | 161,3   | 31,3             | 2,2      |
| obornicki               | 206,4                      | 165,1   | 21,7             | 79,4     |
| ostrowski               | 128,0                      | 123,2   | 151,4            | 202,9    |
| ostrzeszowski           | 144,3                      | 162,4   | 39,1             | 50,6     |
| piłski                  | 119,7                      | 131,9   | 407,5            | 430,2    |
| pleszewski              | 148,0                      | 148,7   | 30,9             | 45,3     |
| poznański               | 138,0                      | 149,9   | -986,9           | -1 679,7 |
| rawicki                 | 121,7                      | 125,5   | 106,4            | 127,9    |
| śłupecki                | 125,9                      | 165,3   | -5,0             | -32,3    |
| szamotulski             | 187,7                      | 159,0   | 79,0             | 217,4    |
| średzki                 | 146,8                      | 126,7   | 36,0             | 70,0     |
| śremski                 | 94,4                       | 109,4   | 44,2             | 29,4     |
| turecki                 | 157,1                      | 163,2   | 96,9             | 148,0    |
| wągrowiecki             | 125,4                      | 104,1   | 3,9              | 10,7     |
| wolsztyński             | 146,1                      | 157,8   | 106,8            | 146,7    |
| wrzesiński              | 176,0                      | 194,2   | 20,1             | 7,7      |
| złotowski               | 132,3                      | 125,2   | 25,9             | 35,6     |
| m. Kalisz               | 149,6                      | 140,3   | 18,5             | 43,1     |
| m. Konin                | 172,8                      | 206,9   | 5,0              | -13,7    |
| m. Leszno               | 106,8                      | 80,7    | 65,6             | 110,2    |
| m. Poznań               | 137,2                      | 125,3   | -1 011,7         | -873,3   |
| woj. wielkopolskie      | 141,2                      | 136,2   | -29,6            | 479,7    |

Należy stwierdzić, że rozkład przestrzenny eksportu według powiatów cechował się w badanym okresie relatywnie dużą stabilnością (ryc. 6). Zachowały w 2012 r. swoje czołowe pozycje: Poznań, powiat poznański i pilski. Zauważalne są jednak również przesunięcia w tym rozkładzie w postaci awansów na wyższe pozycje pod względem wielkości eksportu, takich powiatów jak: szamotulski, krotoszyński i wrzesiński oraz spadku na niższe pozycje Leszna i powiatu leszczyńskiego. Spośród dwóch pozostałych powiatów grodzkich większa wartość eksportu charakteryzowała Kalisz, który w obydwu badanych latach zajmował miejsca na początku drugiej dziesiątki. Na bardzo niskich pozycjach natomiast, tj. pod koniec trzeciej dziesiątki, plasował się każdorazowo Konin, mimo najwyższej spośród powiatów grodzkich dynamiki eksportu. Prawie 70% eksportu województwa wielkopolskiego w 2012 r. skupione było w trzech obszarach, które tworzyły: Poznań z powiatami poznańskim, szamotulskim, nowotomyskim i gnieźnieńskim; powiaty ostrowski i krotoszyński na południu oraz powiat pilski na północy województwa.



Ryc. 6. Eksport według powiatów w latach 2009 i 2012.

Źródło: opracowanie na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej (opracowanie graficzne: Rafał Lemański).

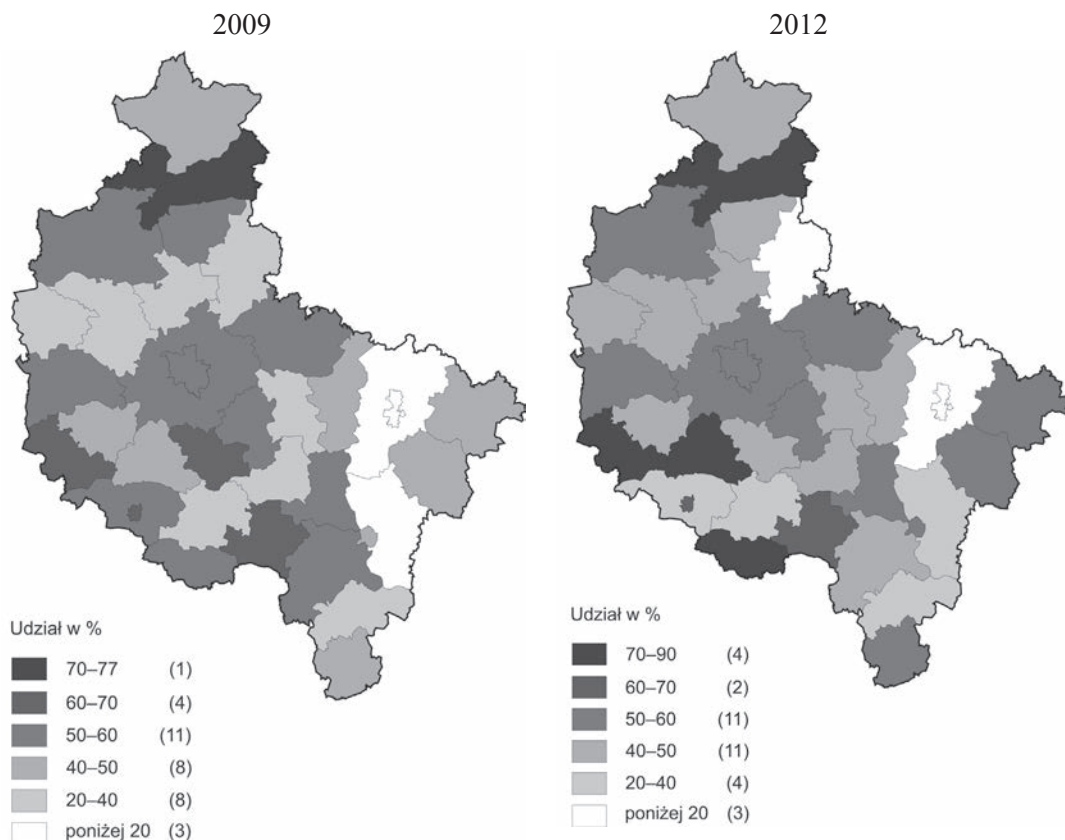
W badanym okresie spadek importu w ujęciu bezwzględnym odnotowano w przypadku 5 powiatów, tj. miasta Leszno, leszczyńskiego (gdzie spadek dotyczył także eksportu), jarocińskiego, grodzkiego i międzychodzkiego, podczas gdy wzrost importu zaznaczył się w odniesieniu do 30 powiatów. Warto zaznaczyć, że powiat poznański generował większy przyrost importu niż miasto Poznań, a także przyrost importu cechowała dużo większa koncentracja przestrzenna niż eksportu. Na te dwie jednostki terytorialne przypadało bowiem 64% ogólnego przyrostu importu województwa, podczas gdy w odniesieniu do eksportu było to 20% mniej (44%). Ponadto największy wzrost importu charakteryzował powiaty sąsiadujące bezpośrednio z powiatem poznańskim, tj. wrzesiński, szamotulski, nowotomyski oraz pilski.

Dynamika importu ogółem w województwie była niższa niż eksportu (tab. 1), ale jej rozkład był również zróżnicowany, czego przykładem jest bardzo niska wartość wskaźnika dla Leszna ( $Wd=80,7$ ) i największa ( $Wd=206,9$ ) w przypadku Konina. Trudno jednak wskazać jakąkolwiek prawidłowość w tym rozkładzie.

Rozkład przestrzenny importu według powiatów w badanym okresie zasadniczo się nie zmienił, ale charakteryzował się wyższym niż w przypadku eksportu poziomem koncentracji. Zarówno w roku 2009, jak i 2012 ponad  $\frac{3}{4}$  importu województwa wielkopolskiego skupione było w dwóch obszarach, które tworzyły Poznań z powiatami: poznańskim, szamotulskim i nowotomyskim oraz powiat pilski na północy województwa. Jedynymi wartymi odnotowania przesunięciami były awans na pozycję szóstego importera powiatu wrzesińskiego i wyraźny spadek w tej klasyfikacji Leszna.

W wyniku wyższej dynamiki eksportu niż importu w latach 2009–2012 ujemne saldo handlu zagranicznego województwa zmieniło się na dodatnie (tab. 1).

Wyrazem zaangażowania gospodarki lokalnej w wymianę międzynarodową jest relacja wartości eksportu do wartości produkcji sprzedanej przemysłu, pozwalająca określić stopień proeksportowego charakteru gospodarki. W latach 2009–2012 spadek udziału eksportu w produkcji sprzedanej przemysłu odnotowano tylko w odniesieniu do 6 powiatów: leszczyńskiego, śremskiego, ostrowskiego, chodzieskiego, wągrowieckiego i miasta Leszno (ryc. 7). Były to głównie powiaty o niskiej dynamice eksportu. Dynamika eksportu 29 pozostałych powiatów przewyższała dynamikę produkcji sprzedanej, co przełożyło się na jego wzrost w produkcji sprzedanej tych powiatów (ryc. 7). Nie można jednak w jednolity sposób tłumaczyć wszystkich największych wzrostów eksportu dotyczących gospodarek poszczególnych powiatów. Wzrost eksportowego charakteru gospodarek powiatów: kościańskiego, kaliskiego i jarocińskiego był przede wszystkim wynikiem ich wysokiej dynamiki eksportu. Wzrost udziału eksportu w produkcji sprzedanej powiatu pilskiego to głównie rezultat niskiej dynamiki tej produkcji a silnej gospodarki. Z kolei wzrost eksportowości gospodarki powiatu rawickiego to efekt w dużym stopniu bezwzględnego spadku produkcji sprzedanej, słabej gospodarczo jednostki (spadek produkcji w tym przypadku nie oznaczał obniżenia eksportu, który zastępował częściowo spadek zbytu na rynku krajowym).



Ryc. 7. Relacja eksportu do produkcji sprzedanej przemysłu powiatów w latach 2009 i 2012.  
 Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej i GUS  
 (opracowanie graficzne: Rafał Lemański).

W wyniku tych zmian zmniejszyła się liczba powiatów o niskiej eksportowości a wzrosła o najwyższej eksportowości gospodarki (ryc. 7). Dość stabilny na poziomie przeciętnym pozostawał natomiast stopień eksportowości gospodarek lokalnych położonych w środkowej części regionu, szczególnie tych najsilniejszych, tj. Poznania i powiatu poznańskiego. Należy to tłumaczyć relatywnie wysokim udziałem produkcji kierowanej na rynek lokalny i krajowy.

#### 4. Struktura geograficzna handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego

W tej części opracowania określono poziom koncentracji geograficznej handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego na tle innych województw w badanym okresie. Poziom koncentracji geograficznej i towarowej eksportu oraz importu z (do) poszczególnych województw obliczono za pomocą wskaźnika koncentracji Herfindahla-Hirschmanna (Miształ 2011, Komornicki i in. 2014):

$$H_t = \frac{\sqrt{\sum_{i=1}^n \left( \frac{x_i}{X_t} \right)^2} - \sqrt{\frac{1}{n}}}{1 - \sqrt{\frac{1}{n}}}$$

gdzie:

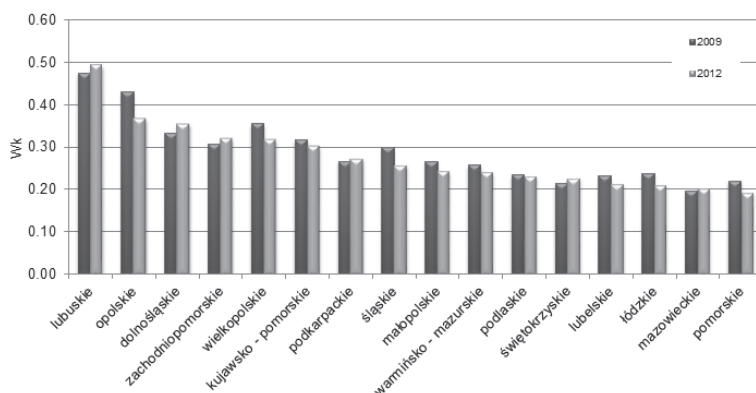
$x_{it}$  – wartość eksportu (importu) województwa do (z) kraju  $i$  lub w sekcji  $i$  w roku  $t$ ,

$X_t$  – wartość całkowita eksportu (importu) województwa w roku  $t$ ,

$n$  – liczba krajów lub sekcji docelowych.

Wskaźnik koncentracji geograficznej (towarowej) określa, w jakim stopniu eksport (import) jest skoncentrowany na niewielkiej liczbie krajów (towarów). Wartość 1 świadczy o całkowitej koncentracji eksportu (importu), natomiast wartości zbliżające się do 0 wskazują na wysoką dywersyfikację eksportu (importu).

Koncentracja geograficzna eksportu w przypadku województwa wielkopolskiego spadła w badanym okresie z 0,36 do 0,32, ale i tak wartość wskaźnika była relatywnie wysoka, ustępując jedynie wartościom dla województw zachodniej Polski i opolskiego, w znacznym stopniu zdominowanych przez eksport do Niemiec (ryc. 8). Do spadku poziomu koncentracji geograficznej eksportu z województwa wielkopolskiego przyczynił się wzrost liczby krajów partnerów i relatywny spadek znaczenia głównego partnera, czyli Niemiec (tab. 2). Na tle eksportu ogólnopolskiego rola Niemiec w eksporcie województwa wielkopolskiego była jednak większa. Spośród innych różnic, jakie uwiadcniają się w strukturze geograficznej eksportu województwa wielkopolskiego i Polski według poszczególnych partnerów, należy wymienić: większy udział Republiki Czeskiej i Rosji w eksporcie ogólnopolskim oraz większy udział Szwecji w eksporcie województwa wielkopolskiego (tab. 2).



Ryc. 8. Koncentracja geograficzna eksportu według województw w latach 2009 i 2012.

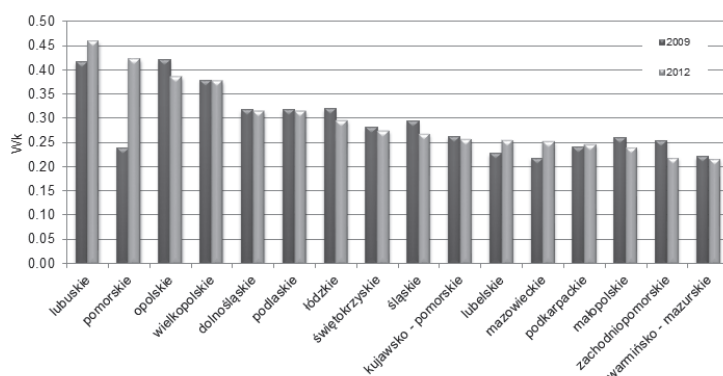
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

Tab. 2. Główni partnerzy w handlu zagranicznym województwa wielkopolskiego i Polski w latach 2009 i 2012.

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej i GUS.

| Wyszczególnienie   | Udział kolejnych partnerów w % |                 |               |                 |                 |
|--------------------|--------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|-----------------|
|                    | Pierwszy                       | Drugi           | Trzeci        | Czwarty         | Piąty           |
| <b>Eksport:</b>    |                                |                 |               |                 |                 |
| woj. wielkopolskie |                                |                 |               |                 |                 |
| 2009               | Niemcy 37,2                    | Francja 7,8     | Holandia 5,8  | W. Brytania 5,6 | Szwecja 4,3     |
| 2012               | Niemcy 33,2                    | Francja 7,5     | Holandia 6,1  | W. Brytania 5,2 | Szwecja 4,6     |
| Polska             |                                |                 |               |                 |                 |
| 2009               | Niemcy 26,2                    | Francja 6,9     | Włochy 6,9    | W. Brytania 6,4 | R. Czeska 5,8   |
| 2012               | Niemcy 25,1                    | W. Brytania 6,8 | R. Czeska 6,3 | Francja 5,9     | Rosja 5,3       |
| <b>Import:</b>     |                                |                 |               |                 |                 |
| woj. wielkopolskie |                                |                 |               |                 |                 |
| 2009               | Niemcy 39,2                    | R. Czeska 7,1   | Chiny 6,4     | Włochy 5,5      | W. Brytania 5,2 |
| 2012               | Niemcy 39,3                    | Chiny 7,0       | R. Czeska 6,2 | Francja 4,7     | Włochy 4,7      |
| Polska             |                                |                 |               |                 |                 |
| 2009               | Niemcy 22,4                    | Chiny 9,3       | Rosja 8,5     | Włochy 6,8      | Francja 4,6     |
| 2012               | Niemcy 21,3                    | Rosja 14,0      | Chiny 8,9     | Włochy 5,2      | Francja 3,9     |

Koncentracja geograficzna importu w przypadku województwa wielkopolskiego w badanym okresie nie zmieniła się (ryc. 9). Wartość wskaźnika (0,38) była relatywnie wysoka (wyższa niż w eksporcie) i ustępowała jedynie wartościom dla województw lubuskiego i opolskiego (podobnie jak wielkopolskie w znacznym stopniu zdominowanym przez import z Niemiec) oraz pomorskiego, w imporcie którego główną rolę odgrywa Rosja (o czym decyduje głównie import rosyjskiej ropy naftowej do Gdańska). Udział Rosji w imporcie pomorskiego zwiększył się z 22% do 44%, przez co wyraźnie wzrósł poziom koncentracji geograficznej importu do tego województwa. Na tle importu ogólnopolskiego rola Niemiec w imporcie województwa wielkopolskiego była dużo większa (tab. 2). Ta różnica była wyraźniejsza niż w eksporcie. Spośród innych różnic, jakie uwiadamniają się w strukturze geograficznej importu województwa wielkopolskiego i Polski wg poszczególnych partnerów, należy wymienić zdecydowanie większy udział Rosji w imporcie ogólnopolskim oraz większy udział R. Czeskiej w imporcie województwa wielkopolskiego.



Ryc. 9. Koncentracja geograficzna importu według województw w latach 2009 i 2012.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

Tylko w przypadku czterech powiatów w 2009 r. i trzech w 2012 r. (tab. 3) pierwszym partnerem w ich eksporcie nie byli Niemcy. Pewne jednak osłabienie roli Unii Europejskiej (UE) w eksporcie województwa (spadek udziału z 85% do 80,5%) wiązało się przede wszystkim ze spadkiem udziału Niemiec.

Tab. 3. Główne kierunki eksportu według powiatów w 2012 roku.

