

ROZWÓJ REGIONALNY I LOKALNY W PERSPEKTYWIE GEOGRAFICZNEJ

pod redakcją
Renaty Anisiewicz
Marcina Połoma
Macieja Tarkowskiego

Komitet naukowy:

Nikolay Bagrov (Symferopol), Gerhard Bahrenberg (Brema),
Roger Bivand (Bergen), Marek Dutkowski (Szczecin),
Gennadij M. Fiedorow (Kaliningrad),
Walenty S. Korniejewicz (Kaliningrad), Thomas Lundén (Sztokholm),
Tomasz Michalski (Gdańsk), Tadeusz Palmowski (Gdynia),
Jerzy J. Parysek (przewodniczący, Poznań),
Eugeniusz Rydz (Słupsk), Jan A. Wendt (Gdańsk)

Adres redakcji:

Marcin Połom (sekretarz)
Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego
Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański
ul. Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk
e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl
<http://www.kgrr.ug.edu.pl/>

Korekta redakcji: Renata Anisiewicz

Recenzent: Zdzisław Kordel

© by Authors

Wydawnictwo „Bernardinum” Sp. z o.o.
ul. Biskupa Dominika 11, 83-130 Pelplin
telefon +48 58 5361757, fax +48 58 5361726
bernardinum@bernardinum.com.pl

Zamawianie książek: www.bernardinum.com.pl;
katalog: Księgarnia; podkatalog: Geografia i gospodarka przestrzenna.

Druk: Drukarnia Wydawnictwa „Bernardinum” Sp. z o.o., Pelplin

ISBN 978-83-7823-595-8 nowy

Spis treści:

Wstęp	5
<i>Małgorzata Pacuk, Renata Anisiewicz, Krzysztof Kopec</i> Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego UG	10
Biogram Profesora Tadeusza Palmowskiego	20
<i>Marek Dutkowski</i> Miasta nadmorskie wobec kryzysów gospodarki morskiej – odporne, kruche czy antykruche?	23
<i>Renata Anisiewicz</i> Początki współpracy transgranicznej Polski z Obwodem Kaliningradzkim.....	49
<i>Marcin Połom</i> Zarys funkcjonowania i współczesna rola polskiej żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim	65
<i>Anna Morawska, Oksana Krawczyszyn</i> Monitoring rozwoju regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego	80
<i>Tomasz Michalski</i> Problemy monitoringu sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym (ze szczególnym uwzględnieniem terenów wiejskich)	87
<i>Krzysztof Kopec</i> Specyfika monitoringu jakości usług publicznych w gminach nadmorskich	106

Tadeusz Bocheński, Agata Chudziak

Powiązania funkcjonalne w północno-zachodniej Polsce oraz
delimitacja Pomorza Środkowego jako regionu funkcjonalnego 122

Wioletta Szymańska

Czynniki zmian ludnościowych i ich związek z utratą funkcji
administracyjnej w byłych miastach wojewódzkich na Pomorzu 150

Jolanta Mazurek

Zmiany średniej długości życia mieszkańców Polski w świetle
wybranych wskaźników statystycznych 171

Lucyna Przybylska

Formy i funkcje ekspozycji flag w Gdyni 183

Maciej Tarkowski

Atrakcyjność inwestycyjna polskich regionów nadmorskich 194

Wstęp

Rozważania nad sensem ludzkich dziejów stanowią jedno z centralnych zagadnień nauk społecznych. Sama nauka bywa postrzegana jako czynnik decydujący o kierunkach i tempie rozwoju ludzkości. Nie przeceniając jej znaczenia, istotną rolę należy przypisać także takim czynnikom, jak: akceptowane społecznie ideologie, obowiązujące systemy aksjologiczne i normatywne, religie, systemy etyczne, poziom zaawansowania ekonomicznego, kulturowego i cywilizacyjnego (K. Krzysztofek, M.S. Szczepański, 2005). Konfiguracja tych czynników ulega zmianom nie tylko w czasie, ale i w przestrzeni. To właśnie zespół ukierunkowanych zmian zachodzących w czasie określany jest mianem rozwoju społeczno-gospodarczego (Z. Chojnicki, T. Czyż, 2004). Zmiany te zachodzą również w przestrzeni – wszak „świat nigdy nie był równym boiskiem” – jak zauważył D.S. Landes (2000, s. 23).

Jednym z fundamentalnych zagadnień poruszanych w nurcie regionalno-syntetycznym geografii ekonomicznej jest pytanie o warunki i czynniki rozwoju w różnych skalach przestrzennych (T. Czyż, 2004). Próby systematyzowania dorobku teoretycznego (P. Churski, 2005; G. Gorzelak, 2003; T. Grosse, 2002; J.M. Nazarczuk, 2013) nie dają w tym względzie jednoznacznych odpowiedzi. Być może dlatego, że większość teorii czerpie ze zbyt powierzchownego i fragmentarycznego opisu rzeczywistości (M. Holko, 2015), a być może dlatego, że jej złożoność i zróżnicowanie każe poddawać w wątpliwość możliwości i celowość budowania teoretycznych uogólnień abstrahujących od kontekstu historycznego i geograficznego (B. Domański, 2004; K. Gwosdz, 2014; K. Krzysztofek, M.S. Szczepański, 2005). Jeżeli przyjmiemy, że rozwój to rzeczywiście zespół ukierunkowanych zmian, to w zależności od wymienionych już czynników, obierane mogą być różne jego kierunki. Taką argumentację wzmacnia M.E. Porter (2001), twierdząc, że zasoby dostępne globalnie przestały być źródłami przewagi konkurencyjnej właśnie z powodu ich powszechnej dostępności. Decydujące znaczenie dla jej ugruntowania mają właśnie te, które są unikatowe. Uwzględnienie terytorialnego wymiaru rozwoju w badaniach naukowych wydaje się być zatem kluczowe dla lepszego zrozumienia ludzkich dziejów, a także

pozwala dostarczyć bardziej praktycznych, dostosowanych do konkretnych warunków danego miejsca i czasu, narzędzi pozwalających planować przyszłość ludzkich społeczności – od lokalnych po globalną.

Zarysowane zagadnienia stanowią kontekst tematyki poruszanej w niniejszym – jubileuszowym tomie Regionów Nadmorskich. Bezpośrednią przesłanką jego powstania jest 20-lecie istnienia Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego (KGRR). Jej utworzenie było nie tylko odpowiedzią na rosnącą potrzebę prowadzenia badań regionalnych i lokalnych. Nieznacznie poprzedziło wprowadzenie reformy podziału terytorialnego kraju, ustanawiającej samorząd wojewódzki i wyposażającej go w kompetencje w zakresie strategicznego planowania rozwoju społeczno-gospodarczego. Pracownicy KGRR aktywnie wspierali rozwój samorządności lokalnej i regionalnej przygotowując liczne ekspertyzy na ten temat. Historia KGRR oraz naukowy i dydaktyczny dorobek zespołu omówiony został przez M. Pacuk, R. Anisiewicz i K. Kopcia w opracowaniu otwierającym niniejszy tom.

Różnorodność wyników teoretycznych rozważań na temat warunków i czynników rozwoju w różnych skalach przestrzennych, a także empiryczne obserwacje dokonujących się przemian społeczno-gospodarczych, prowokują badaczy do formułowania kolejnych uogólnień teoretycznych, próbujących odpowiedzieć na pytanie o przyczyny zamożności albo ubóstwa regionów. Wynikiem jednej z takich prób jest koncepcja opisu i wyjaśniania reakcji złożonych całości (systemów) na kryzysy w kategoriach ich odporności, kruchości i antykruchości zaproponowana przez N.N. Taleba (2013). Koncepcja ta stawia w nowym świetle rozpowszechnione analizy odporności (*resilience*) na kryzysy. M. Dutkowski – pierwszy kierownik KGRR – podjął się wstępnej i hipotetycznej analizy funkcjonowania oraz rozwoju sześciu głównych miast nadmorskich Polski w świetle przywołanej koncepcji, klasyfikując je jako odporne, kruche albo antykruche.

Do centralnych zagadnień badawczych poruszanych przez KGRR należą problemy współpracy transgranicznej, gospodarki morskiej oraz transportu. R. Anisiewicz omówiła pierwszą kwestię, charakteryzując początki współpracy transgranicznej Polski z Obwodem Kaliningradzkim, datujące się na połowę lat 50. XX w. Podkreśliła istotność tego, nieco zapomnianego obecnie, etapu współpracy, która toczyła się w warunkach jej reglamentacji i kontroli ze strony władz obydwu państw. Mimo tych ograniczeń kontakty transgraniczne pełniły pewną rolę w przełamywaniu istniejących barier. Wyjazdy do Polski lub obwodu stanowiły dla mieszkańców pogranicza przez wiele lat unikatową szansę jakiegokolwiek wyjazdu za granicę. Ponadto wzajemne spotkania sprzyjały przełamywaniu ksenofobii i stereotypów dotyczących sąsiedniego kraju, a także stanowiły źródło dyfuzji wzorców kulturowych, innowacji technicznych i organizacyjnych. Drugie z kluczowych zagadnień badawczych KGRR – terytorialne zróżnicowanie

funkcjonowania gospodarki morskiej – omówił M. Połom na przykładzie żeglugi promowej na Bałtyku. Zwrócił uwagę na przemiany struktury przestrzennej linii żeglugowych, wskazując na warunki i czynniki zmieniającej się pozycji konkurencyjnej polskich portów i armatorów.

Zagadnienia rozwoju regionalnego i lokalnego są nierozzerwalnie związane z polityką. Ukierunkowanie zmian, które stanowią istotę rozwoju, to nic innego jak wybór, za którym stoją różne wartości i interesy – ich uciekanie to proces polityczny. Idee nowego zarządzania publicznego podkreślają rolę właściwej diagnozy stanu jednostek terytorialnych, wobec których prowadzona ma być polityka (B.W. Head, 2008). Informacji niezbędnych do diagnozy ma dostarczać monitoring rozwoju regionalnego i lokalnego. A. Morawska i O. Krawczyszyn omówiły tą problematykę na przykładzie sukcesów i trudności we wdrażaniu Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji. T. Michalski zidentyfikował problemy najistotniejsze dla monitoringu rozwoju obszarów wiejskich. Wskazał na: małą częstotliwość zdarzeń i stochastyczną naturę niektórych zjawisk społeczno-gospodarczych, która utrudnia ich ilościową analizę; nieadekwatność podziałów terytorialnych do istniejących struktur przestrzenno-funkcjonalnych oraz stygmatyzację uczestników zdarzeń i procesów, co utrudnia określenie ich prawdziwej skali. Z kolei K. Kopeć skupił się na przedstawieniu specyficznych dla gmin nadmorskich wyzwań dla monitoringu lokalnego. Chodzi o problemy związane z natężeniem i zmiennością ruchu turystycznego, separację funkcji turystycznych od pozostałych funkcji lokalnych i związane z tym problemy zagospodarowania przestrzennego, czy też znaczące uzależnienie dochodów indywidualnych i gminnych od kondycji gospodarki morskiej.

Kolejne trzy opracowania poruszają tematykę podziałów administracyjnych i przemian ludnościowych – wyraźnie zaznaczającą swoją obecność w dorobku naukowym KGRR. T. Bocheński i A. Chudziak powracają do zagadnienia zmian podziału terytorialnego. Na podstawie przeprowadzonej analizy powiązań transportowych wyodrębnili subregiony funkcjonalne oparte na oddziaływaniu większych ośrodków miejskich. W oparciu o te wyniki autorzy postulują zmianę granic administracyjnych województwa pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego, w tym utworzenie województwa środkowopomorskiego. Z kolei W. Szymańska podjęła próbę odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu pozbawienie Koszalina i Słupska statusu ośrodków wojewódzkich wpłynęło na ich sytuację ludnościową. W przypadku analiz obu ośrodków w granicach funkcjonalnych, a nie administracyjnych (łącznie z ich strefami podmiejskimi) autorka wskazuje na to, że utrata funkcji administracyjnej nie powoduje degradacji byłego miasta wojewódzkiego. Rozważania na temat przemian demograficznych zamyka opracowanie J. Mazurek poświęcone starzeniu się ludności. Autorka przytacza najważniejsze dane statystyczne obrazujące to zjawisko, wskazując jednocześnie, że stanowi ono bardzo poważne wyzwanie dla

rozwoju regionalnego i lokalnego. Depopulacja utrudnia utrzymanie wzrostu gospodarczego, który jest skutkiem, a zarazem warunkiem koniecznym niezaburzonego funkcjonowania dominującego w świecie modelu gospodarki kapitalistycznej.

Wyraźnie odrębny od dotychczasowych, bo dotyczący kwestii percepcji przestrzeni i tożsamości lokalnej, wątek porusza L. Przybylska pisząc o formach i funkcjach ekspozycji flag w mieście na przykładzie Gdyni. Autorka wskazuje, że rosnąca różnorodność i częstotliwość takich ekspozycji w najbardziej reprezentacyjnych miejscach miasta pozwala mówić o zjawisku flagizacji tych przestrzeni publicznych. Służy ono przynajmniej trzem celom. Po pierwsze, flagi wywieszane przez władze lokalne wydają się być formą komunikatu i zarazem wizytówki polityki miasta. Po drugie, służą oświetlaniu uroczystości zarówno o charakterze świeckim, jak i religijnym. Po trzecie, pełnią funkcję reklamowo-promocyjną.

Niniejszy tom zamyka praca M. Tarkowskiego poświęcona omówieniu wyników, prowadzonych przez ponad dekadę, analiz na temat atrakcyjności inwestycyjnej polskich województw i podregionów. Skupiając się na województwach położonych w strefie przymorskiej – pomorskim i zachodniopomorskim – zaklasyfikował je do grupy regionów o nieznacznie ponadprzeciętnej atrakcyjności inwestycyjnej. Kształtowana ona była przez, do pewnego stopnia odmienną, konfigurację czynników lokalizacji. Atut województwa pomorskiego stanowiła wysoka chłonność rynku zbytu, natomiast zachodniopomorskie cechowało się wyraźnie wyższą dostępnością transportową. Pomiedzy oboma regionami odnotowano także podobieństwa. Ich wspólną mocną stroną była przede wszystkim wysoka aktywność wobec inwestorów.

Różnorodność poruszanej w niniejszym tomie problematyki oddaje nie tylko złożoność procesów rozwoju regionalnego i lokalnego, ale odzwierciedla także różnorodność zainteresowań naukowych członków zespołu i współpracowników KGRR. Zagwarantowanie swobody badawczej i życiwe wsparcie w naukowych poszukiwaniach to jedno z najważniejszych zasług obecnego, wieloletniego kierownika KGRR – prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego. Ten tom dedykowany jest właśnie Profesorowi – z okazji jubileuszu 65. urodzin i 40 lat pracy naukowej. Panie Profesorze – życzymy zdrowia, dalszych sukcesów w pracy zawodowej i satysfakcji w życiu osobistym.

Redaktorzy tomu
Renata Anisiewicz
Marcin Połom
Maciej Tarkowski

Gdańsk, 20 października 2017 r.

Spis literatury

- Chojnicki Z., Czyż T., 2004, Główne aspekty regionalnego rozwoju społeczno-gospodarczego, [w:] J.J. Parysek (red.), *Rozwój regionalny i lokalny w Polsce w latach 1989-2002*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 13–24.
- Churski P., 2005, Czynniki rozwoju regionalnego w świetle koncepcji teoretycznych, *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Humanistyczno-Ekonomicznej we Włocławku. Nauki Ekonomiczne*, 19(3), s. 13–30.
- Czyż T., 2004, Główne problemy badawcze polskiej geografii społeczno-ekonomicznej i ich ewolucja, [w:] Z. Chojnicki [red.], *Geografia wobec problemów teraźniejszości i przyszłości*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 81–93.
- Domański B., 2004, Krytyka pojęcia rozwoju a studia regionalne, *Studia Regionalne i Lokalne*, 2(16), s. 7–23.
- Gorzelak G., 2003, Bieda i zamożność regionów. Założenia, hipotezy, przykłady, *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(11), s. 37–58.
- Grosse T., 2002, Przegląd koncepcji teoretycznych rozwoju regionalnego, *Studia Regionalne i Lokalne*, 1(8), s. 25–48.
- Gwosdz K., 2014, *Pomiędzy starą a nową ścieżką rozwojową: mechanizmy ewolucji struktury gospodarczej i przestrzennej regionu tradycyjnego przemysłu na przykładzie konurbacji katowickiej po 1989 roku*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.
- Head B. W., 2008, Three lenses of evidence-based policy, *Australian Journal of Public Administration*, 1(67), s. 1–11.
- Holko M., 2015, Kontrowersje wokół teorii rozwoju regionalnego, *Studia Regionalne i Lokalne*, 3(61), s. 5–22.
- Krzysztofek K., Szczepański M.S., 2005, *Zrozumieć rozwój – od społeczeństw tradycyjnych do informacyjnych: podręcznik socjologii rozwoju społecznego dla studentów socjologii, nauk politycznych i ekonomii*, Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Landes D.S., 2000, *Bogactwo i nędza narodów. Dlaczego jedni są tak bogaci a inni tak ubodzy*, MUZA S.A., Warszawa.
- Nazarczuk J.M., 2013, *Potencjał rozwojowy a aktywność inwestycyjna województw i podregionów Polski*, Wyd. Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, Olsztyn.
- Porter M.E., 2001, *Porter o konkurencji*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Taleb N.N., 2013, *Antykruchomość. O rzeczach, którym służą wstrząsy*, Kurhaus, Warszawa.

Małgorzata Pacuk, Renata Anisiewicz, Krzysztof Kopeć

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego UG

Historia

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, utworzona w 1997 r., kontynuuje tradycje Zakładu Geografii Gospodarki Morskiej, którego początki sięgają roku 1982. Wówczas to, niewielki zespół pracowników naukowo-dydaktycznych skupił wokół siebie prof. dr hab. Jerzy Zaleski, wielka indywidualność naukowa, wybitny specjalista z zakresu geografii transportu morskiego, twórca pojęcia „Europa Bałtycka”.

Prof. Jerzy Zaleski związany był z Uniwersytetem Gdańskim od początków jego istnienia. W latach 1970-1971 kierował jedną z pięciu jednostek geograficznych nowopowstałej uczelni – Zakładem Geografii Ekonomicznej i Politycznej, wchodzącym w skład Instytutu Geografii na Wydziale Biologii i Nauk o Ziemi. Kiedy w roku akademickim 1981/1982 zlikwidowano Instytut Geografii i wprowadzono strukturę katedralną, jedną z utworzonych wówczas samodzielnych jednostek był Zakład Geografii Gospodarki Morskiej. Kadre naukowo-dydaktyczną zakładu tworzyli: prof. dr hab. Jerzy Zaleski, dr Maciej Rozwadowski, który został kierownikiem jednostki, oraz mgr Stefania Morawska. Od 1987 r., przez okres czterech lat, zakładem kierował prof. Jerzy Zaleski, a po jego przejściu na emeryturę w 1991 r., funkcję tę ponownie objął dr Maciej Rozwadowski.

W ciągu 12 lat działalności Zakładu Geografii Gospodarki Morskiej rozbudowany został potencjał naukowy jednostki. W 1984 r. na stanowisku asystenta zatrudniony został mgr Tadeusz Palmowski, w 1985 r. – mgr Dariusz Czapski (związanym z zakładem do 1988 r.), w 1987 r. – mgr Małgorzata Pacuk, a w 1993 r. – mgr Jan Wendt. W latach 1985-1987 stanowisko specjalisty ekonomisty zajmował dr Janusz Lewandowski, obecny deputowany do Parlamentu Europejskiego, w okresie 2010-2014 komisarz europejski ds. programowania finansowego i budżetu. Prof. Jerzy Zaleski, mimo przejścia na emeryturę, aktywnie uczestniczył w rozwoju naukowym pracowników zakładu oraz w procesie dydaktycznym na Wydziale

Biologii, Geografii i Oceanologii. Dzięki jego inicjatywie, w roku akademickim 1992/1993 do zespołu włączony został dr Rafał Serafin z Heritage Resources Centre Uniwersytetu Waterloo w Kanadzie, zatrudniony na stanowisku konsultanta naukowego.

Pierwszą siedzibą zakładu, podobnie jak pozostałych jednostek geograficznych, był budynek przy ul. Marchlewskiego (obecnie Dmowskiego) w Gdańsku-Wrzeszczu, ale już w roku akademickim 1982/1983 geografów przeniesiono do willi przy ul. Zamkowa Góra w Sopocie Kamiennym Potoku. Od 1987 r. miejscem pracy zespołu Zakładu Geografii Gospodarki Morskiej stał się gmach główny Wydziału BGiO przy ul. Czołgistów (obecnie al. Marszałka Piłsudskiego) w Gdyni. Zakład Geografii Gospodarki Morskiej istniał do 1994 r., kiedy to przekształcony został w Pracownię Geografii Ekonomicznej Morza włączoną do Katedry Geografii Ekonomicznej. Katedra oraz pracownia zajęły pawilon na zapleczu budynku głównego przy al. Piłsudskiego.

W 1997 r., po trzech latach funkcjonowania, Pracownię Geografii Ekonomicznej Morza, kierowaną przez dr. Macieja Rozwadowskiego, przekształcono w Katedrę Geografii Rozwoju Regionalnego z siedzibą w pawilonie przy al. Marszałka Piłsudskiego w Gdyni. Kierownictwo jednostki powierzono dr. hab. Markowi Dutkowskiemu, a w skład zespołu weszli ponadto: dr Małgorzata Pacuk, dr Tadeusz Palmowski, dr Maciej Rozwadowski, dr Jan Wendt i mgr Tomasz Michalski oraz od 1999 r. mgr Wiktor Szydarowski (zatrudniony do 2004 r.). Z katedrą związany był również dr Eugeniusz Andrzejewski, prowadzący wykłady w ramach godzin zleconych w roku akademickim 1997/1998. W latach 1998-2002 współpracował z katedrą prof. Roger Bivand z Norwegian School of Economics w Bergen, prowadząc prace badawcze i zajęcia dydaktyczne na kierunku geografia.

W 2002 r. dr hab. prof. UG Marek Dutkowski przeniósł się do ośrodka szczecińskiego, a kierownikiem katedry mianowano dr hab. Tadeusza Palmowskiego. Pod jego kierunkiem kadra naukowo-dydaktyczna jednostki została znacznie rozbudowana. W 2002 r. zatrudniono mgr. Renatę Anisiewicz i mgr. Macieja Tarkowskiego, w 2003 – mgr. Krzysztofa Kopcia, w 2004 – mgr. Konrada Kondratowicza (pracującego do 2012), w 2007 – dr. Lucynę Przybylską (pracującą w katedrze do 2011) oraz w 2012 – mgr. Marcina Połoma. Dr Maciej Rozwadowski, do 2002 r. zatrudniony na stanowisku starszego wykładowcy, w kolejnych latach prowadził zajęcia dydaktyczne w ramach godzin zleconych. Zespół KGRR wsparli swoją wiedzą i doświadczeniem zawodowym dr hab. Tomasz Parteka w latach 2002-2003 oraz prof. dr hab. Zdzisław Kordel w okresie 2006-2007. W latach 2005-2017 na stanowisku profesora wizytującego zatrudniony był prof. Aleksandru Ilieș, dziekan Wydziału Geografii, Turyzmu i Sportu Uniwer-

sytetu w Oradei w Rumunii. W 2010 r. katedra, podobnie jak pozostałe jednostki Instytutu Geografii, przeniesiona została do nowego obiektu przy ul. Bażyńskiego na terenie kampusu uniwersyteckiego w Gdańsku-Oliwie.

W roku 2017 skład zespołu pracowników katedry przedstawiał się następująco: prof. dr hab. Tadeusz Palmowski (kierownik), dr hab. prof. UG Jan A. Wendt, dr hab. prof. UG Tomasz Michalski, dr hab. prof. UG Aleksandru Ilieș (do 30 września 2017 r.), dr hab. Aleksander Kuczabski (od 1 października 2017 r.), dr Renata Anisiewicz, dr Małgorzata Pacuk, dr Marcin Połom, dr Maciej Tarkowski i mgr Krzysztof Kopeć. Od 2016 r. w strukturze katedry działa Pracownia Analiz Terytorialnych, której zespół tworzą: dr hab. prof. UG Jan A. Wendt, dr hab. prof. UG Tomasz Michalski i dr hab. prof. UG Aleksandru Ilieș.

Osiągnięcia naukowe

Badania prowadzone w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego od jej powstania dotyczyły problematyki przemian społecznych, ekonomicznych i politycznych w regionach nadmorskich. Następstwem tych badań jest wydawana od 1999 r. książkowa seria wydawnicza pod tytułem „Regiony Nadmorskie/Coastal Regions”. Zawarte w niej analizy dotyczą Europy Bałtyckiej, ze szczególnym uwzględnieniem Polski północnej i Obwodu Kaliningradzkiego. Dotychczas wydano 24 książki, w tym osiem w języku angielskim. Jest to najdłużej nieprzerwanie wydawana przez katedrę geograficzną na polskich uczelniach seria książkowa. Ponieważ seria prezentuje efekty badań szerokiego grona naukowców zajmujących się tą tematyką, stąd niejednokrotnie redaktorami lub autorami monografii były osoby zaproszone spoza Uniwersytetu Gdańskiego.

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego posiada bardzo istotne osiągnięcia w badaniu problematyki funkcjonowania społeczno-gospodarczego Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej oraz współpracy transgranicznej pomiędzy Polską a Obwodem Kaliningradzkim. Badania prowadzone były w ramach grantów z Funduszu Małych Projektów PHARE – Polska Granica Wschodnia oraz Ministerstwo Edukacji i Nauki. Prace badawcze w tym zakresie wykonywane są we współpracy z Bałtyckim Uniwersytetem Federalnym im. Immanuela Kanta w Kaliningradzie. Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego jest tym samym główną jednostką Uniwersytetu Gdańskiego wykonującą postanowienia umowy o współpracy podpisane pomiędzy obiema uczelniami w 1990 r. i powtórnie w 2003 r.