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

| Powiat                   | Udział UE w ogólnym eksporcie powiatu w % | Udział kolejnych partnerów w ogólnym eksporcie powiatu w % |                  |                 |                 |                 |
|--------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                          |                                           | Pierwszy                                                   | Drugi            | Trzeci          | Czwarty         | Piąty           |
| chodzieski               | 85,4                                      | Niemcy 44,0                                                | Rosja 2,7        | Rumunia 2,6     | Włochy 2,5      | Algieria 2,5    |
| czarnkowsko-trzcianiecki | 91,7                                      | Niemcy 35,3                                                | Belgia 5,5       | Szwecja 5,5     | Francja 5,2     | W. Brytania 3,5 |
| gnieźnieński             | 87,8                                      | Niemcy 29,9                                                | Francja 14,1     | Dania 12,1      | Belgia 7,6      | Holandia 5,6    |
| gostyński                | 73,2                                      | Niemcy 13,4                                                | W. Brytania 6,7  | Włochy 6,5      | Szwecja 4,7     | Rosja 4,6       |
| grodziski                | 96,9                                      | Niemcy 33,0                                                | Holandia 11,2    | W. Brytania 8,6 | Francja 7,6     | R. Czeska 4,8   |
| jarociński               | 59,1                                      | Włochy 17,2                                                | Niemcy 14,7      | Uzbekistan 9,3  | Francja 7,0     | Rosja 5,9       |
| kaliski                  | 87,6                                      | Niemcy 26,3                                                | W. Brytania 10,0 | Francja 4,4     | R. Czeska 3,9   | Holandia 3,7    |
| kępiński                 | 89,1                                      | Niemcy 28,0                                                | R. Czeska 6,2    | W. Brytania 5,8 | Austria 5,2     | Francja 4,5     |
| kolski                   | 79,4                                      | Niemcy 12,4                                                | Francja 5,9      | R. Czeska 4,3   | W. Brytania 4,2 | Włochy 3,9      |
| koniński                 | 89,5                                      | Niemcy 39,8                                                | Węgry 3,8        | Słowacja 3,2    | Japonia 3,0     | Francja 2,1     |
| kościański               | 76,5                                      | Niemcy 30,8                                                | Indie 8,5        | Pakistan 4,5    | Holandia 3,1    | R. Czeska 2,5   |

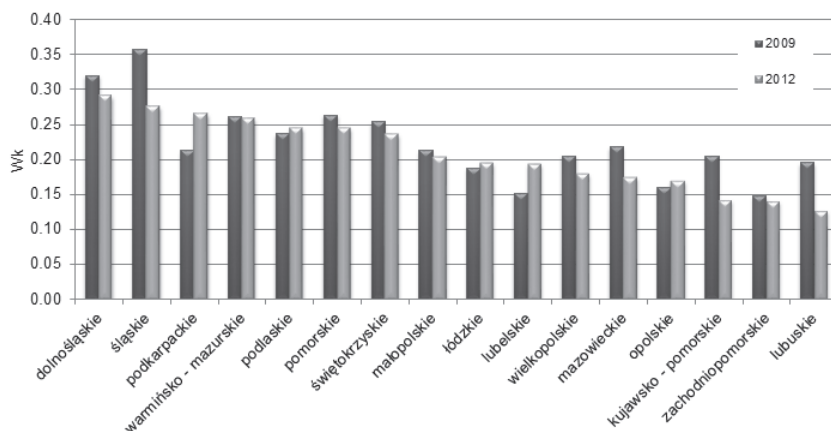
|                  |      |             |                  |                   |                   |                 |
|------------------|------|-------------|------------------|-------------------|-------------------|-----------------|
| krotoszyński     | 93,8 | Niemcy 16,2 | Holandia 12,4    | Francja 10,2      | W. Brytania 4,9   | Węgry 4,0       |
| leszczyński      | 77,2 | Niemcy 23,5 | R. Czeska 20,9   | Rosja 11,4        | Francja 9,9       | Holandia 6,3    |
| międzychodzki    | 97,9 | Niemcy 31,2 | Francja 3,3      | Dania 2,8         | Austria 1,6       | Holandia 1,1    |
| nowotomyski      | 91,0 | Niemcy 49,8 | W. Brytania 2,6  | Szwecja 2,3       | Rosja 2,3         | Holandia 1,5    |
| obornicki        | 83,8 | Niemcy 24,9 | Francja 9,6      | Szwajcaria 6,1    | Włochy 5,0        | Holandia 4,4    |
| ostrowski        | 83,5 | Niemcy 14,8 | Holandia 6,4     | Szwecja 6,4       | St. Zjednocz. 5,6 | W. Brytania 3,0 |
| ostrzeszowski    | 90,9 | Niemcy 27,2 | Francja 4,4      | W. Brytania 3,4   | Austria 1,9       | Białoruś 1,4    |
| pilski           | 74,2 | Niemcy 12,1 | Holandia 12,0    | Francja 10,9      | Rosja 3,2         | Szwecja 3,0     |
| pleszewski       | 90,4 | Niemcy 27,2 | W. Brytania 17,1 | Francja 5,4       | Szwecja 4,0       | Włochy 3,1      |
| poznański        | 75,7 | Niemcy 18,2 | Szwecja 6,2      | Francja 4,7       | Dania 3,3         | Rosja 3,2       |
| rawicki          | 95,0 | Niemcy 19,1 | Włochy 15,5      | Holandia 8,9      | Francja 2,6       | Belgia 1,7      |
| ślupecki         | 91,2 | Niemcy 24,3 | Holandia 7,7     | W. Brytania 6,0   | Austria 3,7       | Węgry 3,5       |
| szamotuński      | 71,2 | Rosja 15,2  | Niemcy 10,9      | Francja 8,2       | W. Brytania 8,0   | Holandia 5,8    |
| średzki          | 78,4 | Niemcy 29,2 | Francja 4,7      | Białoruś 4,3      | R. Czeska 3,3     | Ukraina 3,1     |
| śremski          | 94,8 | Niemcy 26,8 | Holandia 20,0    | Rosja 2,4         | Belgia 2,0        | Francja 2,0     |
| turecki          | 91,2 | Niemcy 42,4 | R. Czeska 4,7    | Holandia 3,5      | Szwecja 2,5       | Francja 2,2     |
| wągrowiecki      | 89,4 | Niemcy 29,2 | Szwecja 10,4     | Francja 10,0      | W. Brytania 7,0   | Rosja 3,9       |
| wolsztyński      | 90,9 | Niemcy 22,8 | W. Brytania 9,5  | Holandia 9,5      | Ukraina 2,9       | Szwecja 2,8     |
| wrzesiński       | 93,6 | Niemcy 30,9 | Francja 12,4     | Szwecja 7,3       | Belgia 3,2        | Rosja 3,0       |
| złotowski        | 92,9 | Niemcy 16,7 | W. Brytania 12,0 | Francja 10,1      | Węgry 5,6         | Belgia 3,9      |
| m. Kalisz        | 44,5 | Kanada 25,7 | Niemcy 11,9      | St. Zjednocz. 3,4 | Francja 2,6       | Ukraina 2,2     |
| m. Konin         | 81,7 | Niemcy 23,7 | Rosja 8,5        | Holandia 4,5      | Francja 4,0       | W. Brytania 3,3 |
| m. Leszno        | 95,4 | Niemcy 34,0 | Węgry 7,5        | W. Brytania 4,2   | Szwecja 4,1       | Holandia 2,4    |
| m. Poznań        | 79,4 | Niemcy 22,9 | W. Brytania 4,2  | Francja 4,0       | Turcja 2,5        | Szwecja 2,5     |
| w. wielkopolskie | 80,5 | Niemcy 33,2 | Francja 7,5      | Holandia 6,1      | W. Brytania 5,2   | Szwecja 4,6     |

Rozkłady przestrzenne zmian bezwzględnych eksportu powiatów do UE i wielkości eksportu powiatów do UE w latach 2009 i 2012 pokrywały się w dużym stopniu z odpowiednimi rozkładami przestrzennymi, odnoszącymi się do ogólnego eksportu według powiatów (ryc. 5 i 6). Warto natomiast zwrócić uwagę, że ciągle czynnikiem różnicującym kierunki wymiany handlowej poszczególnych powiatów jest położenie powiatu i kraju – partnera, w tym oddalenie powiatów od odpowiednich granic województwa, a przez to od odpowiednich granic z krajami sąsiednimi. W przypadku Niemiec, ze względu na ich dominację w eksporcie województwa wielkopolskiego, ta prawidłowość zaznacza się w mniejszym stopniu. Wyraźnie widoczna jest jednak w odniesieniu do Republiki Czeskiej, gdyż powiaty położone w południowej części województwa wykazywały z reguły większą wartość eksportu do tego kraju od tych w północnej części.

## 5. Struktura towarowa handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego

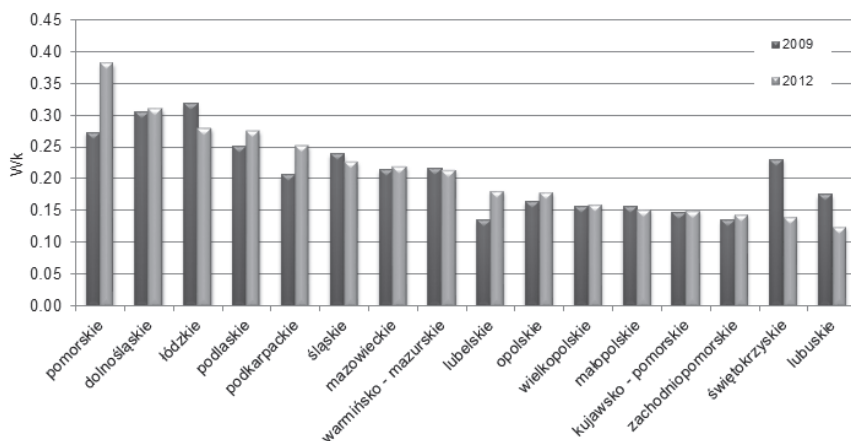
W tym miejscu zostanie określony poziom koncentracji towarowej handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego na tle innych województw w badanym okresie. Poziom koncentracji towarowej eksportu i importu z (do) poszczególnych województw obliczono dla sekcji CN (Scalona Nomenklatura Towarowa Handlu Zagranicznego) za pomocą wskaźnika koncentracji Herfindahla-Hirschmanna.

Koncentracja towarowa eksportu w przypadku województwa wielkopolskiego spadła w badanym okresie z 0,21 do 0,18 (ryc. 10). Relatywnie niska wartość wskaźnika świadczy o wysokiej dywersyfikacji eksportu, choć 5 województw w 2012 r. charakteryzowała niższa koncentracja eksportu niż województwo wielkopolskie (ryc. 10). Koncentracja towarowa importu do województwa wielkopolskiego była niższa niż eksportu. Wartość wskaźnika w 2009 r. i 2012 roku kształtowała się na poziomie 0,16 (ryc. 11).



Ryc. 10. Koncentracja towarowa eksportu według województw w latach 2009 i 2012.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.



Ryc. 11. Koncentracja towarowa importu według województw w latach 2009 i 2012.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

Bazując na klasyfikacji CN, wyodrębniono 8 grup towarowych<sup>1</sup> w celu porównania struktury towarowej handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego i Polski w latach 2009 i 2012 (tab. 4). Różnice bardziej uwidoczniły się w strukturze eksportu niż importu. Eksport województwa charakteryzował się większym udziałem wyrobów przemysłu elektromaszynowego (w badanym okresie spadek udziału), różnych wyrobów gotowych (głównie mebli) i artykułów rolno-spożywczych (w badanym okresie wzrost udziału) oraz mniejszym udziałem metali nieszlachetnych i wyrobów oraz znikomym udziałem produktów mineralnych. Spośród różnic w strukturze importu województwa i Polski, na uwagę zasługują: większy w przypadku województwa udział produktów chemicznych, artykułów rolno-spożywczych i wyrobów przemysłu elektromaszynowego (tylko w 2012 r.) oraz znikomy udział produktów mineralnych.

<sup>1</sup> Analizę struktury towarowej przeprowadzono w oparciu o klasyfikację CN (obejmującą 21 sekcji) według 8 następujących grup towarowych: artykuły rolno-spożywcze (sekcje 1–4, tj. zwierzęta żywe i produkty pochodzenia zwierzęcego, produkty pochodzenia roślinnego, tłuszcze i oleje, przetwory spożywcze); produkty mineralne (sekcja 5); produkty chemiczne (sekcje 6–7, tj. produkty przemysłu chemicznego, tworzywa sztuczne i artykuły z nich); materiały i wyroby włókiennicze (sekcja 11); metale nieszlachetne i wyroby z nich (sekcja 15); wyroby przemysłu elektromaszynowego (sekcje 16–18, tj. maszyny i urządzenia, sprzęt elektryczny i elektrotechniczny, sprzęt transportowy, przyrządy i aparaty optyczne, fotograficzne i pomiarowo-kontrolne); różne wyroby gotowe – meble, prefabrykaty budynków, zabawki (sekcja 20) i pozostałe sekcje (sekcje 8–10, 12–14, 19, 21 i 0, tj. skóry i artykuły z nich, drewno i wyroby z drewna, ścier drzewny, papier, tektura i artykuły z nich; obuwie i nakrycia głowy, wyroby z kamienia, ceramika, szkło; perły, kamienie szlachetne, metale szlachetne i wyroby z nich, broń i amunicja, dzieła sztuki, przedmioty kolekcjonerskie, antyki, towary inne, nieokreślone).

Tab. 4. Struktura towarowa handlu zagranicznego województwa wielkopolskiego i Polski w latach 2009 i 2012 (w %).  
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej i GUS.

| Grupa towarowa                                       | Eksport               |      |        |      | Import                |      |        |      |
|------------------------------------------------------|-----------------------|------|--------|------|-----------------------|------|--------|------|
|                                                      | woj.<br>wielkopolskie |      | Polska |      | woj.<br>wielkopolskie |      | Polska |      |
|                                                      | 2009                  | 2012 | 2009   | 2012 | 2009                  | 2012 | 2009   | 2012 |
| Artykuły rolno-spożywcze                             | 13,1                  | 15,3 | 11,7   | 12,5 | 12,6                  | 14,0 | 8,6    | 8,8  |
| Produkty mineralne                                   | 0,1                   | 0,1  | 3,3    | 5,1  | 0,9                   | 0,8  | 10,0   | 14,1 |
| Produkty chemiczne                                   | 11,9                  | 13,2 | 12,1   | 14,0 | 22,0                  | 21,4 | 17,1   | 17,1 |
| Materiały i wyroby włókiennicze                      | 2,2                   | 1,7  | 3,5    | 3,1  | 5,5                   | 4,9  | 4,8    | 4,1  |
| Metale nieszlachetne i wyroby                        | 5,4                   | 6,0  | 10,3   | 11,7 | 9,4                   | 9,6  | 9,6    | 10,5 |
| Wyroby przemysłu elektromaszynowego                  | 46,3                  | 42,9 | 44,8   | 39,0 | 38,7                  | 39,1 | 39,1   | 34,8 |
| Różne wyroby gotowe – meble, pref. budynków, zabawki | 13,3                  | 12,5 | 5,9    | 6,1  | 2,3                   | 1,9  | 1,9    | 1,8  |
| Pozostałe sekcje                                     | 7,7                   | 8,3  | 8,5    | 8,5  | 8,5                   | 8,3  | 8,8    | 8,8  |

Struktura sprzedawanych towarów ma istotne znaczenie z punktu widzenia konkurencyjności eksportowej regionów. Największe korzyści odnosi gospodarka, która jest zdolna produkować i sprzedawać dobra o znacznym stopniu przetworzenia i wysokim poziomie technologicznym. Duży udział w ofercie eksportowej wyrobów nowoczesnych pozwala sprostać wymaganiom międzynarodowej konkurencji, szczególnie państw rozwiniętych gospodarczo oraz włączyć się w handel wewnątrzgałęziowy. Udział wyrobów o wyższym stopniu przetworzenia<sup>2</sup> w eksporcie województwa wielkopolskiego był większy niż w eksporcie ogólnopolskim (tab. 5). Należy jednak zwrócić uwagę, że udział tych produktów był większy w strukturze importu niż eksportu województwa.

Tab. 5. Udział wyrobów o wyższym stopniu przetworzenia w handlu zagranicznym województwa wielkopolskiego i Polski w latach 2009 i 2012 (w %).

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej i GUS.

| Wyszczególnienie   | Eksport |      | Import |      |
|--------------------|---------|------|--------|------|
|                    | 2009    | 2012 | 2009   | 2012 |
| woj. wielkopolskie | 58,2    | 56,1 | 60,7   | 60,5 |
| Polska             | 56,9    | 53,1 | 56,3   | 52,1 |

Do oceny stopnia specjalizacji wewnątrzgałęziowej i międzygałęziowej oraz tendencji zmian w handlu zagranicznym województwa wielkopolskiego posłużono się wskaź-

<sup>2</sup> Bazując na klasyfikacji CN, do wyrobów o wyższym stopniu przetworzenia zaliczono w pracy towary zaklasyfikowane do sześciu następujących sekcji: 6 (produkty przemysłu chemicznego), 7 (tworzywa sztuczne i artykuły z nich), 16 (maszyny i urządzenia, sprzęt elektryczny i elektrotechniczny), 17 (sprzęt transportowy), 18 (przyrządy i aparaty optyczne, fotograficzne i pomiarowo-kontrolne) i 19 (broń i amunicja).

nikiem Grubela-Lloyda, który wyraża się wzorem (Kundera 1984, Zielińska-Głębocka 1996, Maćkowiak 2003):

$$B_i = \frac{\sum_{i=1}^n [(X_i + M_i) - |X_i - M_i|]}{\sum_{i=1}^n (X_i + M_i)}$$

gdzie:

$X_i$  – eksport danego województwa w sekcji  $i$  ogółem lub do danych krajów,

$M_i$  – import danego województwa w sekcji  $i$  ogółem lub z danych krajów,

$n$  – liczba sekcji wziętych pod uwagę w obliczeniach.

Wielkość wskaźnika  $B_i$  zmienia się w przedziale od 0 do 1. Wskaźnik  $B_i$  wynosi 1, kiedy rozmiary importu równają się wielkości eksportu w każdej rozważanej sekcji towarowej, co dotyczy regionu, który wykazuje specjalizację w pełni wewnątrzgałęziową. Wskaźnik  $B_i$  wynosi zaś 0, kiedy eksportowi (importowi) nie towarzyszy import (eksport) w wymianie w ramach poszczególnych sekcji towarowych, co z kolei dotyczy regionu, który wykazuje specjalizację w pełni międzygałęziową. Wskaźnik ten może także pokazywać ewolucję specjalizacji w handlu międzynarodowym. Wzrost wskaźnika (do przedziału lub w przedziale 0,5–1) w badanym okresie ma oznaczać rozwój specjalizacji wewnątrzgałęziowej, jego spadek natomiast (w przedziale 0–0,5 lub do tego przedziału) – rozwój specjalizacji o charakterze międzygałęziowym.

Obliczenia wykonano dla sekcji CN w odniesieniu do lat 2009 i 2012 dla handlu zagranicznego województwa ogółem, z Unią Europejską i z Rosją, najważniejszym partnerem europejskim poza UE (tab. 6). W badanym okresie województwo wielkopolskie wykazywało rozwój specjalizacji wewnątrzgałęziowej zarówno w handlu z UE, jak i w handlu zagranicznym ogółem. Wzrost wskaźnika handlu wewnątrzgałęziowego w wymianie z UE wskazuje na upodabnianie się struktury wielkopolskiego eksportu do struktury handlu wewnętrznego UE. Wymiana województwa z Rosją natomiast odbywała się według zasad międzygałęziowych.

Tab. 6. Indeks specjalizacji wewnątrzgałęziowej i międzygałęziowej w handlu zagranicznym województwa wielkopolskiego w latach 2009–2012.

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Centrum Analitycznego Administracji Celnej.

| Wyszczególnienie          | 2009 | 2012 | Zmiana w latach 2009–2012 |
|---------------------------|------|------|---------------------------|
| handel zagraniczny ogółem | 0,76 | 0,79 | +0,03                     |
| handel z UE               | 0,76 | 0,80 | +0,04                     |
| handel z Rosją            | 0,38 | 0,30 | -0,08                     |

## 6. Zakończenie

Mimo relatywnie niskiej dynamiki eksportu w badanym okresie, województwo wielkopolskie zajmowało stabilną, wysoką pozycję w eksporcie ogólnopolskim. Zdecydowaną większość powiatów (33 z 35) charakteryzował wzrost eksportu. W dość stabilnym rozkładzie przestrzennym eksportu według powiatów nastąpiły jednak również przesunięcia, na które złożyły się awanse na wyższe pozycje, pod względem wielkości eksportu, powiatów: szamotulskiego, krotoszyńskiego i wrzesińskiego oraz spadki na niższe pozycje Leszna i powiatu leszczyńskiego. Poziom koncentracji przestrzennej eksportu według powiatów był niższy niż importu. W analizowanym okresie w przypadku 29 powiatów odnotowano wzrost udziału eksportu w produkcji sprzedanej przemysłu. Zaangażowanie gospodarek lokalnych w wymianę międzynarodową wykazywało jednak duże zróżnicowanie.

Nastąpił niewielki spadek koncentracji geograficznej eksportu województwa wielkopolskiego, związany ze wzrostem liczby krajów partnerów i spadkiem udziału Niemiec w eksporcie. Poziom tej koncentracji był jednak ciągle relatywnie wysoki na tle innych województw. Nie zmienił się poziom koncentracji geograficznej importu do województwa wielkopolskiego (wyższy niż eksportu). Wskaźniki koncentracji towarowej eksportu województwa świadczyły o stosunkowo wysokiej dywersyfikacji tego eksportu. W strukturze towarowej eksportu województwa zaznaczył się wzrost udziału artykułów rolno-spożywczych i produktów chemicznych oraz spadek udziału dominujących w tej strukturze wyrobów przemysłu elektromaszynowego. W latach 2009–2012 województwo wielkopolskie wykazywało wzrost specjalizacji wewnątrzgałęziowej w handlu z Unią Europejską, co wskazuje na upodabnianie się struktury wielkopolskiego eksportu do struktury handlu wewnętrznego UE.