Wyniki badań związane z problematyką Obwodu Kaliningradzkiego zostały opublikowane w licznych artykułach i rozdziałach, a także kilku monografiach książkowych. Szczególne znaczenie mają trzy z nich. Są to

w kolejności ukazania się drukiem: „Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim” pod redakcją prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego (2007 r.), „Polska-Obwód Kaliningradzki. Powiązania transgraniczne przed 1990 rokiem” autorstwa dr Renaty Anisiewicz (2012 r.) oraz „Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej? Monografia społeczno-gospodarcza” autorstwa prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego (2013 r.). Dwie ostatnie publikacje związane były także z rozwojem naukowym ich autorów.

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego podtrzymuje tradycje badawcze jednostek, z których powstała. Stara się kontynuować i rozwijać myśli prof. Jerzego Zaleskiego dotyczące Europy Bałtyckiej. W tym zakresie głównym elementem jest monografia „Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej” opracowana przez prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego z 2000 r.

Istotną częścią badań prowadzonych w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego są procesy transformacji społeczno-ustrojowej i gospodarczej zachodzące w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Z tym wiąże się intensywna współpraca z licznymi ośrodkami naukowymi – zwłaszcza Rosji, Litwy, Ukrainy i Rumunii. Owocuje ona wspólnymi badaniami, ale także konferencjami międzynarodowymi – z Bałtyckim Uniwersytetem Federalnym im. Immanuela Kanta w Kaliningradzie, Uniwersytetem w Oradei, Lwowskim Regionalnym Instytutem Administracji Publicznej Narodowej Akademii Administracji Publicznej przy Prezydencie Ukrainy oraz Uniwersytetem w Kłajpedzie.

Badania w tym zakresie prowadzone były w ramach grantów Komitetu Badań Naukowych Jana A. Wendta pt. „Geograficzne i geopolityczne determinanty dyfuzji systemów demokratycznych w Europie Środkowej” oraz Tomasza Michalskiego pt. „Zróżnicowanie sytuacji demograficznej i zdrowotnej w państwach kandydujących do Unii Europejskiej”. Ich efekty zostały przedstawione w licznych opracowaniach. Szczególne znaczenie mają tutaj monografie „Przestrzenne zróżnicowanie i uwarunkowania przenikania systemu demokratycznego w Polsce i Rumunii” dr. hab. prof. UG Jana A. Wendta (2004 r.) oraz autorstwa dr. hab. prof. UG Tomasza Michalskiego „Changes in the demographic and health situation among post-communist members of the European Union” (2005 r.) i „Sytuacja zdrowotna w europejskich krajach postkomunistycznych w dobie transformacji” (2010 r.). Interdyscyplinarne czasopismo „Journal of Geography, Politics and Society”, wydawane od 2011 r., prezentuje wyniki badań autorów zajmujących się przede wszystkim problematyką krajów Europy Środkowej i byłego Związku Radzieckiego.

Szczególnym wyrazem docenienia osiągnięć naukowych w badaniach nad Rumunią oraz wkładem w rozwój współpracy naukowej z rumuń-

skimi naukowcami było nadanie dr. hab. prof. UG Janowi A. Wendtowi przez Uniwersytet w Oradei w 2014 r. tytułu doktora *honoris causa*. Jest to pierwsze tego typu wyróżnienie w całej 70-letniej historii gdańskiej geografii.

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego wyróżnia się także szeregiem osiągnięć naukowych w badaniach, które wykraczają poza jej główne nurty badawcze. Wśród nich należy wymienić zwłaszcza monografie: „Geografia władzy w Polsce” (2001 r.) oraz „Wymiar przestrzenny struktur i aktywności społeczeństwa obywatelskiego w Polsce” (2007 r.), w obu przypadkach autorstwa dr. hab. prof. UG Jana A. Wendta, a także „Centra i peryferie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski w okresie transformacji ustrojowej” (2008 r.), przygotowaną przez dr. Macieja Tarkowskiego oraz „Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni” autorstwa mgr. Marcina Połoma i prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego (2009 r.). W 2016 r. opublikowana została trzyczęściowa monografia społeczno-gospodarcza Gdyni pod wspólnym tytułem „Gdynia w Unii Europejskiej”, przygotowana z inicjatywy zespołu Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego. W kolejnych tomach zanalizowano zagadnienia konkurencyjności gospodarki, warunków życia oraz spójności społecznej i terytorialnej.

Ponadto w Katedrze Geografii Rozwoju Regionalnego prowadzono badania naukowe związane z dydaktyką geografii. Głównym osiągnięciem w tym zakresie było wydanie ośmiu monografii, których redaktorami byli: dr hab. prof. UG Tomasz Michalski, prof. dr hab. Tadeusz Palmowski i mgr Krzysztof Kopeć.

Znaczące osiągnięcia pracy naukowej stanowiły też dwie publikacje, które odniosły sukces wydawniczy i uznanie szerokiego grona odbiorców. Były to „Skarby kartografii” przygotowane przez dr. hab. prof. UG Jana A. Wendta (2013 r.) i „70 lat trolejbusów w Gdyni” autorstwa mgr. Marcina Połoma i mgr. inż. Bohdana Turżańskiego (2013 r.).

Pracownicy KGRR wykonali ponad 30 ekspertyz naukowych przygotowanych na potrzeby władz samorządowych i instytucji wszystkich szczebli – od lokalnych, po centralne. Zorganizowali także 17 konferencji międzynarodowych i kilkadziesiąt seminariów.

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego prowadzi szeroko zakrojoną współpracę z krajowymi i zagranicznymi towarzystwami naukowymi – zwłaszcza z Międzynarodową Unią Geograficzną (szczególnie z Komisją Geografii Politycznej) i Polskim Towarzystwem Geograficznym (przede wszystkim z Komisją Geografii Komunikacji oraz Komisją Geografii Przemysłu), a także z ośrodkami geograficznymi, głównie uniwersytetami, w Finlandii, Szwecji, Norwegii, Niemczech, Francji i Holandii oraz Rosji, Białorusi, Ukrainie i Rumunii.

Osiągnięcia dydaktyczne

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego w całym okresie swojego funkcjonowania aktywnie uczestniczyła w procesie dydaktycznym na kierunkach geografia i gospodarka przestrzenna. Swoim potencjałem dydaktycznym wspierała też studia na kierunkach: ekonomia, biologia, rosoznawstwo, krajoznawstwo i turystyka historyczna, ochrona środowiska oraz studia wschodnie. Pracownicy katedry prowadzili wszystkie formy zajęć przewidziane planem studiów.

Od wielu lat specjalizacją katedry są przedmioty o tematyce regionalnej, do których należą przede wszystkim geografia regionalna świata (ekonomiczna) oraz geografia ekonomiczna Polski. Wśród innych przedmiotów obligatoryjnych dla studentów geografii wymienić należy także geografie polityczną, historię myśli geograficznej oraz ćwiczenia terenowe z geografii ekonomicznej. Ważny był też udział pracowników katedry w kształceniu studentów specjalizacji geografia społeczno-ekonomiczna, dla której prowadzono zajęcia o tematyce adekwatnej do zainteresowań naukowych pracowników, dotyczące m.in. zagadnień metodologicznych, morskich, transportowych i współpracy transgranicznej.

Nauczyciele Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego wnoszą znaczący wkład w kształcenie specjalistów gospodarki przestrzennej, dla których wykładane są podstawy gospodarki przestrzennej, metody analizy przestrzennej oraz przedmioty dotyczące m.in. problematyki obszarów morskich i nadmorskich (np. planowanie i zagospodarowanie przestrzenne obszarów morskich), planistycznej (np. planowanie systemów infrastruktury) czy samorządowej (np. samorząd terytorialny).

Duże znaczenie mają przygotowywane w katedrze ćwiczenia terenowe dla studentów geografii i gospodarki przestrzennej. Wspomnieć należy szczególnie o odbywających się przez wiele lat w ramach ćwiczeń regionalnych (Europa) wyjazdach do Rumunii. Podjęte jako pokłosie współpracy z Uniwersytetem w Oradei cieszyły się dużą popularnością nie tylko wśród studentów geografii, ale również wielu pracowników Instytutu Geografii.

Wykładowcy katedry prowadzą także seminaria i pracownie licencjackie oraz magisterskie na kierunkach geografia i gospodarka przestrzenna. Mimo relatywnie niedługiej historii jednostki wypromowano w niej 426 magistrów geografii (w tym 32 w Zakładzie Geografii Gospodarki Morskiej), 60 magistrów gospodarki przestrzennej oraz 189 licencjatów geografii i 134 licencjatów gospodarki przestrzennej. Spośród licznych prac dyplomowych powstałych w katedrze dwie, napisane pod kierunkiem prof. dr. hab. Tadeusza Palmowskiego, uzyskały nagrody w zewnętrznych konkursach. W 2005 r. w XXII Konkursie Prac Magisterskich z zakresu

geografii organizowanym przez Polskie Towarzystwo Geograficzne wyróżniona została praca Marcina Turzyńskiego pt. „Działalność Apostolatus Maris na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego”. W 2010 r. Gdańską Nagrodę Samorządową za zajęcie drugiego miejsca w konkursie prac magisterskich i licencjackich o tematyce gdańskiej przyznano Ryszardowi Szatkowskiemu – autorowi pracy pt. „Infrastruktura i rozwój ścieżek rowerowych w Gdańsku”.

Duży wkład nauczycieli Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego w rozwój dydaktyki szkolnej i akademickiej dokumentuje autorstwo licznych podręczników oraz innych publikacji poświęconych tej tematyce. Wymienić należy wśród nich napisane przez dr. hab. prof. UG Jana A. Wendta (niektóre we współautorstwie): sześć podręczników i cztery zeszyty ćwiczeń do historii dla szkoły podstawowej i gimnazjum, jeden podręcznik do geografii dla liceum oraz 13 podręczników: do geografii (3), historii (6), przyrody (3) i przedsiębiorczości (1) wydanych w systemie CD. Dr hab. prof. UG Tomasz Michalski jest autorem podręcznika akademickiego pt. „Geografia społeczno-gospodarcza dla ekonomistów” (2005 r.) oraz trzech podręczników do geografii dla uczniów klasy VIII i szkół średnich. Wymienione podręczniki uzupełniają autorskie programy nauczania przygotowane przez prof. UG Jana A. Wendta i Tomasza Michalskiego. Mgr Krzysztof Kopeć współtworzył dwa zeszyty ćwiczeń z geografii dla szkół ponadgimnazjalnych oraz opracował 15 scenariuszy lekcji geografii dla Internetowego Centrum Zasobów Edukacyjnych Ministerstwa Edukacji Narodowej Scholaris.

Dorobek publikacyjny w zakresie dydaktyki uzupełniają liczne artykuły na ten temat napisane przez mgr. Krzysztofa Kopcia, dr. hab. prof. UG Tomasza Michalskiego, dr Renatę Anisiewicz i dr. hab. prof. UG Jana A. Wendta zamieszczone w siedmiu pracach zbiorowych powstałych pod redakcją lub współredakcją dr. hab. prof. UG Tomasza Michalskiego (4) oraz mgr. Krzysztofa Kopcia (3), a także opublikowane w innych wydawnictwach ogólnokrajowych. Dr hab. prof. UG Jan A. Wendt był ponadto jednym ze współtwórców pisma edukacyjnego „Kwartalnik Geograficzny”, wydawanego w latach 1997-1999 przez Wydawnictwo M. Rożak. Wyniki badań w dziedzinie dydaktyki, będące po części rezultatem doświadczeń nabytych przez wymienione osoby podczas pracy w szkołach, stanowiły też kilkakrotnie tematy referatów wygłoszonych przez nie na ogólnopolskich konferencjach naukowych.

Pracownicy Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego pełnili różne funkcje związane z dydaktyką. Wielokrotnie byli członkami wydzielonych komisji rekrutacyjnych na studia, reprezentowali kierunki geografia i gospodarka przestrzenna na organizowanych przez uczelnie Trójmiasta

Targach „Akademia” oraz uczestniczyli w skierowanych głównie do młodzieży szkolnej Bałtyckich Festiwalach Nauki.

Nauczyciele Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego aktywnie wspierają Komitet Okręgowy Olimpiady Geograficznej w Gdańsku, którego są członkami. Wśród osób pełniących w różnych okresach funkcję jurora zawodów okręgowych olimpiady geograficznej (w latach 1991-2010 także nautologicznej) znajdowali się: prof. dr hab. Tadeusz Palmowski, dr Małgorzata Pacuk, dr hab. prof. UG Jan A. Wendt, dr Renata Anisiewicz (w roku szkolnym 2004/2005 również sekretarz Komitetu), dr Maciej Tarkowski, mgr Krzysztof Kopeć, mgr Konrad Kondratowicz, mgr Marcin Połom. Dr hab. prof. UG Jan A. Wendt w latach 2003-2009 był, a prof. dr hab. Tadeusz Palmowski od 2010 r. jest członkiem Komitetu Głównego Olimpiady Geograficznej.

Wśród innych przejawów aktywności dydaktycznej wymienić należy pełnione przez pracowników katedry funkcje: rzeczoznawcy do spraw podręczników edukacji regionalnej – prof. dr hab. Tadeusz Palmowski (wpisany w 2008 r. na listę prowadzoną przez Ministra Edukacji Narodowej), opiekuna Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej oraz tutora na Wydziale Oceanografii i Geografii – mgr Krzysztof Kopeć, opiekuna Studenckiego Koła Naukowego Geografów oraz tutora – dr Maciej Tarkowski, obserwatora matur z ramienia Uniwersytetu Gdańskiego – dr Renata Anisiewicz.

Wyrazem uznania zasług dla dydaktyki nauczycieli Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego są przyznane Medale Komisji Edukacji Narodowej, które w 2005 r. otrzymali prof. UG Jan A. Wendt oraz prof. UG Tomasz Michalski oraz w 2016 r. – dr Renata Anisiewicz.

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego od wielu lat uczestniczy także w popularyzowaniu wiedzy geograficznej. Szczególne zasługi w tym zakresie ma prof. Tadeusz Palmowski – autor ponad 100 cieszących się dużą popularnością wykładów i prelekcji z podróży po różnych zakątkach świata, wygłoszonych m.in. na uczelniach, w szkołach średnich, w oddziałach Polskiego Towarzystwa Geograficznego, w organizacjach pozarządowych i na Uniwersytetach Trzeciego Wieku. Dr hab. prof. UG Tomasz Michalski jest z kolei Członkiem Rady Programowej oraz wielokrotnym prelegentem Usteckiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku „Żyć Kolorowo”.

Spis literatury

- Anisiewicz R., 2012, Polska-Obwód Kaliningradzki. Powiązania transgraniczne przed 1990 rokiem, Regiony Nadmorskie, 20, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.

- Michalski T., 2005, *Changes in the demographic and health situation among post-communist members of the European Union*, Wyd. Bernardinum, Pelplin.
- Michalski T., 2005, *Geografia społeczno-gospodarcza dla ekonomistów*, Wyd. Bernardinum, Gdynia-Pelplin.
- Michalski T., 2010, *Sytuacja zdrowotna w europejskich krajach postkomunistycznych w dobie transformacji*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Pacuk M., Anisiewicz R., Czochański J., Kopeć K., Połom M., Michalski T., Tarkowski M., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Warunki życia*, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Palmowski T., 2000, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Palmowski T., 2013, *Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej? Monografia społeczno-gospodarcza*, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Palmowski T. (red.), 2007, *Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*, Wyd. Bernardinum, Gdynia-Pelplin.
- Połom M., Palmowski T., 2009, *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Wyd. Bernardinum, Pelplin.
- Połom M., Turzański B., 2013, *70 lat trolejbusów w Gdyni*, Wyd. Euro-sprinter, Rybnik.
- Przybylska L., Michalski T., Wendt J.A., Dutkowski M., Sypion-Dutkowska N., Tarkowski M., Pacuk M., Połom M., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Spójność społeczna i terytorialna*, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Szatkowski R., 2009, *Infrastruktura i rozwój ścieżek rowerowych w Gdańsku*, maszynopis pracy magisterskiej, Uniwersytet Gdański, Gdynia.
- Tarkowski M., 2008, *Centra i peryferie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski w okresie transformacji ustrojowej*, Wyd. Bernardinum, Gdynia-Pelplin.
- Tarkowski M., Palmowski T., Kopeć K., Wendt J.A., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Konkurencyjność gospodarki*, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Turzyński M., 2005, *Działalność Apostolatus Maris na polskim wybrzeżu Morza Bałtyckiego*, maszynopis pracy magisterskiej, Uniwersytet Gdański, Gdynia.

- Wendt J. A., 2001, *Geografia władzy w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Wendt J. A., 2004, *Przestrzenne zróżnicowanie i uwarunkowania przenikania systemu demokratycznego w Polsce i Rumunii*, Wyd. Carta Blanca, Warszawa.
- Wendt J. A., 2007, *Wymiar przestrzenny struktur i aktywności społeczeństwa obywatelskiego w Polsce*, *Prace Geograficzne Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk*, 208, Warszawa.
- Wendt J. A., 2013, *Skarby kartografii*, Wyd. Arkady, Warszawa.

Biogram Profesora Tadeusza Palmowskiego



Prof. zw. dr hab. Tadeusz Palmowski – geograf społeczno-ekonomiczny, prowadzi badania procesu restytucji historycznych związków oraz formowania nowych więzi politycznych, gospodarczych i kulturalnych zapoczątkowanych wokół Bałtyku w latach 90. XX w.

Tadeusz Palmowski urodził w 13 października 1952 r. w Chojnicach. Maturę zdał w Liceum Ogólnokształcącym im. Filomatów Chojnickich w Chojnicach, dyplom magisterski w zakresie geografii za pracę pt. „Wpływ eksploatacji i przewozów ropy naftowej na zanieczyszczenie środowiska morskiego” otrzymał na Uniwersytecie Gdańskim w 1977 r. Wtedy też został zatrudniony w Uniwersytecie Gdańskim. W 1991 r. na Wydziale Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego obronił rozprawę doktorską pt. „Przestrzenne kształtowanie nadmorskich układów osadniczych ze szczególnym uwzględnieniem małych miast portowych”. Stopień doktora habilitowanego uzyskał w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w Warszawie w 2001 r. Od 2006 r. był profesorem nadzwyczajnym na Uniwersytecie Gdańskim. Tytuł naukowy profesora nauk o Ziemi otrzymał w roku 2014.

W latach 2002-2008 pełnił funkcję prodziekana na Wydziale Biologii, Geografii i Oceanologii UG, a w okresie 2008-2012 piastował stanowisko dyrektora Instytutu Geografii UG. Od 2002 r. kieruje Katedrą Geografii Rozwoju Regionalnego w tym Instytucie.

Zainteresowania naukowe prof. Tadeusza Palmowskiego obejmują zagadnienia Europy Bałtyckiej, gospodarki morskiej, portów morskich, relacji miasto-port, współpracy transgranicznej, w tym morskiej współpracy transgranicznej, zagospodarowania przestrzennego obszarów nadmorskich, planowania przestrzennego na morzu oraz Obwodu Kaliningradzkiego.

Na dorobek publikacyjny prof. T. Palmowskiego składają się dwie książki, redakcja lub współredakcja 17 książek oraz ponad 200 opublikowanych artykułów. Szereg jego prac jest cytowanych i weszło w obieg literatury przedmiotu. Były publikowane w kraju i za granicą. Książka „Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej” to pierwsza w literaturze geograficznej próba przedstawienia problematyki morskiej współpracy transgranicznej prowadzonej przez Bałtyk. Monografia społeczno-gospodarcza pt. „Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej?” stanowi wyjątkowe kompendium informacji dotyczące Obwodu Kaliningradzkiego. Prof. Tadeusz Palmowski rozwinął także wydawaną przez KGRR serię wydawniczą „Regiony Nadmorskie”/”Coastal Regions”). Dotychczas ukazały się w niej 24 tomy. Wyniki i wnioski płynące z jego badań poza aspektem naukowym mają także charakter aplikacyjny. Wykonane ekspertyzy wskazują regionalnym władzom samorządowym oraz instytucjom i władzom lokalnym zdiagnozowane bariery rozwojowe i sposoby ich pokonywania.

Prof. Tadeusz Palmowski jest członkiem siedmiu międzynarodowych komitetów redakcyjnych i kilkunastu krajowych rad i komisji naukowych. W 2003 r. wybrano go do Zespołu Problemowego ds. Polityki Regionalnej i Przestrzennej KPZK PAN, a w 2011 r. wybrany został do Komitetu Nauk Geograficznych Polskiej Akademii Nauk. Jest ekspertem Ministra Edukacji Narodowej ds. podręczników edukacji regionalnej. W latach 2004-2005 wchodził w skład zespołu przygotowującego Strategię Rozwoju Polskiej Gospodarki Morskiej, przyjętą przez Rząd RP 11 października 2005 r. W latach 2008-2010 był członkiem Międzyresortowego Zespołu ds. Polityki Morskiej RP przy Prezesie Rady Ministrów. W roku 2005 należał do grupy ekspertów przygotowującej polskie stanowisko do Zielonej Księgi UE. Uczestniczy w pracach krajowych i międzynarodowych organizacji i stowarzyszeń geograficznych. Od 2008 r. jest także członkiem Komisji ds. Samorządu Terytorialnego Polsko-Rosyjskiej Rady ds. Współpracy Regionów RP z Obwodem Kaliningradzkim FR, a od 2013 r. wchodzi w skład Bałtyckiego Zespołu Doradczego przy Ministrze Spraw Zagranicznych RP.

Od 1992 r. jest członkiem i jurorem początkowo Komitetu Okręgowego, a następnie Komitetu Głównego Olimpiady Geograficznej. Pełni także wiele różnych funkcji w Uniwersytecie Gdańskim.

Prof. Tadeusz Palmowski to doświadczony pedagog. Dotychczas promował 247 magistrów i 5 doktorów.

Doświadczenie zawodowe zdobywa także, jako uczestnik wypraw i ekspedycji naukowo-badawczych po całym świecie. Wędrował m.in. śladami Darwina, Humboldta, Livingstona, a także Dybowskiego, Malinowskiego, Strzeleckiego i Beniowskiego. Dotychczas poznał 60 krajów świata. Uzyskane materiały empiryczne wykorzystuje zarówno w pracy badawczej, jak i dydaktycznej. Jest pasjonatem fotografii i popularyzato-

rem wiedzy geograficznej. Wygłosił w różnych ośrodkach i środowiskach całej Polski ponad 100 wykładów i prelekcji.

Jako wieloletni pracownik Uniwersytetu Gdańskiego całkowicie identyfikuje się z dewizą swojej uczelni: „**IN MARI VIA TUA**”.

Za działalność naukową, dydaktyczną i organizacyjną wielokrotnie otrzymywał wyróżnienia krajowe i zagraniczne, wysokie odznaczenia państwowe, a ze strony władz uczelni nagrody Rektora Uniwersytetu Gdańskiego.

Opracowała Małgorzata Pacuk

Spis literatury

- Palmowski T., 2000, Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Palmowski T., 2013, Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej? Monografia społeczno-gospodarcza, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.

Miasta nadmorskie wobec kryzysów gospodarki morskiej – odporne, kruche czy antykruche?

Wstęp

Refleksja naukowa przemian gospodarczych, społecznych i politycznych, jakie nastąpiły w ostatnim ćwierćwieczu w krajach tzw. bloku sowieckiego, dopiero się rozpoczyna. Towarzyszą jej gwałtowne spory polityczne i napięcia społeczne, co nie sprzyja ani solidnej analizie empirycznej i wyciąganiu sensownych wniosków, ani merytorycznej dyskusji. Dominujące dotychczas podejście entuzjastycznie neoliberalne nie powinno być zastępowane podejściem złowrogo interwencjonistycznym. Potrzebne są ujęcia alternatywne, bardziej wyrafinowane i uniwersalne. Jednym z nich jest koncepcja opisu i wyjaśniania reakcji złożonych całości (systemów) na kryzysy w kategoriach ich odporności, kruchości i antykruchości (*robustness, fragility, antifragility*) zaproponowana przez Nassima Nicholas Taleba (2013). Koncepcja ta stawia w nowym świetle rozpowszechnione pojęcie odporności na kryzysy oraz zdolności do adaptacji i transformacji (*resilience*) (por. np. <http://www.100resilientcities.org/>).

Niniejszy artykuł jest próbą wstępnej i hipotetycznej, a zatem dalekiej od naukowej pewności, raczej jakościowej niż ilościowej, analizy funkcjonowania i rozwoju sześciu głównych miast nadmorskich Polski w latach 1970-2015 (w kolejności alfabetycznej): Gdańska, Gdyni, Kołobrzegu, Sopotu, Szczecina, Świnoujścia. W tym czasie wystąpiły co najmniej cztery wydarzenia o charakterze kryzysów, które miały istotny wpływ na sektor polskiej gospodarki morskiej, stanowiący zasadniczą część bazy ekonomicznej tych miast: 1970 – tzw. wydarzenia grudniowe, 1980 – powstanie Solidarności, 1990 – upadek PRL, 2005 – przystąpienie Polski do Unii Europejskiej (daty podano orientacyjnie). Warto zauważyć, że dwa z tych wydarzeń – Grudzień i Sierpień miały swój początek w miastach nadmorskich, w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej i dzielnicach portowo-przemysłowych Gdańska, Gdyni i Szczecina. Natomiast globalny kryzys ekonomiczny lat 2008-09 i kłopoty strefy euro dotknęły Polskę w niewielkim stopniu, co dowodzi jednak pewnej peryferyjności.