## Literatura

- Komornicki T., 2000. Powiązania gospodarcze Polski z Europą. Analiza struktury handlu zagranicznego na poziomie województw. Europa XXI, 4. Centrum Studiów Europejskich IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., 2003. Przestrzenne zróżnicowanie międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce. Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 190, Warszawa.
- Komornicki T., 2004. Obszary koncentracji eksportu w przestrzeni przemysłowej Polski. Przegląd Geograficzny, 76, 4, s. 473–491.
- Komornicki T., 2009. Ocena charakteru, struktury i intensywności polskiego eksportu w kontekście celów polityki regionalnej, na poziomie województw w ujęciu dynamicznym. Ekspertyza wykonana dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Komornicki T., 2012. Odporność gospodarek lokalnych na globalne czynniki ekonomiczne. W: S. Ciok, S. Dołzbłasz (red.), Problemy współpracy transgranicznej i kształtowania ponadkrajowych powiązań gospodarczych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 28, Wrocław, s. 25–40.
- Komornicki T., Szejgiec B., 2011. Handel zagraniczny. Znaczenie dla gospodarki Polski Wschodniej. Ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Komornicki T., Zaucha J., Szejgiec B., Wiśniewski R., 2014. Wpływ globalnych procesów ekonomicznych na rozwój lokalny (w druku).
- Kundera J., 1984. Metody badania specjalizacji w handlu międzynarodowym. Przegląd Prawa i Administracji, XVIII. Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 195–220.
- Maćkowiak H., 2003. Zmiany przestrzenno-strukturalne w handlu zagranicznym Polski. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Maćkowiak H., 2008. Struktura towarowa wymiany handlowej polskich regionów z Unią Europejską. W: D. Ilnicki, K. Janc (red.), Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Europa bez granic – nowe wyzwania. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 3, Wrocław, s. 143–154.
- Maćkowiak H., 2011. Zmiany w strukturze geograficznej handlu zagranicznego polskich regionów. W: B. Namyślak (red.), Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Współczesne kierunki przemian społeczno-ekonomicznych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 19, Wrocław, s. 117–132.
- Maćkowiak H., 2012. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne jako czynnik różnicujący regionalnie intensywność handlu zagranicznego na terenie Polski. W: S. Ciok, S. Dołzbłasz (red.), Problemy współpracy transgranicznej i kształtowania ponadkrajowych powiązań gospodarczych. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego 28, Wrocław, s. 65–80.
- Maćkowiak H., 2013. Zróżnicowanie struktury handlu zagranicznego Polski w ujęciu regionalnym oraz konkurencyjność eksportowa regionów. Studia i Prace z Geografii i Geologii, 37. Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Misztal P., 2011. Koncentracja towarowa eksportu a wzrost gospodarczy w krajach Unii Europejskiej. Ekonomista, 5, s. 691–708.
- Rogacki H., 2001. Zróżnicowanie aktywności eksportowej i importowej województw Polski. W: Z. Ziolo (red.), Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania reguł gospodarki rynkowej. Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 3, Warszawa – Kraków – Rzeszów, s. 43–50.
- Szejgiec B., 2010. Foreign trade commodity flows cross the eastern boundary of Poland. W: Europa XXI, 20. European Union External and Internal Borders Interactions and Networks. Centrum Studiów Europejskich IGiPZ PAN, Warszawa, s. 45–54.
- Zielińska-Głębocka A., 1996. Handel krajów uprzemysłowionych w świetle teorii handlu międzynarodowego. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

## **Geographical and commodity structure of the foreign trade of Wielkopolska voivodeship**

**Summary:** This article seeks to identify changes in the geographical and commodity structure of the foreign trade of Wielkopolska voivodeship against Poland's foreign trade in the years 2009–2012. Directions of the voivodeship's foreign trade are presented, also by poviat, taking into consideration the exchange of goods with particular states. The commodity structure of the voivodeship's foreign trade is analysed. Wielkopolska is compared with other voivodeships in terms of the geographical and commodity concentration of its exports and imports. This analysis is preceded by a characterisation of the role of Wielkopolska in Poland's foreign trade and the role of individual poviats in the voivodeship's foreign trade. Also established is the extent of pro-export orientation of the economies of individual poviats over the study period.

**Keywords:** foreign trade, Wielkopolska voivodeship, poviat.

dr Henryk Maćkowiak  
Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej  
ul. Dziegiełowa 27  
61-680 Poznań  
mahen@amu.edu.pl

Magdalena Wdowicka

Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu

## **Usieciowienie globalne i atrakcyjność miast dla korporacji ponadnarodowych**

**Streszczenie:** Celem opracowania jest analiza usieciowienia globalnego miast. Pod tym pojęciem rozumie się zakres włączenia miast w system gospodarki globalnej poprzez działalność korporacji ponadnarodowych. W pracy podjęto również próbę wielocechowej oceny zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast będących siedzibami zarządów największych korporacji ponadnarodowych świata. Analiza dotyczyła dostępności wysokiej jakości kapitału ludzkiego i infrastruktury intelektualnej, możliwości kooperacyjnych gospodarki oraz środowiska dla biznesu.

**Słowa kluczowe:** miasta, globalizacja, korporacje ponadnarodowe.

### **1. Wprowadzenie**

Wyniki badań, prezentowanych w literaturze światowej, wskazują, że sukces gospodarczy miast zależy w coraz większej mierze od stopnia ich powiązania z systemem gospodarki globalnej (Sassen 2001, 2006; Dunning 2002; Hall 2005; Taylor 2010). Włączenie miasta w procesy globalne wiąże się ze wzrostem potencjału gospodarczego, poprawą pozycji miasta czy też jego wizerunku, zwiększonym dostępem do nowych technologii, innowacji i kapitałów inwestycyjnych. Jednym z ważniejszych przejawów włączenia się miasta w globalne procesy gospodarcze jest lokalizacja działalności wielkich korporacji ponadnarodowych. Właśnie dzięki funkcjonowaniu takich korporacji miasto zostaje uwikłane w globalną sieć powiązań gospodarczych, przy równoległej aktywizacji lokalnego potencjału gospodarczego. Jednocześnie zdolność miasta do przyciągnięcia korporacji globalnych jest odzwierciedleniem poziomu jego atrakcyjności inwestycyjnej w skali globalnej.

Celem opracowania jest analiza usieciowienia globalnego miast, oznaczającego zakres włączenia miast w system gospodarki globalnej poprzez działalność korporacji ponadnarodowych. Za miarę usieciowienia globalnego przyjęto liczbę siedzib zarządów największych korporacji ponadnarodowych świata oraz ich centrów usług biznesowych i centrów badawczo-rozwojowych (wskaźnik syntetyczny) położonych w mieście. W tym celu przeprowadzono analizę rozmieszczenia przestrzennego siedzib zarządów 150 największych korporacji ponadnarodowych świata w skali globalnej. W miastach będących siedzibami zarządów korporacji ustalono ponadto liczbę centrów usług biznesowych i centrów badawczo-rozwojowych.

W badaniach wykorzystano klasyfikację korporacji ponadnarodowych sporządzoną przez UNCTAD, w której wyróżniono 100 największych (pod względem wartości aktywów zagranicznych) korporacji ponadnarodowych działających w sektorach pozafinansowych oraz 50 największych na świecie finansowych korporacji ponadnarodowych (pod względem wartości indeksu GSI – Geographical Spread Index).

W pracy podjęto również próbę wielocechowej oceny zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast będących siedzibami zarządów największych korporacji świata. Atrakcyjność miast dla korporacji ponadnarodowych przeanalizowano pod kątem dostępności wysokiej jakości kapitału ludzkiego i infrastruktury intelektualnej, możliwości kooperacyjnych gospodarki oraz środowiska dla biznesu.

## **2. Atrakcyjność inwestycyjna miast dla korporacji ponadnarodowych w dobie gospodarki opartej na wiedzy**

Obecnie jednym z najważniejszych motywów, skłaniających korporacje ponadnarodowe do ekspansji w skali globalnej i lokalizowania działalności w miastach, jest chęć uzyskania przewagi konkurencyjnej, której podstawowe źródło stanowi dostęp do zaawansowanej wiedzy, innowacji, technologii oraz wysokiej jakości kreatywnych zasobów ludzkich (Dunning 2002, Dicken 2007). Zasoby te dostępne są głównie w miastach, ze względu na wysoką koncentrację uniwersytetów, instytutów naukowo-badawczych, stowarzyszeń przedsiębiorców czy klastrów. W celu pozyskania zaawansowanych zasobów wytwórczych charakteryzujących się silnym rozproszeniem geograficznym, korporacje tworzą niezwykle rozbudowane, złożone sieci gospodarcze, zarządzane i koordynowane ponad granicami państw. Z racji posiadanych zasobów, węzłami w globalnych sieciach gospodarczych są właśnie miasta, stanowiące te miejsca na świecie, które są ze sobą najsilniej połączone i między którymi dochodzi do najintensywniejszej wymiany informacji, wiedzy, rozprzestrzeniania się innowacji oraz odnotowywane są największe przepływy globalne, zarówno międzynarodowych kapitałów inwestycyjnych, zaawansowanych technologii, jak i towarów, usług oraz ludzi.

W dobie gospodarki opartej na wiedzy, dla korporacji działających w skali globalnej atrakcyjne stają się przede wszystkim miasta charakteryzujące się wysokim poziomem rozwoju infrastruktury intelektualnej oraz działalności opartych na wiedzy, na co uwagę w swoich badaniach zwraca m.in. Florida (2006). Wyraźnie zaznacza się także rosnąca rola w rozwoju gospodarczym kapitału ludzkiego, charakteryzującego się wysokim poziomem edukacji, kreatywności i zdolności do współpracy oraz innowacji (Markowski 1996; Florida 2006). O atrakcyjności miasta dla korporacji decyduje równocześnie sprawność całego systemu innowacyjnego, na który składają się wzajemne relacje firm, instytucji otoczenia biznesu i sektora naukowo-badawczego, działających na rzecz procesu innowacji i postępu technologicznego (Porter 1998).

Za atrakcyjne inwestycyjnie uznaje się zatem miasto, którego gospodarka oparta jest na wiedzy, nowych technologiach informacyjno-komunikacyjnych (ICT), działalnościach kreatywnych (*creative industries and knowledge-intensive industries*) i na ich klastrach, a także gospodarkę usieciowioną o rozwiniętych funkcjach metropolitalnych

i międzynarodowych powiązaniach gospodarczych (Castells 1989; Friedmann 1995; Hall 1997, 2005; Porter 1998; Graham, Marvin 2001; Scott 2006; Sassen 2006; Klasik 2008).

Wobec rosnącej roli miast w procesach globalizacji gospodarki, coraz więcej uwagi w badaniach prowadzonych na przełomie XX i XXI wieku, prezentowanych w literaturze światowej, poświęca się zakresowi globalizacji, któremu podlegają miasta (Castells 1989; Friedmann 1995; Robertson 1995; Graham, Marvin 2001; Scott 2001; Hall 2005; Sassen 2006; Czerny i in. 2007; Taylor 2010). W literaturze przedmiotu przedstawianych jest wiele klasyfikacji i kryteriów wyodrębniania miast globalnych (Friedmann 1995; Knox, Taylor 1995; Hall 1997; Sassen 2001, 2006). Według Friedmanna (1995) miasto globalne powinno przede wszystkim:

- charakteryzować się wysoką koncentracją ważniejszych korporacji międzynarodowych, organizacji ekonomicznych oraz politycznych,
- dysponować szeroko rozwiniętą sferą usług i być światowym centrum usług,
- być dużym węzłem komunikacyjnym i transportowym.

Hall (2005) w swoich badaniach wyróżnia cztery grupy usług wyższego rzędu, które świadczą o rozwoju funkcji globalnych. Są to:

- usługi finansowe i biznesowe (w tym m.in. bankowość, ubezpieczenia, usługi prawnicze, doradztwo podatkowe i w zakresie zarządzania, marketing, działalność badawczo-rozwojowa),
- *władza i wpływy* lub *zarządzanie i kontrola* – lokalizacja agend rządowych, głównych siedzib organizacji gospodarczych i korporacji transnarodowych,
- twórczość i działalność kulturalna – teatry, opery, balety, sale koncertowe, muzea, galerie, wystawy,
- turystyka biznesowa i wypoczynkowa – hotele, restauracje, bary, rozrywka, usługi transportowe.

Wśród miast globalnych, znajdujących się najwyżej w hierarchii, wymienia się Nowy Jork, Londyn i Tokio – miasta będące największymi wytwórcami i dostawcami informacji dla gospodarki globalnej oraz światowymi ośrodkami zarządzania i kontroli (Friedmann 1995; Sassen 2001, 2006).

### 3. Usieciowienie globalne miast

Mając na uwadze, że lokalizacja działalności wielkich korporacji globalnych uznawana jest za jeden z ważniejszych przejawów rozwoju funkcji globalnych i włączania miast w procesy globalizacji, przeprowadzono w dwóch etapach analizę poziomu usieciowienia miast w skali globalnej.

W pierwszym etapie badania do określenia tego poziomu uwzględniono liczbę siedzib zarządów zlokalizowanych w tych miastach przez największe korporacje ponadnarodowe świata.

Centrale firm odgrywają wiodącą rolę w organizowaniu działalności korporacji ponadnarodowych w skali globalnej, odpowiadając za ich właściwą konfigurację i koordynację, gwarantując efektywne pozyskiwanie wiedzy, uczenie się korporacji oraz przepływ informacji i innowacji w globalnej sieci korporacyjnej. W związku z tym niezwykle istotna jest ich lokalizacja w stosunku do zasobów niezbędnych w procesie zarządzania organizacją.

Należy zauważyć, że lokalizacja siedzib zarządów korporacji ponadnarodowych wykazuje ścisły związek z krajem pochodzenia firmy. Wśród analizowanej grupy 150 największych korporacji ponadnarodowych świata (według klasyfikacji UNCTAD – 100 działających w sektorach pozafinansowych oraz 50 korporacji finansowych), najczęściej siedziby zarządów lokalizowane są w miastach Europy Zachodniej (92) i Ameryki Północnej (37). W miastach azjatyckich swoje siedziby ma 15 korporacji, a tylko trzy w Australii i dwie w Ameryce Łacińskiej (Brazylia i Meksyku). Żadna korporacja nie posiada swojej siedziby w miastach afrykańskich.

Jak wykazały przeprowadzone badania, prawidłowością cechującą korporacje, zwłaszcza z sektora finansowego, jest lokalizacja siedzib zarządów głównie w miastach państw wysoko rozwiniętych, zwłaszcza Europy Zachodniej i Ameryki Północnej. Jednocześnie żadna z 50 największych korporacji finansowych świata nie ulokowała swojego zarządu w miastach Ameryki Łacińskiej.

Krajem skupiającym najwięcej na świecie zarządów korporacji są Stany Zjednoczone (21,3%). Drugą pozycję zajmują wspólnie Wielka Brytania i Francja, w których zlokalizowanych jest po 12,6% zarządów, a trzecią – Niemcy (10,6% zarządów). Z kolei wśród państw azjatyckich na czołowym miejscu (i jednocześnie na 4 miejscu na świecie) znajduje się Japonia, gdzie zlokalizowanych jest 6,6% siedzib zarządów największych korporacji świata.

Analizowana grupa 150 największych korporacji ponadnarodowych umieściła swoje siedziby łącznie w 71 miastach na całym świecie. Korporacje z sektorów pozafinansowych mają siedziby w 66 miastach świata, natomiast korporacje finansowe – w 22 miastach. Należy zauważyć, że ponad połowa analizowanych korporacji (52%) usytuowała siedziby zarządów w wielkich miastach, liczących powyżej 1 mln mieszkańców. Znaczna grupa korporacji umieściła swoje zarządy w dużych ośrodkach miejskich: 22% w miastach od 100 tys. do 500 tys. oraz 13,3% w miastach od 0,5 do 1 mln mieszkańców. Natomiast najmniej korporacji ulokowało zarządy w małych i średniej wielkości miastach (5,3% w miastach poniżej 50 tys. osób i 7,3% w liczących od 50 tys. do 100 tys. mieszkańców). Decydując się na lokalizację siedziby zarządu w mniejszych ośrodkach, korporacje brały pod uwagę przede wszystkim miasta położone w obszarach metropolitalnych (np. Courbevoie, Boulogne-Billancourt i Rueil-Malmaison w okolicach Paryża, Northfield koło Chicago czy Cheshunt pod Londynem).

Biorąc pod uwagę liczbę siedzib zarządów w poszczególnych miastach, wydzielono cztery klasy miast charakteryzujące się zróżnicowanym poziomem usieciowienia globalnego (tab. 1). Do klasy I zaliczono cztery miasta, w których skoncentrowanych jest najwięcej siedzib korporacji globalnych. Są to: Londyn (16), Paryż (13), Nowy Jork (9) oraz Tokio (9). W klasie II znalazło się 7 kolejnych miast: Toronto (7), Zurych (5), Sztokholm (5), Monachium (5), Rzym (3), Madryt (3) i Melbourne (3). Z kolei do III klasy zaliczono 13 miast, w których swoje siedziby ulokowały po dwie korporacje. Najliczniejszą klasą jest ostatnia IV klasa skupiająca 66,2% miast, w której znalazły się ośrodki będące siedzibą tylko jednej ze 150 największych korporacji ponadnarodowych świata.

Tab. 1. Poziom usieciowienia globalnego miast.  
Źródło: obliczenia własne.

| Klasa | Miasta zakwalifikowane w:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | I etapie badań uwzględniającym lokalizację siedzib zarządów korporacji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | II etapie badań uwzględniającym wskaźnik syntetyczny                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| I     | Londyn, Paryż, Nowy Jork, Tokio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Londyn, Paryż, Nowy Jork, Tokio, Bruksela, Madryt, Wiedeń, Pekin                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| II    | Toronto, Sztokholm, Zurych, Monachium, Madryt, Rzym, Melbourne                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Toronto, Sztokholm, Zurych, Monachium, Rzym, Melbourne, Rio de Janeiro, Kuala Lumpur, Kopenhaga, Amsterdam, Frankfurt, Düsseldorf, Houston                                                                                                                                                                                                  |
| III   | Bruksela, Amsterdam, Bilbao, Bazylea, Kopenhaga, Courbevoie, Boulogne-Billancourt, Bonn, Frankfurt, Turyn, New Brunswick, Houston, Pekin                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Bazylea, Espoo, Hamburg, Stavanger, Stuttgart, Essen, Hamburg, Courbevoie, Rueil-Malmaison, Luksemburg, Turyn, Detroit, Palo Alto, St. Louis, Atlanta, Chicago, Hongkong, Yokohama, Petah Tikva                                                                                                                                             |
| IV    | Wiedeń, Haga, Leiden, Stavanger, Cheshunt, Newbury, Reading, Göteborg, Vevey, Zug, Espoo, Rueil-Malmaison, Levallois Perret, Wolsburg, Düsseldorf, Stuttgart, Ludwigshafen, Essen, Leverkusen, Hamburg, Luksemburg, Triest, Rio de Janeiro, San Pedro, Irving, Bentonville, San Ramon, Detroit, Palo Alto, Atlanta, Omaha, Dearborn, Charlotte, Cincinnati, St. Louis, Chicago, Meridian, Peoria, Midland, Northfield, Pittsburgh, Arlington, Fairfield, Yokohama, Kuala Lumpur, Hongkong, Petah Tikva | Haga, Leiden, Cheshunt, Newbury, Reading, Bilbao, Göteborg, Vevey, Zug, Boulogne-Billancourt, Levallois Perret, Wolsburg, Bonn, Ludwigshafen, Leverkusen, Triest, San Pedro, Irving, Bentonville, San Ramon, Omaha, Dearborn, Charlotte, Cincinnati, Meridian, New Brunswick, Peoria, Midland, Northfield, Pittsburgh, Arlington, Fairfield |

Najwyższym poziomem usieciowienia globalnego charakteryzują się zatem największe metropolie świata zlokalizowane w krajach wysoko rozwiniętych, uznane przez wielu badaczy za miasta globalne (Friedmann 1995, Sassen 2006, Taylor 2010). Stosunkowo wysokim poziomem usieciowienia globalnego odznaczają się także miasta, w których swoje zarządy chętnie lokują korporacje z sektora finansowego (Zurych, Toronto, Sztokholm).