Daty te wyznaczają cztery jakościowo odmienne okresy funkcjonowania i rozwoju Polski, przy czym kluczowy, oznaczający najpotężniejszy kryzys, jest tu rok 1990 – zmiana ustroju politycznego i gospodarczego przeprowadzonego w Polsce według tzw. terapii szokowej, co do słuszności której toczą się zażarte spory naukowe i polityczne (por. np. L. Balcerowicz, 1997; N. Klein, 2013). Lata 1970-1980 to okres prosperity i względnej liberalizacji w warunkach realnego socjalizmu, lata 1980-1990 to okres stagnacji i represji w warunkach reżimu wojskowego, a lata 1990-2005 to czas transformacji – początkowego upadku, następnie powolnego odrodzenia w warunkach wolności gospodarczej i politycznej, natomiast lata 2005-2015 to czas dalszej transformacji, stabilnego rozwoju, modernizacji i otwarcia na świat w warunkach dobrej krajowej koniunktury gospodarczej i przynależności do Unii Europejskiej. Rok 2015 zapoczątkował w Polsce liczne zmiany ustrojowe i korekty w polityce gospodarczej i społecznej oraz innych sferach życia publicznego, mające u podłoża opóźnioną społeczną reakcję na kryzysy lat 1990 i 2005. Odbudowa polskiej gospodarki morskiej, przy znacznym udziale państwa i środków publicznych, stała się jednym z celów nowego kierownictwa partyjno-rządowego Polski.

W pracy wykorzystano różne źródła statystyczne, głównie Roczniki Gospodarki Morskiej od 2007 do 2016, liczne własne prace naukowe na temat miast i regionów nadmorskich oraz gospodarki morskiej, publikowane od 1978 r., istotne dla niniejszych rozważań prace innych autorów (często zapomniane i nie cytowane) oraz ekspertyzy i dokumenty planistyczne. Powoływanie się i umieszczanie w spisie literatury wszystkich, z którymi autor zapoznał się w ciągu minionych 40 lat pracy naukowej, wykraczałoby poza założone ramy tego artykułu. Przytoczone prace mają raczej charakter reprezentatywny dla pewnych kierunków badań i poglądów o gospodarce morskiej oraz miastach i regionach nadmorskich. Głównym celem jest bowiem wywołanie dyskusji nawet za cenę ryzyka popełnienia błędów i zwrócenie uwagi na zalety koncepcji Taleba dla analizy wpływu zewnętrznych kryzysów na funkcjonowanie i rozwój miast i regionów nadmorskich.

Odporność, kruchość i antykruchość wobec kryzysów (wg Nassima Nicholas Taleba)

Opierając się na własnych obserwacjach, głównie podczas pracy na giełdzie nowojorskiej, rozległych studiów literaturowych oraz oryginalnych prze-myśleń Nassim Nicholas Taleb (2013) podzielił wszystkie istniejące realnie rzeczy, systemy i jednostki na kategorie: odporne, kruche i antykruche. W niniejszym artykule taki sposób myślenia o złożonych obiektach nazywany będzie „koncepcją Taleba”. Autor ten nawiązuje przy tym do innej własnej koncepcji tzw. czarnych łabędzi, czyli nieprzewidywalnych zdarzeń, początkowo pozornie mało istotnych, powodujących jednak po pew-

nym czasie silne zaburzenia i prowadzących do głębokich i nieodwracalnych zmian (N.N. Taleb, 2015). Pojawienie się „czarnego łabędzia” w życiu jakiejś złożonej rzeczy (ekosystemu, osoby, rodziny, grupy społecznej, narodu, państwa, instytucji, przedsiębiorstwa, regionu czy miasta) powoduje, że nic już nie jest takie samo i wszystko dzieje się inaczej. Wydarzenia takie mogą mieć charakter pozytywny lub negatywny. Negatywne „czarne łabędzie”, czyli „katastrofy” i „pechowe wydarzenia” mogą wywoływać trzy różne konsekwencje: rzeczy kruche ulegają dewastacji i rozpadowi, odporne są w stanie znieść wstrząs i nie zmieniając zasadniczo swojej struktury i zasad funkcjonowania, powrócić do sprawnego funkcjonowania i rozwoju, natomiast rzeczy antykruche odczuwają oczywiście zaburzenia, nawet bardzo dotkliwie, jednak ostatecznie wychodzą z kryzysu mocniejsze, lepsze, bardziej rozwinięte.

Pozytywne „czarne łabędzie”, czyli okazje i „wygrane na loterii” nie są wykorzystywane przez rzeczy odporne, bo często ich nie dostrzegają, lekceważą je lub są bardzo niechętnie jakimkolwiek zmianom, rzeczy kruche bywają tak przytłoczone nową sytuacją, że nie są w stanie wykorzystać wszystkich wynikających z nich możliwości, zaś najlepiej wychodzą na pojawianiu się pozytywnych „czarnych łabędzi” rzeczy antykruche, które z natury gotowe są na zmiany, oczekują na swoją wielką szansę i stale mają nadzieję, że uda im się osiągnąć sukces. Cecha antykruchości właściwa jest przede wszystkim wytworom natury, w tym populacji ludzkiej, ale antykrucha może być też kultura czy gospodarka – jeśli nie jest przeregulowana, zadłużona i nie podlega nierozsądnym i nadmiernym interwencjom politycznym. Trzeba jednocześnie podkreślić, że nie wszystkie kryzysy są „czarnymi łabędziami”. Liczne z nich są efektem kumulacji zjawisk i procesów występujących przez długi czas – negatywnych lub pozytywnych. Między tymi dwoma rodzajami kryzysów jest taka mniej więcej relacja jak między zaostrzeniem się choroby wieńcowej w postaci zawału, a nieszczęśliwym upadkiem z drabiny. Obu można nie przeżyć (kruchosc), powrócić do poprzedniego stanu zdrowia (odporność) lub ledwo przeżyć i wyciągnąć wnioski co do trybu życia czy zachowania podczas prac remontowych (antykruchosc).

Złożone rzeczy nie są skazane na jeden rodzaj reakcji na kryzysy. Zależy ona również od rodzaju kryzysu. W niektórych wypadkach rzeczy kruche mogą wykazać się odpornością, a odporne zareagować jak antykruche. Znowu nasuwa się analogia do stanu zdrowia człowieka – odporność na wirusy i bakterie może się łączyć z psychiczną kruchością w sytuacjach trudnych, a ludzie marnego zdrowia mogą wykazywać się znaczną odpornością na stres. Na ogół jednak rzeczy bardzo złożone i skomplikowane wykazują się pewną integralnością, wynikającą z ich struktury i najczęstszych sposobów działania, a przynależność do któregoś z typów z koncepcji Taleba jest ich istotną właściwością determinującą reakcję na kryzysy.

Miasta odporne, kruche i antykruche

Zastosowanie koncepcji Taleba do miast wymaga podania różnic w ich strukturze i sposobach funkcjonowania powodujących odmienne reakcje na kryzysy. Taką syntetyczną charakterystykę zawarto w tab. 1. Podano skrótowo skutki kryzysu dla bazy ekonomicznej oraz struktury i relacji społecznych miast odpornych, kruchych i antykruchych. Niżej wskazano charakterystyczne cechy tych typów miast w dziesięciu sferach istotnych dla ich funkcjonowania i rozwoju: (1) inwestycji zewnętrznych, (2) biznesu lokalnego, (3) pozytywnych „czarnych łabędzi”, (4) oceny negatywnych „czarnych łabędzi”, (5) konsekwencji ich pojawienia się, (6) władz samorządowych, (7) społeczności lokalnych, (8) dominującego nastroju społecznego, (9) podejścia do obcych, innych i nowości oraz (10) wizerunku.

Tabela 1. Miasta odporne, kruche i antykruche wobec kryzysów zewnętrznych.

Skutki kryzysu i cechy miast	Rodzaje miast ze względu na reakcję na kryzysy		
	Odporne	Kruche	Antykruche
Skutki kryzysu			
Baza ekonomiczna	Utrzymanie potencjału i aktywności przy braku istotnych zmian w strukturze	Stagnacja i spadek potencjału i aktywności przy braku istotnych zmian w strukturze	Utrzymanie i wzrost potencjału przy znacznych i szybkich zmianach w strukturze
Struktura i relacje społeczne	Umocnienie struktury i relacji	Trwanie struktury i relacji aż do ich osłabienia i rozpadu	Szybkie zmiany struktury i nowe relacje
Sfery funkcjonowania i rozwoju miasta			
Inwestycje zewnętrzne	Wielkie oczekiwania i wymagania	Niewielkie oczekiwania i wymagania	Niewielkie oczekiwania i wielkie wymagania
Biznes lokalny	Niewielkie oczekiwania i wymagania	Wielkie oczekiwania i niewielkie wymagania	Wielkie oczekiwania i wymagania
Ocena negatywnych „czarnych łabędzi”	Niewielkie zagrożenie	Wielkie zagrożenie	Wielkie wyzwanie i okazja do zmiany
Ocena pozytywnych „czarnych łabędzi”	Niewielka szansa	Niewielka szansa	Szansa na „wielką wygraną”
Wnioski z „czarnych łabędzi”	Źródło utrwalenia pozytywnej samooceny	Źródło utrwalenia negatywnej samooceny	Źródło utrwalenia krytycznej samooceny
Władze samorządowe	Stabilne, konserwatywne, sprawne i aktywne	Niestabilne, niekonsekwentne, niesprawne i bierne	Stabilne, elastyczne, sprawne i bierne
Społeczności lokalne	Silne i bierne	Słabe i bierne	Silne i aktywne
Dominujący nastrój społeczny	Ufność i satysfakcja	Nieufność i frustracja	Ufność i nadzieja
Podejście do obcych, innych i nowości	Rezerwa i tolerancja	Rezerwa i niechęć	Ciekawość i akceptacja
Wizerunek	Miasto solidne	Miasto skrzywdzone	Miasto szczęśliwe

Źródło: opracowanie własne na podstawie inspiracji pracami N.N. Taleba, 2013; 2015.

Tabela zawiera wstępną propozycję narzędzia metodycznego, za pomocą którego można ustalić przynależność miasta do jednej z trzech grup zaproponowanych w koncepcji Taleba – miast odpornych, kruchych i antykruchych. Zastosowano ją również do klasyfikacji miast nadmorskich w Polsce w kontekście kryzysów gospodarki morskiej, przedstawionej w końcowej części niniejszego artykułu. Oczywiście narzędzie to wymaga weryfikacji zakresu i podziału na sfery, operacjonalizacji pojęć oraz ustalenia miar poszczególnych cech. Na tym etapie badań posłużono się powszechnie dostępną wiedzą oraz technikami syntetycznej oceny, analogii i metafor.

Specyfika gospodarki morskiej

Gospodarka morska (zwana ostatnio „błękitną” od *blue economy*) to specyficzny zbiór działalności gospodarczych, służącej im infrastruktury oraz działań podmiotów publicznych i instytucji społecznych, związanych z wykorzystaniem zasobów i walorów morza oraz nadmorskiego położenia. Stanowi to jedyną wspólną cechę tych działalności, na tyle jednak istotną, że wyróżnienie gospodarki morskiej jest sensowne i praktycznie użyteczne (por. np. T. Ocioszyński, 1949; M. Dutkowski, 1995; 2005a; 2006a; J. Zaucha, 2008). Owa specyfika wynika ze znacznego, a nierzadko decydującego wpływu uwarunkowań przyrodniczych związanych z morzem, na lokalizację, strukturę i efektywność podmiotów gospodarczych (E. Adrjanowska, 1977). Z punktu widzenia teorii i metodologii ekonomii oraz geograficznych badań regionów i miast nadmorskich stanowi to z jednej strony szansę i wyzwanie intelektualne, a z drugiej jest źródłem licznych kłopotów warsztatowych.

Gospodarka morska jako całość nie stanowi odrębnego klastra według klasycznego ujęcia Michaela Portera (2001). Jednak występują w niej liczne ugrupowania podmiotów należących do różnych sektorów, gałęzi i branż gospodarki, w tym zlokalizowanych z dala od spełniających kryteria klastra, które nazywane będą klastrami morskimi (por. M. Dutkowski, 2005b). Większość klastrów morskich ma charakter produktowy. Ich produktami są rzeczy materialne oraz usługi materialne i niematerialne.

W warunkach globalnej gospodarki, której rozwój w coraz większym stopniu opiera się na wiedzy naukowej, niezwykle istotne jest posiadanie klastrów badawczych i edukacyjnych, często pomijanych w polskich debatach morskich. Nie wchodząc w spory definicyjne, dla potrzeb niniejszego tekstu wyróżnić można liczne klastry morskie, wytwarzające produkty materialne oraz usługi materialne i niematerialne, w tym dobra publiczne (tab. 2). Jest zatem gospodarka morska rozległym zbiorem mniej lub bardziej powiązanych działalności gospodarczych i aktywności społecznych, w tym

administracyjnych i politycznych. Wspólne jest tylko korzystanie w mniejszym lub większym stopniu, mniej lub bardziej pośrednio z zasobów i walorów morza oraz brzegu morskiego.

Tabela 2. Klastry morskie i ich produkty.

Klastry morskie	Produkty klastra
Rybolówstwo i marikultura	Ryby, ssaki i inne organizmy morskie oraz ich hodowla
Żegluga morska i usługi żeglugowe	Przewozy ładunków i pasażerów na akwenach morskich
Porty morskie i usługi okoloportowe	Przeładunki, obsługa pasażerów, składowanie, logistyka morska, obsługa obiektów pływających oraz posadowionych na dnie morskim
Przemysł stoczniowy	Jednostki pływające po akwenach morskich oraz posadowione na dnie morskim, a także ich remonty, obsługa i złomowanie
Budownictwo brzegowe	Obiekty portowe i obrony brzegów morskich, a także ich remonty i obsługa
Budownictwo morskie	Obiekty posadowione na lub pod dnem morskim i służące głównie do wydobywania i transportu surowców mineralnych, przesyłania informacji i energii elektrycznej oraz wykorzystywania energii morskich wód i mas powietrza, a także ich remonty i obsługa
Górnictwo morskie	Surowce mineralne pochodzące z wody morskiej oraz z dna i spod dna morskiego
Energetyka morska (na etapie planowania)	Energia elektryczna wytwarzana ze źródeł morskich wód i mas powietrza
Turystyka i rekreacja morska i nadmorska	Produkty turystyczne i rekreacyjne związane z wykorzystaniem zasobów i walorów nadmorskiego położenia, brzegu morskiego, akwenów morskich oraz kultury morskiej
Zarządzanie strefą brzegową	Administrowanie i koordynacja działalności podmiotów publicznych i prywatnych w strefie brzegowej i morskich obszarach państwa, w tym planowanie przestrzenne na akwenach morskich
Ochrona środowiska morskiego i nadmorskiego	Nadzór i administrowanie różnymi formami ochrony przyrody na akwenach oraz wybrzeżach morskich, kontrola i nadzór negatywnych oddziaływań działalności ludzkiej na środowisko morskie i nadmorskie
Marynarka wojenna i straż wybrzeża	Ochrona interesów i zbrojna obrona państwa na międzynarodowych i narodowych akwenach oraz wybrzeżach morskich
Ratownictwo morskie	Ratowanie życia i zdrowia pasażerów i załóg jednostek pływających, ładunków oraz obiektów posadowionych na dnie morskim
Edukacja morska	Kształcenie kadr dla gospodarki morskiej, propagowanie wiedzy o morzu i gospodarce morskiej
Badania naukowe środowiska morskiego i nadmorskiego	Przyrodnicza wiedza naukowa o środowisku morza i wybrzeża morskiego
Badania naukowe gospodarki morskiej, społeczności „ludzi morza” oraz regionów i miast nadmorskich	Spoleczna, ekonomiczna i geograficzna wiedza naukowa o gospodarce morskiej, regionach i miastach nadmorskich
Badania i rozwój technologii morskich	Techniczna wiedza naukowa, nowe technologie, maszyny i urządzenia stosowane w gospodarce morskiej

Źródło: opracowanie własne.

Kryzysy gospodarki morskiej Polski

Polska gospodarka morska jest dziełem II Rzeczypospolitej oraz PRL (A. Piskozub, 1986). Infrastruktura nadmorska Gdańska, Szczecina, Świnoujścia, Kołobrzegu oraz prawie wszystkich małych portów przejęta została (poważnie zresztą zniszczona i ograbiona zarówno przez wycofujące się niemieckie, jak i wkraczające radzieckie siły zbrojne i władze cywilne) po państwie, przedsiębiorstwach, ale także obywatelach Rzeszy Niemieckiej po ich wysiedleniu. Po okresie wstępnej odbudowy ze zniszczeń wojennych i powojennych, początkowo kierowanej sensownie przez ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego, przyszły czasy mozolnego „uczenia się morza” przez kompletnie nieprzygotowane do tego społeczeństwo o wiejskich korzeniach, okaleczone wojenną traumą, pozbawione kapitału i wykształconych kadr, na dodatek w niesprzyjających warunkach ustrojowych oraz politycznej i gospodarczej podległości Związkowi Radzieckiemu. Dziełem polskich rąk i umysłów (choć przy znacznym udziale zagranicznego kapitału i *know-how*) oraz miastem o najdłuższych morskich tradycjach była i jest Gdynia i dotyczy to wszystkich klastrow morskich i składników nadmorskiej infrastruktury (R. Wapiński, 1980). Wysiedlenie Stettinerów i Danzigerów przerwało długą tradycję morską tych miast. Trzeba ją było tworzyć od podstaw, często wybierając sposoby użytkowania odmienne od utrwalonych w zagospodarowaniu przestrzennym. Trzeba mieć też świadomość, że potencjał portowo-przemysłowy Szczecina i Gdańska nigdy nie dorównywał potencjałowi portów zachodniej części Niemiec, Holandii, Belgii czy Francji, a w okresie międzywojennym znacznie się osłabił (E. Włodarczyk, 1987). Podobnie stało się z tradycjami renomowanych kąpielisk: Sopotu, Kołobrzegu i Świnoujścia. Trzeba było budować je od nowa korzystając z zastanej infrastruktury, w ogóle nie przystającej do nowych warunków gospodarczych, społecznych i ustrojowych. Te fakty należy mieć stale na uwadze, gdy analizuje się sukcesy i porażki transformacji polskiej gospodarki morskiej od 1990 r.

Gospodarka morska w okresie PRL, o potencjale liczącym się w świecie we wszystkich podstawowych dziedzinach: portowej, żeglugowej, rybołówczej i stoczniowej, w odróżnieniu od stanu aktualnego, stanowiła rozległy, bardzo swoisty superklastr, możliwy tylko w nakazowo-rozdzielczym systemie gospodarki państwowej. W ramach tego superklastra wyróżnić można klastry morskie, odpowiadające aktualnym. Jak już wspomniano, wyróżnikiem elementów tego superklastra była różnie rozumiana „morskość”, częściowo traktowana również w kategoriach propagandowych jako wyraz „morskiej potęgi państwa”. W tym wypadku, może nieświadomie był to domknięty, w niektórych dziedzinach wręcz autarkiczny, system przepływu towarów i usług. Zarządzany był również centralnie, czego wyraz stanowiły różnie nazywane ministerstwa właściwe dla gospodarki

morskiej, na ile się to udawało w warunkach scentralizowanego i upolitycznionego systemu nakazowo-rozdzielczego oraz stałego niedoboru wszystkich towarów, a także niedorozwoju i niskiej jakości usług (J. Kornai, 1985). Głównym celem intensywnej rozbudowy gospodarki morskiej w okresie PRL było zdobywanie dewiz, niezwykle cennych dla gospodarki posługującej się niewymiennym pieniądzem oraz produktów atrakcyjnych dla głównego partnera gospodarczego i sojusznika Polski – Związku Radzieckiego, ale także dostarczanie produktów i wykonywanie usług, za które należałoby zapłacić dewizami kontrahentom zagranicznym.

Na przykład, klaster rybołówstwa dalekomorskiego w pewnym uproszczeniu funkcjonował w następujący sposób. Wykształcony w polskich państwowych szkołach zawodowych, średnich i wyższych (np. Technikum Rybołówstwa Morskiego, Wyższa Szkoła Rybołówstwa Morskiego) polski rybak na statku polskiego państwowego przedsiębiorstwa rybołówstwa dalekomorskiego (np. Dalmor, Gryf), zaprojektowanym w polskich państwowych biurach konstrukcyjnych (np. CBKO), zatrudniających inżynierów wykształconych w polskich państwowych uczelniach (np. Politechnika Gdańska), wybudowanym (np. Stocznia Gdańska im. Lenina, Stocznia im. Komuny Paryskiej) i remontowanym (np. Nauta, Gryfia) przez polskie państwowe stocznie, wyposażonym przez polskie przedsiębiorstwa (np. H. Cegielski, Radmor, Famos), zaopatrywanym przez polskie państwowe przedsiębiorstwa handlowe (np. Baltona), wypływał i wpływał do polskiego portu (np. Gdynia, Świnoujście), gdzie dostarczał przetwory rybne (np. mrożonego dorsza, a później mintaja), odłowione na akwenach międzynarodowych (np. na Morzu Północnym), a od pewnego czasu w tzw. strefach ekonomicznych (np. na Morzu Ochockim), następnie rozwożone po kraju i sprzedawane w sieci sklepów polskiego państwowego przedsiębiorstwa handlowego Centrala Rybna. Funkcjonowanie klastra żeglugowego było podobne – polski towar (np. węgiel) na polskim statku należącym do polskiego armatora (np. PŻM), z polską załogą, wykształconą w polskich szkołach (np. Liceum Morskie, Wyższa Szkoła Morska), na zlecenie państwowego polskiego przedsiębiorstwa handlu zagranicznego (np. Węgłokoks) przewożony był z polskiego portu (np. Świnoujście) do zagranicznego portu.

Klaster stoczniowy był wręcz zinstytucjonalizowany jako Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego. Miał też jeszcze jedno inne ważne zadanie – dostarczanie statków, które w ramach wymiany (tzw. barteru) przekazywano do Związku Radzieckiego (np. długa seria drewnowców, bazy rybackie i statki łowcze) m.in. w zamian za surowce i uzbrojenie. W miarę postępu technicznego, podnoszenia kwalifikacji i podnoszenia jakości budowanych i remontowanych statków zjawisko to się nasilało (E. Adrijanowska, 1971).

Mimo tej swoistej autarkii, gospodarka morska stanowiła segment gospodarki PRL najbardziej otwarty i najczęściej stykający się, w tym bezpośrednio poprzez kontakty osobiste, z gospodarką rynkową. To w portach (polskich i zagranicznych), na statkach, na łowiskach, w stoczniach najlepiej widać było absurdy i nieefektywność PRL-owskiego modelu gospodarczego. Zdaniem autora ta świadomość, wynikająca z codziennej praktyki, istotnie przyczyniła się do wybuchu w 1970 r. robotniczego buntu w miastach Wybrzeża, krwawo stłumionego przez partyjne i państwowe władze. Potem jednak nastąpił okres prosperity, rozbudowy potencjału (Port Północny), rozwoju produkcji stoczniowej, żeglugi i rybołówstwa dalekomorskiego. Gospodarka polska, w tym gospodarka morska, wkroczyła na okres 5-6 lat na ścieżkę szybkiego rozwoju, jednak finansowanego częściowo z kredytów zagranicznych. Od połowy lat 70. problemy braku wolności i demokracji spłotły się z narastającymi problemami gospodarczymi. W 1980 r. stoczniovcy zatrzęśli ustrojem, tym razem skutecznie i tym samym zapoczątkowali głębokie zmiany w polskiej gospodarce morskiej. Najpierw jednak nastąpił 10-letni okres stagnacji gospodarczej, w tym w gospodarce morskiej, w warunkach reżimu wojskowo-partyjnego. Może z tego powodu w latach 80. ubiegłego wieku został rozbudowany i zmodernizowany potencjał Marynarki Wojennej.

Zmiana ustroju całkowicie rozbiła superklaster państwowej gospodarki morskiej w Polsce. Wprowadzenie wymienialności złotych, otwarcie na wolne rynki i konfrontacja z konkurencyjnymi przedsiębiorstwami, gwałtowny wzrost wymiany handlowej z zagranicą, możliwości wyjazdów do pracy za granicą, stopniowa prywatyzacja, napływ kapitału zagranicznego oraz dostęp do najnowszych technologii postawiły wielkie, państwowe przedsiębiorstwa przed wyzwaniem, którym nie były w stanie sprostać. Z dnia na dzień władze państwowe porzuciły wielki sektor gospodarczy żywiąc nadzieję, że siły rynkowe, przedsiębiorczość i brak regulacji oraz wsparcia publicznego rozwiążą główne problemy jego dalszego funkcjonowania i rozwoju w warunkach otwarcia na świat i gospodarki rynkowej. Tak się nie stało, bo tak się stać nie mogło. Niektóre klastry morskie upadły całkowicie (np. rybołówstwo dalekomorskie, inne znacznie zmniejszyły potencjał, zmieniły sposób funkcjonowania i dostosowały do nowych warunków (żegluga), inne nadal się rozwijały (np. porty morskie i stocznie remontowe), jeszcze inne po okresie początkowych trudności i zmniejszenia potencjału, odnalazły się w warunkach rynkowych (np. stocznie produkcyjne). Niektóre klastry morskie wraz z otwarciem Polski na zagranicę i wzrostem zamożności gospodarstw domowych weszły w okres prosperity (np. turystyka i rekreacja nadmorska, jednak w mniejszym stopniu morska).

Kolejnym wydarzeniem o charakterze kryzysu oraz o zróżnicowanych konsekwencjach, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych dla polskiej

gospodarki morskiej, było przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. Po pierwsze, była to szansa na dostęp do bogatych rynków „starej” unii, w tym do rynku pracy, co stworzyło możliwości zatrudnienia licznym marynarzom, stoczniovcóm, rybakóm i portowców. Po drugie, pojawili się inwestorzy zagraniczni, zachęćeni korzyściami wynikającymi ze wspólnego rynku. Po trzecie, chyba najważniejsze, obowiązujące w UE regulacje dotyczące eksploatacji portów, żeglugi, rybołówstwa (zwłaszcza kwoty połowowe na Bałtyku) oraz publicznej pomocy dla stoczni doprowadziły do ostatecznej likwidacji niektórych klastrów morskich (np. rybołówstwa bałtyckiego, części stoczniowego), szybkiego rozwoju innych (np. portów) i poważnej restrukturyzacji praktycznie wszystkich pozostałych. Poważne środki strukturalne przeznaczone zostały na poprawę dostępności transportowej do portów morskich. Silne impulsy rozwojowe uzyskała ochrona środowiska morskiego i nadmorskiego, zarządzanie strefą brzegową (w tym planowanie przestrzenne na morzu) oraz energetyka morska. Pogłębiła się współpraca w ramach regionu Morza Bałtyckiego (por. np. T. Palmowski, 2001; M. Dutkowski, T. Palmowski, W. Görmar, 2009). Większość zmian miała jednak charakter pozytywny i po okresie kryzysu polska gospodarka morska wkroczyła w okres prosperity w nowej postaci, dostosowanej do warunków globalnego rynku. Syntetyczny obraz reakcji poszczególnych klastrów morskich na okresy prosperity i kryzysu w otoczeniu gospodarczym przedstawiono w tab. 3.

Tabela 3. Reakcja klastrów morskich w Polsce na zewnętrzne kryzysy (1980, 1990, 2005).

Klasytry morskie	Fazy transformacji klastrów morskich			
	1970-1980	1980-1990	1990-2005	2005-2015
Rybołówstwo i marikultura	+	--	--	--
Żegluga morska i usługi żeglugowe	+	--	--	0
Porty morskie i usługi okoloportowe	+	--	+	+
Przemysł stoczniowy	+	0	0	+
Budownictwo brzegowe	+	0	0	+
Budownictwo morskie	+	0	0	0
Górnictwo morskie	+	0	0	0
Energetyka morska (na etapie planowania)	0	0	0	+
Turystyka i rekreacja morska i nadmorska	+	0	+	+

Zarządzanie strefą brzegową	+	0	0	+
Ochrona środowiska morskiego i nadmorskiego	--	0	+	+
Marynarka wojenna i straż wybrzeża	+	+	+	--
Ratownictwo morskie	+	0	+	+
Edukacja morska	+	+	--	+
Badania naukowe środowiska morskiego i nadmorskiego	+	0	+	+
Badania naukowe gospodarki morskiej, społeczności „ludzi morza” oraz regionów i miast nadmorskich	+	0	+	+
Badania i rozwój technologii morskich	+	0	--	+
Ocena faz transformacji gospodarki morskiej	14	-1	3	10

Objaśnienia: charakterystyka zmian potencjału i aktywności klastra + wzrost, 0 stagnacja, -- regres.

Ocena na podstawie sumy punktów wg następującej zasady: + plus jeden pkt., 0 zero pkt., – minus jeden pkt.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Gospodarki Morskiej od 2007 do 2016 i innych źródeł statystycznych oraz ekspertyz, dokumentów planistycznych i publikowanych prac naukowych.

Specyfika funkcjonowania i rozwoju miast nadmorskich

Specyficzne cechy miast nadmorskich dotyczą wszystkich sfer funkcjonowania i rozwoju obszarów zurbanizowanych: ekologicznej, gospodarczej, społecznej i przestrzennej.

W sferze ekologicznej najistotniejszy jest bezpośredni lub pośredni (poprzez ujściowy odcinek rzeki, zalew, jezioro przybrzeżne, lagunę lub zatokę) dostęp do wód morskich. Umożliwia to budowę portu morskiego, kluczowego składnika gospodarki morskiej. Porty morskie mają różny charakter i różnią się znacznie pod względem wielkości, znaczenia i powiązań. Dostęp do wód morskich powoduje jednak z jednej strony możliwość odprowadzania do morza ścieków i odpadów komunalnych i przemysłowych, z drugiej jednak strony, wraz ze wzrostem urbanizacji i uprzemysłowienia obszarów nadmorskich miasta są narażone na negatywne oddziaływania zanieczyszczeń środowiska morskiego, w tym również pochodzących z obiektów pływających (por. np. T. Palmowski, 1977; M. Dutkowski, 1988; M. Dutkowski, T. Parteka, 1993; M. Dutkowski, D. Jones, 1993). Główne zagrożenia środowiskowe miast nadmorskich mają jednak charakter przyrodniczy. Są to huraganowe wiatry, ekstremalne falowanie, tsunami, powódzie morskie, ekstremalne pływy. Na wybrzeżu południowego Bał-

tyku występują one stosunkowo rzadko, ale potencjalnie są bardzo groźne dla wszystkich analizowanych miast nadmorskich. Zabezpieczenie przed nimi wymaga budowy i utrzymania specjalnych budowli i urządzeń obronnych (wały, wrota, śluzy itd.).

W sferze gospodarczej cechą wyróżniającą jest znaczny udział klastrow morskich w bazie ekonomicznej miasta (por. np. M. Dutkowski, 1981). Porty morskie już w połowie XIX w. podlegały procesom uprzemysłowienia. Głównie była to kontynuacja tradycji przedprzemysłowej budowy statków i okrętów, ale później pojawiły się inne zakłady o orientacji lokalizacyjnej na port jako punkt przełamania łańcucha transportowego na styku morza i lądu: przetwórnictwo surowców spożywczych i używek, huty, rafinerie, zakłady chemiczne (M. Dutkowski, 1978; A. Piskozub, 1982; E. Włodarczyk, 1982). Wraz ze wzrostem wielkości miast nadmorskich, uzyskaniem funkcji administracyjnych i innych funkcji centralnych, a następnie ewentualnie pojawieniem się funkcji metropolitalnych znaczenie tych klastrow dla gospodarki miasta i regionu nadmorskiego maleje, ale prawie nigdy nie znika, ulegając głębokim przemianom.

Poszczególne elementy gospodarki morskiej i nadmorskiej infrastruktury rozmieszczone są na wybrzeżu Polski bardzo nierównomiernie. Syntetyczny obraz tego rozmieszczenia przedstawiono w tab. 4. Jak łatwo zauważyć, najwięcej elementów klastrow morskich oraz największy ich potencjał wykazuje Gdynia. Jest niewątpliwie najbardziej „morskim” miastem w Polsce i z tego powodu najsilniej narażonym na kryzysy w gospodarce morskiej. Równocześnie jednak stosunkowo nowoczesna infrastruktura nadmorska, posiadany kapitał ludzki i społeczny oraz trwający mit miasta sukcesu umożliwia Gdyni antykruchą reakcję na kryzysy.

Liczebność elementów oraz potencjały Gdańska, Szczecina i Świnoujścia są mniejsze, lecz porównywalne pomiędzy sobą. Kołobrzeg i Sopot nie posiadają większości elementów, ale ich potencjał jest porównywalny. Sąsiedztwo Gdańska, Gdyni i Sopotu powoduje, że nad Zatoką Gdańską u ujścia Wisły skupia się zdecydowana większość elementów i potencjału gospodarki morskiej Polski. Potencjał układu osadniczego ujścia Odry jest o połowę mniejszy, a jego przyszłość zależy raczej od rozbudowy portu w Świnoujściu niż od modernizacji i poprawy dostępności do portu w Szczecinie. Podobne relacje, może nawet jeszcze większa przewaga Gdańska i Gdyni, dotyczą klastrow portowego i stoczniowego. Klaster turystyczno-rekreacyjny jest bardzo rozproszony, ale głównymi kąpieliskami morskimi Polski pozostają Kołobrzeg, Sopot i kształtujący się zespół Świnoujście–Międzyzdroje. Podobnie rozproszony jest klaster ratownictwa morskiego (M. Tarkowski, 2014). Marynarka Wojenna stacjonuje w Gdyni i Świnoujściu.

Tabela 4. Rozmieszczenie elementów klastrów morskich w miastach nadmorskich Polski w latach 1970-2015.

Lp.	Klasyfikacja	Miasta nadmorskie					
		Gdańsk	Gdynia	Sopot	Kołobrzeg	Szczecin	Świnoujście
1	Rybolówstwo i marikultura		++		+		++
2	Żegluga morska i usługi żeglugowe	+	++			+	+
3	Porty morskie i usługi okołoportowe	++	++			+	++
4	Przemysł stoczniowy	++	++			++	+
5	Budownictwo brzegowe	+				+	
6	Budownictwo morskie	+				+	
7	Górnictwo morskie	+					
8	Energetyka morska (na etapie planowania)						
9	Turystyka i rekreacja morska i nadmorska	+	+	++	++		++
10	Zarządzanie strefą brzegową		+			+	
11	Ochrona środowiska morskiego i nadmorskiego	+	++			+	
12	Marynarka wojenna i straż wybrzeża		++		+		++
13	Ratownictwo morskie		++		+		+
14	Edukacja morska	+	++	+	+	++	
15	Badania naukowe środowiska morskiego i nadmorskiego		+	++			
16	Badania naukowe gospodarki morskiej, społeczności „ludzi morza” oraz regionów i miast nadmorskich	++	+	++		+	
17	Badania i rozwój technologii morskich	+	+			+	
Liczba elementów klastrów morskich		11	13	4	5	10	7
Ocena potencjału klastrów morskich w skupiskach miejskich		14	21	7	6	12	11
		Gdańsk-Gdynia-Sopot			Kołobrzeg	Szczecin-Świnoujście	
		42			6	23	

Objaśnienia: ++ duży potencjał, + mały potencjał lub brak elementów klastra.

Źródło: opracowanie własne.

W sferze społecznej, od początków ich istnienia w cywilizacjach starożytnych, miasta nadmorskie charakteryzowały się większym zróżnicowaniem majątkowym, etnicznym, językowym, religijnym i kulturowym. Z reguły działalność portu była powiązana z działalnością handlową, co sprzyjało wymianie informacji i budowie sieci powiązań gospodarczych i międzyludzkich. Towarzyszyło temu pewne rozluźnienie obyczajów i wysoka przestępczość. Porty zawsze przyciągały jednostki odważne, lubiące ryzyko, żądne sukcesu, chciwe bogactwa i sławy. Praca w gospodarce morskiej zawsze wymagała też wysokich, specjalistycznych kwalifikacji, które można było zdobyć jedynie w praktyce. Żeglarze, armatorzy, szkutnicy, kupcy, armatorzy, a później także stocznioowcy i marynarze posiadali stosunkowo wysokie kwalifikacje i specjalne cechy osobowe. W czasach PRL rodziny „pływających”, dzięki dostępowi do towarów zagranicznych i stosunkowo wysokim zarobkom, żyły lepiej niż przeciętne, a zostanie „marynarzową” było marzeniem niejednej dziewczyny. W warunkach gospodarki rynkowej oraz powszechnego dostępu do dóbr konsumpcyjnych ten aspekt społecznych uwarunkowań rozwoju i funkcjonowania miast nadmorskich stracił na znaczeniu. Pozostał jednak mit, zwłaszcza w Gdyni, miasta nieograniczonych możliwości i realizacji marzeń.

W sferze przestrzennej cechą wyróżniającą miasta nadmorskie jest istnienie portu oraz ewentualnie innych form infrastruktury. Jest to główny materialny przejaw obecności gospodarki morskiej. Działalność portowa, przemysłowa i powiązana usługowa odbywa się nie tylko na obszarze lądowym, lecz również obejmuje morskie wody przybrzeżne, głównie baseiny portowe, terminale, tory podejściowe i redy (M. Dutkowski, 1980).

Klastry morskie obejmują liczne inne działalności, czasem wysoko wyspecjalizowane, a służące wytworzeniu i dostarczeniu na rynek produktów finalnych. W rezultacie powstają rozległe sieci gospodarcze, których ważne podmioty zlokalizowane bywają z dala od brzegu morskiego. Większość produktów gospodarki morskiej wytwarzana jest jednak i dostarczana odbiorcom na akwenach i brzegach morskich. Doprowadziło to do powstawania specyficznych form zagospodarowania, czyli infrastruktury nadmorskiej, w postaci różnego rodzaju portów, dzielnic portowo-handlowych, a później dzielnic portowo-przemysłowych, pojedynczych obiektów przemysłowych, śródmiejskich *waterfrontów* morskich, turystyczno-rekreacyjnych *waterfrontów* morskich, baz marynarki wojennej i urządzeń obrony wybrzeża (M. Dutkowski, 1977). Klastry morskie skoncentrowane w dzielnicach portowo-przemysłowych stały się w okresie ich prosperity w latach 1960-80 wewnątrzmijskimi biegunami wzrostu, a stocznie morskie motorami rozwoju i postępu technologicznego (M. Dutkowski, 1984). Kształtowanie relacji przestrzennych port – miasto jest podstawowym wyzwaniem dla polityki przestrzennej i planowania miast nadmorskich (P. Zaremba, 1962).

Wszystkie elementy infrastruktury nadmorskiej są trwałe, bardzo kosztowne i dostosowane do działalności związanej z konkretnym klastrem morskim. Ich budowa, remonty i ewentualna przebudowa są czasochłonne i silnie uwarunkowane poprzez przyrodnicze cechy brzegu i morskich wód przybrzeżnych. Ponadto koncentrują się one na stosunkowo niewielkim obszarze. Gwałtowne zmiany geopolityczne, technologiczne, gospodarcze, prawne czy polityczne mogą powodować poważne zakłócenia ich funkcjonowania i rozwoju. Dotyczy to zwłaszcza stale rosnącej wielkości i głębokości zanurzenia statków towarowych, ale również pasażerskich. Proces zbliżania portów i stoczni do głębszych akwenów doprowadził do wykształcenia się charakterystycznych dwubiegunowych układów osadniczych ośrodków mniejszych oraz kilku obszarów portowo-przemysłowych w miastach dużych (T. Palmowski, 1991). Wewnątrz miast portowych, już od średniowiecza proces odsuwania się portów wytworzył nadrzeczne porty. W efekcie, nieuniknione zmiany i kryzysy w gospodarce morskiej prowadzą do powstawania terenów poportowych i poprzemysłowych. Ich rewitalizacja, często na działalności i aktywności niezwiązane z gospodarką morską, stanowią wielkie wyzwanie, ale również szansę dla społeczności i władz miast nadmorskich (por. np. P. Lorens, 2013; A. Tölle, 2010).

Miasta nadmorskie wobec okresów prosperity i kryzysów

Miasta nadmorskie, podobnie jak wszystkie inne jednostki osadnicze, funkcjonują i rozwijają się w coraz bardziej globalnym otoczeniu kulturowym, społecznym, gospodarczym i politycznym, korzystając z szybko zmieniających się technologii produkcji, usług i komunikacji. Najwolniej zmienia się otoczenie kulturowe, dość wolno społeczne, szybciej gospodarcze, jeszcze szybciej polityczne, a najszybciej technologiczne. Wszystkie te otoczenia charakteryzują się pewną specyficzną dla siebie cyklicznością, w tym występowaniem „czarnych łabędzi”. Najwięcej tego typu zdarzeń o pozytywnych i negatywnych skutkach, pojawia się w sferze technologii (np. smartfon, elektrosamochód), polityki (np. upadek tzw. bloku sowieckiego, rozszerzenie UE na wschód, Brexit), gospodarki (np. czas wystąpienia i nasilenie różnego rodzaju cykli koniunkturalnych, gwałtowne zmiany polityki gospodarczej najważniejszych państw). W sferze kulturowej i społecznej „czarne łabędzie” pojawiają się rzadziej, ale często nie są dostrzegane i dopiero ich późniejsze konsekwencje pozwalają docenić ich znaczenie (np. *rock and roll*, sieci społecznościowe).

Jest oczywiste, lecz w tzw. krajach postsocjalistycznych ciągle słabo uświadamiane, nawet przez polityków i ekonomistów, iż immanentną cechą gospodarki rynkowej stanowi cykliczność, czyli występowanie okresów koniunktury, a nawet prosperity, prowadzących do wzrostu zysków przedsiębiorstw, inwestycji i sprzedaży, a w efekcie do poprawy przeciętnego

poziomu życia i postępu cywilizacyjnego, ale także okresów dekonjunktury, a nawet kryzysu, prowadzących do spadku zysków przedsiębiorstw, inwestycji i sprzedaży, a w efekcie do pogorszenia przeciętnego poziomu życia, a nawet regresu cywilizacyjnego. Z reguły jest jednak tak, że prosperity najpierw i w większym stopniu dotyczy właścicieli kapitału (czyli inwestorów i pracodawców), a kryzys najpierw i w większym stopniu dotyczy konsumentów i pracobiorców a dopiero po dłuższym czasie przedsiębiorstw, powodując nawet bankructwa. Cykle gospodarcze cechuje różny charakter, długość, zasięg, przyczyny i skutki. Mają miejsce również w poszczególnych klastrach morskich. Wzrost handlu zagranicznego zwiększa obroty portowe oraz uzasadnia budowę i rozbudowę ich potencjału. Dobra koniunktura gospodarcza ma również pozytywny wpływ na rynek żeglugowy, co skłania armatorów do składania zamówień na nowe statki. Większe floty to więcej pracy dla stoczni remontowych. Wzrost popytu na konsumpcyjne przetwory organizmów morskich prowadzi do nadmiernej eksploatacji łowisk, ale także do rozwoju sektora hodowli morskich. Problem w tym, że zarówno infrastruktura portowa, jak i urządzenia produkcyjne stoczni, flota rybołówcza i transportowa będąc kosztowne w budowie i eksploatacji, w okresie dekonjunktury, a zwłaszcza kryzysu, stają się nierentowne (por. np. M. Dutkowski, G. Voigt, 1989).

Występowanie cykli gospodarczych, w tym w gospodarce morskiej, skłania do prowadzenia przez państwa, regiony i miasta polityki gospodarczej. Przełomowy był tu tzw. wielki kryzys w latach 30. ubiegłego wieku. Od tej pory w ekonomii i polityce gospodarczej toczą się spory na temat zakresu wolności gospodarczej i zasadności interwencji państwa w działanie rynków. Przyspieszenie i poszerzenie zakresu globalizacji gospodarki, w związku z jej dematerializacją, digitalizacją oraz monstrualnym rozrostem sektora finansowego, spowodowało, że niektóre cykle gospodarki rynkowej zyskały zasięg globalny.

Zasadniczy problem z ich przewyżnianiem poprzez interwencję publiczną w skali globalnej polega na tym, że nie istnieje ani rząd światowy, ani światowa waluta, ani światowy bank centralny. Istnieją jednak „anarodowe” globalne korporacje finansowe i gospodarcze, które obficie korzystają z profitów okresów prosperity, natomiast straty okresów kryzysów usiłują przerzucić na innych, najlepiej na państwa, a w konsekwencji masy podatników, konsumentów i pracobiorców. Wobec takiej strategii rządy narodowe i społeczność globalna w okresach kryzysów są praktycznie bezradne, choć podejmują próby ich łagodzenia, z różnym zresztą skutkiem. Dotyczy to również kryzysów w gospodarce morskiej.

Podatność współczesnej gospodarki rynkowej na kryzysy pogłębia rozpowszechnienie się od lat 90. ubiegłego wieku neoliberalnego dogmatu w ekonomii i polityce gospodarczej najwyższej rozwiniętych krajów Zachodu. Po światowym kryzysie finansowym zapoczątkowanym w 2007 r. idea in-

terwencji odżyła, również w Polsce. Ma to o tyle znaczenie dla miast nadmorskich, że infrastruktura morska i liczne klastry gospodarki morskiej są w wielu krajach bezpośrednio lub pośrednio zarządzane przez władze państwowe lub samorządowe. Istotnym elementem publicznego wsparcia klastra stoczniowego jest utrzymywanie na preferencyjnych warunkach państwowych narodowych stoczni wojennych lub zamawianie okrętów, remonty i serwis w stocznich prywatnych. Stocznie, zwłaszcza dalekowschodnie, bywają także składnikiem wielkich koncernów produkcyjnych, posiadających własne banki. Rybołówstwo w strefach ekonomicznych jest również silnie regulowane i wspierane. Podobnie państwa działają w dziedzinie górnictwa morskiego. Równocześnie jednak prywatyzacja gruntów w strefie brzegowej oraz infrastruktury nadmorskiej, w tym głównie portów, jest jednak poważnie zaawansowana, co też wpisuje się w model gospodarki globalnej funkcjonującej i rozwijającej się zgodnie z zasadami neoliberalizmu. Interwencja publiczna w tej sferze jest bardzo utrudniona, również w wyniku międzynarodowych regulacji prawnych (Regeneration..., 2017).

Cykliczność gospodarki rynkowej, z uwzględnieniem globalizacji i ogromnej koncentracji kapitałów w „narodowych” korporacjach, jest zróżnicowana przestrzennie, czyli ma odmienny wpływ na funkcjonowanie i rozwój poszczególnych regionów i miast. W najgorszej sytuacji w momencie pojawienia się kryzysu są miasta i regiony, a nawet całe państwa, o strukturze gospodarczej mało zróżnicowanej i uzależnionej od lokalnych surowców naturalnych (np. kopalnych, rolnych, leśnych, a także morskich), infrastruktury transportowej (np. mosty, porty, węzły kolejowe), lub od jednej branży wytwórczości (np. hutnictwa, przemysłu włókienniczego, tekstylnego, obuwniczego, samochodowego, zbrojeniowego, spożywczego, stoczniowego), zwłaszcza gdy jest ona skoncentrowana w kilku, a nawet jednym zakładzie. Również utrata funkcji zarządczych – publicznych, czyli administracyjnych oraz prywatnych, zwłaszcza siedzib rządów narodowych korporacji, może prowadzić do poważnych zakłóceń funkcjonowania, a nawet spowolnienia lub zahamowania rozwoju miasta. Miasta i regiony nadmorskie, których baza ekonomiczna w znacznym stopniu zależy od sektora gospodarki morskiej, są szczególnie narażone na kryzysy, ale również w szczególny sposób korzystają z okresów prosperity.

Klasyfikacja polskich miast nadmorskich w kategoriach odporności, kruchości i antykruchości – hipoteza

Najpoważniejszym kryzysem zewnętrznym polskiej gospodarki morskiej była zmiana ustroju w 1990 r. Superklaster gospodarki morskiej PRL wykształcony od początku lat 60., gdy zakończyła się odbudowa infrastruktury nadmorskiej po wojennych zniszczeniach, był tak silnie uzależniony od

centralnego kierownictwa politycznego, tak silnie uwikłany w relacje ze Związkiem Radzieckim i tak absurdalnie nieracjonalny ekonomicznie, że nie mógł trwać w dawnej postaci w warunkach gospodarki rynkowej, otwartej konkurencji oraz całkowitej zmiany partnerów handlowych Polski. Zasadne jest jednak pytanie, czy musiało się to odbyć tak gwałtownie i za cenę utraty budowanego długo i ogromnym wysiłkiem kapitału produkcyjnego, ludzkiego, intelektualnego i społecznego. Przystąpienie Polski do UE było kolejnym istotnym kryzysem, szczególnie dla klastrów stoczniowego i rybołówstwa bałtyckiego. Pozytywne skutki w innych klastrach są jednak bezsporne – środki UE pozwoliły na poprawę dostępności transportowej do portów morskich, a sama przynależność do UE zachęciła inwestorów zagranicznych do zaangażowania w liczne klastry morskie. Bardzo istotnym czynnikiem wzmacniającym polską gospodarkę morską jest współpraca bałtycka, która stanowi *de facto* formę współpracy w ramach UE. Jest to bardzo istotny czynnik wzmocnienia polskich klastrów badań środowiska morskiego, ochrony środowiska morskiego i nadmorskiego, zarządzania strefą brzegową (w tym planowania przestrzennego na morzu). Stała obecność NATO na Bałtyku stanowi czynnik znacznie poprawiający poziom bezpieczeństwa militarnego Polski, zwłaszcza w kontekście utrzymywania przez Federację Rosyjską potencjału militarnego w Obwodzie Kaliningradzkim oraz modernizacji floty wojenno-morskiej.

Zgodnie z kryteriami przedstawionymi w tab. 1 trzy polskie miasta nadmorskie o zróżnicowanej wielkości i funkcjach zakwalifikowano jako odporne: Gdańsk, Sopot i Kołobrzeg. Wobec trzech kryzysów gospodarki morskiej zachowały one swój potencjał, utrzymały i rozwinęły dotychczasowe funkcje, głównie w oparciu o istniejącą wcześniej infrastrukturę oraz kapitał ludzki i społeczny związany z istniejącymi w nich klastrami morskimi. Dwa miasta uznano za antykruche: Swinoujście i Gdynię. Wskutek trzech kryzysów utraciły one niektóre elementy klastrów morskich, ale pozostałe dostosowały do nowych warunków. Przede wszystkim jednak wytworzyły lub rozbudowały elementy nowych klastrów morskich oraz uzyskały nowe funkcje nie związane z morzem. Jedno miasto uznano za kruche – Szczecin. Utracił on lub doznał znacznego osłabienia wszystkich istniejących elementów klastrów morskich. Nie udało się istniejącego potencjału w pełni dostosować do nowych warunków ustrojowych. Co gorsza, w samym mieście nie pojawiły się nowe funkcje wielkomiejskie, ani tym bardziej metropolitalne.

Gdańsk – miasto odporne i solidne

Gdańsk pozostał największym i najważniejszym polskim portem masowym, a następnie, od powstania w 2007 r. DTC, kontenerowym (por. np. T. Palmowski, T. Bocheński, 2015). Pozycja Lotosu jest niezachwiana, chociaż

konsolidacja sektora paliwowego może tę sytuację zmienić. Pozostała część portu jest raczej bierna i chyba czeka na inwestorów zewnętrznych. Stocznie po okresie wielkich trudności, mimo upadku Stoczni Gdańskiej, znalazły nowe rynki i specjalizacje. Gdańsk ciągle jest atrakcyjny dla turystów. Ale wielkim portem promowym nie jest. W sferze prestiżu i wizerunku zmarnowano szansę związaną z mitem Solidarności, a także z mitem Westerplatte. W Gdańsku ciągle brakuje nowoczesnych przestrzeni publicznych oraz nowych funkcji miejskich, w tym metropolitalnych. Porażkę, jak na razie, stanowi program zagospodarowania terenów postoczniovych, mimo istnienia projektu Młode Miasto. Miastu brakuje nowoczesnego centrum, a Główne Miasto, z różnych powodów, takiej funkcji pełnić nie może. Gdańsk raczej podąża śladem Warszawy, Krakowa, Wrocławia, czy Poznania, niż kreuje własną ścieżkę rozwoju. Stabilne od lat władze samorządowe mają liczne sukcesy, ale brakuje im chyba pomysłu na miasto inne, niż było przed wojną i w czasach PRL.