Za najbardziej sieciotwórczy sektor w gospodarce uznawane są wyspecjalizowane usługi biznesowe oraz badawczo-rozwojowe (Taylor 2010). Zatem w kolejnym etapie badań do analizy poziomu usieciowienia globalnego miast, oprócz lokalizacji siedzib zarządów największych korporacji ponadnarodowych świata, włączono lokalizację ich centrów usług biznesowych (obejmujących m.in. księgowość, rozliczenia finansowe, marketing, pozyskiwanie i przetwarzanie informacji) oraz centrów badawczo-rozwojowych, konstruując syntetyczny wskaźnik poziomu usieciowienia globalnego miast. Podobnie jak w pierwszym etapie badań, wyróżniono 4 klasy miast (tab. 1). W klasie I zgrupowano 8 miast charakteryzujących się najwyższym poziomem usieciowienia globalnego. Oprócz wyróżnionych w tej grupie w pierwszym etapie badań 4 miast, tj. Londynu, Paryża, Nowego Jorku i Tokio, uplasowały się tutaj dodatkowo kolejne 4 miasta znajdujące się poprzednio w niższych klasach. Są to: Wiedeń, Bruksela, Madryt oraz Pekin. Najliczniejszą pozostała ostatnia IV klasa, skupiająca 32 miasta (45,1%).

Należy zauważyć, że przy uwzględnieniu w badaniach wyłącznie lokalizacji siedzib zarządów korporacji, w dwóch pierwszych klasach miast cechujących się najwyższym poziomem usieciowienia globalnego uplasowały się miasta uznane przez wielu badaczy za globalne oraz metropolie w państwach wysoko rozwiniętych. Natomiast przy uwzględnieniu wskaźnika syntetycznego, w I i II klasie znalazły się także miasta krajów rozwijających się, zwłaszcza ulegające gwałtownej urbanizacji miasta Azji Południowej i Wschodniej oraz Ameryki Łacińskiej, które próbują zaznaczyć swoje miejsce w globalnej gospodarce.

#### **4. Ocena wielowymiarowego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast**

W pracy podjęto próbę oceny wielowymiarowego zróżnicowania atrakcyjności 71 miast, będących siedzibami zarządów 150 największych korporacji transnarodowych świata. Uwzględniając podkreślany w literaturze przedmiotu w ostatnich latach wzrost znaczenia nowych czynników kształtujących atrakcyjność miast oraz dostępność danych źródłowych w przekroju międzynarodowym, badania atrakcyjności inwestycyjnej miast przeprowadzono w trzech głównych aspektach, na które składają się:

- dostępność wysokiej jakości kapitału ludzkiego i infrastruktury intelektualnej,
- aktywność gospodarcza i możliwości kooperacyjne gospodarki,
- środowisko dla biznesu.

Kluczowy problem stanowiło pozyskanie materiału źródłowego, który można zastosować do analiz porównawczych konkurencyjności 71 miast zlokalizowanych w różnych regionach świata. W analizach wykorzystano dane statystyczne opracowywane przez międzynarodowe organizacje i firmy, a także organizacje i jednostki rządowe oraz lokalne samorządy<sup>1</sup>.

W badaniu uwzględniono jednocześnie siedem następujących cech: X1 – liczba uczelni wyższych, X2 – liczba studentów, X3 – liczba wysokiej rangi instytucji kulturalnych (teatry, opery, filharmonie), X4 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, X5 – udział % zatrudnionych w pośrednictwie finansowym i usługach biznesowych, X6 – średnia cena najmu nowoczesnej powierzchni biurowej (USD/m<sup>2</sup>/miesiąc) oraz X7 – liczba siedzib zarządów 150 największych korporacji transnarodowych świata (według klasyfikacji UNCTAD).

Analiza statystyczna uwzględnionych cech potwierdziła zróżnicowanie poszczególnych aspektów atrakcyjności inwestycyjnej miast (tab. 2).

<sup>1</sup> W badaniach wykorzystano dane statystyczne pochodzące z następujących źródeł: Eurostat Urban Audit, [www.census.gov](http://www.census.gov), [www.city-data.com](http://www.city-data.com), [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br), [www.KnightFrank.com/ResearchReports](http://www.KnightFrank.com/ResearchReports), strony internetowe poszczególnych miast (lokalnych samorządów).

Tab. 2. Charakterystyka różnicowania poziomu atrakcyjności inwestycyjnej 71 miast – siedzib zarządów największych korporacji transnarodowych.  
Źródło: obliczenia własne.

| Cecha                                                                      | Średnia | Odchylenie standardowe | Współczynnik zmienności (%) |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------|-----------------------------|
| liczba uczelni wyższych                                                    | 17,0    | 29,7                   | 174,9                       |
| liczba studentów                                                           | 80344,2 | 143303,6               | 85,7                        |
| liczba wysokiej rangi instytucji kulturalnych                              | 11,1    | 14,9                   | 134,1                       |
| liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców                         | 71,6    | 38,1                   | 53,2                        |
| udział % zatrudnionych w pośrednictwie finansowym i usługach biznesowych   | 22,3    | 12,7                   | 57,0                        |
| średnia cena najmu nowoczesnej powierzchni biurowej                        | 40,3    | 28,2                   | 70,0                        |
| liczba siedzib zarządów 150 największych korporacji transnarodowych świata | 2,1     | 2,6                    | 125,5                       |

Największym zróżnicowaniem charakteryzują się badane miasta w zakresie dostępności infrastruktury intelektualnej (uczelni wyższych i wysokiej rangi instytucji kulturalnych) oraz poziomu rozwoju funkcji zarządczych. Natomiast najmniejszy stopień zróżnicowania charakterystyczny jest dla poziomu aktywności gospodarczej oraz rozwoju sektora finansowego i usług biznesowych.

Podejmując badania nad zróżnicowaniem atrakcyjności inwestycyjnej analizowanej grupy miast, starano się uwzględnić jednocześnie większą liczbę cech, co wymagało zastosowania wielozmiennej analizy statystycznej. W tym celu posłużono się metodą składowych głównych (Maćkiewicz, Ratajczak 1993). Wykorzystanie tej metody umożliwiło redukcję wielowymiarowej przestrzeni danych, a następnie określenie głównych płaszczyzn zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast (opisanych przez poszczególne składowe). W dalszej części badania posłużono się analizą skupień metodą dendrogramu, która była narzędziem klasyfikacji i określenia podobieństwa w zbiorze badanych miast.

Wymieniony wcześniej zbiór siedmiu cech przekształcono w składowe główne (z wykorzystaniem macierzy korelacji) w taki sposób, że na pierwszą składową (V1) przypadło 44,62%, na drugą (V2) 19,40%, a na trzecią (V3) 14,25% o łącznej zmienności siedmiu cech w zbiorze 71 miast (łącznie 78,27% zmienności zbioru cech). Analiza współczynników determinacji składowych i cech pozwala zinterpretować charakter tych składowych (tab. 3).

Tab. 3. Analiza składowych głównych dla 71 miast (przy uwzględnieniu 7 cech).

Źródło: obliczenia własne.

| Składowe główne | Cechy najsilniej skorelowane ze składowymi                                                                                                                                         |
|-----------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| V1              | X2 – liczba studentów (R=0,96)<br>X7 – liczba zarządów korporacji (R=0,83)<br>X1 – liczba uczelni wyższych (R=0,77)<br>X3 – liczba wysokiej rangi instytucji kulturalnych (R=0,73) |
| V2              | X5 – udział % zatrudnionych w pośrednictwie finansowym i usługach biznesowych (R=0,86)                                                                                             |
| V3              | X4 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (R=0,86)                                                                                                                   |

Pierwsza składowa główna (V1) jest w wysokim stopniu ( $\alpha < 0,001$ ) skorelowana z następującymi cechami: X2 – liczba studentów (R=0,96), X7 – liczba zarządów korporacji (R=0,83), X1 – liczba uczelni wyższych (R=0,77) oraz X3 – liczba wysokiej rangi instytucji kulturalnych (R=0,73). W związku z tym można nazwać ją składową dostępności wysokiej jakości kapitału ludzkiego i infrastruktury intelektualnej oraz poziomu rozwoju funkcji zarządczych. Druga składowa główna (V2) jest istotnie skorelowana ( $\alpha < 0,001$ ) z cechą X5 – udział % zatrudnionych w pośrednictwie finansowym i usługach biznesowych (R=0,86), co upoważnia do nazwania jej składową poziomu rozwoju sektora finansowego i usług biznesowych. Z kolei trzecia składowa główna (V3) jest silnie skorelowana ( $\alpha < 0,001$ ) z cechą X4 – liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców (R=0,86), zatem można nazwać ją składową aktywności gospodarczej i możliwości kooperacyjnych gospodarki.

W świetle przeprowadzonej analizy wyraźnie zarysowały się zatem trzy płaszczyzny zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej badanej grupy 71 miast. Są to:

- dostępność wysokiej jakości kapitału ludzkiego i infrastruktury intelektualnej oraz poziom rozwoju funkcji zarządczych,
- poziom rozwoju sektora finansowego i usług biznesowych,
- aktywność gospodarcza i możliwości kooperacyjne gospodarki miasta.

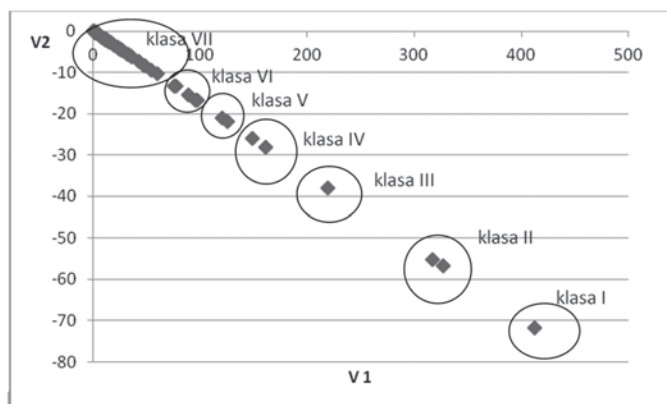
Tab. 4. Klasy atrakcyjności inwestycyjnej miast.

Źródło: opracowanie własne.

| Klasa | Miasta należące do danej klasy atrakcyjności                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Ogólna charakterystyka ośrodków miejskich                                                                                                                                                                                                                        |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I     | Nowy Jork                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | wielomilionowe ośrodki metropolitalne, zlokalizowane w krajach wysoko rozwiniętych, uznane za miasta globalne, cechujące się wysokim poziomem rozwoju funkcji zarządczych, sektora finansowego i wyspecjalizowanych usług biznesowych oraz sfery kultury i nauki |
| II    | Paryż, Tokio                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| III   | Londyn                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| IV    | Hongkong, Rio de Janeiro                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | wielomilionowe ośrodki metropolitalne w krajach dynamicznie rozwijających się, predestynujące do rangi miast światowych                                                                                                                                          |
| V     | Chicago, Rzym                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | metropolie z liczbą ludności powyżej 2,5 mln, zlokalizowane w krajach wysoko rozwiniętych, posiadające dobrze rozwinięty sektor usług biznesowych i infrastrukturę intelektualną                                                                                 |
| VI    | Madryt, Wiedeń, Toronto, Houston, Kuala Lumpur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | duże miasta z liczbą mieszkańców powyżej 1,5 mln, zlokalizowane w krajach wysoko rozwiniętych oraz ośrodki metropolitalne w krajach rozwijających się, posiadające zdywersyfikowaną strukturę gospodarczą z dobrze rozwiniętym sektorem usług biznesowych        |
| VII   | Hamburg, Pekin, Kopenhaga, Monachium, Bruksela, Pittsburgh, Turyn, Zurych, Charlotte, Atlanta, Yokohama, Amsterdam, Sztokholm, Frankfurt, Bilbao, Stuttgart, Göteborg, St. Louis, Omaha, Essen, Bonn, Düsseldorf, Cincinnati, Triest, Palo Alto, Detroit, Reading, Haga, Vevey, Leiden, Melbourne, Irving, San Pedro, Basel, San Ramon, Peoria, Stavanger, Dearborn, Arlington, Ludwigshafen, Midland, Luksemburg, Wolsburg, Rueil-Malmaison, Fairfield, Leverkusen, Boulogne-Billancourt, Zug, Levallois Perret, Bentonville, Espoo, Newbury, New Brunswick, Petah Tikva, Courbevoie, Cheshunt, Northfield, Meridian | duże oraz średniej wielkości miasta, a także małe ośrodki miejskie położone w obszarach metropolitalnych, zlokalizowane zarówno w krajach wysoko rozwiniętych, jak i w państwach rozwijających się                                                               |

Analiza wartości poszczególnych składowych głównych pozwoliła dokonać odpowiedniej klasyfikacji badanej grupy 71 miast. W zakresie dostępności wysokiej jakości kapitału ludzkiego i infrastruktury intelektualnej oraz poziomu rozwoju funkcji zarządczych najlepiej wypadają: Nowy Jork, Paryż, Tokio oraz Londyn. Natomiast najniżej pod tym względem plasują się: Meridian, Northfield, Cheshunt, Courbevoie i Peath Tikva. Podobnych wyników dostarcza analiza wartości drugiej i trzeciej składowej, określających poziom rozwoju sektora finansowego i usług biznesowych oraz poziom aktywności gospodarczej i możliwości kooperacyjnych gospodarek miast.

W końcowym etapie badania dokonano syntetycznej klasyfikacji miast, biorąc pod uwagę wartość dwóch pierwszych składowych głównych (określających łącznie 64,02% zmienności zbioru cech). Analiza dendrytu pozwoliła wydzielić siedem klas zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej miast (ryc. 1).



Ryc. 1. Klasy atrakcyjności inwestycyjnej miast.

Źródło: opracowanie własne.

W pierwszych sześciu klasach atrakcyjności inwestycyjnej zgrupowanych jest łącznie 13 miast (czyli 18% analizowanego zbioru ośrodków miejskich). Najliczniejszą klasą jest ostatnia, VII klasa, która obejmuje aż 58 miast (tab. 4). Przeprowadzone badania atrakcyjności inwestycyjnej miast w ujęciu wielozmiennym potwierdziły wyniki licznych analiz miast prezentowanych w literaturze światowej. Wskazują one, że najwyższą atrakcyjnością inwestycyjną charakteryzują się największe miasta metropolitalne, uznane za miasta światowe, cechujące się wysokim poziomem rozwoju funkcji zarządczych, sektora finansowego i wyspecjalizowanych usług biznesowych, a także sektora naukowo-badawczego i sfery kulturalnej (Hall 2005, Sassen 2006, Friedmann 1995). Są to: Nowy Jork (I klasa), Paryż i Tokio (II klasa) oraz Londyn (III klasa). Zaskakująca natomiast jest niska pozycja kilku dużych miast europejskich (Bruksela, Amsterdam, Zurych, Monachium, Sztokholm, Frankfurt, Kopenhaga) oraz australijskiego Melbourne, które znalazły się w ostatniej klasie atrakcyjności inwestycyjnej.

## 5. Wnioski

Przeprowadzone w pracy badania poziomu usieciowienia globalnego miast i ich atrakcyjności inwestycyjnej wykazały, iż najsilniej w procesy globalizacji włączone są największe metropolie świata położone w krajach wysoko rozwiniętych (Nowy Jork, Londyn, Tokio i Paryż). Wyniki badań potwierdzają zatem analizy zakresu globalizacji miast prowadzone przez wielu autorów, prezentowane w literaturze światowej.

Należy jednak zauważyć, że jednocześnie w procesy globalizacji, poprzez działalność korporacji ponadnarodowych, włączane są nie tylko miasta uznane za światowe oraz metropolie krajów wysoko rozwiniętych, lecz także średnie i małe miasta zlokalizowane

zarówno w krajach rozwiniętych, jak i rozwijających się. Swoje miejsce w globalnej gospodarce próbują zaznaczyć zwłaszcza ulegające gwałtownej urbanizacji miasta krajów rozwijających się, w szczególności Azji Południowej i Wschodniej oraz Ameryki Łacińskiej. W krajach rozwijających się (głównie w Indiach) częstym zjawiskiem jest powstawanie tzw. miast dualnych (Pacione 2006), co ma miejsce chociażby w przypadku Bombaju czy też Delhi. Obok pozbawionych infrastruktury wielomilionowych dzielnic slumsów rozwijają się nowoczesne, uporządkowane przestrzenie, centra biznesowe, dzielnice administracyjno-biurowe czy centra technologiczne, w których swoje siedziby mają największe korporacje ponadnarodowe świata.

Coraz częściej centra usług biznesowych oraz centra badawczo-rozwojowe, a nawet siedziby zarządów wielkich korporacji, lokalizowane są w miastach, które nie pełnią funkcji globalnych (nie są miastami światowymi), ale oferują atrakcyjną, nowoczesną przestrzeń dla prowadzenia biznesu i interesującą przestrzeń do życia, mieszkania i spędzania wolnego czasu. W przypadku lokalizacji centrów B&R, korporacje biorą pod uwagę dostępność wyspecjalizowanego w określonej dziedzinie kapitału ludzkiego (np. Bangalore), a w przypadku lokalizacji centrów usług biznesowych – dobrze rozwiniętą lokalną sieć kooperacji.

## Literatura

- Castells M., 1989. The informational city. Information technology, Economic restructuring, and the urban-regional process. Basic Blackwell Publishers, Oxford.
- Czerny M., Łuczak R., Makowski J., 2007. Globalistyka. Procesy globalne i ich lokalne konsekwencje. Wyd. PWN, Warszawa.
- Dicken P., 2007. Global Shift: mapping the changing contours of the world economy. SAGE Publications, London. (books.google.com).
- Dunning J.H. (red.), 2002. Regions, globalization, and the knowledge based economy. Oxford University Press.
- Florida R., 2006. The flight of creative class. *Liberal Education*, 92 (3), s. 22–29.
- Friedmann J., 1995. Where we stand: a decade of world city research. W: P.L. Knox, P.J. Taylor (red.), *World cities in a world system*. Cambridge University Press, Cambridge, s. 21–47.
- Graham S., Marvin S., 2001. Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities, and the urban conditions. Routledge, London-New York.
- Hall P., 1997. *Cities in civilization*. Harper Collins, London.
- Hall P., 2005. *The World's Urban Systems: A European Perspective*, Global Urban Development.
- Klasik A. (red.), 2008. Aktywność przedsiębiorcza i konkurencyjność ekonomiczna miast w procesie restrukturyzacji aglomeracji miejskich. Wyd. Akademii Ekonomicznej im. K. Adamieckiego w Katowicach, Katowice.
- Knox P.L., Taylor P.J. (red.), 2005. *World cities in a world system*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Maćkiewicz A., Ratajczak W., 1993. Principal components analysis. *Computer & Geosciences*, 19/3, s. 303–342.
- Markowski T., 1996. Wspieranie wzrostu konkurencyjności w polityce rozwoju regionalnego. W: *Strategiczne wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego Polski*. Friedrich Ebert Stiftung, Warszawa, s. 99–133.
- Pacione M., 2006. City profile Mumbai, *Cities*, 23, 3, s. 229–238.
- Porter M.E., 1998. Clusters and the new economics of competition. *Harvard Business Review*, 76 (6), s. 77–91.
- Robertson R., 1995. Glocalization: Time-Space and Homogeneity-Heterogeneity. W: M. Featherstone (red.), S. Lash, R. Robertson *Global Modernities*. Sage Publications, London.
- Sassen S., 2001. *The Global City*, Princeton, Princeton University Press, New York.
- Sassen S., 2006. *Cities in a World Economy*. Pine Forge Press, Thousand Oaks.
- Scott A.J., 2001. *Global City-Regions. Trends, Theory, Policy*. Oxford University Press, Oxford.
- Scott A.J., 2006. Creative cities: Conceptual issues and policy questions. *Journal of Urban Affairs*, 28 (1): s. 1–17.
- Taylor P.J., 2010. Advanced Producer Service Centres in the World Economy. W: P.J. Taylor, P. Ni, B. Derudder, M. Hoyler, J. Huang, F. Witlox (red.), *Global Urban Analysis: A Survey of Cities in Globalization*. Earthscan, London.
- UNCTAD, 2012. *World Investment Report*. United Nations Publication.