Sopot – miasto odporne i spokojne

Sopot dzięki korzystnemu położeniu, istniejącej infrastrukturze, wysokim cenom nieruchomości, tradycji i legendzie, pozostaje ważnym, dla niektórych najważniejszym kurortem nadmorskim Polski. Narastającym problemem jest szybkie starzenie się populacji mieszkańców i spadek ich liczby. Sopot wielu nadarzających się okazji jednak nie wykorzystuje. Nie uczy się na błędach. Nie przyciągnął funkcji edukacyjnych, akademickich, naukowych (w tym związanych z morzem), medycznych w stopniu, na który pozwala jego potencjał. Miasto nie pełni także roli nowoczesnego centrum obszaru metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot, do czego się świetnie nadaje. Zagospodarowanie obszaru wokół ul. Bohaterów Monte Cassino i całego *waterfrontu* plażowego jest banalne. Brakuje znaczących wydarzeń politycznych, kulturalnych, sportowych, modowych i towarzyskich. Brakuje gastronomii na najwyższym poziomie. Brakuje wyraźnej reakcji na popyt konsumentów rosyjskich. Kasina też nie ma, a przed wojną było. Stabilność władzy samorządowej nie przekłada się nie tyle na dynamikę rozwoju, co raczej na błogość trwania. Ale to może się jeszcze zmienić ze względu na wielką atrakcyjność osiedleńczą i wizerunkową Sopotu.

Kołobrzeg – miasto odporne i usługowe

Kołobrzeg znacznie rozbudował bazę noclegową i gastronomiczną, rozwinął funkcje uzdrowiskowe o funkcje Spa & Wellness, znalazł nowe rynki, przede wszystkim w Niemczech. Miasto jest największym polskim uzdrowiskiem. W pełni korzysta z prosperity klastra turystyki nadmorskiej i mody na „polskie morze”. Mimo stabilności władzy samorządowej nie widać pomysłów na nowe działalności, w tym związane z obsługą energetyki

morskiej, a może nawet marikulturą, co wcale nie musi kolidować z funkcją uzdrowską. Nie widać też inicjatyw związanych z turystyką morską, w tym żegluga.

Świnoujście – miasto antykruche i ambitne

Świnoujście utraciło całkowicie elementy klastra rybołówczego, ale umocniło swoją pozycję jako portu masowego i promowego. Utrzymała się funkcja wojenno-morska, która ze względu na znaczne oddalenie od Obwodu Kaliningradzkiego ma szanse na umocnienie. Budowa terminala LNG z perspektywą powstania wielkiego terminala kontenerowego oraz bezpośrednie sąsiedztwo Niemiec to kolejne szanse, które są skrupulatnie wykorzystywane. Po latach konsekwentnych starań finalizuje się projekt tunelu pod ujściem Świny, co poprawi dostępność do wschodniej części miasta i Międzyzdrojów. Intensyfikuje się współpraca transgraniczna z Niemcami. We wschodniej części miasta powstaje nowoczesna dzielnica turystyczna. Antykruchłość Świnoujścia wynika w znacznym stopniu ze stabilności władz samorządowych. Nieco gorzej jest z aktywnością lokalnej społeczności. Miasto ma wielką szansę stać się Gdynią 2.0.

Gdynia – miasto antykruche i szczęśliwe

Fenomen Gdyni jako miasta odmiennego od innych ma bogatą literaturę. Nie ma potrzeby przytaczania jej w tym miejscu, ani poszukiwania przyczyn owej odmienności. W niniejszych rozważaniach istotne jest to, że Gdynia spełnia kryteria antykruchłości wobec kryzysów gospodarki morskiej, zwłaszcza wobec kryzysu transformacyjnego. Najbardziej morskie miasto Polski, skupiające w dzielnicy portowo-przemysłowej i w Śródmieściu, czyli na obszarze ok. 15 km² elementy prawie wszystkich klastrów morskich (13 na 17, por. tab. 4), powinno upaść wraz z nimi. Trzy filary gospodarki Gdyni z czasów PRL: Stocznia im. Komuny Paryskiej, Polskie Linie Oceaniczne i PPDiUR Dalmor przestały istnieć. Mimo to udało się racjonalnie zagospodarować tereny postoczniove, dokonać relokacji stoczni remontowej Nauta. W Gdyni nadal buduje się i remontuje statki. Port gdyński, mimo rosnącej konkurencji Gdańska, zwiększa obroty, jest znakomicie zorganizowany i zarządzany, stale się modernizuje, przyciąga inwestorów i mimo dramatycznego braku terenów posiada ambitne i realne plany rozwojowe. Wokół portu powstaje Dolina Logistyczna. Gdyński *waterfront* szybko się zabudowuje, nie tyle w wyniku ambitnego masterplanu typu Młode Miasto w Gdańsku, lecz wskutek doraźnych reakcji na inicjatywy lokalnych (kluby żeglarskie) i zewnętrznych inwestorów (sieci hotelowe). Jedyna w Polsce śródmiejska miejska plaża nie utraciła swoich walorów. Modernistyczne Śródmieście, również powoli, elastycznie i racjonalnie, uzupełnia swoje funkcje i oferuje coraz więcej przestrzeni publicznych i miejsc spotkań, bu-

dując wizerunek i markę. Na przykład, biurowiec dawnej dyrekcji PLO, architektoniczną perłę z lat 30. XX w., po różnych perturbacjach własnościowych, przejęło i zagospodarowało Miasto, co jest znakomitym przykładem rozsądnej interwencji publicznej. Przykładów współdziałania Gminy Miasta Gdynia, przedsiębiorstw, instytucji badawczych i otoczenia biznesu jest bardzo dużo. Pojawiły się działalności spoza gospodarki morskiej, przede wszystkim biurowe (BPO), ale także produkcyjnej. Gdynia posiada nie związany z gospodarką morską znakomicie zlokalizowany park naukowo-technologiczny Pomorski Park Naukowo-Technologiczny zintegrowany z centrum popularyzacji nauki Experiment. Na terenach postoczniowych powstał Bałtycki Port Nowych Technologii, służący badaniom i wdrożeniom w sferze gospodarki morskiej. Najważniejszym przejawem antykruchości Gdyni jest jednak rozwój, praktycznie od zera, instytucji, placówek i wydarzeń kulturalnych – w sferze filmu, teatru muzycznego, literatury, muzealnictwa i dizajnu. Oznacza to pozostawanie w mieście i napływ osób twórczych, a efekcie rozwój tzw. sektora kreatywnego. Również w sferze sportu polityka władz samorządowych jest konsekwentna i doprowadziła do powstania skupiska obiektów na miarę wielkości miasta, lecz spełniających standardy światowe (M. Tarkowski i inni, 2016; M. Pacuk i inni, 2016; L. Przybylska i inni, 2016). Te pozytywne zjawiska i procesy zależą przede wszystkim od stabilności władz samorządowych (praktycznie ta sama ekipa od 1990 r.). Stosunek gdynian do swojego miasta jest mieszkanką dumy, akceptacji graniczącej z uwielbieniem oraz zaangażowania. Społeczność gdyńska, wierna tradycji miast portowych i pierwszego polskiego okna na świat jest otwarta na przybyszów i ciekawa nowości, skłonna do podejmowania ryzyka. *Genius loci* Gdyni to duch gry (M. Dutkowski, 2002). Na razie miasto na ogół wygrywa. Antykruchosc nie jest jednak dana raz na zawsze. Gdynię, podobnie jak inne miasta, czekają poważne wyzwania i kryzysy: demograficzny, migracyjny, informacyjny (Big Data, Internet rzeczy, inteligentne miasto), transportowy (elektrosamochody), suburbanizacyjny, być może klimatyczny. Kapitał antykruchości wytworzony w reakcji na kryzysy gospodarki morskiej, może być jeszcze bardzo przydatny.

Szczecin – miasto kruche i skrzywdzone

Szczecin najwięcej stracił w wyniku kryzysów polskiej gospodarki morskiej. Poniósł właściwie klęskę. Opisanie historii i przyczyn tej klęski czeka dopiero na swojego autora. Upadły albo uległy poważnemu osłabieniu kłustry stoczniowy i rybołówczy. Przetrwiała jako przedsiębiorstwo państwowe i znakomicie dostosowała się do warunków gospodarki rynkowej stara firma Polska Żegluga Morska, ważny europejski gracz na rynku przewozów masowych, dysponujący nowoczesną flotą, zbudowaną w stocznich chińskich i pływającą pod tanimi banderami. Natomiast przemysł szczeciński

przestał praktycznie istnieć, w tym również przedsiębiorstwa produkcyjne spoza gospodarki morskiej. Nowe inwestycje przemysłowe pojawiły się w sąsiednich miastach – Stargardzie, Goleniowie, a także w strefie podmiejskiej. Port morski ma ograniczone możliwości rozwoju mimo dysponowania ogromnymi terenami. Jest słabo dostępny od strony lądu i od strony morza. Nowy wielki terminal kontenerowy, potrzebny dla obsługi zachodniej „odrzańskiej” części Polski, powstanie raczej w Świnoujściu. Usilnie forsowany, wątpliwy od strony finansowej i ekologicznej, projekt pogłębienia toru wodnego przez Zalew Szczeciński do 12,5 m nie poprawi atrakcyjności portu w Szczecinie, jeżeli nie będzie mu towarzyszyć rozwój wodnych połączeń śródlądowych z Europą. Do miasta praktycznie nie dotarła jeszcze fala inwestycji biurowych. Poważnym problemem jest zdegradowane pod względem technicznym, gospodarczym i społecznym Śródmieście. Nadodrzański *waterfront* powstaje konsekwentnie, ale powoli. Budynek Filharmonii i Muzeum Przełomów są ważnymi symbolami odrodzenia urbanistycznego miasta, ale ogólnej sytuacji nie zmieniają. Miasto stale traci aktywne i zdolne jednostki, uczelnie (poza kilkoma wyjątkami) utknęły na poziomie średniej krajowej. Na dodatek środowisko lokalnego biznesu nie jest zbyt silne i nie bardzo potrafi współpracować ze sobą i z władzami miasta. W powszechnym mniemaniu brakuje pomysłu na Szczecin, a różne trafne i atrakcyjne inicjatywy władz samorządowych, od kilku lat wreszcie stabilnych, nie natrafiają na odpowiedni odbiór społeczny. Wydaje się, że główny problem rozwojowy Szczecina i przyczyna jego kruchości w konfrontacji z kryzysami gospodarki morskiej tkwi w świadomości społecznej. Można odnieść wrażenie, że szczecinianie nie lubią swojego miasta, nie wierzą we własne siły, mają pretensje do władz centralnych (często uzasadnione) o brak wsparcia, czują się skrzywdzeni przez geografę (wszędzie daleko) i przez historię (praktycznie sowiecka okupacja i niepewność przynależności do Polski do 1956 r.). Młodzi ludzie nie widzą perspektyw dla siebie i swoich dzieci. Absolwenci elitarnych liceów wybierają jako miejsce studiów Berlin lub polskie metropolie. Ale ten nastrój powoli się zmienia. Masowe imprezy międzynarodowe (zwłaszcza The Tall Ships Races) bardzo podnoszą na duchu mieszkańców. Szczecin jest miastem otwartym, kulturowo i obyczajowo tolerancyjnym, wielonarodowym i wielowyznaniowym. Uderzająca jest mieszanina wiejskich relacji międzyludzkich i pruskiej praworządności. Jest też miastem najmniej znanym spośród wielkich ośrodków miejskich Polski. Ta tajemniczość mogłaby stać się atutem wizerunkowym, gdyby ją dobrze wykorzystać. Sąsiedztwo z Niemcami i praktyczny brak granicy przyczynia się do upowszechnienia europejskich standardów zachowań miejskich i zagospodarowania przestrzeni. Kruchość Szczecina jest wynikiem nie tyle słabości materialnej (potencjał rozwojowy jest ogromny), co duchowej – niskiej samooceny, poczucia krzywdy i niewiary w sukces (por. np. M. Dutkowski, J. Jurek, 2005; M. Dutkowski, 2006b).

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza uwarunkowań rozwoju najważniejszych miast nadmorskich Polski w kontekście kryzysów gospodarki morskiej przy zastosowaniu koncepcji Taleba dała interesujące rezultaty, nawet jeśli są one zaledwie hipotezami, a w samej analizie popełniono błędy. Przede wszystkim pokazano, że nieuniknione kryzysy gospodarki morskiej przynoszą w poszczególnych jej klastrach i w poszczególnych miastach, gdzie występują elementy owych klastrów, zupełnie odmienne rezultaty. Podobne do siebie u schyłku PRL Gdańsk, Gdynia i Szczecin, po upływie ćwierćwiecza istotnie się różnią. Dlaczego?

Uzyskano dłuższą perspektywę czasową badanych zmian. Wobec znacznej bezwładności zagospodarowania przestrzennego, ale także struktury gospodarczej i społecznej, miasta zmieniają się raczej powoli, a kierunek, zakres i charakter zmian widoczny jest dopiero po pewnym czasie. Badanie to wykazało też, że kategoria „gospodarka morska” jest użyteczna w dyskursie akademickim, może także w sferze społecznej świadomości, lecz mało operacyjna. Lepiej mówić o klastrach morskich i infrastrukturze nadmorskiej (koniecznie odrębnie). Równocześnie jednak należy stale pamiętać, że funkcjonowanie i rozwój tych klastrów i tej infrastruktury możliwe są wyłącznie dzięki dostępowi do zasobów i walorów morza. Z tego m.in. powodu niezależnie od koncepcji Taleba, relacje pomiędzy klastramiorskimi a miastami nadmorskimi stanowić powinny stały przedmiot zainteresowania geografii społeczno-ekonomicznej.

Przedstawiona w niniejszym artykule próba badawcza pozostawia więcej pytań niż odpowiedzi. Weryfikacji i znalezienia empirycznych wskaźników, także ilościowych, wymagają zaproponowane kryteria podziału miast na odporne, kruche i antykruche. Wyjaśnienia wymaga też kwestia reakcji miast nadmorskich na inne kryzysy, nie związane z gospodarką morską, np. możliwy kryzys zadłużenia budżetów lokalnych w kontekście starzenia się ludności i postępującej suburbanizacji. Czy odporność, kruchość i antykruchość są cechami uniwersalnymi i określają reakcję miasta na każdy rodzaj kryzysu zewnętrznego? Liczne złożone rzeczy, jak już wspomniano na wstępie inaczej reagują na różne rodzaje zagrożeń i szans. Kolejnym zagadnieniem jest reakcja miast na lokalne kryzysy wewnętrzne, np. polityczne, demograficzne i ekologiczne, w tym klęski żywiołowe.

Spis literatury:

- Adrjanowska E., 1971, Powiązania produkcyjne stoczni gdańskich, *Prace Geograficzne*, 86, Instytut Geografii PAN, Ossolineum, Wrocław.
- Adrjanowska E., 1977, Morze jako czynnik lokalizacji produkcji, *Zeszyty Naukowe Wydziału Biologii i Nauk o Ziemi UG*, 7, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.

- Balcerowicz L., 1997, Socjalizm. Kapitalizm. Transformacja. Szkice z przełomu epok, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Bocheński T., Palmowski T., 2015, Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku, Regiony Nadmorskie, 23, Uniwersytet Gdański, Gdańsk-Pelplin.
- Dutkowski M., 1977, Użytkowanie ziemi w Gdyni jako wyraz przemysłowej funkcji miasta, maszynopis pracy magisterskiej, Wydział Biologii i Nauk o Ziemi UG, Gdynia.
- Dutkowski M., 1978, Uwagi metodyczne na temat wyznaczania funkcji przemysłowej Gdyni, Zeszyty Naukowe Wydziału BiNoZ Uniwersytetu Gdańskiego, Geografia, 9, s. 149–153.
- Dutkowski M., 1980, Metody inwentaryzacji użytkowania terenów w portach morskich, Inżynieria Morska, 12, s. 459–460.
- Dutkowski M., 1981, Identyfikacja działalności motorycznych w aglomeracji gdańskiej w latach siedemdziesiątych, [w:] Związek aglomeracji portowej Gdańsk–Gdynia z zapleczem z punktu widzenia kierunków jej rozwoju przestrzennego, I/28 temat 06.15. IGiPZ PAN, Poznań.
- Dutkowski M., 1984, Polaryzacja przestrzeni miejskiej aglomeracji gdańskiej, maszynopis pracy doktorskiej, Wydział Biologii, Geografii i Oceanologii UG, Gdynia.
- Dutkowski M., 1988, Konflikty w systemie człowiek–środowisko w regionie nadmorskim, Zeszyty Naukowe Wydziału Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego, Geografia, 17, s. 89–93.
- Dutkowski M., 1995, The role of the coastal zone in the Polish economy, [w:] K. Rotnicki (ed.), Polish Coast. Past, Present and Future, Journal of Coastal Research, Special issue No. 22, Autumn 1995, s. 81–98.
- Dutkowski M., 2002, Duch gry – *genius loci* Gdyni, [w:] Korzenie Gdyni, cz. I, Oficyna Verbi Causa, Gdynia, s. 130–134.
- Dutkowski M. (red.), 2005a, Zagospodarowanie przestrzenne i rozwój obszarów nadmorskich w Polsce, Uniwersytet Szczeciński – Polskie Towarzystwo Geograficzne, Wyd. Oficyna IN PLUS, Szczecin–Wołczkowo.
- Dutkowski M., 2005b, Klastry w rozwoju regionalnym, [w:] T. Czyż, H. Rogacki (red.), Współczesne problemy i koncepcje teoretyczne badań przestrzenno-ekonomicznych, Biuletyn KPZK PAN, 219, s. 57–73.
- Dutkowski M., 2006a, Społeczne i gospodarcze znaczenie zasobów i walorów polskiej strefy brzegowej, [w:] K. Furmańczyk (red.), Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce – stan obecny i perspektywy (2) Brzeg morski – zrównoważony, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 26–35.
- Dutkowski M., 2006b, Szczecin – „Metropolitanes europäisches Wachstumsgebiet“ oder „Dorf mit Straßenbahn“?, [in:] G. Stöber (Hrsg.), Deutschland und Polen als Ostseeanrainer, Studien zur internationalen

- Schulbuchforschung, Schriftenreihe des Georg-Eckert-Instituts, Band 119, Verlag Hansche Buchhandlung, Hannover, s. 98–108.
- Dutkowski M., Jones D., 1993, The influence of maritime activities on coastal ecosystems in three geographical regions, *Studia i Materiały Oceanologiczne*, 64. *Marine Pollution* (3), Gdańsk, s. 11–17.
 - Dutkowski M., Jurek J. (red.), 2005, *Struktura przestrzenna i problemy rozwoju Szczecina w okresie transformacji*, Uniwersytet Szczeciński – Polskie Towarzystwo Geograficzne, Wyd. Oficyna IN PLUS, Szczecin–Wolczkowo.
 - Dutkowski M., Palmowski T., Görmär W., 2009, Foundations of the Baltic Sea Region and its spatial structure, [in:] W. Görmär (ed.), *Raumplanung und -entwicklung in der Ostseeregion/Spatial Planning and Development in the Baltic Sea Region, Informationen zur Raumentwicklung/Information on Spatial Development*, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn-Berlin, s. 5–15.
 - Dutkowski M., Parteka T., 1993, Problemy ekologiczne makroregionu północnego w kontekście współpracy bałtyckiej, [w:] „Polska a Europa Bałtycka” VIII Sejmik Morski (14.05.1992, Sopot), Rada Morska Stowarzyszenia PAX, Szczecin, s. 135–149.
 - Dutkowski M., Voigt G., 1989, Werftkrise: Krisendynamik und Raumwirksamkeit. Zu den ökonomischen und wirtschaftsräumlichen Folgen der Werftkrise in der BRD und Polen, *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, 33, 3, s. 136–150.
<http://www.100resilientcities.org/> (dostęp: 04.09.2017 r.).
 - Klein N., 2013, *Doktryna szoku*, Muza, Warszawa.
 - Kornai J., 1985, *Niedobór w gospodarce*, PWE, Warszawa.
 - Lorens P., 2013, *Obszary poportowe – problemy rewitalizacji*, Politechnika Gdańska, Gdańsk.
 - Ocioszyński T., 1949, *Gospodarstwo morskie narodu*, *Gospodarka Morska*, 1, s. 1–18.
 - Pacuk M., Anisiewicz R., Czocharński J., Kopeć K., Połom M., Michalski T., Tarkowski M., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Warunki życia*, Uniwersytet Gdański, Wyd. Bernardinum, Gdańsk–Pelplin.
 - Palmowski T., 1977, *Geograficzno-ekonomiczne aspekty zanieczyszczenia środowiska morskiego ropą naftową (ze szczególnym uwzględnieniem wpływu eksploatacji i przewozów)* maszynopis pracy magisterskiej, Wydział Biologii i Nauk o Ziemi UG, Gdynia.
 - Palmowski T., 1991, *Przestrzenne kształtowanie nadmorskich układów osadniczych ze szczególnym uwzględnieniem małych miast portowych*, maszynopis pracy doktorskiej, Wydział Biologii, Geografii i Oceanologii UG, Gdynia.
 - Palmowski T., 2001, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.

- Piskozub A. (red.), 1982, *Przemysł w aglomeracjach portowych Polski*, Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Piskozub A., 1986, *Polska morska. Czyn XX wieku*, Wyd. Morskie, Gdańsk.
- Porter M.E., 2001, *Porter o konkurencji*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Przybylska L., Michalski T., Wendt J.A., Dutkowski M., Sypion-Dutkowska N., Tarkowski M., Pacuk M., Połom M., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Spójność społeczna i terytorialna*, Uniwersytet Gdański, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- *Regeneration of Port Cities and Port Areas*, Expert M. Dutkowski, Political supervision S. Szwański. The opinion is an official document of the European Committee of Regions (AC COTER-VI /018), available online: cor-2016-05650-00-00-ac-tra-en.docx
- Taleb N.N., 2013, *Antykruchomość. O rzeczach, którym służą wstrząsy*, Kurhaus, Warszawa.
- Taleb N.N., 2015, *Czarny łabędź. O skutkach nieprzewidywalnych zdarzeń*, Kurhaus, Warszawa.
- Tarkowski M., 2014, *Przemiany w działalności poszukiwawczo-ratowniczej na morzu w polskiej strefie odpowiedzialności w latach 2002-2012*, Zeszyty Naukowe. Problemy Transportu i Logistyki, 28, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 233–246.
- Tarkowski M., Palmowski T., Kopeć K., Wendt J.A., 2016, *Gdynia w Unii Europejskiej. Konkurencyjność gospodarki*, Uniwersytet Gdański, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Tölle A., 2010, *Restrukturyzacja miejskich obszarów nadwodnych. Aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe*. Biuletyn IGSEiGP UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 10, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Wapiński R. (red.), 1980, *Dzieje Gdyni*, Ossolineum, Wrocław.
- Włodarczyk E., 1982, *Wielki przemysł Szczecina w latach 1850-1914*, PWN, Poznań.
- Włodarczyk E., 1987, *Rozwój gospodarczy miast portowych pruskich prowincji nadbałtyckich w latach 1850-1914*, Ossolineum, Wrocław.
- Zaremba P., 1962, *Urbanistyka miast portowych*, Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Szczecin.
- Zaucha J., 2008, *Gospodarka morska wobec nowych trendów rozwojowych (aspekty przestrzenne)*, Studia KPZK PAN, 122, Warszawa.

Początki współpracy transgranicznej Polski z Obwodem Kaliningradzkim

Wstęp

Problematyka współpracy transgranicznej Polski z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej stanowi jedno z głównych zagadnień badawczych Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego (R. Anisiewicz i inni, 2016). Wielokrotnie była przedmiotem analiz naukowych prowadzonych nie tylko przez samych jej pracowników, ale często we współpracy z naukowcami z uniwersytetu w Kaliningradzie, stając się tym samym praktycznym przykładem polsko-rosyjskiej kooperacji transgranicznej w dziedzinie nauki.

Gros prac wykonanych w Katedrze, stanowiących pokłosie tych badań, dotyczy współczesnych tendencji w dziedzinie współpracy transgranicznej, np. obszerne opracowanie przygotowane pod red. T. Palmowskiego (2007), jednocześnie autora monografii rosyjskiej eksklawy (2013). Wpisują się one w ogólny nurt zainteresowań naukowych Obwodem Kaliningradzkim, reprezentowanych np. przez publikacje opracowane pod redakcją A. Stasiaka i T. Komornickiego (1994) czy A. Żukowskiego (2008) lub autorstwa E. Kuleszy (2003) i M. Chełminiaka (2009).

Badania obwodu rozwinęły się szeroko po 1990 r., kiedy utracił on status zmilitaryzowanej strefy zamkniętej, niedostępnej dla cudzoziemców i „otworzył” na świat. Status ten do czasów obecnych budzi przekonanie o całkowitym braku powiązań na pograniczu polsko-rosyjskim do 1990 r., podczas gdy początki wymiany przygranicznej, jak wówczas nazywano współpracę, sięgają tu 1956 r. (E. Wojnowski, 2006).

Pierwsze kontakty transgraniczne między województwem olsztyńskim a Obwodem Kaliningradzkim zostały nawiązane w latach 50. XX w., w okresie tzw. odwilży, na fali łagodzenia reżimu stalinowskiego. Ich żywiołowy rozwój w ówczesnej sytuacji politycznej nie był możliwy. Całokształt współpracy podlegał decyzjom rządzących partii, które określały zasięg terytorialny, płaszczyzny i formy współdziałania oraz ściśle limitowały liczebność uczestników i częstotliwość wyjazdów za granicę (R. Anisiewicz, 2012). Mimo licznych obostrzeń wymiana transgraniczna funkcjonowała na

pograniczu polsko-rosyjskim nieprzerwanie do 1990 r., stanowiąc pierwszy etap rozwoju współpracy transgranicznej na tym obszarze.

W artykule omówiono podstawowe aspekty rozwoju polsko-rosyjskich powiązań transgranicznych w latach 1956-1989. Ich analizy dokonano w oparciu o materiały niepublikowane dokumentujące współpracę zachowane w archiwach państwowych w Olsztynie (APO) i Elblągu (APE), archiwum Straży Granicznej w Szczecinie (ASG), informacje prasowe zamieszczane w prasie lokalnej regionu z tego okresu („Głos/Gazeta Olsztyńska”, „Wiadomości Elbląskie”), opracowania okolicznościowe dotyczące niektórych podmiotów kooperacji oraz wywiady z uczestnikami wymiany. Wykorzystano też nieliczne publikacje naukowe na ten temat (R. Anisiewicz, 2012; J. Urniaż, 2008; E. Wojnowski, 2006).