## **Global networking of cities and their attractiveness to transnational corporations**

**Summary:** This paper seeks to analyse the global networking of cities, which is understood as the range of inclusion of cities into the global economic system through the activity of transnational corporations. A multivariate assessment is also made of differences in the investment attractiveness of cities that are headquarters of the biggest transnational corporations of the world, analysed in terms of the accessibility of high-quality human capital and intellectual infrastructure, cooperative possibilities of an economy, and the business environment.

**Keywords:** cities, globalization, transnational corporations.

dr Magdalena Wdowicka  
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu  
Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej  
ul. Dzięgielowa 27  
61-680 Poznań,  
megan@amu.edu.pl

Anita Kulawiak  
Uniwersytet Łódzki

## **Wykorzystanie funduszy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego w Łodzi i ich społeczna percepcja**

**Streszczenie:** Wejście Polski do UE i uzyskanie dzięki temu przez jednostki samorządu terytorialnego dostępu do funduszy unijnych, stworzyło im niebywałe możliwości nadrobienia zapóźnień cywilizacyjnych, a co za tym idzie – szansę na modernizację i rozwój. Presja na ich wykorzystanie, podsycana przez media, opinię publiczną, a także samą naukę, była i wciąż jest tak duża, że z szansy tej skorzystała zdecydowana większość polskich gmin. Poziom i jakość wykorzystania dostępnych środków UE były jednak różne, gdyż zależy to od wielu czynników, na które nierzadko gminy nie mają wpływu. Inną sprawą jest również stopień akceptacji społecznej podejmowanych w gminie projektów i inwestycji. Praktyka bowiem pokazuje, że nie zawsze pomysły urzędników i decydentów są pozytywnie odbierane przez mieszkańców. Wręcz przeciwnie. Często nawet się wykluczają, gdyż interesy gmin rzadko idą w parze z realnymi potrzebami mieszkańców.

Łódź była jedną z gmin, która realnie skorzystała z szansy pozyskania w latach 2007–2013 środków unijnych. Na tle pozostałych dużych miast w Polsce, z ich absorpcją poradziła sobie całkiem nieźle, co znajduje swoje odzwierciedlenie zarówno w oficjalnych statystykach i raportach UE, jak i w opinii władarzy miasta oraz lokalnej prasie. Wśród wielu opublikowanych już ocen i komentarzy dotyczących stopnia ich wykorzystania, jak dotychczas nie pojawiła się jednak informacja, jaki jest odbiór społeczny zrealizowanych w Łodzi inwestycji. Tymczasem jest to bardzo ważny problem, ponieważ w świetle ustawy o samorządzie terytorialnym obowiązkiem każdej gminy jest przede wszystkim dbanie o dobro mieszkańców i realizowanie jej potrzeb. Stąd podjęte w artykule badania z jednej strony zmierzały do ukazania procesu absorpcji funduszy unijnych w Łodzi w latach 2007–2013, ze szczególnym uwzględnieniem Regionalnego Programu Operacyjnego WŁ, z drugiej zaś – do zbadania ich odbioru społecznego wśród łódzian.

**Słowa kluczowe:** polityka regionalna, fundusze unijne, Łódź, polityka miejska.

### **1. Wprowadzenie**

Od momentu przystąpienia Polski do UE w 2004 roku europejska polityka regionalna odgrywa coraz bardziej znaczącą rolę w rozwoju polskich województw, miast i wsi. Ma to związek z możliwością ubiegania się jednostek samorządu terytorialnego o coraz

wyższe środki finansowe w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. O ile w latach 2004–2006 do Polski trafiło około 13 mln euro, o tyle w okresie następnym – już ponad 60 mld euro, co stanowiło ponad 20% wszystkich środków finansowych przeznaczonych z budżetu Unii Europejskiej na realizację polityki spójności. Tym samym w tej nowej perspektywie finansowej Polska stała się największym odbiorcą środków w ramach tej polityki, plasując się przed dwoma starymi krajami członkowskimi: Hiszpanią – 10,24% i Włochami – 8,33% (Perek, Zawojka 2011). Przyznanie w minionej perspektywie finansowej tak dużej kwoty wsparcia świadczy z jednej strony o dużych zapóźnieniach cywilizacyjnych Polski, a z drugiej o właściwym tempie wdrażania programów operacyjnych, adekwatnym do wielkości dostępnych środków. Na forum UE panuje przekonanie, że Polska aktywnie korzysta z funduszy europejskich, dzięki którym rozwija się szybciej i stabilniej, a przyznane środki wykorzystuje się głównie do skutecznej ochrony środowiska naturalnego, wspierania polskiej myśli naukowej i technicznej, a także do poprawy warunków szkolnictwa oraz dostępu do nowoczesnych technologii teleinformatycznych. Ponadto, w powszechnej opinii eurodeputowanych fundusze te przekładają się również na znaczący rozwój polskich firm, umocnienie ich pozycji, promocję i zakotwiczenie na rynkach międzynarodowych (Zaremba 2012).

Nie ulega wątpliwości, że skuteczne i efektywne wykorzystanie dostępnych środków europejskich w skali całego kraju jest efektem ich wydatkowania w poszczególnych miastach, wsiach i województwach. Środki te zostają we właściwy sposób spożytkowane w głównej mierze dlatego, że dla większości z nich, w obliczu trudnej sytuacji finansowej i dużego niedorozwoju w zakresie infrastruktury technicznej i społecznej, środki te stały się szansą na wyrównanie zapóźnień cywilizacyjnych, a co za tym idzie – na znaczną poprawę warunków i jakości życia ich mieszkańców. Dla większości samorządowców skorzystanie z tej dotacji stało się obowiązkiem i całkowicie zdominowało cele polityki lokalnej. Przykładem takiego miasta jest również Łódź, w którym, według zapewnień urzędników, wykorzystanie funduszy unijnych jest wzorowe. Dotyczy to zarówno wielkości wydatkowanych do tej pory środków, jak i efektywności ich wydatkowania. Stanowisko takie prezentuje prezydent Łodzi, która stwierdziła, że *zastrzyk, jaki otrzymujemy z UE jest ogromny. To się oczywiście przekłada na poprawę infrastruktury w mieście, jakość świadczonych usług przez instytucje publiczne, rozwój przedsiębiorczości, a tym samym na życie mieszkańców*.

W świetle przytoczonej wypowiedzi interesujące wydają się co najmniej dwa pytania. Po pierwsze, jak w świetle możliwości, jakie dla rozwoju społeczno-gospodarczego miast stwarzają środki unijne, miasto Łódź realnie wykorzystało daną mu szansę. Po drugie, jaki jest odbiór społeczny podjętych i zrealizowanych przez władze miejsce w tym zakresie działań.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest zatem z jednej strony przedstawienie procesu realizacji polityki regionalnej w Łodzi na przykładzie Regionalnego Programu Operacyjnego WŁ oraz jego percepcja przez mieszkańców miasta. W szczególności podjęte badania zmierzały do określenia stopnia znajomości wśród łódzian funduszy i programów unijnych realizowanych w Łodzi w latach 2007–2013 oraz poznania odbioru społecznego projektów w ramach wymienionego programu.

W tym celu dokonano analizy literatury przedmiotu, materiałów z Banku Danych Lokalnych i Głównego Urzędu Statystycznego, danych z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego w zakresie wykorzystania w Łodzi oraz województwie łódzkim funduszy unijnych w latach

2007–2013, ze szczególnym uwzględnieniem Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego. Ponadto, w okresie letnim 2014 roku przeprowadzono 105 wywiadów kwestionariuszowych z mieszkańcami Łodzi. Ich celem było uzyskanie wiedzy o stopniu znajomości zagadnień z zakresu funduszy unijnych oraz poznanie opinii o sposobie ich wydatkowania przez władze miasta. Wśród respondentów przeważały kobiety (60%). W zdecydowanej większości były to również osoby młode lub bardzo młode (72% stanowiły osoby między 18 a 40 rokiem życia), w tym w większości legitymujące się wykształceniem wyższym (70%).

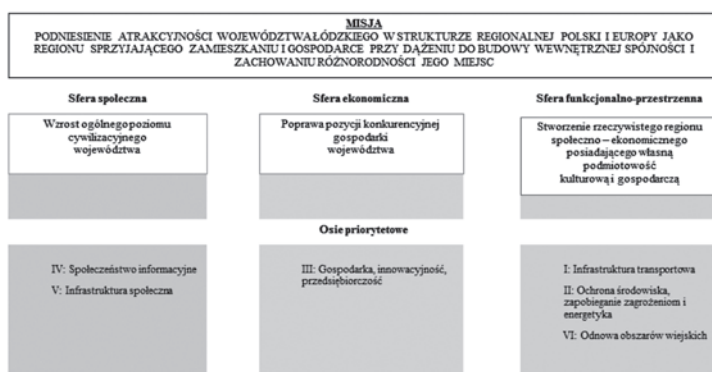
## **2. Regionalny Program Operacyjny jako narzędzie realizacji polityki regionalnej w województwie łódzkim**

Po przystąpieniu do Unii Europejskiej Polska stała się beneficjentem pomocy unijnej. Tym samym uzyskała prawo do korzystania z szeregu instrumentów, których ogólnym celem było efektywne wdrażanie polityki regionalnej w państwach członkowskich. Polityka regionalna to celowe i świadome działania podejmowane przez jednostki administracji publicznej, mające na celu zapewnienie harmonijnego i dynamicznego rozwoju regionów. Jest ona prowadzona w oparciu o istniejące zasoby naturalne, społeczno-ekonomiczne oraz przestrzenne regionów z wykorzystaniem szeregu różnorodnych instrumentów. Za najważniejsze narzędzia współczesnej polityki regionalnej uznawane są instrumenty finansowe (np. granty, ulgi fiskalne, subwencje itp.), które w sposób bezpośredni skutecznie i efektywnie wpływają na gospodarkę danego regionu (Nizio 2012).

W latach 2007–2013 dokumentem określającym kierunki i wysokość wsparcia finansowego ze strony funduszy na realizację zamierzeń rozwojowych w Polsce jest Narodowa Strategia Spójności (NSS), zawierająca priorytety i obszary wykorzystania funduszy. Strategia ta przedstawiała również system wdrażania Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności w Polsce w ramach budżetu Wspólnoty na lata 2007–2013. W stosunku do okresu obejmującego lata 2004–2006 w drugiej perspektywie finansowej zastosowano częściową decentralizację wdrażania programów operacyjnych finansowanych z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności. Oprócz programów centralnych (krajowych) powstało 16 programów regionalnych (RPO), które są zarówno zarządzane, jak i wdrażane przez władze samorządowe województwa. Tym samym, w drugim okresie programowania, stały się one niewątpliwie jednym z najważniejszych instrumentów finansowych wspierających i umożliwiających realizację polityki regionalnej na poziomie poszczególnych jednostek samorządowych. RPO w założeniu jest bowiem dokumentem planistycznym, tworzonym na poziomie województwa (przez samorząd województwa), określającym przede wszystkim kierunki rozwoju danego regionu. W założeniu był on spójny ze Strategią Rozwoju Województwa, a nawet więcej, stanowił jej implementację, bo działania zaprojektowane w ramach RPO bezpośrednio odpowiadają na potrzeby i kierunki rozwoju danego obszaru (Nizio 2012). Innymi słowy, dzięki absorpcji tych funduszy władze lokalne miały możliwość usprawnić działania w dziedzinach, za które były odpowiedzialne, a w konsekwencji stymulować rozwój społeczno-gospodarczy swojej jednostki. Najczęściej obejmowały one działania związane z poprawą i rozwojem potencjału regionów, w tym m.in. infrastruktury regionalnej, tj. zdrowie, oświata, gospodarka odpadami, kanalizacja, wodociągi, energetyka, informatyzacja.

W województwie łódzkim dostępny jest Regionalny Program Operacyjny WŁ. Jego cel strategiczny to *integracja regionu z europejską i globalną przestrzenią społeczno-gospodarczą jako środkowoeuropejskiego centrum rozwoju, sprzyjającego zamieszkanu i gospodarce oraz dążenie do budowy wewnętrznej spójności przy zachowaniu różnorodności jego miejsc*. Innymi słowy, poprawa sytuacji społecznej i gospodarczej województwa, zapewnienie zrównoważonego rozwoju i doprowadzenie do wykształcenia się centrum wzrostu gospodarczego niwelującego dysproporcje rozwojowe w UE stanowią główne wyznaczniki tego programu.

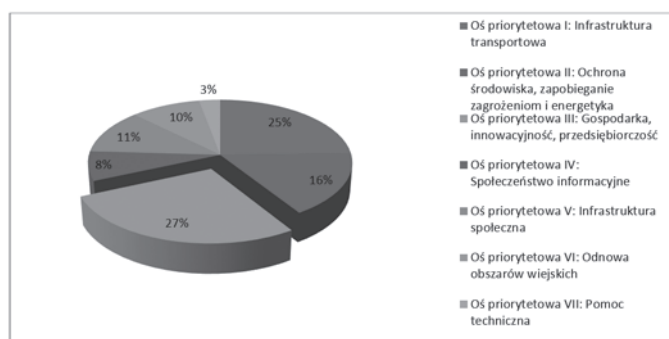
Cel strategiczny realizowany był poprzez 7 celów szczegółowych, które wpisują się w Strategię Rozwoju Województwa Łódzkiego i są zarazem odpowiedzią na zidentyfikowane w ramach analizy SWOT główne problemy województwa. Najważniejsze z nich zidentyfikowano w 3 strategicznych dla województwa strefach: społecznej, ekonomicznej i funkcjonalno-przestrzennej (ryc. 1).



Ryc. 1. Priorytety RPO WŁ w powiązaniu ze strukturą celów oraz Strategią Rozwoju Regionalnego WŁ.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Regionalnego Programu Operacyjnego 2007.

W latach 2007–2013 na realizację tego programu przeznaczono kwotę 1,28 mld euro, co sytuowało województwo łódzkie na 9 miejscu spośród 16 regionalnych programów. Podział środków pomiędzy poszczególne priorytety był nierówny, co wynikało z celów programu oraz preferowanych kierunków rozwoju regionu (ryc. 2).



Ryc. 2. Wartości alokacji RPO WŁ wg osi priorytetowych (%).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z 1.09.2014.

Najwięcej środków przeznaczono na realizację celu III (27%) związanego z rozwojem innowacyjnej i konkurencyjnej gospodarki w województwie oraz celu I (blisko 25%), polegającego na poprawie jego dostępności komunikacyjnej. Analiza wykorzystania w województwie łódzkim dostępnej alokacji ujawniła, że program ten cieszył się dość dużym zainteresowaniem beneficjentów, o czym świadczy m.in. fakt, że wykorzystano ponad 80% dostępnej alokacji, co dało województwu łódzkiemu 5 miejsce w kraju. Od początku jego realizacji podpisano ponad 2 tys. umów o dofinansowanie (2 072) o łącznej wartości ponad 7 mld zł, z czego niemal 4 mld zł stanowiły środki z UE. Zdecydowanie najwięcej pieniędzy wydano na działania związane z:

- badaniami i rozwojem technologicznym, innowacyjnym i przedsiębiorczością (cel III) – 1 412 umów o łącznej wartości wydatków ponad 1,7 mld zł oraz dofinansowaniu UE na poziomie 695 mln zł;
- transportem (cel I) – 79 umów o łącznej wartości wydatków ponad 1,6 mld zł oraz dofinansowaniu z UE ponad 1 mld złotych;
- odnową obszarów miejskich i wiejskich (cel VI) – 31 umów o łącznej wartości wydatków 905 mln oraz dofinansowaniu na poziomie 392 mln złotych. Zatem głównie sfinansowano te dziedziny, które wymagały najpilniejszej interwencji. Z tego punktu widzenia można stwierdzić, że struktura wykorzystania tych środków w całym województwie była niewątpliwie korzystna dla jego rozwoju i w znacznej mierze stanowiła pozytywną odpowiedź na problem słabej innowacyjności oraz niskiej jakości infrastruktury transportowej w województwie.

O skutecznym ich wykorzystaniu świadczy również wypowiedź marszałka województwa łódzkiego, który skomentował dotychczasową ich absorpcję następująco: *Województwo łódzkie w ramach RPO otrzymało do dyspozycji ponad miliard euro. Z tej kwoty podpisaliśmy dotąd blisko 2 tysiące umów z beneficjentami. Według danych przekazanych nam przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego znajdujemy się w czołówce województw pod względem skuteczności wdrażania środków unijnych. Dobrze idzie nam też rozliczanie się z beneficjentami, czyli wydatki kwalifikowane. Odzwierciedleniem tego stanu rzeczy były pieniądze, jakie zostały przyznane województwu w ramach Krajowej Rezerwy Wykonania. Jeśli zaś chodzi o efekty, to za największy sukces uznaję poprawę infrastruktury, zwłaszcza transportowej. Modernizacje i remonty dotyczą większości dróg, które tego wymagały. Zyskują połączenia kolejowe. Ponadto wiele gmin realizuje program modernizacji termicznej budynków, nadrobione zostały zaległości sanitarno-wodociągowe. Inwestycje unijne wpływają też na pobudzenie przedsiębiorczości mieszkańców regionu (za stroną internetową <http://dotacje.naszemiasto.pl> z dnia 7.08.2014).*

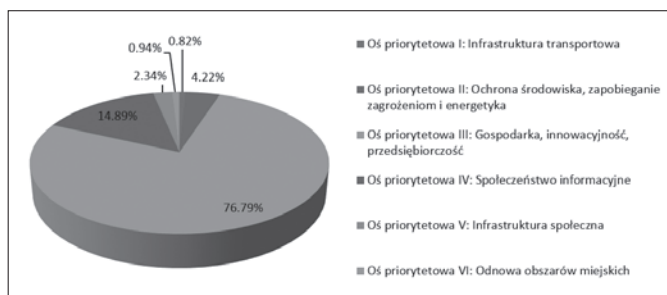
### **3. Alokacja środków Regionalnego Programu Operacyjnego WŁ w Łodzi i ich społeczna percepcja – wyniki badań**

Spośród wielu dostępnych w Łodzi w latach 2007–2013 unijnych instrumentów finansowych Regionalny Program Operacyjny miał znaczenie priorytetowe. Jego udział w ogólnej liczbie podpisanych w tym czasie projektów (1220) wyniósł bowiem blisko 70%, a łączna wartość umów wyniosła 2 mln zł.

Analiza struktury wykorzystania tych środków według 7 głównych osi priorytetowych ujawniła, że ich dotychczasowe rozdysponowanie zasadniczo odpowiadało aktualnym potrzebom miasta, choć nie było idealne. W świetle opracowanej w 2006 roku *Diagnozy sytuacji społeczno-gospodarczej Łodzi* najważniejszymi problemami miasta były:

- wysoki poziom bezrobocia, w tym strukturalnego i długotrwałego,
- zauważalna niższa jakość w Łodzi w porównaniu do polskich miast podobnej wielkości, utrwalające się w mieście obszary gett dziedziczonej biedy i wykluczenia,
- bardzo zły stan zasobu komunalnego i przestrzeni publicznej – mieszkań komunalnych, zdegradowane centrum miasta, brak budownictwa socjalnego,
- niska jakość usług komunalnych, transportu zbiorowego, brak aglomeracyjnego systemu transportu i innych wspólnych usług metropolitalnych,
- brak dostępu Łodzi do międzynarodowej sieci szybkich połączeń drogowych i kolejowych oraz lotniczych,
- niski poziom pokrycia miasta Internetem szerokopasmowym, grożący wykluczeniem cyfrowym (Markowski, Kucharska-Stasiak 2006).

Tymczasem analiza liczby podpisanych w Łodzi umów o dofinansowanie w ramach tego programu ujawniła zdecydowaną przewagę (blisko 77%) projektów z zakresu Priorytetu III (gospodarka, innowacyjność, przedsiębiorczość), czyli projektów związanych m.in. z inwestycjami i procesami modernizacyjnymi i badawczymi w przedsiębiorstwach, wspieraniem działalności jednostek B+R, a także z pomocą dla rozwoju otoczenia biznesu, sektora usług turystycznych oraz bazy rekreacyjno-sportowej. Natomiast zdecydowanie mały udział odnotowano w stosunku do zgłaszanych problemów z Priorytetu I, związanego z szeroko rozumianą poprawą dostępności komunikacyjnej miasta, a także VI – odnoszącego się do procesu ożywienia gospodarczego i społecznego na terenach zdegradowanych miasta. Ich łączny udział wyniósł jedynie blisko 2% w ich ogólnej strukturze (ryc. 3).



Ryc. 3. Struktura wydatkowania w Łodzi funduszy z RPO WŁ, w podziale na poszczególne osie priorytetowe w latach 2007–2013.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z 14.08.2014.

Spośród wielu wykonanych w ramach tego programu projektów za najbardziej spektakularne i ważne dla rozwoju społeczno-gospodarczego Łodzi można uznać takie realizacje:

1. Rozbudowę Portu Lotniczego Łódź im. Władysława Reymonta (łączna kwota projektu wyniosła nieznacznie ponad 156 mln zł i jego realizacja przyczyniła się m.in. do poprawy dostępności komunikacyjnej, a tym samym gospodarczej Łodzi).

2. Przebudowę sieci ciepłowniczej miasta w ramach projektu *Modernizacja sieci wodnej rozdzielczej w dzielnicach Łódź Polesie i Łódź-Bałuty*, (łączna wartość wyniosła 1,8 mln zł), dzięki której poprawiło się m.in. bezpieczeństwo energetyczne mieszkańców oraz stan środowiska naturalnego Łodzi.
3. Modernizację Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. M. Kopernika w Łodzi jako kompleksową realizację planu rozwoju Regionalnego Ośrodka Onkologicznego. Realizacja tego projektu, obok znaczącej poprawy jakości infrastruktury technicznej i medycznej, przyczyniła się również do powstania w Łodzi, jedynego jak na razie, wysokospecjalistycznego ośrodka onkologii, spełniającego najwyższe wymagania w tym zakresie. Całkowity koszt realizacji projektu wyniósł ponad 58 mln zł, w ramach którego przebudowano i zmodernizowano blisko 8,5 tys. km<sup>2</sup> powierzchni szpitala.
4. Budowę Centrum Rekreacyjno-Sportowo-Konferencyjnego *Atlas Arena*, inwestycji stanowiącej część szerszego programu wykorzystania rozległych i skupionych w części zachodniej miasta terenów rekreacyjnych. Obecnie należy do najnowocześniejszych w Polsce obiektów sportowo-widowiskowych i jest przystosowany do organizacji różnego typu imprez, również o charakterze międzynarodowym (fot. 1).



Fot. 1. Atlas Arena w Łodzi.  
Źródło: fotografia własna autorki.

5. Rewitalizację EC-1 i jej adaptację na cele kulturalno-artystyczne, stanowiącej piękny przykład odnowy i rewitalizacji zdegradowanej przestrzeni miejskiej. Na marginesie warto wspomnieć, że jest to zarazem jeden z największych i najdroższych projektów – jego całkowita wartość wyniosła 266 tys. zł. Inwestycja ta polegała na rewitalizacji znajdujących się w centrum Łodzi poprzemysłowych obiektów dawnej elektrowni EC-1, o dużej wartości architektonicznej i znaczeniu historycznym. Warto dodać, że obok widocznego wpływu na jakość przestrzeni inwestycja ta przyczyniła się także do wzmocnienia funkcji usługowych Łodzi w obszarze kultury (fot. 2).

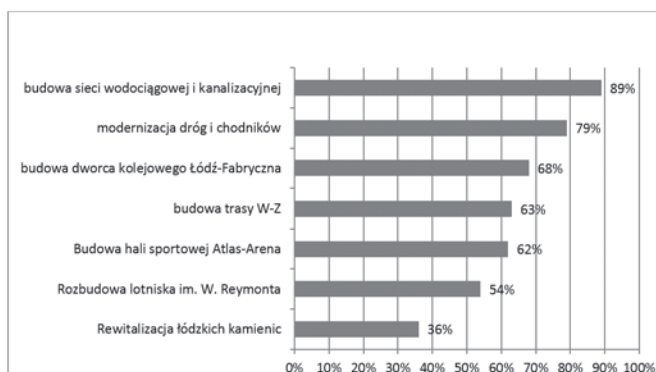


Fot. 2. Elektrownia EC-1 w Łodzi.  
Źródło: fotografia własna autorki.

Zaprezentowane tu przykłady wskazują na duże zróżnicowanie zrealizowanych w Łodzi projektów i nie ulega wątpliwości, że przyczyniły się one zarówno do zmodernizowania i rozbudowy zaplecza infrastrukturalnego Łodzi, jak i znacznej poprawy jego wizerunku. Otwarte jednak pozostało pytanie, jak te zrealizowane w mieście projekty postrzegają jego mieszkańcy oraz jaka jest ich ogólna wiedza na ten funduszy unijnych.

Badania pokazały, że ankietowani w większości nie mają wiedzy na temat funduszy unijnych. Oczywiście, są świadomi, że Polska jako członek UE ma prawo do korzystania z funduszy unijnych, które mogą być przeznaczone na różne cele, ale zdecydowanej większości z nich obce są nazwy programów czy fachowe określenia związane z procesem wdrażania funduszy. Tylko nieliczni z nich spontanicznie potrafili wymienić nazwy dostępnych w II okresie wdrażania programów (najczęściej wymieniali Program Operacyjny Kapitał Ludzki lub RPO WŁ) i co warto dodać – znacznie lepszą wiedzę w tym zakresie prezentowały osoby młodsze.

Żaden spośród badanych nie potrafił wyjaśnić, jak wygląda procedura ubiegania się o środki unijne, co zapewne wynika z faktu, że nikt z ankietowanych nie postrzegał siebie jako beneficjenta pomocy unijnej. Sprawy te większości z nich po prostu nie dotyczą. Zdecydowana większość respondentów (69%) zauważyła natomiast zmiany, jakie zaszły w Łodzi pod wpływem skorzystania z funduszy unijnych. 100% z nich potrafiło spontanicznie wymienić co najmniej 5 inwestycji, które dzięki tym środkom powstały (ryc. 4).



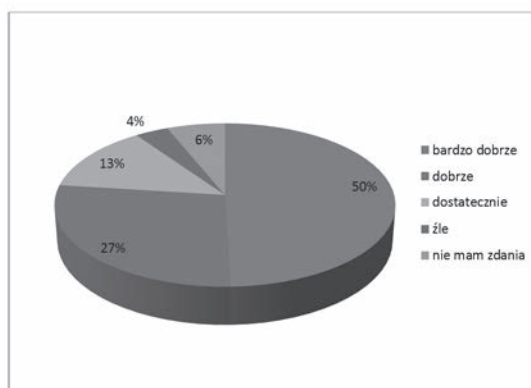
Ryc. 4. Inwestycje realizowane w Łodzi w ramach programów unijnych wymienione przez mieszkańców Łodzi.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Respondenci najczęściej wskazywali na budowę sieci wodociągowej i kanalizacyjnej, modernizację dróg i chodników, budowę nowego dworca kolejowego Łódź Fabryczna, przebudowę trasy W-Z, a zatem na tzw. twarde inwestycje infrastrukturalne. Tylko nieliczni kojarzyli pomoc unijną z rozwojem przedsiębiorczości, renowacją zabytków czy centrum miasta.

Co ciekawe, badani nie potrafili jednoznacznie wskazać, która ze zrealizowanych inwestycji była dla miasta najważniejsza i najbardziej potrzebna. Najczęściej, wśród wielu wymienianych powtarzały się: przebudowa dworca Łódź Fabryczna, szeroko rozumiana modernizacja dróg oraz rewitalizacja łódzkich kamienic. Dowodzi to, że zły stan dróg i nawierzchni oraz wysoki stopień zdegradowania miasta dostrzegają nie tylko jego władze, lecz także mieszkańcy. Badani łódzianie interpretują przeznaczenie pomocy z UE głównie w krótkiej, bezpośredniej i namacalnej perspektywie. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że przeciętny łódzianin czuje się beneficjentem funduszy o tyle, o ile jeździ po mniej dziurawych drogach, korzysta z chodnika lub kanalizacji. Tylko bowiem nieliczni wychodzą poza ten pierwszy, najbardziej oczywisty poziom materialny i dostrzegają związek między funduszami a rozwojem ekonomicznym miasta, tworzeniem nowych miejsc pracy itp.

Badania prowadzone w tym zakresie pokazują, że przedstawiony sposób myślenia o pomocy unijnej charakteryzuje nie tylko badaną grupę respondentów, lecz także cechuje zdecydowaną większość Polaków. Badania przeprowadzone m.in. przez Instytut Badań Społecznych Pentor w 2010 roku dowiodły, że na poziomie lokalnym świadomość o wykorzystaniu funduszy zatrzymuje się jedynie na fizycznym, materialnym produkcie pomocy – drogach, mostach i kanalizacji, a sama pomoc oceniana jest bardzo pozytywnie pod warunkiem, że przynosi konkretne efekty tu i teraz.

Zdaniem większości badanych Łódź umiejętnie pozyskuje środki z programów unijnych oraz jednocześnie zdecydowana większość z nich (78%) bardzo dobrze ocenia ich wykorzystanie (ryc. 5).



Ryc. 5. Jak ocenia Pani/Pan wykorzystanie przez Łódź środków z UE?

Źródło: opracowanie własne na podstawie badań ankietowych.

Konstatując, warto dodać, że choć ogólna ocena wykorzystania środków unijnych w oczach respondentów jest pozytywna, to jednak, jak ujawniły badania, współistnieje ona z całą gamą negatywnych ocen i interpretacji w myśl zasady: nie ma nic za darmo. Pożyzione dzisiaj pieniądze trzeba będzie jutro oddać. Skłonność do tych negatywnych ocen widoczna była jednak przede wszystkim wśród osób starszych lub/i mniej wykształconych, bardziej zamkniętych na świat. Młodszy przejawiali w tym względzie zdecydowanie więcej optymizmu.

#### 4. Podsumowanie

Przeprowadzona analiza pozwoliła na sformułowanie następujących wniosków:

1. Programy regionalne zostały stworzone jako narzędzie polityki regionalnej, stanowiąc usystematyzowaną strategię działań mających zapewnić poprawę jakości życia mieszkańców, rozwój regionu i podniesienie jego konkurencyjności. W tym celu został również stworzony RPO WL. Obok Strategii Województwa Łódzkiego jest to najważniejszy dokument służący realizacji polityki regionalnej w regionie łódzkim, a co za tym idzie również odpowiadający na najważniejsze jego problemy. Zaprojektowane w jego ramach priorytety wyznaczają najważniejsze kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa.
2. Analiza jego wykorzystania pokazała, że województwo łódzkie zasadniczo nie zmarnowało podarowanej wraz z tymi środkami szansy na odrobienie powstałych po okresie gospodarki centralnie planowanej zapóźnień cywilizacyjnych. Zrealizowane projekty miały wprowadzić różny charakter, niemniej jednak w większości stanowiły pozytywną odpowiedź na zdiagnozowane w województwie problemy.
3. Nieco inaczej sytuacja wygląda w przypadku stolicy województwa – Łodzi. Wprowadzić absorpcja tych funduszy na tle innych miast regionu była tu zdecydowanie najlepsza, co wynika przede wszystkim z rangi miasta, niemniej jednak zrealizowane w ramach tego programu projekty nie rozwiązały wszystkich zdiagnozowanych problemów miasta. Wciąż nierozwiązany pozostał bowiem m.in. problem ogromnego bezrobocia nękającego szczególnie ludzi młodych oraz tych po 50. roku życia.

4. Przeprowadzone badania ujawniły również, że pomimo stosunkowo słabej wiedzy mieszkańców Łodzi na temat samych funduszy unijnych i zasad realizacji polityki UE, dostrzegają oni zmiany, które projekty te generują w przestrzeni miasta. Ich postrzeganie i myślenie o projektach jest jednak typowe i nie odbiega od obiegowej opinii na ich temat reprezentowanej przez statystycznego Polaka. Badany łódzianin w pierwszej kolejności postrzega bowiem projekty tzw. twarde (mosty, drogi, budynki), znacznie rzadziej natomiast pomoc unijną utożsamia z projektami miękkimi, których efekty nie są tak łatwo identyfikowane w przestrzeni, a na ich realny skutek trzeba trochę poczekać.
5. Ogólna ocena zarówno stopnia wykorzystania funduszy przez miasto, jak też efektów ich wydatkowania jest pozytywna, choć w dużej mierze jest ona zdeterminowana wiekiem respondentów.

## Literatura

- Fundusze europejskie – rozmowa z Witoldem Stępnem marszałkiem województwa łódzkiego. W: <http://dotacje.naszemiasto.pl> (data dostępu 7.08.2014).
- Markowski T. (red.), Kucharska-Stasiak E., 2006. Strategia rozwoju miasta Łódź 2020+, 2006. W: [http://dobrepraktyki.decdujmyrazem.pl/files/dobrepraktyki.decdujmyrazem.pl/public/DR\\_pliki/lodz\\_diagnoza\\_strategiczna\\_wyniki.pdf](http://dobrepraktyki.decdujmyrazem.pl/files/dobrepraktyki.decdujmyrazem.pl/public/DR_pliki/lodz_diagnoza_strategiczna_wyniki.pdf) (data dostępu 9.09.2014).
- Nizio S., 2012. Regionalny Program Operacyjny jako narzędzie rozwoju Dolnego Śląska. W: S. Ciok, K. Janc (red.), Z problematyki regionalnej Dolnego Śląska; Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, nr 23, Wrocław.
- Perek A., Zawojka A. 2011. Fundusze unijne jako źródło finansowania inwestycji na obszarach wiejskich na przykładzie gmin powiatu tomaszowskiego w latach 2005–2009. *Rocz. Nauk Rol., Seria G*, t. 98, z. 3, s. 126–139.
- Zaremba W., 2012. Wykorzystanie funduszy unijnych przez lokalną jednostkę samorządową na przykładzie gminy Lubenia. W: <https://www.ur.edu.pl/file/21956/15.pdf> (data dostępu 12.06.2013).

## **The use of funds from Regional Operational Programme of Łódź Voivodeship and its perception among inhabitants**

**Summary:** Polish accession to the EU, and with the obtaining by local governments access to EU created many of the incredible chance to make up for delays of civilization, and thus the opportunity for modernization and development. The constraint to use them fueled by the media, public opinion, as well as science itself was and still is so large that the chance that benefited the vast majority of Polish municipalities. The level and quality of use of available EU funds, however, was different because it depends on many factors, which are often municipalities have no effect. Another issue is the degree of social acceptance undertaken in the municipality of projects and investments. Practice because it shows that not always the ideas of officials and decision-makers are well received by the locals. Quite the contrary. Often, even exclusive, because the interests of communal *actors* rarely go hand in hand with the real needs of people.

Lodz was one of the municipalities, which really took advantage of the opportunity that in 2007–2013 gave the EU funds. In comparison to other major cities in Poland with their absorption coped quite well, which is reflected both in official statistics and reports of the EU and in the opinion of the rulers of the city and the local press. Among the many already published ratings and comments on the extent of their use, has not yet appeared, however, the information how public perception of realized investment in Lodz. Meanwhile, this is a very important issue because, in the light of the Law on Local Self-government is the responsibility of each municipality primarily care about the welfare of its people and realize its needs. Thus, taken in the article studies on the one hand to show the process of absorption of EU funds in Lodz in 2007–2013, with particular emphasis on the Regional Operational Programme WŁ, the other side to explore their social acceptance among the inhabitants of Lodz.

**Keywords:** regional policy, EU funds, Łódź, city policy.

dr Anita Kulawiak  
Uniwersytet Łódzki  
Katedra Geografii Regionalnej i Społecznej  
ul. Kopcińskiego 31  
90-131 Łódź  
georeg@geo.uni.lodz.pl

Jacek Zabielski

Izabela Zabielska

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

## **Małe i średnie przedsiębiorstwa województwa warmińsko-mazurskiego na rynku Obwodu Kaliningradzkiego FR (z uwzględnieniem branży budowlanej) – diagnoza stanu obecnego**

**Streszczenie:** Artykuł dotyczy roli małych i średnich przedsiębiorstw firm sektora budowlanego woj. warmińsko-mazurskiego na rynku Obwodu Kaliningradzkiego FR. Rozważania dotyczą lat 2004–2013. Z analizy wynika, iż znaczenie tego sektora dla województwa jest znaczące. Również położenie przygraniczne odgrywa dość istotną rolę w aktywności tych podmiotów. Branża budowlana z Warmii i Mazur proponuje do rosyjskiej enklawy, oprócz eksportu usług budowlanych, materiały budowlane i wyposażenie obiektów (stolarka budowlana, ceramika kuchenno-lazienkowa itp.).

**Słowa kluczowe:** małe i średnie przedsiębiorstwa, przedsiębiorczość na rynku regionalnym, branża budowlana, Obwód Kaliningradzki FR.

### **1. Znaczenie małych i średnich przedsiębiorstw w rozwoju gospodarczym**

W zjawisku przedsiębiorczości upatruje się często linię transmisji pomiędzy małymi i średnimi przedsiębiorstwami a wzrostem gospodarczym. Małe i średnie przedsiębiorstwa (dalej: MSP) są tym elementem gospodarki, w którym najczęściej ujawnia się przedsiębiorczość, wywołując efekty makroekonomiczne (Gołębiowski 2014). Dla pełnej charakterystyki sektora MSP staje się niezbędne wyodrębnienie jego cech jakościowych, wśród których szczególnie istotne są: niezależność ekonomiczna i prawna, jedność własności i zarządzania, niewielkie zróżnicowanie źródeł dochodu, a także osobisty stosunek właściciela do pracowników oraz odmienna struktura organizacyjna. MSP cechuje ponadto elastyczność działania w zmieniającym się otoczeniu i rozwinięta przedsiębiorczość w realizacji przyjętych celów (*Rola małych...* 2009).

Celem artykułu jest diagnoza stanu MSP woj. warmińsko-mazurskiego na rynku Obwodu Kaliningradzkiego FR, uwzględniająca branżę budowlaną. Badaną populację stanowiły podmioty gospodarcze działające w województwie warmińsko-mazurskim, zatrudniające do 9 osób (firmy mikro-), 10–49 osób (przedsiębiorstwa małe) i 50–249 osób (firmy średnie). Podstawowym okresem analiz były lata 2004–2013. Dane wykorzystane

do tego celu pochodziły z Głównego Urzędu Statystycznego (krajowe i regionalne), Polskiej Agencji Rozwoju Regionalnego oraz publikacje organów administracji rządowej. Autorzy wykorzystali dostępne dane wtórne, takie jak publikacje, raporty, biuletyny, bazy danych, katalogi, a także informacje dostępne na stronach www. W celu uzyskania jak najbardziej wiarygodnych wyników zastosowano metody polegające na wykorzystaniu w toku analiz różnych technik oraz źródeł pozyskiwania informacji. Metody te polegały głównie na analizie badań wtórnych oraz na badaniach ilościowych i jakościowych.

Małe i średnie przedsiębiorstwa odgrywają szczególną rolę w gospodarce każdego kraju. Uważane są za stymulator rozwoju gospodarki, a ich funkcjonowanie stanowi przejaw zdrowej konkurencji i odzwierciedla przedsiębiorczość społeczeństwa. Ich rola wynika również z istotnego wpływu na generowanie PKB (ok. 70%, a udział sektora przedsiębiorstw w PKB w Polsce to prawie 50%) oraz na tworzenie miejsc pracy – ok. 50% (*Raport o stanie...* 2013). Na tym tle udział budownictwa w sektorze przedsiębiorstw wynosi ponad 12% (*Zmiany strukturalne...* 2014), w zatrudnieniu prawie 9% (*Zatrudnienie...* 2014a), a w tworzeniu PKB – 8% (*Produkt krajowy brutto...* 2012).