Obszar objęty współpracą transgraniczną

Przed 1990 r. obszar, na którym możliwe było prowadzenie współpracy transgranicznej został odgórnie ściśle zdelimitowany. Ograniczono go do terytorium Obwodu Kaliningradzkiego i przyległych do niego województw północnej Polski. Do 1975 r. było to województwo olsztyńskie (w granicach z 1950 r.), a od 1975 r. (rok wprowadzenia reformy podziału administracyjnego w Polsce) województwa elbląskie i olsztyńskie.

Decyzja polityczna uniemożliwiła współpracę transgraniczną pomiędzy graniczącymi ze sobą bezpośrednio rejonami ozierskim i niestierowskim w obwodzie a powiatem gołdapskim, znajdującym się do 1975 r. w województwie białostockim. Zmiany administracyjne wprowadzone w połowie lat 70. przesunęły obszar kształtowania powiązań transgranicznych jeszcze dalej na zachód, przerywając tym samym rozwój zainicjowanej w 1956 r. współpracy we wschodnich powiatach dawnego województwa olsztyńskiego.

Skutkiem zmian było wykształcenie po polskiej stronie granicy kilku obszarów charakteryzujących się różnym przebiegiem kształtowania się współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. (ryc. 1).

Zasadniczą część stanowiło terytorium dawnych powiatów braniewskiego, bartoszyckiego, kętrzyńskiego, pasłęckiego, morąskiego, lidzbarskiego, biskupieckiego, olsztyńskiego, ostródzkiego, iławskiego, nidzickiego, szczycieńskiego i mrągowskiego, na którym współpracę z Rosjanami z różną intensywnością i zaangażowaniem prowadzono nieprzerwanie od 1956 do 1989 r.

Zachodnią część województwa elbląskiego, przynależną wcześniej do województwa gdańskiego (byłe powiaty elbląski, nowodworski, malborski, sztumski, kwidzyński) charakteryzował rozwój powiązań transgranicznych dopiero po 1975 r. Z kolei dawne powiaty węgorzewski, giżycki, piski,

częściowo mrągowski, działdowski, nowomiejski i skrajne fragmenty pozostałych włączone do innych województw, cechowało zerwanie w latach 1976-1989 nawiązanej wcześniej współpracy i ponowne jej kształtowanie dopiero po 1990 r.



Ryc. 1. Obszary współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim w latach 1956-1989.

Źródło: opracowanie własne.

Większość powiązań ogniskowała się w miastach wojewódzkich w Polsce oraz w Kaliningradzie. Jednak we współpracy uczestniczyły też, w zależności od płaszczyzn i form kontaktów, różne ośrodki subregionalne oraz mniejsze miejscowości regionu. W grupie tej w całym badanym okresie

relatywnie największa, choć adekwatna do ogólnie niskiej intensywności aktywność współpracy cechowała przygraniczny powiat bartoszycki i rejon bagrationowski.

Delegacje i grupy uczestniczące w wymianie transgranicznej przebywały wielokrotnie w miastach powiatowych i rejonowych, bardzo często odwiedzały także miejscowości, w których zlokalizowane były ważniejsze zakłady przemysłowe, przodujące państwowe gospodarstwa rolne i podobne instytucje. Wysoką frekwencją cieszyły się miejsca o unikatowych walorach turystycznych – Swietłogorsk w Obwodzie Kaliningradzkim oraz Grunwald (pole bitwy z 1410 r.) i Gierłoż (kwatery Hitlera) na terenie województwa olsztyńskiego, a także Braniewo (duży cmentarz żołnierzy radzieckich) w Elbląsku.

Mniejszym rozproszeniem przestrzennym charakteryzowały się formy dostępne dla ogółu mieszkańców – zawody sportowe czy imprezy kulturalne, które na ogół miały miejsce w Kaliningradzie, Olsztynie i Elblągu (od 1976 r.), a tylko sporadycznie odbywały się w innych ośrodkach.

Lokalny, przygraniczny wymiar cechował wspólne inicjatywy w zakresie zaopatrywania w prąd z elektrowni w Prawdińsku mieszkańców powiatów kętrzyńskiego, węgorzewskiego oraz częściowo bartoszyckiego, biskupieckiego i mrągowskiego, a także utrzymania rozdzielonego granicą systemu melioracyjnego.

Aspekt przestrzenny polsko-kaliningradzkiej współpracy transgranicznej przed 1990 r. obok kontaktów na poziomie regionalnym (obwód-województwo) rozpatrywać można także w kontekście lokalnym (powiaty-rejony, miasta). Proces tworzenia lokalnych powiązań transgranicznych, przebiegający w ścisłym uzależnieniu od decyzji władz nadrzędnych, rozpoczął się już pod koniec lat 50. Pierwsze kontakty zainicjowane zostały pomiędzy Kętrzynem i Prawdińskiem w 1959 r., dzięki podjęciu współpracy w zakresie przesyłu energii elektrycznej. Obsługa tego procesu sprzyjała tworzeniu zaczątków lokalnych więzi transgranicznych także na innych płaszczyznach (Prawdińsk i Kętrzyn..., 1959). Rok później doszło do pierwszych spotkań władz Bartoszczyka i Bagrationowskiego. Od 1964 r. miały miejsce regularne kontakty mieszkańców Braniewa i Niestierowa oraz Węgorzewa i Ozierska. Ich zakres był jednak niewielki (R. Anisiewicz, 2012).

W latach 1974-1975 do współpracy zaangażowano miasta i powiaty nie graniczące bezpośrednio z obwodem: Giżycko i Swietłyj, Pisz i Zielonogradsk, Lidzbark Warmiński i Gwardiejsk oraz Ostródę i Gusiew¹. Poza wymianą kilku delegacji do znaczącego rozwoju powiązań transgranicznych tych jednostek administracyjnych jednak nie doszło.

¹ APO, zesp. KW PZPR, sygn. 1141/2206.

Wprowadzenie nowego podziału administracyjnego w Polsce w 1975 r., który m.in. znosił powiaty, przyczyniło się do zaniku większości nawiązanych wcześniej lokalnych kontaktów transgranicznych. Względą trwałości wykazała się tylko współpraca Bartoszyce oraz Bagrationowska, co wynikało z bliskości geograficznej i walorów propagandowych kooperacji ośrodków zlokalizowanych w pobliżu granicy (kontakty mieszkańców obszarów ściśle przygranicznych, zwłaszcza masowe, najlepiej egzemplifikowały całokształt polsko-rosyjskiej współpracy transgranicznej).

Nowe kierunki powiązań lokalnych na pograniczu polsko-rosyjskim zaczęto kształtować w latach 70. i 80. Podjęta w 1977 r. współpraca zakładów odzieżowych w Kętrzynie i Sowietku zaowocowała nawiązaniem kontaktów władz i innych instytucji z tych miast (Zobaczyć i dotknąć, 1988). Natomiast w drugiej połowie lat 80. do współpracy przystąpiły Lidzbark Warmiński i Prawdzińsk, Braniewo i Zielenogradsk, Kwidzyn i Nieman, Pieniężno i Czarniachowsk², a także Malbork i Czarniachowsk (G. Dudziak, 1987). Obejmowała ona wizyty delegacji władz, wymianę grup pracowniczych pokrewnych branż, młodzieży, organizacji społecznych (np. TPPR i TPRP) oraz udział zespołów artystycznych w miejscowych imprezach kulturalnych.

Płaszczyzny współpracy transgranicznej

Polsko-kaliningradzkie kontakty transgraniczne nawiązane w 1956 r. objęły do 1989 r. większość płaszczyzn życia polityczno-społeczno-gospodarczego sąsiadujących regionów. Dostępne materiały źródłowe pozwoliły zidentyfikować łącznie 28 dziedzin współpracy, które pogrupowano na polityczne, gospodarcze i społeczne. Płaszczyzny polityczne dotyczyły siedmiu dziedzin powiązań, gospodarcze – dwunastu, natomiast społeczne – dziewięciu (tab. 1).

Wyrazem silnego oddziaływania uwarunkowań politycznych na rozwój współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. była stała w całym badanym okresie aktywność transgraniczna na płaszczyznach politycznych (partie polityczne, środki masowego przekazu, towarzystwa przyjaźni TPPR i TPRP) oraz społecznych (głównie kultura, sport, wymiana młodzieży). Mniejsze znaczenie charakteryzowało płaszczyzny gospodarcze, z których najbardziej regularne, choć mało efektywne ekonomicznie kontakty prowadzono jedynie w zakresie rolnictwa i przemysłu. Niewielki i związany tylko z doraźnymi potrzebami w zakresie bieżącej eksploatacji był udział współdziałania dotyczącego infrastruktury technicznej pogranicza (energetyka, system melioracyjny). Nie

² APE, zesp. KW PZPR, sygn. 824/513.

Tabela 1. Płasczynny współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim w latach 1956-1989.

Lata		1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989		
Liczba płaszczyzn		8	9	9	11	16	16	15	16	12	12	13	18	14	15	14	11	17	17	16	17	17	19	18	17	16	10	6	8	18	14	19	19	20	17		
Płaszczyzny powiązań	polityczne	partie polityczne	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	gospodarcze	terenowe organy władzy				•										•																					
		towarzystwa przyjaciół			•												•																				
		związki zawodowe	•																																		
		środki masowego przekazu		•																																	
		przedst. wojska, weterani		•																																	
	organy ścigania																																				
	rolnictwo	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	melioracje	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	rybołówstwo												•																								
	leśnictwo																																				
	przemysł		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	budownictwo																																				
	drogownictwo																																				
	energetyka				•	•	•	•																													
	transport		•			•	•																														
	łączność																																				
	handel	•				•																															
	gastroonomia																																				
społeczne	kultura	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	sport	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	młodzież	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	edukacja																																				
	nauka																																				
	ochrona zdrowia			•																																	
	organizacje paramilitarne		•																																		
inne organizacje społeczne				•																																	
turystryka																																					

• – co najmniej 1 kontakt transgraniczny na danej płasczynie w ciągu roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

istniała (poza nielicznymi wyjątkami) współpraca w celu rozwoju lub utrzymania infrastruktury transportu (R. Anisiewicz, 2012).

Wśród podmiotów, które współpracowały regularnie w całym badanym okresie (1956-1989) znajdowały się partie polityczne, środki masowego przekazu i organizacje młodzieżowe (tab. 1). Podobnie długotrwałe i regularne były powiązania w dziedzinie kultury i sportu, zainicjowane już w 1956 r. W grupie najdłużej utrzymywanych relacji transgranicznych (ok. 30 lat) znalazły się również kontakty działaczy towarzystw przyjaźni oraz pracowników rolnictwa i przemysłu.

Ciągłość i długotrwałość współpracy cechowała instytucje odpowiedzialne za jej stronę organizacyjną (partie polityczne, TPPR, TPRP), mające znaczenie dla propagowania relacji polsko-kaliningradzkich wśród mieszkańców obydwu regionów (środki masowego przekazu, kultura, sport) oraz zajmujące się młodzieżą – najmłodszą, najmniej wzajemnie uprzedzoną historycznie, a przez to najbardziej podatną na nawiązywanie znajomości, grupą społeczności pogranicza. Przez ok. 30 lat utrzymywano także kontakty przedstawicieli podstawowych działów gospodarki regionów – rolnictwa i przemysłu.

W mniejszym stopniu we współpracę transgraniczną angażowano dziedziny, w których współdziałanie w warunkach upolitycznienia procesu rozwoju powiązań, nie było tak spektakularne propagandowo jak w wyżej wymienionych. Należały do nich m.in. kontakty między związkami zawodowymi, pracownikami edukacji i nauki, przedstawicielami handlu, terenowych organów władzy, meliorantów, organów ścigania, budownictwa, transportu i ochrony zdrowia. Epizodyczność cechowała z kolei spotkania członków organizacji paramilitarnych i innych społecznych (kobiety, filatelistyczne, inżynierów i techników), gastronomików, rybaków, leśników, drogowców i łącznościowców (tab. 1). W grupie powiązań krótkotrwałych wyróżnia się utrzymywana przez siedem lat regularna współpraca energetyków, wynikająca z doraźnego poboru energii elektrycznej z Prawdzińska do Kętrzyna.

Specyficzną płaszczyznę współpracy na pograniczu polsko-kaliningradzkim przed 1990 r. stanowiła turystyka. Organizowane od 1966 do 1989 r. z kilkuletnimi przerwami wyjazdy turystyczne tzw. autobusami przyjaźni, stanowiły *de facto* jedną z form wymiany transgranicznej uczestników reprezentujących pozostałe płaszczyzny współdziałania.

Formy współpracy transgranicznej

Współpracę transgraniczną z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. cechowały różnicowane formy współdziałania. Uwzględniając ich zakres merytoryczny podzielono je na 10 grup, wśród których następnie wyróżniono rodzaje (tab. 2). W podziale na grupy uwzględniono: wyjazdy dele-

gacji, praktyczną wymianę doświadczeń, wspólne wykonawstwo pracy, współzawodnictwo, wymianę rzeczową, prezentacje dorobku kultury, wymianę turystyczno-wypoczynkową, spotkania przyjaźni, wiece graniczne oraz dni regionu.

Uwagę zwraca obecność wśród zidentyfikowanych form, przedsięwzięć o charakterze spektakularnym, np. spotkań przyjaźni, wieców granicznych, współzawodnictwa pracy, dość licznych delegacji okolicznościowych związanych z celebrowaniem rocznic i świąt państwowych. Odzwierciedlają one wyraziście determinującą rolę czynników politycznych w kształtowaniu kontaktów z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r.

Tabela 2. Formy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r.

Grupa form	Rodzaj formy	Zakres współdziałania
Delegacje	organizacyjne	przygotowanie organizacyjnej strony wymiany transgranicznej
	okolicznościowe	obchody świąt państwowych, branżowych i rocznic
	robocze	zapoznanie z organizacją i funkcjonowaniem wizytowanych instytucji i zakładów pracy
Praktyczna wymiana doświadczeń	warty produkcyjne	kilkudniowa praca kilkusobowych zespołów w kooperującym zakładzie
	praktyki i staże zawodowe	praktyki uczniów i studentów oraz staże zawodowe młodych pracowników, w tym naukowe
	kursy zawodowe i szkolenia	podnoszenie kwalifikacji pracowników lub działaczy organizacji społecznych
	konferencje, seminaria, wykłady, obozy naukowe	formy współpracy pracowników nauki i studentów
	pokazy gastronomiczne	zapoznanie z recepturą i przyrządzaniem potraw kuchni narodowych
Wspólne wykonawstwo pracy	współdziałanie grup zawodowych	np. zwalczanie szkodników w lasach, roboty kolejowe, wykonanie wystroju restauracji „Olsztyn” w Kaliningradzie, reżyserowanie spektakli teatralnych
	ochotnicze hufce pracy	zatrudnianie studentów w ramach brygad budowlanych
Współzawodnictwo	grup zawodowych	współzawodnictwo pracy kolejarzy, konkursy młodych mistrzów zawodu
	sportowe	zawody sportowe
Wymiana rzeczowa	dokumentacji technicznej	np. systemu melioracyjnego, maszyn, technologii produkcji
	maszyn i urządzeń	np. maszyn rolniczych, drogowych, urządzeń dla przemysłu
	surowców i półproduktów	np. materiału siewnego w rolnictwie
	pobór energii elektrycznej	obsługa techniczno-finansowa poboru energii
	wymiana handlowa	obsługa organizacyjno-finansowa wymiany handlowej

Prezentacje dorobku kultury	występy muzyczne i taneczne	występy artystów profesjonalnych i amatorów
	spektakle teatralne	prezentacje spektakli teatralnych
	wystawy	prezentacje plastyki, fotografii, filatelistyki, książek
Wymiana turystyczno-wypoczynkowa	obozy i kolonie letnie	wielodniowe wyjazdy wypoczynkowe dzieci i młodzieży
	wczasy pracownicze	wielodniowe wyjazdy wypoczynkowe pracowników
	autobusy przyjaźni	1-3 dniowe wyjazdy turystyczne grup zorganizowanych
Spotkania przyjaźni	–	spotkania grup młodzieżowych, weteranów, mieszkańców terenów przygranicznych i in. powiązane z pobytem za granicą
Wiece graniczne	–	spotkania masowe na granicy połączone z prezentacjami kulturalnymi, gastronomicznymi, rywalizacją sportową itp.
Dni regionu	–	kilkudniowe cykle imprez kulturalnych, sportowych promujących sąsiedni region

Źródło: opracowanie własne.

Wyszczególnione formy współpracy transgranicznej można podzielić na obecne na wszystkich płaszczyznach współpracy oraz typowe dla określonych dziedzin kooperacji, a także – zależnie od liczebności uczestników – na obejmujące wyjazdy kilkusobowe (do 10 osób), grupowe (11-199 osób) oraz masowe (200 i więcej osób) (tab. 3). Liczba osób biorących w nich udział rzutowała na intensywność powiązań.

Podstawową formę współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. na większości płaszczyzn stanowiły wizyty kilkusobowych delegacji. Przeważały wyjazdy robocze związane z wymianą doświadczeń w zakresie organizacji i funkcjonowania odwiedzanych instytucji i zakładów pracy. Odbywały się one z różną częstotliwością w badanym okresie, jednak nie więcej niż kilka razy do roku, a nierzadko raz na kilka lat (w zależności od płaszczyzny współpracy).

Corocznie dochodziło także do spotkań organizacyjnych, mających na celu ustalenie zakresu współpracy w danym roku. Uczestniczyli w nich działacze partyjni, towarzystw przyjaźni, związków zawodowych, organizacji młodzieżowych i, w okresie funkcjonowania wymiany towarowej, handlowcy. Przedstawiciele partii politycznych oraz rządziej organizacji młodzieżowych, kobiecych, szkół brali udział w obchodach świąt państwowych lub rocznic w ramach delegacji okolicznościowych.

Kluczowe znaczenie dla współpracy z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. miały różnorodne prezentacje dorobku kultury. Obejmowały one koncerty, spektakle teatralne, wystawy sztuki. Wiązały się najczęściej z wyjazdami zagranicznymi wieloosobowych grup artystycznych (profesjonalnych i amatorskich), które przedstawiały swój dorobek podczas

widowisk dostępnych dla otwartego grona odbiorców w różnych miejscowościach obydwu regionów.

Równie ważną rolę przypisano rywalizacji sportowej prowadzonej regularnie w całym badanym okresie. Obejmowała ona każdorazowo wieloosobowe grupy zawodników i działaczy oraz angażowała emocjonalnie społeczeństwo pogranicza, kibicujące zmaganiom sportowców. Cechowała ją względnie duża na tle innych płaszczyzn częstotliwość kontaktów, udział w wymianie dość licznych zespołów sportowych oraz szeroki oddźwięk społeczny (zwłaszcza w latach 50. i 60.). W prezentacjach dorobku kultury oraz współzawodnictwie sportowym ważny był czynny udział młodzieży.

Wraz z rozwojem współpracy transgranicznej, w latach 70. pojawiła się nowa forma współdziałania – praktyczna wymiana doświadczeń, której przejawem na pograniczu z Obwodem Kaliningradzkim były tzw. warty produkcyjne (przemysł, rolnictwo, melioracje), praktyki i staże zawodowe (dla pracujących członków organizacji młodzieżowych, nauczycieli, naukowców, studentów), konferencje, seminaria i obozy naukowe (nauka), kursy zawodowe i szkolenia (związkowcy, nauczyciele rusycyści) oraz pokazy gastronomiczne. Formy te, organizowane raczej rzadko, zintensyfikowano nieco w drugiej połowie lat 80., jednak nie objęły one znaczącej liczby uczestników współpracy transgranicznej.

Niewielką skalę miało także wspólne wykonawstwo pracy, które objęło współpracę wybranych grup zawodowych oraz zatrudnianie studentów w ramach ochotniczych hufców pracy. Szczególnie popularne były hufce pracy, które obejmowały jednorazowo dość liczne kilkudziesięcioosobowe grupy młodzieży wyjeżdżające do pracy za granicę na kilka tygodni (U. Jankiewicz, 1976). Funkcjonowały one przez pewien czas na przełomie lat 60. i 70. oraz pod koniec lat 80. W ciągu kilku lat współpracowali też melioranci (np. przy wspólnym numerowaniu cieków przecinających granicę). Inne przejawy współdziałania były pojedynczymi, doraźnymi przedsięwzięciami, jak np. wspólne zwalczanie szkodników w lasach przygranicznych czy reżyserowanie spektakli teatralnych przez reżyserów zza granicy. Unikatowy charakter na badanym pograniczu miały prace wykończeniowe wykonywane przez artystów i rzemieślników z Polski przy tworzeniu wystroju restauracji „Olsztyn” w Kaliningradzie pod koniec lat 70. Wygenerowały one nawet niewielkie migracje wahadłowe pomiędzy Olsztynem i Kaliningradem (R. Anisiewicz, 2012).

Odzwierciedleniem pogłębiania współpracy, głównie w dziedzinach produkcyjnych, było wdrożenie wymiany rzeczowej. Objęła ona wymiany: dokumentacji technicznej maszyn, urządzeń i wyrobów, samych maszyn i urządzeń oraz surowców i półproduktów (tab. 2). Symbolicznie pojawiła się w latach 50. (melioracje), 60. (ochrona zdrowia) i 70. (rolnictwo, drogownictwo). W nieco większym wymiarze zaistniała w ramach kooperacji zakładów produkcyjnych w drugiej połowie lat 80. W tej grupie form współ-

pracy znalazły się także pobór energii elektrycznej z obwodu (przełom lat 50. i 60.) oraz wymiana handlowa między graniczącymi regionami, funkcjonująca okresowo w latach 70. i 80.

Inną formą kooperacji transgranicznej, wdrożoną w niewielkim zakresie w latach 70., było współzawodnictwo pomiędzy grupami zawodowymi. Objęło nieliczne konkursy na młodych mistrzów zawodu oraz tzw. współzawodnictwo pracy pomiędzy kolejarzami.

Istotne znaczenie dla kontaktów transgranicznych z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. miała wymiana turystyczno-wypoczynkowa, na którą złożyły się młodzieżowe obozy i kolonie letnie, wczasy pracownicze oraz wyjazdy autobusami przyjaźni. Najważniejszą rolę dla integrowania współpracujących środowisk północno-wschodniej Polski i Obwodu Kaliningradzkiego odegrały kilkutygodniowe harcerskie i pionierskie obozy letnie, organizowane w całym badanym okresie dla kilkudziesięcioosobowych grup młodych ludzi. Pogłębianiu więzi pracowników kooperujących zakładów produkcyjnych służyć mogła także wymiana wczasowa i kolonijna ich dzieci, wprowadzona jako forma współpracy transgranicznej na nieco większą skalę jednak dopiero pod koniec lat 80. Ograniczony zakres miała z kolei zaistniała na pograniczu polsko-kaliningradzkim turystyka, której jedyny przejaw stanowiły organizowane okresowo od drugiej połowy lat 60. wyjazdy autobusami przyjaźni przeznaczonymi tylko dla przedstawicieli wybranych grup zawodowych i społecznych (R. Anisiewicz, 2012).

Specyficzne dla współpracy transgranicznej przed 1990 r. były tzw. spotkania przyjaźni, wiece graniczne i dni regionu. Formy te łączyły elementy propagandowe (manifestacje), prezentacje kulturalne, rywalizację sportową. Spotkania przyjaźni i wiece organizowane na granicy były formami integrującymi wybrane środowiska społeczne, szczególnie młodzież. Dni regionu służyły promowaniu jego kultury i dorobku innych dziedzin wśród ogółu społeczeństwa za granicą. Wiece graniczne i dni regionu charakteryzowała największa masowość spośród zidentyfikowanych form współpracy z Obwodem Kaliningradzkim (przekroczenia granicy przez ponad 200 osób jednorazowo). Największe znaczenie we współpracy transgranicznej miały pod koniec lat 60. i w latach 70.

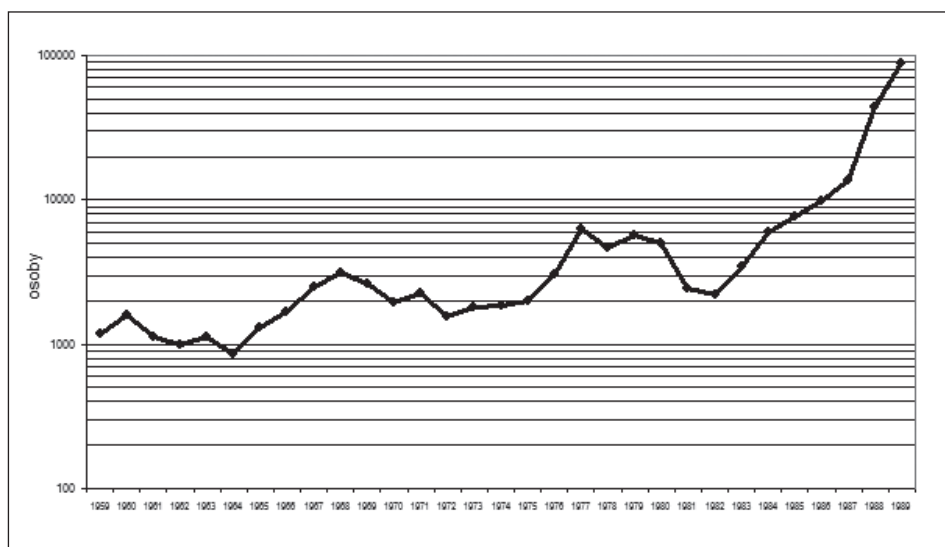
Natężenie współpracy transgranicznej

Oceny intensywności współpracy transgranicznej pomiędzy północnymi województwami Polski a Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. dokonano w oparciu o wielkość ruchu granicznego, obejmującego wyjazdy za granicę uczestników wymiany³. Brak jest bowiem kompletnych danych

³ Dane dotyczące ruchu granicznego obejmują wszystkie przekroczenia granicy. Ponieważ wyjazd i powrót jednej osoby liczy się jako dwa przekroczenia granicy, liczba uczestników współpracy transgranicznej jest o ok. połowę mniejsza od wielkości zewidencjonowanego ruchu granicznego.

obrazujących natężenie współpracy w innych źródłach. Uwzględniono dane za lata 1959-1989, dostępne w zasobach archiwalnych Straży Granicznej (d. WOP). Statystyki d. WOP nie zawierają informacji z lat 1956-1958. Na podstawie dokumentów KW PZPR w Olsztynie można jedynie w przybliżeniu określić, że w wyjazdach za granicę w tym czasie wzięło udział łącznie ok. 800 osób z obydwu stron granicy⁴.

Główną cechą ruchu granicznego z Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. stanowiło jego bardzo niskie natężenie, odpowiadające niewielkiej intensywności współpracy transgranicznej pomiędzy sąsiadującymi regionami (ryc. 2). Mimo małego ruchu, począwszy od 1956 r. granica ta była regularnie przekraczana przez mieszkańców pogranicza – uczestników oficjalnie prowadzonej współpracy.



Ryc. 2. Osobowy ruch graniczny pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim w latach 1959-1989.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ruch graniczny osób i środków transportu z lat 1959-1979 oraz innych materiałów niepublikowanych Wojsk Ochrony Pogranicza w zasobach ASG.

Do połowy lat 70. łączna liczba przekroczeń granicy w obydwu kierunkach oscylowała wokół 1-3 tys. rocznie, co odpowiada udziałowi w wymianie transgranicznej od ok. 500 do 1,5 tys. osób zamieszkających na całym badanym obszarze. Obserwowane później fluktuacje ruchu granicznego odzwierciedliły oddziaływanie różnych czynników, głównie natury politycznej (ryc. 2).

⁴ APO, zesp. KW PZPR, sygn. 1141/2191, 1141/2192, 1141/2193.

Pierwsze istotne zmiany uwidoczniły się w drugiej połowie lat 70., gdy odnotowano ok. dwukrotne zwiększenie liczby osób przekraczających granicę w stosunku do okresu poprzedzającego. Wzrost intensywności kontaktów wynikał z utworzenia w 1975 r. w Polsce nowych województw, w tym elbląskiego, które obok olsztyńskiego przystąpiło do kooperacji z obwodem. Zrodziło to potrzebę nawiązywania nowych kontaktów, głównie ze strony kaliningradzkiej, co przejawiało się w zwiększeniu ruchu granicznego do 5-6 tys. osób rocznie (ryc. 2).

Ważne dla dalszego kształtowania relacji polsko-kaliningradzkich były przemiany demokratyczne w Polsce na początku lat 80. Obawy Rosjan przed przenikaniem idei wolnościowych do Obwodu Kaliningradzkiego stały się na tyle silne, że spowodowały zawieszenie większości powiązań w tym okresie (E. Wojnowski, 2006). Utrzymywaniu kontaktów nie sprzyjała też nacechowana niechęcią do ZSRR sytuacja polityczna po stronie polskiej (J. Urniaż, 2008). Ruch graniczny w latach 1981-1982 spadł do poziomu nieco ponad 2 tys. osób rocznie, czyli podobnego jak na przełomie lat 60. i 70. (ryc. 2).

W kolejnych latach zaobserwowano stopniowe przywracanie zawieszanej współpracy, a od połowy lat 80. nastąpiła wyraźna jej intensyfikacja. Ożywienie relacji polsko-kaliningradzkich w tym okresie odzwierciedlało przemiany społeczno-gospodarcze, zwane pieriestrojką, rozpoczęte w ZSRR i zdynamizowane podczas rządów M. Gorbaczowa. Jednym z jej przejawów było powolne łagodzenie reżimu przepuszczalności granic ZSRR. Ważne znaczenie dla intensyfikacji powiązań z Obwodem Kaliningradzkim miały także podpisane przez Polskę i ZSRR porozumienia o współpracy produkcyjnej i naukowo-technicznej oraz wymianie towarowej (1986), a także o współpracy kulturalnej, naukowej i oświatowej (1987), które ułatwiały nawiązywanie i utrzymywanie kontaktów transgranicznych (R. Anisiewicz, 2012). Wyrazem zmian był gwałtowny wzrost ruchu granicznego – ponad trzykrotny w 1988 r. oraz dwukrotny w 1989 r., w stosunku do roku poprzedniego (ryc. 2).

W całym badanym okresie (1956-1989) granicę z Obwodem Kaliningradzkim przekroczyło łącznie w dwie strony ponad 233 tys. osób, co oznacza udział w wymianie transgranicznej ok. 116 tys. mieszkańców obydwu sąsiadujących regionów. Prawie 57% całości ruchu stanowiły jednak wyjazdy w dwóch ostatnich latach, tj. w 1988 r. – 43 888 osób oraz w 1989 r. – 88 798.

Niskie wartości rejestrowane do 1987 r. wiążą się z politycznym regulowaniem polsko-kaliningradzkiej współpracy transgranicznej przed 1990 r. Wielkość ruchu granicznego, obrazuje rodzaj i częstotliwość preferowanych ogólnie form kooperacji. Jej niewielkie wartości wynikają z oparcia całości kształtu polsko-kaliningradzkich kontaktów przed 1990 r. na wyjazdach wymienianych relatywnie rzadko kiluosobowych delegacji. Aktywizo-

wanie współpracy w niektórych okresach odzwierciedla większy udział form grupowych (wieloosobowych), a także masowych.

Podsumowanie

Reglamentowanie i kontrola współpracy transgranicznej pomiędzy przygranicznymi województwami Polski a Obwodem Kaliningradzkim przed 1990 r. stanowiły barierę jej rozwoju na szerszą skalę w tym okresie. Odgórne limitowanie zadecydowało o niewielkim oddziaływaniu wymiany na życie społeczno-gospodarcze regionu. Dobór form kooperacji zawęził dostępność większości kontaktów (poza prezentacjami kulturalnymi i rywalizacją sportową) do przedstawicieli wybranych sfer działalności człowieka.

Mimo ograniczeń kontakty transgraniczne pełniły jednak pewną rolę w przełamywaniu istniejących barier. Wyjazdy do Polski lub obwodu stanowiły dla mieszkańców pogranicza przez wiele lat unikatową szansę jakiegokolwiek wyjazdu za granicę, a ich atrakcyjność podnosiła możliwość częściowego zaspokojenia popytu na towary deficytowe na rynku, co było charakterystyczne dla gospodarki centralnie planowanej (J. Urniaż, 2008). Wzajemne spotkania sprzyjały przełamywaniu ksenofobii i stereotypów dotyczących sąsiedniego kraju (E. Wojnowski, 2006), a także stanowiły źródło dyfuzji wzorców kulturowych, innowacji technicznych i organizacyjnych, zwłaszcza dla Rosjan (R. Anisiewicz, 2012). Szczególną rolę, głównie w pierwszych dekadach współpracy, odegrały wydarzenia sportowe. Wspólne kibicowanie rywalizującym drużynom sportowym przyczyniało się do integracji tworzących się dopiero społeczności lokalnych Warmii i Mazur oraz Obwodu Kaliningradzkiego (J. Urniaż, 2008). Mimo przewagi spotkań o charakterze poznawczo-kurtuazyjnym inicjowano przedsięwzięcia przynoszące wymierne korzyści dla partnerów wymiany. Gros z nich posiadało jednak bardziej wymiar społeczny (tworzenie więzi interpersonalnych) niż ekonomiczny.

Spis literatury:

- Anisiewicz R., 2012, Polska – Obwód Kaliningradzki. Powiązania transgraniczne przed 1990 rokiem, Regiony Nadmorskie, 20, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Anisiewicz R., Kopeć K., Pacuk M., 2016, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, [w:] J. Wendt (red.), 70 lat gdańskiego ośrodka geograficznego. Teraźniejszość i przeszłość, Wyd. Libron, Kraków, s. 172–197.
- Chełminiak M., 2009, Obwód Kaliningradzki FR w Europie. Rosyjska enklawa w nowym międzynarodowym ładzie politycznym, Dom Wydawniczy Duet, Toruń.
- Dudziak G., 1987, Przyjaźń i współpraca, Wiadomość Elbląskie, nr 45 z dn. 11 XI, s. 3.

- Jankiewicz U., 1976, Komsomolcy z Kaliningradu na olsztyńskich budowach, *Gazeta Olsztyńska*, nr 171 z dn. 29 VII, s. 3.
- Kulesza E., 2003, Współpraca transgraniczna jako czynnik rozwoju lokalnego na przykładzie gmin polskiego pogranicza z Rosją, Wyd. Adam Marszałek, Toruń.
- Palmowski T. (red.), 2007, Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim, Wyd. Bernardinum, Gdynia-Pelplin.
- Palmowski T., 2013, Kaliningrad – szansa czy zagrożenie dla Europy Bałtyckiej. Monografia społeczno-gospodarcza, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- Prawdińsk i Kętrzyn pogłębiają współpracę, 1959, *Głos Olsztyński*, nr 228 z dn. 24 IX, s. 1.
- Stasiak A., Komornicki T. (red.), 1994, Problemy współpracy przygranicznej pomiędzy Polską i Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Urniaż J., 2008, Współpraca sportowa w regionach warmińsko-mazurskim i kaliningradzkim, Wydawnictwo Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn.
- Wojnowski E., 2006, Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej – od obszaru zamkniętego ku regionowi współpracy (1946-2006), Ośrodek Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, Olsztyn.
- Zobaczyć i dotknąć, 1988, *Gazeta Olsztyńska*, nr 300 z dn. 28 XII, s. 1, 3.
- Żukowski A. (red.), 2008, Polska a Obwód Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej. Teraźniejszość i wyzwania przyszłości, Wyd. Adam Marszałek, Toruń.

Zarys funkcjonowania i współczesna rola polskiej żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim

Wstęp

Region Morza Bałtyckiego to niekwestionowany lider w zakresie liczby operatorów promowych i wielkości przewozów. Jak pisze I. Urbanyi-Popiołek (2012b), na tle światowego rynku żeglugi promowej pozycja Bałtyku jest imponująca. W ostatnich latach na Morzu Bałtyckim funkcjonowało od 20 do blisko 30 armatorów promowych obsługujących liczne destynacje między krajami skandynawskimi oraz Niemcami, Polską i krajami nadbałtyckimi (Estonia, Litwa, Łotwa). Marginalne znaczenie w tym segmencie miała żegluga promowa do portów Federacji Rosyjskiej. Jak zaznacza E. Czernański (2010), region Morza Bałtyckiego wykazuje specyficzne cechy odróżniające go od innych regionów gospodarczych Unii Europejskiej, co pozwala potraktować ten obszar odrębnie. W znacznej mierze wpływ na to mają stosunkowo niewielkie odległości pomiędzy portami, nie przekraczające maksymalnie 30 h rejsu (w najdłuższej relacji z Niemiec do Finlandii), a zazwyczaj zawierające się w przedziale od 6 do 10 h. Bliskość portów daje żegludze promowej szansę konkurowania z lotniczymi połączeniami niskokosztowymi.

Największa koncentracja połączeń promowych dotyczyła Bałtyku Zachodniego, a więc linii żeglugowych pomiędzy Niemcami (Lubeka, Travemünde, Sassnitz), Polską (Swinoujście), a Szwecją (Ystad, Trelleborg), czy Danią i Szwecją. Około 60% wszystkich przewozów na Bałtyku realizowanych było w tej części akwenu. Najmniejszą gęstością sieci połączeń charakteryzował się Bałtyk Centralny, a więc obszar, do którego zalicza się polskie wybrzeże, w tym porty w Gdańsku i Gdyni.

W Polsce operuje obecnie czterech armatorów promowych, w tym dwóch należących do skarbu państwa, a także dwa zagraniczne przedsiębiorstwa. Głównym portem promowym w Polsce jest Swinoujście, z którego trzej operatorzy (Polska Żegluga Bałtycka, Unity Line i TT-Line) oferują połączenia do Trelleborga i Ystad w Szwecji. Obie relacje obsługiwane są przez 11 promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych. Pojedynczą, największą linią pasażerską jest połączenie z Gdyni do Karlskrony

obsługiwane przez szwedzką Stenę Line, która do obsługi linii skierowała cztery promy. Najmniejsze przewozy notuje się na trasie z Gdańska do Nynäshamn w aglomeracji sztokholmskiej. Linie tę obsługuje jednym promem Polska Żegluga Bałtycka.

Polskie porty wpisują się w tzw. koncepcję autostrad morskich, znajdując się wzdłuż korytarzy transportowych z północy na południe Europy. Pojęcie autostrad morskich w nomenklaturze europejskiej pojawiło się po raz pierwszy w 2001 r., w Białej Księdze Komisji Europejskiej pt. „Europejska Polityka Transportowa do 2010 r.” (I. Kotowska, 2010). Idea autostrad morskich ściśle wiąże się z polityką zrównoważonej mobilności, w której ważną rolę odgrywa żegluga bliskiego zasięgu i transeuropejskie sieci transportowe TEN-T. Autostrady morskie wpisują się zarówno w zakres żeglugi przybrzeżnej, jak i sieci TEN-T (I. Urbanyi-Popiołek, 2010). Autostrady morskie powinny obejmować infrastrukturę i połączenie co najmniej dwóch portów w różnych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Polska i Szwecja wspólnie wnioskowały o utworzenie dwóch autostrad morskich łączących oba kraje. Pierwsza z nich dotyczy połączenia z Gdyni do Karlskrony, a druga ze Świnoujścia do Ystad. Podniesienie obu szlaków do rangi autostrad morskich jest kluczowym elementem rozwoju przewozów promowych w Polsce.

W artykule przedstawiono zarys historyczny powstania i rozwoju polskiej, pasażerskiej żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim. Podjęto próbę scharakteryzowania roli polskich armatorów promowych i połączeń w żegludze pasażerskiej na tle rynku Morza Bałtyckiego. Przedstawiona została także struktura współczesnych połączeń oraz opisano perspektywy rozwoju rynku żeglugi promowej.

Zarys historii żeglugi promowej w Polsce do 1976 r.

Początki regularnej żeglugi promowej w Polsce datuje się na połowę lat 50. XX w., kiedy w ramach reparacji wojennych trafił do Polskich Linii Oceanicznych prom kolejowy. Nazwano go Kopernik i skierowano do obsługi połączenia ze Świnoujścia do Trelleborga w Szwecji. Operatorem statku było Przedsiębiorstwo Pomocnicze Statek-Prom, zaś jego właścicielem Polskie Koleje Państwowe (PKP).

Kolejne doświadczenia w rozwoju żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim miały miejsce w drugiej połowie lat 60. Szczeciński armator – Polska Żegluga Morska (PŻM) eksploatował w latach 1967-1970 prom pasażersko-samochodowy pod nazwą Gryf. Statek przeznaczono do obsługi linii Świnoujście-Ystad (Szwecja), a w następnych latach przekazano go do Polskich Linii Oceanicznych (PLO).

W latach 70. XX w. zadanie organizowania żeglugi promowej powierzono gdyńskiemu przedsiębiorstwu PLO, które w latach 1970-1977 eksploato-

wało cztery promy pasażersko-samochodowe (Gryf – przekazany przez PŻM, Skandynawię, Wawel i Wilanów). Trzy statki obsługiwały relację do Ystad, a prom Gryf został skierowany do obsługi nowej trasy z Gdańska do Helsinek.

Jednostki eksploatowane przez PLO decyzją rządową zostały w kolejnych latach przekazane do nowego przedsiębiorstwa – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej (PŻB, operator pod nazwą Polferries), które miało zająć się głównie żeglugą promową (J. Jarosz).

Okres monopolu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, 1977-1994

W dniu 31 stycznia 1976 r. Zarządzeniem nr 8 Ministra Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej powołano Polską Żeglugę Bałtycką – armatora połączeń pasażerskich na Morzu Bałtyckim. 1 kwietnia 1977 r. nowe przedsiębiorstwo przejęło od PLO cztery promy pasażersko-samochodowe. Tym samym PŻB stała się jedynym armatorem w żegludze pasażerskiej pływającym z polskich portów aż do pierwszej połowy lat 90. XX w.

Od 1977 r. przez kolejne lata w ramach marki Polferries eksploatowano osiem promów, cztery przejęte od PLO, a także kolejne zakupione na rynku wtórnym. Część z nich zastępowała wysłużone, starsze jednostki (por. tab. 1). Wśród nich były promy nazwane Rogalin, Łañcut i Nieborów. Pozostałe promy zakupiono jako nowe (Pomerania i Silesia). Zbudowano je w polskich stocznjach w ramach programu budowy polskich promów, który ze względów gospodarczych został zrealizowany tylko w niewielkim fragmencie¹.

Tabela 1. Flota promów Polskiej Żeglugi Bałtyckiej w latach 1977-2017.

Nazwa promu	Rok budowy	Okres eksploatacji w PŻB (PLO/PŻM)	Wiek w roku zakupu [lat]	Wiek w roku wycofania [lat]
Gryf	1962	1977-1980	15	18
Skandynawia	bd.	1977-1981	bd.	bd.
Wawel (I)	1965	1973-1988	8	23
Wilanów	1966	1975-1997	9	31
Łañcut	1967	1985-1994	18	27
Rogalin	1972	1978-2003	6	31

¹ Program budowy nowych promów pasażerskich serii B-490 dla PŻB zakładał budowę siedmiu statków. Udało się ukończyć i oddać do eksploatacji w Polsce dwa z nich (promy Pomerania w 1978 r. i Silesia w 1979 r. zbudowane w Stocznii im. A. Warskiego w Szczecinie). Zamówiony przez PŻB trzeci prom pod nazwą Masovia sprzedano po ukończeniu tureckiemu armatorowi Turkish Maritime Lines. Kolejne dwa promy z serii pierwotnie przeznaczonej dla PŻB budowano już bezpośrednio dla armatora tureckiego.

Nieborów	1973	1988-2002	15	29
Pomerania	1978	1978-2011	-	33
Silesia	1979	1979-2005	-	26
Scandinavia	1980	2003-2015	23	25
Baltivia	1980	2006-	26	-
Wawel (II)	1981	2004-	23	-
Mazovia	1996	2014-	18	-
Boomerang	1997	1997-2001	-	4
Cracovia	2002	2017-	15	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Od lat 70. do połowy lat 90. XX w. jednostki PŻB obsługiwały różne destynacje zmieniające się w latach, co przede wszystkim determinowane było poszukiwaniem najbardziej opłacalnych kierunków. Wśród tras PŻB znajdowały się linie: z Gdańska do Helsinek, Karlskrony, Oxelösund (Sztokholm) i Visby, ze Świnoujścia do Ystad i Kopenhagi. Okresowo funkcjonowały także trasy łączone lub sezonowe, wśród nich: Świnouście-Ystad-Kopenhaga, Świnouście-Kopenhaga-Felixtowe, Helsinki-Visby, Helsinki-Nynäshamn-Gdańsk, Travemünde-Gdańsk-Ryga, Travemünde-Rønne. Ze względu na słabnącą koniunkturę w kraju i problemy polityczne (stan wojenny) jednostki PŻB czarterowano także do innych armatorów. Wówczas obsługiwały relacje np. na Morzu Północnym i Morzu Śródziemnym.

Rozwój rynku połączeń promowych w Polsce po 1994 roku

Okres transformacji gospodarczo-politycznej wpłynął na dynamikę rynku promowego, a także na kondycję PŻB. Początkowo, w połowie lat 90. przystąpiono do modernizacji floty. W 1997 r. przebudowano prom Pomerania, a także wprowadzono do eksploatacji szybki katamaran Boomerang do obsługi trasy do Ystad. Jak się później okazało była to decyzja całkowicie nietrafiona, ponieważ statek posiadał stosunkowo delikatny kadłub aluminiowy, który nie zdawał egzaminu w zimowych, szczególnie sztormowych warunkach. Eksploatowano go więc wyłącznie w okresie od kwietnia do października, a na pozostałe miesiące szukano czarterów. W 1998 r. zmodernizowano w mniejszym zakresie bliźniaczy do Pomeranii prom Silesia. Zwiększone wpływy z rosnących przewozów nie pokrywały jednak kosztów modernizacji floty.

Już we wrześniu 2000 r. przygotowano, a w 2001 r. wprowadzono „Program Naprawczy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej S.A.” (Polska Żegluga...). Główne założenia projektu dotyczyły uporządkowania i restrukturyzacji spółki. W następnych latach sprzedano prom Rogalin, za którego wprowadzono

Scandinavię zakupioną od szwedzkiego przewoźnika Rederi AB Gotland, pływającego pod marką Destination Gotland. Niestety, statek choć nowocześniejszy od Rogalina miał wówczas już 23 lata służby za sobą. W 2004 r. zakupiono równie stary prom Wawel, który w 2005 r. wprowadzono na linię do Ystad zastępując Silesię.

W kolejnych latach próbowano dalszej restrukturyzacji PŻB i poszukiwano zewnętrznego inwestora na drodze prywatyzacji. Pierwsze próby sprzedaży akcji spółki podejmowano od jesieni 2009 r. W 2010 r. zaawansowane negocjacje prowadzono z duńskim armatorem DFDS Seaways, które finalnie nie doprowadziły do sprzedaży PŻB. W 2014 r. ponowiono próbę sprzedaży. Istniała wówczas szansa konsolidacji polskich armatorów, ponieważ jednym z siedmiu podmiotów, które wyrażały chęć zakupu PŻB było PŻM. Ministerstwo Skarbu nie dopuściło jednak tego armatora do dalszych negocjacji, ograniczając listę potencjalnych nabywców do czterech podmiotów.

W burzliwym dla PŻB okresie następowała także zmiana podaży i obsługiwanych relacji. W 1995 r. otwarto nową trasę ze Świnoujścia do Malmö. W kolejnych latach utrzymywano więc cztery trasy ze Świnoujścia, w tym jedną sezonową na Bornholm. Z Gdańska pływały dwa, a okresowo trzy promy na trasach do Nynäshamn i Helsinek. Następnie ograniczano liczbę połączeń. Najpierw zlikwidowano trasę do Helsinek, następnie do Malmö i Kopenhagi.

Młodszym, względem PŻB, polskim armatorem jest Unity Line, przedsiębiorstwo obecnie należące do PŻM, ale pierwotnie założone przez Żeglugę Polską (należącą do PŻM), firmę EuroAfrica Linie Żeglugowe (ESL)² i PŻB³. Przedsiębiorstwo zostało utworzone w 1994 r. Spółka utrzymuje od początku regularnego funkcjonowania w 1995 r. trasę ze Świnoujścia do Ystad, a od 2007 r. ze Świnoujścia do Trelleborga.

Wraz ze wzrostem przewozów obie spółki operujące pod marką Unity Line modernizowały flotę promów. 1 czerwca 1995 r. wprowadzono do obsługi linii Świnoujście–Ystad prom Polonia, który został specjalnie zbudowany do jej obsługi (M. Pacuk, 1997). Była to jednocześnie inauguracja połączenia i nowej marki. Równoległe wykorzystywano dwa promy kolejowo-samochodowe należące do ESL – Jan Śniadecki i Mikołaj Kopernik. Drugi z nich został w 2008 r. zastąpiony bardziej pojemnym promem zakupionym z rynku wtórnego (Kopernik). W kolejnych latach zakupiono następne promy pasażersko-samochodowe: Galileusz (ESL, 2006 r.), Gryf (PŻM, 2005 r.), Wolin (PŻM, 2007 r.) oraz Skanię (PŻM, 2008 r.). Ostatni

² EuroAfrica Linie Żeglugowe przejęło trzy promy samochodowo-kolejowe z niewielką przestrzenią dla pasażerów pieszych (Mikołaj Kopernik, Jan Heweliusz, Jan Śniadecki) w 1991 r. W 1993 r. prom Jan Heweliusz zatonął na trasie z Ystad do Świnoujścia.

³ PŻB wycofało się z tworzenia wspólnej marki (armatora) przed rozpoczęciem regularnych rejsów w 1995 r.

z wymienionych promów został zbudowany podobnie jak prom Polonia w 1995 r. i stanowi dla niego uzupełnienie. Oba promy kursują wahadłowo i mają największą liczbę miejsc pasażerskich spośród statków pływających pod zarządem Unity Line.

W latach 2010-2011 planowano oddanie do eksploatacji dwóch nowych promów pasażersko-samochodowych o nazwach Piast i Patria zbudowanych w Szczecinie według polskiego projektu. Idea ta nie została zrealizowana, ponieważ mająca budować promy Stocznia Szczecińska Nowa ogłosiła upadłość. Aktualnie PŻM planuje przystąpić do rządowego „Programu Batory” zakładającego budowę nowych jednostek dla armatorów promowych.

Poza dwoma armatorami krajowymi, w Polsce operują także przedsiębiorstwa zagraniczne. Trasę z Gdyni do Karlskrony obsługuje szwedzka Stena Line, jeden z największych armatorów promowych w Europie, a trasę ze Świnoujścia do Trelleborga niemiecki armator TT-Line. Szwedzki armator istnieje na rynku promowym od 1962 r., początkowo obsługując relacje pomiędzy Szwecją a Danią. W kolejnych latach firma rozwijała się niezwykle dynamicznie. Na rynku polskim Stena Line pojawiła się w 1995 r., kiedy w swój pierwszy rejs do Karlskrony popłynął prom Lion Queen – wówczas należący do zależnej od Steny firmy Lion Ferry. Szybki wzrost liczby pasażerów spowodował zmianę promu obsługującego połączenie na większy Lion Europe (w 1997 r.). W 1998 r. Stena Line przejęła całkowicie kontrolę na linią Gdynia-Karlskrona i już pod podstawową marką obsługiwała połączenie dotychczasowym promem z nową nazwą Stena Europe. W 2001 r. wprowadzono do obsługi linii drugi prom – Stena Traveller. W 2002 r. zastąpiono Stenę Europe promem Stena Baltica, a w 2004 r. większa Stena Nordica została wprowadzona w zamian za Stenę Traveller. Linia w kolejnych latach charakteryzowała się dużymi wzrostami przewozów zarówno pasażerów jak i ładunków ro-ro co zaowocowało wprowadzeniem na linię w 2007 r. trzeciego promu Finnarrow, który pływał do 2010 r. Wówczas na linię wszedł jeszcze większy prom Stena Vision, a w 2011 r. dołączył do niego bliźniaczy prom Sten Spirit. W kolejnych latach Stenę Baltica zastąpił prom z tą samą nazwą, ale posiadający większą linię ładunkową. W sierpniu 2017 r. po raz pierwszy linię zaczął obsługiwać czwarty prom – Gute.