Małe i średnie przedsiębiorstwa mają istotne znaczenie dla rozwoju regionalnego, choć często jest to niedoceniane przez władze lokalne. Podkreślić należy, iż stały rozwój wspomnianego sektora przyczynia się do zmiany struktury społeczno-gospodarczej i funkcjonalnej danego obszaru (*Rola małych...* 2009, s. 19) poprzez:

- inicjowanie i powstawanie nowych rodzajów działalności,
- odgrywanie znaczącej roli w formowaniu się prywatnej własności środków produkcji,
- tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie bezrobocia, przeciwdziałanie wyludnianiu małych miast, miasteczek, osiedli i wsi o charakterze problemowym,
- wzrost dochodu ludności miejscowej,
- rozszerzenie rynków zbytu na wytwarzane produkty,
- zmianę sposobów i warunków życia oraz kształtowanie się nowego modelu konsumpcji ludności miejscowej,
- rozwój kooperacji i współpracy w działaniach przedsiębiorstw tego sektora,
- wzrost atrakcyjności obszarów, na których rozwijana jest działalność, wymuszanie zmian w prawnych uregulowaniach sprzyjających rozwojowi przedsiębiorczości i efektywności małych i średnich przedsiębiorstw,
- stymulowanie wzrostu gospodarczego, kreowanie postaw przedsiębiorczych oraz aktywizację rozwoju gospodarczego na zasadzie sprzężenia zwrotnego.

Zdaniem Wnorowskiego (2010) mała i średnia przedsiębiorczość posiada wiele zalet. Po pierwsze – swobodę działania, elastyczność w przystosowaniu do zmieniających się warunków, a także niezależność w podejmowaniu decyzji. Po drugie – możliwość adaptacji do lokalnych potrzeb konsumentów (małym przedsiębiorstwom nawet skromny krąg konsumentów może zapewnić rentowność). Po trzecie – elastyczność struktury organizacyjnej, która umożliwiła właścicielowi poznanie swoich pracowników, jak również przyciągnięcie specjalistów z niezbędnymi kwalifikacjami; niskie koszty stałe, które pozwalają ustalić cenę produktu finalnego na poziomie konkurencyjnym.

Z przedstawionych informacji wynika, że pod pojęciem MSP rozumie się przedsiębiorstwa, które spełniają określone kryteria. Oparte są one na założeniu, że pewne cechy

są charakterystyczne tylko dla małych i średnich firm (Ignatiuk 2011, s. 4). W niniejszym artykule za MSP przyjęto (zgodnie z art. 1 załącznika I do rozporządzenia Komisji WE, s. 3):

- średnie przedsiębiorstwo – zatrudniające mniej niż 250 pracowników oraz jego roczny obrót nie przekracza 50 mln euro lub roczna suma bilansowa nie przekracza 43 mln euro;
- małe przedsiębiorstwo – zatrudniające mniej niż 50 pracowników oraz jego roczny obrót nie przekracza 10 mln euro lub roczna suma bilansowa nie przekracza 10 mln euro;
- mikroprzedsiębiorstwo – zatrudniające mniej niż 10 pracowników oraz jego roczny obrót nie przekracza 2 mln euro lub roczna suma bilansowa nie przekracza 2 mln euro.

Również w *Ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej* została zawarta definicja MSP<sup>1</sup> (Dz.U. 2004 r. Nr 173, poz. 1807), która zgodnie z rekomendacją Komisji Europejskiej wyróżnia trzy kategorie przedsiębiorstw. Pod pojęciem małego i średniego przedsiębiorstwa rozumie firmy: zatrudniające nieliczną liczbę pracowników, a ich właścicielem jest najczęściej osoba (lub grupa) zarządzająca, mające do dyspozycji relatywnie nieduży kapitał i niewielki udział w rynku, niezależne od innych podmiotów gospodarczych.

Omawiając problematykę małych i średnich przedsiębiorstw, należy również zaakcentować kwestię funkcjonowania tego sektora na rynkach zagranicznych. Tym bardziej, że rosnąca konkurencja i coraz wyższe wymagania odbiorców wymuszają potrzebę ciągłego dostosowywania się do zmieniających się warunków. Często towarzyszy temu zjawisko umiędzynarodowienia przedsiębiorstw. Poszerzanie rynków zbytu (włączając zagraniczne) jest podstawą rozwoju, niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa i jego branży. Niewątpliwie targi i misje gospodarczo-biznesowe są dla większości przedsiębiorców efektywnym narzędziem ich promocji na arenie międzynarodowej oraz umożliwiają łatwiejsze nawiązanie długoterminowej współpracy z partnerami zagranicznymi. Charakterystykę liczby działających MSP przedstawiono w tab. 1.

Tab. 1. Liczba przedsiębiorstw zarejestrowanych w REGON i sektor MSP w Polsce w latach 2004–2011.

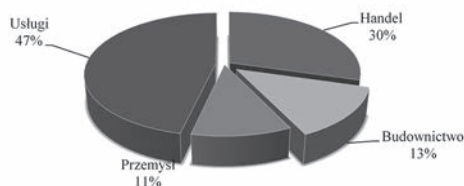
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Raport o stanie sektora...* 2005–2014.

| Przedsiębiorstwa   | 2004      | 2005      | 2008      | 2009      | 2011      |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Ogółem             | 3 670 957 | 3 718 506 | 3 868 060 | 3 880 254 | 4 071 576 |
| Sektor MSP, w tym: | 3 665 200 | 3 713 000 | 3 862 500 | 3 874 700 | 4 066 130 |
| mikro-             | 3 486 000 | 3 528 200 | 3 666 500 | 3 672 900 | 3 861 352 |
| małe               | 149 200   | 154 600   | 164 800   | 170 200   | 173 449   |
| średnie            | 30 000    | 30 200    | 31 200    | 31 600    | 31 329    |
| duże               | 5 757     | 5 506     | 5560      | 5 554     | 5 446     |

<sup>1</sup> Ujęcie definicyjne dotyczy kwalifikowania MSP i ma charakter kryteriów ilościowych, określając przedsiębiorcę (art. 104–110 ustawy):

- małego, który w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych zatrudniał średniorocznie mniej niż 50 pracowników i osiągnął roczny obrót ze sprzedaży nieprzekraczający 10 mln euro lub sumy aktywów jego bilansu na koniec jednego z tych lat nie przekroczyły 10 mln euro;
- średniego, który w co najmniej jednym z dwóch ostatnich lat obrotowych zatrudniał średniorocznie mniej niż 250 pracowników oraz osiągnął roczny obrót netto ze sprzedaży towarów, wyrobów i usług oraz operacji finansowych nieprzekraczający równowartości w złotych 50 mln euro lub sumy aktywów jego bilansu sporządzonego na koniec jednego z tych lat nie przekroczyły równowartości w złotych 43 mln euro.

Pod względem liczby przedsiębiorstw (około 1,8 mln firm) Polska jest szóstą gospodarką Unii Europejskiej. W porównaniu z 2010 r. nastąpił wzrost tej liczby o 3,4%. Zdecydowana większość z nich, bo aż 99,8%, to małe i średnie przedsiębiorstwa. Polskie MSP działają przede wszystkim w usługach i handlu (77%), rzadziej zaś w budownictwie (13,4%) i przemyśle (10,6%) (ryc. 1).



Ryc. 1. Struktura MSP w Polsce według podstawowego obszaru działalności.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Działalność przedsiębiorstw...* 2007.

W porównaniu ze średnią unijną sektor MSP w Polsce jest w większym stopniu zdominowany przez mikroprzedsiębiorstwa, a udział małych firm jest o połowę mniejszy niż w UE. Struktura polskich przedsiębiorstw stopniowo upodabnia się do unijnej. Począwszy od roku 2008 nastąpił spadek dynamiki wzrostu firm mikro oraz wzrost liczby dużych firm.

Należy zaznaczyć, iż lata 2010–2011 przyniosły ożywienie gospodarcze i związaną z tym poprawę warunków funkcjonowania MSP. Przełożyło się to, zwłaszcza w 2011 r., na lepsze wyniki firm i wzrost liczby aktywnych podmiotów (do poziomu sprzed 2009 r.). Jednak w 2012 r. nastąpiło spowolnienie aktywności gospodarki krajowej, a wraz z nim pogorszeniu uległy ekonomiczne uwarunkowania prowadzenia działalności gospodarczej.

## 2. MSP z woj. warmińsko-mazurskiego w sekcji budownictwo – diagnoza sytuacji<sup>2</sup>

Uznaje się, że o sukcesie rozwoju gospodarki danego regionu świadczy sytuacja panująca w przedsiębiorstwach funkcjonujących na danym obszarze. To właśnie sektor małych i średnich przedsiębiorstw jest głównym źródłem zatrudnienia, przedsiębiorczości oraz tworzenia innowacji, co ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia zatrudnienia i konkurencyjności. MSP potrafią skutecznie znaleźć niszę rynkową, wejść w nią i przystosować się do wymogów klientów i ich potrzeb. Na uwagę zasługuje fakt, że to sektor małych i średnich przedsiębiorstw przyczynia się do kreowania postaw przedsiębiorczości wśród lokalnych społeczności, czego konsekwencją jest zwiększenie liczby nowo powstałych podmiotów gospodarczych (*Rola małych...* 2009).

<sup>2</sup> Analiza sektora MSP woj. warmińsko-mazurskiego w branży budowlanej bazuje m.in. na oficjalnych materiałach statystyczno-analitycznych: Urzędu Statystycznego w Olsztynie za odpowiednie lata: *Rocznik statystyczny województwa warmińsko-mazurskiego*; *Województwo warmińsko-mazurskie – podregiony, powiaty, gminy*; Biuletyn statystyczny województwa warmińsko-mazurskiego; Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa warmińsko-mazurskiego; *Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w województwie warmińsko-mazurskim*; informacje sygnałowe umieszczone na stronie internetowej: [www.olsztyn.stat.gov.pl](http://www.olsztyn.stat.gov.pl); Głównego Urzędu Statystycznego za odpowiednie lata: *Rocznik Statystyczny Województw*; *Budownictwo – wyniki działalności, a także komunikaty podawane na stronie: www.stat.gov.pl oraz innych opracowań przywołanych w podrozdziale.*

Województwo warmińsko-mazurskie położone jest na obszarze północno-wschodniej Polski i jest unikatowe nie tylko w skali krajowej, lecz także europejskiej (jedyna granica z Rosją oraz zewnętrzna granica UE). Jego dodatkowymi atutami są: unikatowość fauny i flory, słabe zaludnienie, brak uciążliwych zakładów przemysłowych oraz duży udział użytków zielonych.

Region Warmii i Mazur jest przede wszystkim utożsamiany z prowadzeniem działalności związanej z rolnictwem. Unikalne walory przyrodnicze nie kolidują z rozwojem na terenie województwa działalności o charakterze produkcyjnym oraz związanej z szeroko zakrojonymi usługami rynkowymi. Główne działy gospodarki na Warmii i Mazurach to: produkcja zdrowej żywności, napojów alkoholowych, odzieży i wyrobów futrzarskich, przemysł drzewny, proekologiczna gospodarka leśna, ekoturystyka, produkcja opon, maszyn i urządzeń – z przewagą produkcji maszyn do obróbki plastycznej metali (*Rola małych...* 2009).

Ważnym obszarem gospodarki regionu jest sektor małych i średnich przedsiębiorstw. Według danych GUS aż 95% (116,5 tys. podmiotów) ogółu firm w regionie zarejestrowanych w systemie REGON w 2013 r. to mikroprzedsiębiorstwa, w których pracuje do 9 osób. Firmy małe, zatrudniające od 10 do 49 osób, to ok. 4% ogółu przedsiębiorstw (ponad 4,5 tys.). Natomiast firmy średnie, w których pracuje od 50 do 249 osób, stanowią niespełna 1,0% (ponad 1 tys.) ogółu firm. Firmy z regionu stanowiły ok. 3% wszystkich zarejestrowanych w kraju, przy czym największy udział odnotowały przedsiębiorstwa średnie (3,45%). Dane umieszczone w tabeli 2 potwierdzają ogromną rolę MSP w gospodarce regionu.

Tab. 2. Podmioty zarejestrowane w REGON wg liczby pracujących, 2004–2013.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i US.

| Wyszczególnienie                       | 2004    | 2005    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
|----------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Podmioty zarejestrowane w REGON        | 108 910 | 110 087 | 118 101 | 119 028 | 121 609 | 119 913 | 122 226 |
| Udział regionu w Polsce (%)            | 3,04    | 3,04    | 3,04    | 3,04    | 2,99    | 3,02    | 3,02    |
| Liczba przedsiębiorstw zlikwidowanych  | 8 670   | 8 540   | 14 425  | 9 414   | 13 817  | 10 191  | 9 394   |
| Zlikwidowane – udział w Polsce (%)     | 4,45    | 3,97    | 3,76    | 3,96    | 3,29    | 3,28    | 3,48    |
| Liczba przedsiębiorstw nowo powstałych | 8 659   | 10 003  | 14 474  | 13 660  | 12 667  | 16 291  | 11 851  |
| Nowo powstałe – udział w Polsce (%)    | 3,70    | 3,82    | 3,60    | 3,39    | 3,10    | 3,15    | 3,24    |

Jak wynika z tab. 2, najwięcej firm powstało w 2012 r. – ponad 116 tys., z czego 96,3% to przedsiębiorstwa mikro. Zlikwidowano ponad 10 tys. przedsiębiorstw (poza latami 2009 i 2011). Tu również sektor mikro- stanowił większość. Największy udział regionu był wśród zlikwidowanych firm dużych, mniejszy zaś – firm mikro- i małych. Warto jednak zauważyć, że praktycznie we wszystkich grupach MSP liczba nowo powstałych firm była wyższa niż zlikwidowanych (oprócz 2011 r.).

W 2013 r. nowo utworzone przedsiębiorstwa w woj. warmińsko-mazurskim to przede wszystkim podmioty z sekcji handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów (25%), budownictwo (ok. 20%) oraz przetwórstwo przemysłowe (8%). Natomiast jeśli chodzi o przedsiębiorstwa zlikwidowane, dominowała tu branża handlowa (ponad 30%), budownictwo (ok. 20%) i przetwórstwo przemysłowe (ponad 8%) (*Zmiany strukturalne...* 2014, s. 36).

Odnosnie ogółu podmiotów gospodarczych sektora MSP funkcjonujących na terenie woj. warmińsko-mazurskiego, to ponad 95% należało do sektora prywatnego, natomiast w sektorze publicznym działało 4,5% jednostek. Podmioty z udziałem kapitału zagranicznego stanowiły 0,8% warmińsko-mazurskich przedsiębiorstw (tab. 3).

Tab. 3. Struktura własności podmiotów w woj. warmińsko-mazurskim zarejestrowanych w REGON, 2004–2013 (w %).  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i US.

| Udział podmiotów w regionie     | 2004 | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Udział z kapitałem zagranicznym | 0,8  | 0,8  | 0,8  | 0,8  | 0,8  | 0,8  | 0,8  |
| Udział sektora prywatnego       | 93,8 | 93,9 | 95,2 | 95,4 | 95,3 | 95,3 | 95,4 |
| Udział sektora publicznego      | 6,2  | 6,1  | 4,8  | 4,6  | 4,7  | 4,7  | 4,6  |

Rezultat działalności wszystkich podmiotów gospodarki narodowej określa PKB. W 2011 r. jego wartość dla woj. warmińsko-mazurskiego wynosiła 41 609 mln zł (w przeliczeniu na jednego mieszkańca 28 635 zł). Największą wartość dodaną generowały sektory usług, przemysłu i budownictwa oraz rolniczy. Warto zaakcentować, że jedną z dynamicznie rozwijających się gałęzi gospodarki w województwie warmińsko-mazurskim jest budownictwo. Jest to sektor, w którym w latach 2004–2013 nastąpił wyraźny wzrost poziomu rozwoju. W 2013 r. zarejestrowanych było 13 999 podmiotów budowlanych. W latach 2004–2013 ich liczba stale rosła, najbardziej do 2010 r. (tab. 4).

Tab. 4. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w REGON w budownictwie 2004–2013.  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i US.

| Wyszczególnienie     | 2004    | 2005    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
|----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Polska               |         |         |         |         |         |         |         |
| – sekcja budownictwo | 355 575 | 358 018 | 444 223 | 467 145 | 461 123 | 471 474 | 477 925 |
| warmińsko-mazurskie  |         |         |         |         |         |         |         |
| – sekcja budownictwo | 9 617   | 9 900   | 10 741  | 11 648  | 13 706  | 13 848  | 13 999  |

Ogólnie w woj. warmińsko-mazurskim w sekcji budownictwo zatrudnienie w ostatnich latach spada (tab. 5). Kwestia ta dotyczy m.in. trudności w znajdowaniu i zatrudnianiu pracowników o odpowiednich kwalifikacjach. Przedsiębiorcy, jako główny powód takiej sytuacji, wskazują koszty zatrudnienia oraz konkurencję na rynku (krajowym i zagranicznym), a także bariery związane z niejasnymi i niespójnymi przepisami prawnymi, również na rynkach zagranicznych (też na rynku rosyjskim). Akcentują także niepewność związaną z ogólną sytuacją gospodarczą (na rynku krajowym i zagranicznym) oraz niedostatecznym

popytem. Negatywne są również przewidywania w zakresie portfela zamówień na rynku krajowym i zagranicznym. Niestety, problemy te dotyczą w większości województw w Polsce, nie tylko warmińsko-mazurskiego.

Tab. 5. Liczba pracujących w budownictwie w Polsce i woj. warmińsko-mazurskim, 2004–2012.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i US.

| Wyszczególnienie    | 2004         | 2005         | 2009         | 2010         | 2011         | 2012         | 2013         |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Polska              | 3 576<br>830 | 3 615<br>621 | 3 742<br>673 | 3 909<br>802 | 3 869<br>897 | 3 975<br>334 | 4 070<br>259 |
| warmińsko-mazurskie | 15 937       | 17 961       | 26 417       | 26 846       | 27 833       | 25 759       | 14 055       |

W 2013 r. na Warmii i Mazurach produkcja sprzedana budownictwa (w cenach bieżących) ukształtowała się na poziomie 3 079,7 mln zł i stanowiła 1,8% sprzedaży krajowej w tej sekcji. Była mniejsza w porównaniu z rokiem poprzednim o 15,9% – w skali kraju spadek odpowiednio o 11,3% (tab. 6).

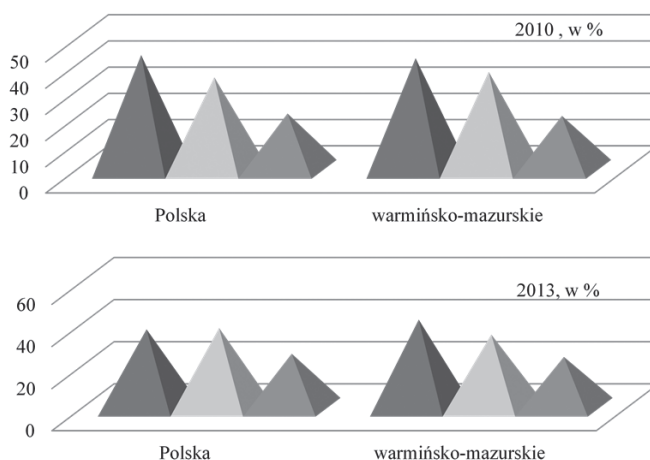
Tab. 6. Produkcja sprzedana budownictwa, produkcja budowlano-montażowa (w %)

oraz przeciętne zatrudnienie w budownictwie, 2010–2013.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i US.

| Wyszczególnienie                                                                            | 2010         | 2012         | 2013         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Polska                                                                                      |              |              |              |
| Produkcja sprzedana budownictwa (ceny bieżące) w mln zł                                     | 160<br>403,9 | 189<br>076,7 | 167<br>771,8 |
| Udział produkcji budowlano-montażowej w produkcji sprzedanej budownictwa (ceny bieżące) w % | 51,5         | 50,8         | 49,3         |
| Przeciętne zatrudnienie w budownictwie w tys.                                               | 442,8        | 486,3        | 444,2        |
| Woj. warmińsko-mazurskie                                                                    |              |              |              |
| Produkcja sprzedana budownictwa (ceny bieżące) w mln zł                                     | 3 317,4      | 3 664,1      | 3 079,7      |
| Udział produkcji budowlano-montażowej w produkcji sprzedanej budownictwa (ceny bieżące) w % | 66,0         | 64,8         | 65,9         |
| Przeciętne zatrudnienie w budownictwie w tys.                                               | 14,1         | 15,2         | 13,1         |

Warto zwrócić uwagę na produkcję budowlano-montażową, która w omawianym okresie wyniosła ok. 3,1 mln zł (65,9% ogólnej wartości produkcji sprzedanej budownictwa) i zmniejszyła się w stosunku do roku poprzedniego o 14,5% (w kraju spadek o 13,6%), stanowiąc 2,4% produkcji krajowej. Jej strukturę przedstawiono na ryc. 2.



Ryc. 2. Struktura produkcji budowlano-montażowej według działów PKD (ceny bieżące).  
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i US.

Większość produkcji budowlanej w kraju prowadzona jest przez podmioty branżowe (*Sektor budowlany...* 2011). Wśród tej grupy widoczny jest duży udział w produkcji firm małych, posiadających nie więcej niż 9 pracowników. Niewielka część produkcji budowlanej realizowana jest także poza branżą – okazjonalnie komercyjnie przez przedsiębiorstwa o innym profilu działalności lub też na potrzeby własne przez wewnętrzne ekipy remontowo-usługowe firm niebudowlanych. Skala tego zjawiska jest z roku na rok coraz mniejsza. Pod względem wielkości sprzedaży produkcji budowlano-montażowej znaczący udział posiadały podmioty, których głównym rodzajem działalności jest wznoszenie budynków (41,6% sprzedaży w 2013 r.). W podmiotach, których podstawowym rodzajem działalności jest budowa obiektów inżynierii lądowej i wodnej (udział 34,5%), produkcja zmniejszyła się o 7,5%, a w wykonujących roboty budowlane specjalistyczne (udział 23,9%) – o 26,1%.

W 2013 r. spadkowi produkcji sprzedanej budownictwa towarzyszyło także zmniejszenie przeciętnego zatrudnienia w tej sekcji (o 13,9%, o 8,7% w skali kraju). Ponadto, specyfika województwa peryferyjnego sprawia, że stosunkowo mało jest bardzo dużych inwestycji, a wciąż dość słabe skomunikowanie z resztą kraju sprawia, że inwestorzy spoza regionu raczej nie realizują większych przedsięwzięć budowlanych. Główne obszary działalności branży budowlanej obejmują zatem realizację inwestycji lokalnych, drobnego budownictwa, czyli inwestycji o skali adekwatnej raczej dla MSP.

Dodatkowo elementem, który wpływa na kondycję branży budowlanej w województwie jest sytuacja na rynku pracy, czyli popytu i podaży pracowników. Czynnikiem pośrednio kształtującym tę sytuację jest z kolei szkolnictwo zawodowe, które w zawodach budowlanych na Warmii i Mazurach ma wieloletnie tradycje. Jednak, podobnie jak w całej Polsce w latach 90. XX w., również w województwie nastąpiło ograniczenie działalności szkół tego typu i zastępowanie ich coraz bardziej popularnymi liceami ogólnokształcącymi. Ma to bezpośrednie przełożenie na występujące u przedsiębiorców budowlanych trudności w dostępie do odpowiednio wykwalifikowanej siły roboczej (*Analiza trendów...* 2009).

Warto zaznaczyć, że warmińsko-mazurskie firmy budowlane działają niemal wyłącznie na zlecenie odbiorców krajowych. W latach 2004–2010 eksport robót stanowił zaledwie niecały 1% całej produkcji sektora (ok. 2–3% w Polsce). W ujęciu wartościowym widoczny jest jego wzrost od 2005 r., związany z unijną akcesją Polski oraz wprowadzeniem umowy o małym ruchu granicznym z 2012 r. W latach następnych poziom eksportu systematycznie malał – łącznie w latach 2006–2013 spadł o ponad 38%<sup>3</sup>.

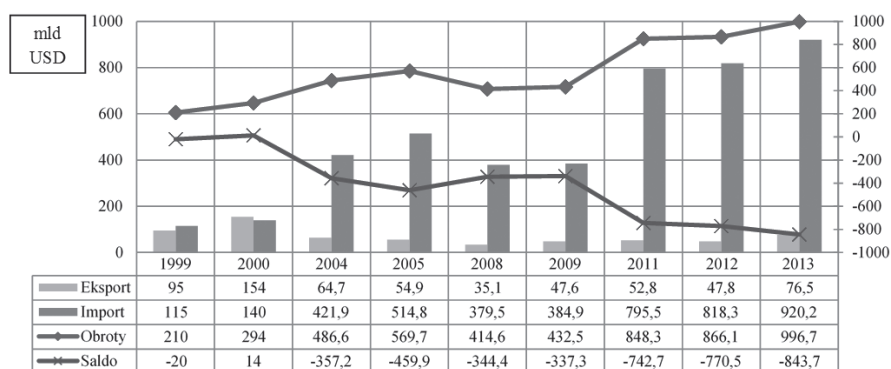
### 3. Obecność MSP z woj. warmińsko-mazurskiego na rynku kaliningradzkim z uwzględnieniem sektora budowlanego

Należy wyraźnie podkreślić, że jednym z podstawowych celów strategii rozwoju społeczno-gospodarczego woj. warmińsko-mazurskiego jest wspieranie przedsiębiorczości. Ważnym impulsem staje się także wspieranie działań proeksportowych, gdyż zażyłość stosunków gospodarczych to istotna szansa rozwoju dla MSP z regionu Warmii i Mazur (*Strategia rozwoju...* 2013). Obwód Kaliningradzki FR jest istotnym partnerem Polski w jej kontaktach handlowych z Rosją. Wiele polskich firm poprzez kanał kaliningradzki adresuje wyroby na ten rynek, gdzie trafia ok. ¼ całego polskiego eksportu. Dostawy są zróżnicowane. Największą pozycją są surowce chemii organicznej, realizowany jest znaczący eksport materiałów budowlanych i artykułów rolno-spożywczych (ponad 20% dynamika wzrostu w 2013 r.) oraz wyrobów z tworzyw sztucznych, drewna, mebli i towarów elektromaszynowych (spadek dynamiki w 2013 r.) (*Handel Polski z Obwodem...* 2013).

Obecnie współdziałanie w obszarze MSP reguluje *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy gospodarczej* podpisana w 2004 r., na mocy której powołano Polsko-Rosyjską Międzyrządową Komisję ds. Współpracy Gospodarczej, stanowiącą główne instytucjonalne forum dla dialogu polsko-rosyjskiego tego sektora. Rozwój współpracy zainicjowały także umowy o charakterze regionalnym i lokalnym.

Współpracę Polski z Obwodem Kaliningradzkim FR najlepiej obrazują dane statystyczne dotyczące wzajemnej wymiany handlowej (ryc. 3). Można przyjąć, że dynamika obrotów handlowych obwodu z Polską świadczy m.in. o rozwoju współpracy MSP. Systematyczny wzrost wielkości obrotów towarowych w latach 1999–2013 potwierdza pomyślny i konsekwentny rozwój wzajemnych kontaktów handlowych oraz rangę Polski jako ważnego partnera gospodarczego. Omawiając wzajemne obroty, należy przypomnieć, że wskazywały one dynamikę wzrostową. Do tego należy doliczyć również nie rejestrowany w statystykach obrót przygraniczny, który szacowany jest na 30%–50% w stosunku do handlu rejestrowanego. Szczególnie opłacalny z uwagi na istniejące różnice cenowe między Kaliningradem a Polską jest handel alkoholem, papierosami i paliwem ([www.strazgraniczna.pl](http://www.strazgraniczna.pl)).

<sup>3</sup> Największy potencjał eksportowy materiałów i usług budowlanych przedsiębiorcy MSP upatrują w Rosji. Jedna trzecia firm, które zamierzają poszerzyć ekspansję eksportową, wymienia właśnie ten kraj. Najwięcej emocji wzbudza eksport usług budowlanych z uwagi na możliwość wymiany doświadczeń polskich firm wykonawczych przy Mundialu w 2018 r.



rok poprzedni=100

Ryc. 3. Obroty handlowe Obwodu Kaliningradzkiego FR z Polską w latach 1999–2013.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Konsulatu Generalnego RP w Kaliningradzie.

Polsko-rosyjskie sąsiedztwo sprzyja przygranicznym firmom woj. warmińsko-mazurskiego. Potwierdzają to dane Urzędu Celnego w Olsztynie i szacunki GUS, z których wynika, że ponad 30% polskich firm, zwłaszcza z branży budowlanej, spożywczej i producenci wyrobów z tworzyw sztucznych, działających w obwodzie pochodzi z regionu Warmii i Mazur. Przykładem są Kętrzyn i Bartoszyce, które skutecznie korzystają z walorów dostępności i chłonności rynku kaliningradzkiego.

Mali i średni przedsiębiorcy z Warmii i Mazur określają, że najważniejszą przyczyną decyzji o eksporcie do obwodu jest chęć poszerzenia rynków zbytu i chłonność rynku kaliningradzkiego oraz zamówienia ze strony rosyjskiej. Wśród postulowanych działań na rzecz wsparcia ekspansji MSP na ten rynek najczęściej wymienia się: ulgi podatkowe, dostęp do informacji o rosyjskim partnerze, uproszczenie procedur administracyjnych związanych z eksportem, reklama polskich produktów i większa dostępność targów dla przedsiębiorców (Zabielska, Zielińska-Szczepkowska 2013) ([www.kaliningrad.msz.gov.pl](http://www.kaliningrad.msz.gov.pl)). W analizowanym okresie nastąpił znaczny wzrost importu MSP, głównie za sprawą zwiększenia importu ropy naftowej, gazów i produktów ropopochodnych, drewna, tarcicy, nawozów azotowych, złomu żelaza, stopów miedzi i celulozy. Znaczącymi pozycjami stały się też produkty paszowe oraz metale żelaza (zakupy uzupełniające – w tej pozycji Polska jest eksporterem netto do obwodu z uwagi na niższe ceny).

Jeżeli chodzi o specjalność budowlaną MSP woj. warmińsko-mazurskiego, to źródłem ich konkurencyjności na rynku obwodu jest przede wszystkim niska cena, jakość i jednocześnie cena atrakcyjna w stosunku do jakości (*Perspektywy rozwoju...* [www.inwestycje.elblag.pl](http://www.inwestycje.elblag.pl)). Odbiorcy warmińsko-mazurskich produktów i usług z branży budowlanej w obwodzie deklarują, że podejmując decyzję o wyborze dostawcy, zwracają uwagę na jego niezawodność, dostępność produktów i usług oraz czas dostawy. Wśród szczególnie atrakcyjnych usług budowlanych z Polski wymienia się głównie prace wykończeniowe, działalność w obszarze architektury oraz prace polskich konserwatorów zabytków (*Rynek budownictwa...* 2012).

Występuje także wiele przeszkód ograniczających eksport do enklawy produktów bądź usług warmińsko-mazurskich przedsiębiorstw z branży budownictwa. Chodzi tu głównie o system certyfikacji towarów, przez który materiały budowlane muszą przejść, aby były dopuszczone do obrotu. Dodatkowo, eksporterzy usług budowlanych muszą liczyć się z koniecznością uzyskania pozwoleń na pracę dla polskich pracowników (pozwolenia na pracę są ważne tylko w obwodach administracyjnych, w których zostały wydane). Ponadto występują problemy logistyczne oraz bariery urzędniczo-administracyjne, wśród których najczęściej pojawia się biurokracja.

#### **4. Podsumowanie**

Znaczenie małych i średnich przedsiębiorstw w gospodarce jest znaczące. Świadczy o tym chociażby udział sektora w ogólnej liczbie podmiotów na rynku. W rozwiniętych gospodarkach rynkowych stanowi on niemal 100% (często wskaźnik ten przekracza 99%). Ponadto zatrudnia od 40% do 80% pracujących w gospodarce krajowej oraz wytwarza od 50% do 80% PKB. Rynek kaliningradzki, jego potencjał popytowy, stan rozwoju i potrzeby stwarza ogromne, wręcz historyczne szanse dla polskiej małej i średniej przedsiębiorczości. Również położenie przygraniczne odgrywa dość istotną rolę w aktywności tych podmiotów. Szczególnie dotyczy to firm z województwa warmińsko-mazurskiego, które największy potencjał eksportowy upatrują właśnie w kaliningradzkiej enklawie. Pomimo występujących tam barier wewnętrznych (częste zmiany przepisów prawnych, biurokracja, certyfikacja itd.) eksporterzy z Warmii i Mazur wciąż oceniają Rosję jako atrakcyjny rynek. Dodatkowo szansą dla nich staje się sektor budownictwa, bardzo dynamiczny i szybko zmieniający się rynek o ogromnych możliwościach, który proponuje do Obwodu Kaliningradzkiego FR eksport technologii, materiałów budowlanych czy wyposażenia obiektów (stolarka budowlana, ceramika kuchenneo-lazienkowa itp.). Ponadto, do szczególnych obszarów aktywności MSP województwa warmińsko-mazurskiego (uwzględniając lokalne potrzeby i doświadczenia tych firm) dochodzi możliwość ich udziału w procesie realizacji przygotowań Rosji do Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej w 2018 r.

## Literatura

- Analiza trendów rozwojowych branży budowlanej w województwie podkarpackim. Raport Końcowy, 2009. WUP, Rzeszów.
- Biuletyn statystyczny województwa warmińsko-mazurskiego I–IV kwartał 2013, 2014. US, Olsztyn.
- Budownictwo – wyniki działalności w 2005, 2006, 2010, 2011, 2012, 2013 r. 2–7, 2011–2014. GUS, Warszawa.
- Działalność przedsiębiorstw niefinansowych w 2011 roku (sekcje B–J, L–N i P–S PKD 2007). GUS, Warszawa.
- Gołębiowski G. (red.), 2014. Rozwój przedsiębiorczości oraz sektora małych i średnich przedsiębiorstw. Studia Biura Analiz Sejmu, nr 1 (37), Warszawa.
- Handel Polski z Obwodem Kaliningradzkim Rosji w 2013 roku (dane statystyki celnej FR) [kaliningrad.trade.gov.pl/pl/analizy\\_rynkowe/article/detail,821,Handel\\_Polski\\_z\\_Obwodem\\_Kaliningradzkim\\_Rosji\\_w\\_2013\\_roku\\_dane\\_statystyki\\_celnej\\_FR.html](http://kaliningrad.trade.gov.pl/pl/analizy_rynkowe/article/detail,821,Handel_Polski_z_Obwodem_Kaliningradzkim_Rosji_w_2013_roku_dane_statystyki_celnej_FR.html) (data dostępu: 2014-10-30).
- Ignatiuk S., 2011. Wpływ przedsiębiorstw z sektora MSP na rozwój gospodarczy północno-wschodniego regionu kraju. W: <http://yadda.icm.edu.pl> (data dostępu: 2014-10-30).
- Perspektywy rozwoju kluczowych sektorów województwa warmińsko-mazurskiego. Raport z badań, 2009. Olsztyn. URL: [http://www.inwestycje.elblag.pl/uploaded/static/files/the-prospects-for-the-development\\_short\\_pl\\_268610649.pdf](http://www.inwestycje.elblag.pl/uploaded/static/files/the-prospects-for-the-development_short_pl_268610649.pdf) (data dostępu: 2014-10-30).
- Porozumienie o współpracy północno-wschodnich województw RP i obwodu kaliningradzkiego z 1992 r. W: [isap.sejm.gov.pl](http://isap.sejm.gov.pl) (data dostępu: 2014-10-30).
- Produkt krajowy brutto. Rachunki regionalne w 2011 r., 2012. GUS, Warszawa.
- Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce (lata 2004–2012), 2005–2014. Wydawnictwo Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa.
- Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa warmińsko-mazurskiego za lata 2011–2013, 2012–2014. US, Olsztyn.
- Rocznik Statystyczny RP za lata 2005–2013, 2006–2014. GUS, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny Województw 2013, 2014. GUS, Warszawa.
- Rocznik statystyczny województwa warmińsko-mazurskiego za lata 2008–2013, 2009–2014. US, Olsztyn.
- Rola małych i średnich przedsiębiorstw w gospodarce województwa warmińsko-mazurskiego (w kontekście zarządzania zmianą gospodarczą). Raport końcowy, 2009. WUP, Olsztyn.
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z 2008 r. Dz. Urz. UE L 214 z 9.08.2008.
- Rynek budownictwa w Polsce oraz analiza rynków zagranicznych w zakresie możliwości eksportowych polskiej branży budowlanej. Raport, 2012. Centrum Usług Kserograficznych, Łódź.
- Sektor budowlany w czasie i w przestrzeni. Ocena standingu adaptacyjności sektora. Raport opracowany przez Grupę Doradców Biznesowych BAA Polska, 2011. Business Centre Club. PARR, Warszawa.
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego województwa warmińsko-mazurskiego do roku 2025. Uchwała nr XXVIII/553/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego, 2013. Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn.
- Ustawa z dnia 2 lipca 2004 o swobodzie działalności gospodarczej, Dz.U. 2004 r. Nr 173, poz. 1807.
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Federacji Rosyjskiej o współpracy gospodarczej podpisana 2 listopada 2004 r. M.P. 2005 r. Nr 9, poz. 178.
- Wnorowski H., 2001. Małe i średnie przedsiębiorstwa – ich rola w gospodarce oraz czynniki rozwoju. Wyd. Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Województwo warmińsko-mazurskie za lata 2008–2013 – podregiony, powiaty, gminy, 2009–2014. US, Olsztyn.
- Zabielska I., Zielińska J., 2013. Koszty – korzyści wejścia w życie umowy o małym ruchu granicznym z obwodem kaliningradzkim FR – wyniki badań ankietowych. Raport. <http://eurobalt.org.pl/media/pliki/7.doc> (data dostępu: 2014-10-30).
- Zatrudnienie i wynagrodzenia w gospodarce narodowej w 2013 r., 2014. GUS, Warszawa.
- Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON (za lata 2004–2013). Lata 2005–2014a. GUS, Warszawa.
- Zmiany strukturalne grup podmiotów gospodarki narodowej w rejestrze REGON w województwie warmińsko-mazurskim (za lata 2004–2012). Lata 2005–2014. US, Olsztyn.
- [www.kaliningrad.msz.gov.pl](http://www.kaliningrad.msz.gov.pl); [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl); [www.olsztyn.stat.gov.pl](http://www.olsztyn.stat.gov.pl); [www.strazgraniczna.pl](http://www.strazgraniczna.pl).

## **Small and medium-sized enterprises of the Warmia and Mazury in the market Kaliningrad District (including construction) – diagnosis of the current situation**

**Summary:** The article concerns the role of small and medium-sized enterprises in the construction sector companies Warmia and Mazury in the market Kaliningrad District. Considerations apply to years 2004-2013. The analysis shows that the importance of this sector in the region is significant. Also, the position of the border plays a vital role in the activity of these entities. The construction industry of Warmia and Mazury proposes to the Russian enclave, in addition to construction services, export of construction materials and equipment objects (woodwork, ceramics kitchen and bathroom etc.).

**Keywords:** small and medium-sized enterprises, entrepreneurship in the regional market, the construction industry, Kaliningrad Region FR.

dr Jacek Zabielski  
Katedra Materiałów i Procesów Budowlanych  
dr Izabela Zabielska  
Katedra Polityki Gospodarczej i Regionalnej  
Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie  
ul. Oczapowskiego 2  
10-950 Olsztyn  
zabiel@uwm.edu.pl  
izus@uwm.edu.pl