Od 2014 r. na linii ze Świnoujścia do Trelleborga pływa także niemiecki armator TT-Line, który jednym promem Nils Dacke obsługuje połączenie, konkurując z polskimi operatorami PŻB i Unity Line.

Struktura połączeń polskiej żeglugi promowej na tle rynku Morza Bałtyckiego

Operatorzy promowi funkcjonujący na rynku polskim skupili swoją działalność na destynacjach łączących trzy polskie porty (w Gdańsku, Gdyni

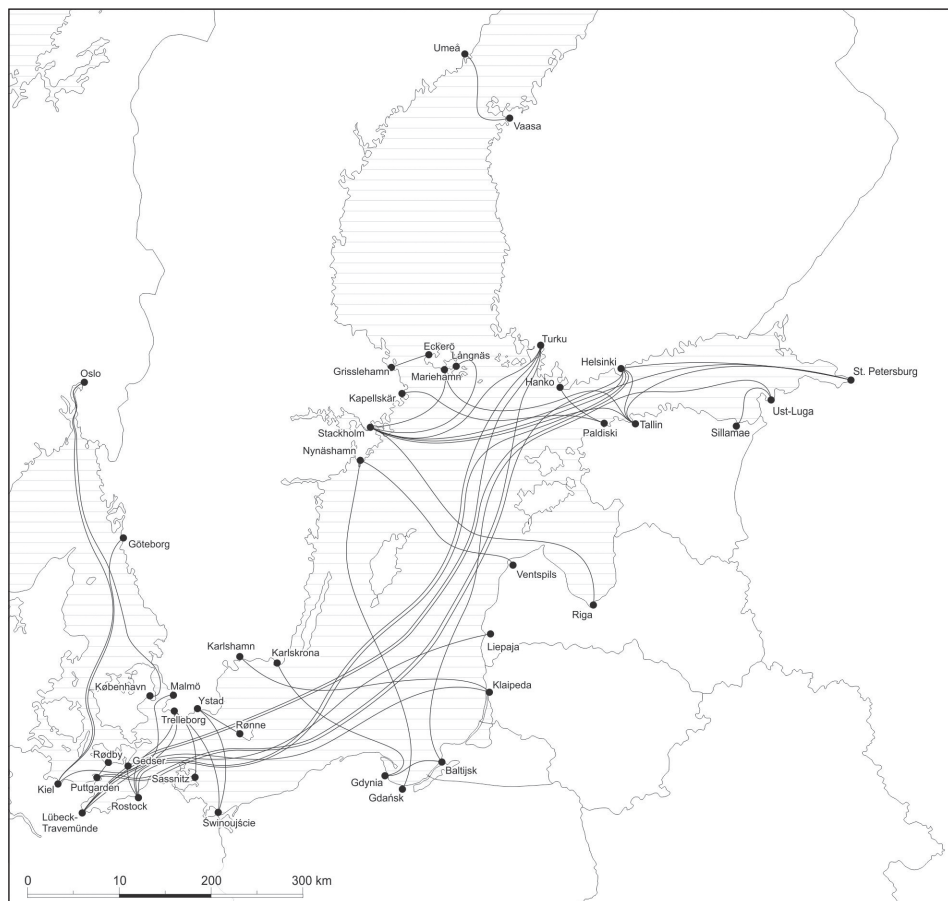
i Świnoujściu) z portami szwedzkimi (tab. 2, ryc. 1). Zarówno armatorzy polscy (Polferries, Unity Line), jak i zagraniczni (Stena Line, TT-Line) oferują wyłącznie połączenia do Szwecji, w szczególności do portów południowego wybrzeża – Karlskrony, Ystad i Trelleborga. Jedyna trasa obsługująca port gdański łączy aglomerację sztokholmską (Nynäshamn). W przeszłości istniało wiele połączeń do Finlandii, Danii, Niemiec i Wielkiej Brytanii.

Tabela 2. Sieć połączeń armatorów promowych operujących z Polski w sierpniu 2017 r.

Port polski	Port zagraniczny	Operujący armator	Promy wykorzystywane do obsługi linii	Rok założenia linii
Gdańsk	Nynäshamn	Polferries	Wawel	1977
Gdynia	Karlskrona	Stena Line (Szwecja)	Stena Spirit, Stena Vision, Stena Baltica, Gute	1995
Świnoujście	Ystad	Polferries	Baltivia, Cracovia, Mazovia	1977
		Unity Line	Jan Śniadecki, Kopernik, Polonia, Skania	1995
	Trelleborg	Unity Line	Galileusz, Gryf, Wolin	2007
		TT-Line (Niemcy)	Nils Dacke	2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

Współczesne uwarunkowania gospodarcze i zysk generowany głównie przez przewóz ładunków determinują strukturę połączeń na środkowym Bałtyku. W mniejszym stopniu liczą się przewozy pasażerskie, choć ich wielkość regularnie rośnie. Zauważalny jest brak wykorzystania potencjału turystycznego, mimo że połączenia z Polski do południowej Szwecji spełniają kryterium 24-godzinnego rejsu w dwie strony, z punktu widzenia klienta najbardziej atrakcyjnego. W dużej mierze na ruch pasażerski może także mieć wpływ członkostwo Polski i Szwecji w Unii Europejskiej, a tym samym brak możliwości odbywania zakupów wolnocłowych, charakterystycznych dla ruchu promowego na Morzu Bałtyckim (Wyspy Alandzkie w rejsach z Helsinek, Sztokholmu i Turku). Najbardziej proturystyczną polityką w tym zakresie wykazuje się Stena Line, która od wielu lat oferuje jedno- i wielodniowe rejsy turystyczne dla turystów z Polski i Szwecji. W ostatnich latach znacznie rozszerzyła ofertę turystyczną dla turystów ze Szwecji oraz przeprowadziła udaną kampanię reklamową owocującą dużymi wzrostami sprzedaży wycieczek do Polski (I. Urbanyi-Popiołek, 2016).



Ryc. 1. Schemat połączeń regularnych linii promowych na Morzu Bałtyckim (z wyłączeniem połączeń sezonowych, stan na 31 sierpnia 2017 r.)

Źródło: opracowanie własne.

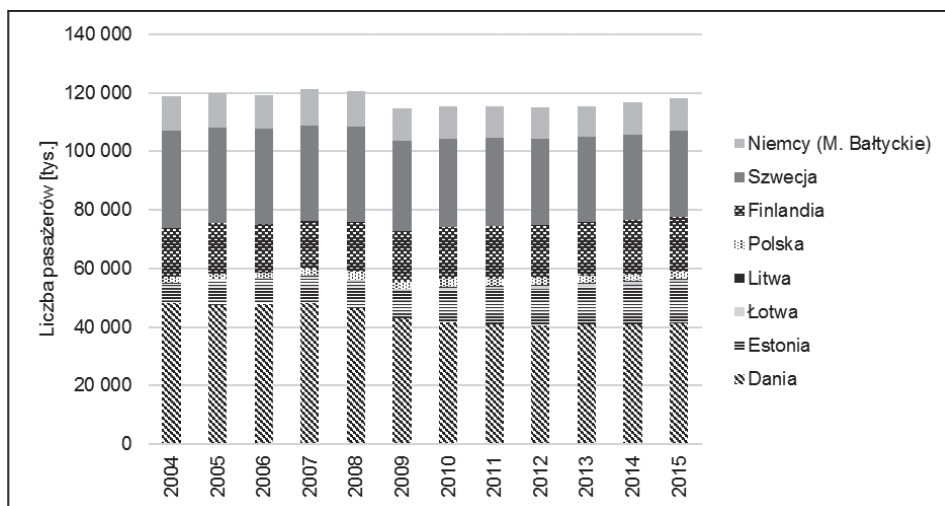
Na tle przewozów pasażerskich w regularnej żegludze promowej na Morzu Bałtyckim polskie połączenia odgrywają umiarkowanie istotną rolę. Największa liczba rejsów przypada na połączenia między Tallinem w Estonii a Helsinkami w Finlandii – nawet 80 połączeń tygodniowo. Ruch generowany jest w znacznej mierze przez różnicę cen pomiędzy oboma krajami i bardzo bliską odległość – zaledwie 2 h rejsu. Znaczna liczba połączeń realizowana jest także między portami niemieckimi a szwedzkimi (ruch towarowy), a także w ruchu turystycznym między Szwecją a Finlandią (por. tab. 3, ryc. 2).

Tabela 3. Tygodniowe częstotliwości połączeń armatorów promowych operujących na Morzu Bałtyckim według stanu w sierpniu 2017 r.

Kraj	Port 1	Kraj	Port 2	Częstotliwość	Uwagi
Rosja	St. Petersburg	Finlandia	Helsinki	1x	
		Estonia	Tallin	1x	
		Szwecja	Sztokholm	1x	
	Ust-Ługa	Rosja	Bałtyjsk	7,5x	
Estonia	Tallin	Finlandia	Helsinki	80x	w tym 21x sezonowo
		Finlandia	Mariehamn (Åland)	7x	
		Szwecja	Sztokholm	7x	
	Paldiski	Finlandia	Hanko	9x	
		Szwecja	Kapellskär	7x	
Łotwa	Ryga	Szwecja	Sztokholm	3,5x	
	Ventspils		Nynäshamn	10,5x	
	Liepāja	Niemcy	Lubeka-Travemünde	5x	
Litwa	Kłajpeda	Szwecja	Karlshamn	7x	
		Niemcy	Kilonia	7x	
Polska	Gdańsk	Szwecja	Nynäshamn	3,5x	
	Gdynia		Karlskrona	17,5x	
	Świnoujście		Ystad	24,5x	
			Trelleborg	31,5x	
Niemcy	Sassnitz	Szwecja	Trelleborg	10,5x	
	Rostock	Dania	Gedser (Falster)	9x	
		Finlandia	Helsinki	7x	
			Turku	7x	
		Szwecja	Trelleborg	38,5x	
	Lubeka-Travemünde	Finlandia	Helsinki	14x	
			Turku	14x	
		Szwecja	Malmö	17,5x	
			Trelleborg	21x	
	Puttgarden	Dania	Rødby (Lolland)	336x	
		Finlandia	Helsinki	7x	
			Turku	14x	
	Kilonia	Norwegia	Oslo	7x	
		Szwecja	Göteborg	7x	
Dania	Kopenhaga	Norwegia	Oslo	7x	
Szwecja	Ystad	Dania	Rønne	42x	
	Sztokholm	Finlandia	Helsinki	21x	
			Långnäs (Åland)	14x	
			Mariehamn (Åland)	24,5x	
			Turku	14x	
	Grisslehamn		Eckerö	17,5x	
	Umeå		Vaasa	9x	

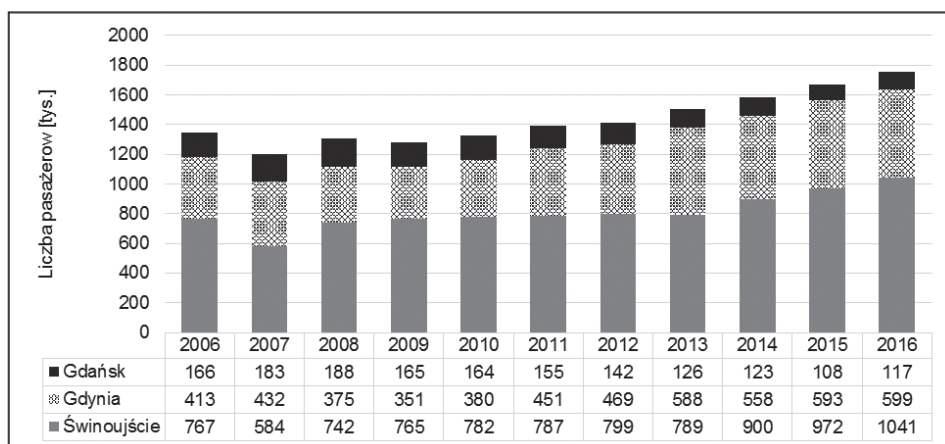
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów rozproszonych.

tej linii ograniczając częstotliwość rejsów (jeden operujący prom, zamiast dotychczasowych dwóch).



Ryc. 3. Wielkość przewozów pasażerskich na Morzu Bałtyckim w regularnym ruchu promowym z wyłączeniem rejsów turystycznych tzw. cruisingu w latach 2004-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Eurostat.



Ryc. 4. Wielkość przewozów pasażerskich w polskich portach w regularnym ruchu promowym z wyłączeniem rejsów turystycznych tzw. cruisingu w latach 2006-2016.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych portów morskich w Gdańsku, Gdyni, Terminalu Promowego Świnoujście oraz armatorów PŻB, Stena Line, TT-Line i Unity Line; Cz. Christowa, 2012.

Program Batory – program budowy polskiej floty promowej

Największe zagrożenie dla pozycji polskich armatorów operujących na rynku promowym stanowi wyeksploatowana flota. Wśród promów PŻB najmłodszy został zbudowany w 2002 r., zaś najstarszy w 1980 r. Podobnie sytuacja wygląda w Unity Line, gdzie dwa najmłodsze promy oddano do eksploatacji w 1995 r., a najstarszy w 1977 r. W żegludze promowej przyjmuje się, że okres żywotności promu wynosi ok. 30 lat. To oznacza, że pięć z jedenastu statków operujących w Polsce przekroczyło wiekową granicę opłacalności ich utrzymywania. Poza znacznym wiekiem polskich promów kluczowa jest też ich wielkość i ładowność. Przewozy ładunków na Morzu Bałtyckim wykazują stałą tendencję wzrostową, a to oznacza konieczność posiadania statków o znacznej długości linii ładunkowej dla samochodów ciężarowych i naczip. Dotychczas wykorzystywane w Polsce promy nie spełniają w dostateczny sposób tego kryterium. Ważnym czynnikiem wpływającym na opłacalność promów jest także dyrektywa unijna, która zmusza armatorów pływających po Morzu Bałtyckim do wykorzystywania odsiarczowanego paliwa, które znacznie podraża koszty funkcjonowania. Alternatywą dla tego rozwiązania jest budowa nowych jednostek wykorzystujących np. paliwa alternatywne – LNG, energię elektryczną lub częściowo energię odnawialną.

Odpowiedzią na potrzeby polskich armatorów ma stać się „Program Batory” – program odnowy floty polskich promów, który został przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju przy współpracy z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Nowy projekt rządowy jest jednocześnie jednym z ważnych filarów Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju⁴. W „Programie Batory” założono budowę w polskich stocznich promów dla PŻB i Unity Line o długości 200-220 m. Szacowano, że jeden statek powinien kosztować ok. 100 mln euro. Wysokie koszty budowy nowych statków determinują konieczność zapewnienia ich finansowania. Według założeń rządowych sfinansowanie projektu ma zapewnić utworzone przez Polski Fundusz Rozwoju wspólnie z PKO Bankiem Polskim konsorcjum inwestycyjne (Program Batory...).

Budowa nowych promów w Polsce wiąże się jednak ze znacznymi trudnościami, które w krótkim okresie trudno będzie pokonać. Ze względu na zapaść przemysłu stocznioowego i brak doświadczenia w budowie innowacyjnych promów pasażersko-samochodowych wydaje się niemożliwa szybka realizacja rządowego planu. Ostatnim promem zbudowanym w Polsce

⁴ Program uchwalony 16 lutego 2016 r. przez Radę Ministrów pod nazwą „Plan na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”. Jest to projekt, który w założeniu ma wskazać kluczowe kierunki długofalowego rozwoju polskiej gospodarki. Główny filar projektu tworzy budowa silnego polskiego przemysłu, w tym odbudowa polskiej gospodarki morskiej, rozumiana przez restrukturyzację i odbudowę przemysłu stocznioowego.

dla PŻB był statek Silesia, który oddano do eksploatacji w 1979 r. Próbowano także realizować kontrakty eksportowe m.in. dla Stena Line w latach 80. XX w. Od okresu transformacji ustrojowej w Polsce nie budowano w pełni wyposażonych, dużych promów pasażerskich.

Projekt budowy nowych promów oszacowano całościowo na ok. 6 mld zł, zakładając, że odbiorcami statków będą Polska Żegluga Bałtycka, a także po restrukturyzacji Polska Żegluga Morska, do której należy marka Unity Line. Obie firmy potrzebują łącznie ok. dziesięciu nowych jednostek. Przedstawiciele rządu zwracają uwagę, że większą część kosztów projektu można pokryć z funduszy Unii Europejskiej (ok. 75%), pod warunkiem, że promy będą nowoczesne, a ich projekt będzie innowacyjny (Program Batory...).

Pierwszy kontrakt w ramach „Programu Batory” zawarto z Morską Stocznia Remontową „Gryfia” w Szczecinie na budowę dwóch promów dla PŻB. Budowa pierwszego z promów ma potrwać ok. trzech lat. Jednostka ma mieć ponad 200 m długości, niecałe 31 m szerokości i linię ładunkową o długości 3 km. Dodatkowo prom zabierze na pokład do 400 pasażerów oraz będzie napędzany silnikami gazowymi LNG. Stępkę pod budowę nowego promu położono w czerwcu 2017 r.

Podsumowanie

Kolejne lata powinny przynieść dalszy wzrost liczby przewiezionych pasażerów i ładunków pomiędzy portami polskimi a skandynawskimi. Duży wpływ na to będzie miała domykająca się infrastruktura drogowa w układzie południkowym na poziomie krajowym (drogi ekspresowe S3, S7 oraz autostrada A1). Dokończenie inwestycji drogowych powinno zachęcić do korzystania z polskich portów przewoźników drogowych z Europy Środkowej (Czech, Słowacji, Węgier). Znaczny wpływ na dalsze funkcjonowanie rynku będą miały czynniki ekonomiczne, społeczne i geopolityczne (M. Matczak, 2016). Kluczowe powinny być aspekty ekonomiczno-środowiskowe związane z koniecznością wymiany przestarzałej floty. Dyrektywa unijna, która zobowiązuje armatorów obsługujących połączenia na Morzu Bałtyckim do korzystania z odsiarczonego paliwa (strefa SECA) wpływa na większe koszty działalności. Duże nakłady finansowe niezbędne do budowy innowacyjnych promów zasilanych LNG lub innymi paliwami alternatywnymi muszą zostać pokryte z zysków, które jednak w przypadku przewozów pasażerskich są zależne także od konkurencji tanich linii lotniczych. Dobre perspektywy odnośnie do PKB nakreślane przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy względem Polski i Szwecji, przy jednocześnie negatywnych scenariuszach dla takich krajów, jak Dania, Estonia, Litwa, Łotwa, czy Niemcy powinny spowodować dalszą intensyfikację wymiany handlowej pomiędzy Polską a Skandynawią, w szczególności Szwecją.

Wpływ na funkcjonowanie rynku żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim może mieć także sytuacja geopolityczna, a zwłaszcza ruch migracyjny, który może doprowadzić do zawieszenia funkcjonowania Strefy Schengen. Realizacja takiego scenariusza może istotnie zaważyć na wymianie handlowej (M. Matczak, 2016).

Polski rynek pasażerskich przewozów promowych charakteryzuje się względną stabilizacją. W ostatnich latach (po 2008 r.) notowane są stałe wzrosty na większości linii. Armatorzy w tym okresie zwiększali także podaż wprowadzając nowsze i większe promy. W skali Morza Bałtyckiego przewozy z/do Polski nie odgrywają największej roli, lecz lokalnie są istotnym czynnikiem pobudzającym gospodarkę, w szczególności związaną z ruchem turystycznym (I. Urbanyi-Popiołek, 2012a). Dla polskich armatorów (PŻB i PŻM) kluczową rolę w najbliższej perspektywie odgrywa konieczność wymiany przestarzałej floty. Wiąże się to z realizacją rządowego projektu „Program Batory”, który zakłada budowę do dziesięciu nowych promów typu ro-pax. Powodzenie przedsięwzięcia w znacznej mierze zależy od ustanowienia finansowania i możliwości pozyskania środków z funduszy unijnych.

Spis literatury:

- Christowa Cz., 2012, Analiza i determinanty rozwoju przewozów promowych w basenie Morza Bałtyckiego ze szczególnym uwzględnieniem autostrady morskiej Świnoujście-Ystad, *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Transport*, 82, s. 7-24.
- Czernański E., 2010, Żegluga promowa w regionie Morza Bałtyckiego w układzie Północ-Południe, *Współczesna Gospodarka*, 1, s. 69-81.
- Eurostat, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- Grzybowski M., Program Batory. Nowe promy z polskich stoczní, <http://www.pgt.pl/program-batory> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Jarosz J., Polskie promy morskie w latach 1950-2010, <http://www.magnum-x.pl/artukul/promypolskie5010> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Kotowska I., 2010, Nowe koncepcje autostrad morskich w ramach środkowoeuropejskiego korytarza transportowego, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 49, s. 165-178.
- Matczak M., 2016, Polskie porty morskie w 2015 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość, *Port Monitor*, Gdynia, ss. 6.
- Pacuk M., 1997, Perspektywy polskiej żeglugi promowej w transbałtyckim systemie komunikacyjnym, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 3, s. 171-185.
- Polska Żegluga Bałtycka, <http://www.polferries.pl> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- Port Gdańsk, <http://www.portgdansk.pl> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- Port Gdynia, <http://www.port.gdynia.pl> (dostęp: 08.09.2017 r.).

- Program Batory – platforma rozwoju innowacji w polskiej gospodarce morskiej, <http://www.gospodarkamorska.pl/Stocznie,Offshore/program-batory-%E2%80%93-platforma-rozwoju-innowacji-w-polskiej-gospodarce-morskiej.html> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Stena Line, <http://www.stenaline.pl> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- Termin Promowy Świnoujście, <http://www.sft.pl/> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- TT-Line, <http://www.ttline.com> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- Unity Line, <http://www.unityline.pl> (dostęp: 08.09.2017 r.).
- Urbanyi-Popiołek I., 2010, Polskie porty w koncepcji autostrad morskich, *Ekonomiczne Problemy Usług*, 49, s. 217–224.
- Urbanyi-Popiołek I., 2012a, Funkcje gospodarcze żeglugi promowej na przykładzie linii promowych z portów Trójmiasta, *Logistyka*, 5, s. 772–778.
- Urbanyi-Popiołek I., 2012b, Wpływ kryzysu ekonomicznego na rynek żeglugi promowej na Morzu Bałtyckim, *Logistyka*, 2, s. 287–292.
- Urbanyi-Popiołek I., 2016, Na bałtyckim rynku promowym, <https://www.namiary.pl/2016/03/09/na-baltyckim-rynku-promowym/> (dostęp: 10.08.2017 r.).

Anna Morawska
Oksana Krawczyszyn

Monitoring rozwoju regionalnego na przykładzie województwa pomorskiego

Wstęp

O konieczności monitoringu różnych polityk nie trzeba nikogo przekonywać. Kwestią dyskusyjną jest sposób działania. Można jedynie patrzeć na ręce władarzy lokalnych/ regionalnych/ krajowych – rozliczać ich z każdej wydanej złotówki. Można też zastanawiać się nad efektami ich interwencji. Czy osiągnęli założone cele? W jakim stopniu wpłynęli na poprawę sytuacji przedsiębiorców, a w jakim swój udział miała „niewidzialna ręka rynku” (A. Smith, 2003). Jak się ocenia jakość usług publicznych? Niezależnie od zakresu monitoringu i ewaluacji, należy to robić systemowo, w sposób zintegrowany, tak aby monitorować, oceniać i weryfikować stopień realizacji działań strategicznych (K. Kopeć, T. Michalski, 2014).

W myśl Ustawy z dnia 5 marca 1998 r. o samorządzie województwa (1998) „monitorowanie i analizowanie procesów rozwojowych w układzie przestrzennym oraz strategii rozwoju województwa (...)” należy do zadań zarządu województwa. Z kolei zadania województwa obejmują szeroki zakres działań: od edukacji, pomocy społecznej, kultury, przez zdrowie, przedsiębiorczość i rynek pracy, po transport, energetykę i ochronę środowiska. Monitoring wpisuje się więc w działalność wielu podmiotów (administracji, nauki, organizacji pozarządowych), przez co tworzy wieloczynnikowy system organizacyjny i funkcjonalny. Aby był on integralnym narzędziem zarządzania rozwojem musi uwzględniać pełny zakres uwarunkowań zewnętrznych i wewnętrznych. Dlatego też stanowi on proces systematycznego gromadzenia i analizowania danych w oparciu o określoną metodę (w tym częstotliwość pomiaru) i przedmiot badań. Na poziomie regionalnym przedmiotem badań jest polityka rozwoju. Z kolei ewaluacja obejmuje systematyczną analizę podjętych interwencji, przede wszystkim ich skutków, a także ocenę (będącą ostatnim etapem ewaluacji) osiągniętych/nieosiągniętych celów i skuteczności działania (J.T. Czochoński, 2013).

Monitoring w województwie pomorskim

W obecnie obowiązującej (od 2012 r.) Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (SRWP) określono, iż istotnym elementem jej realizacji będzie Pomorski System Monitoringu i Ewaluacji (PSME). Szczegółowa koncepcja jego funkcjonowania zawarta została w Planie zarządzania Strategią... (2012 z późn. zm.).

Potrzeba sformalizowania systemu monitorowania i ewaluacji wynikała przede wszystkim z deficytów w zakresie:

- sprawnego przepływu informacji między wieloma podmiotami zajmującymi się monitoringiem regionu,
- identyfikacji i koordynacji potrzeb i prac badawczych oraz ich finansowania,
- przełożenia wyników tych prac na realizację polityk publicznych.

Budowa PSME została ponadto zainspirowana określoną w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020... (2010) koncepcją obserwatoriów rozwoju terytorialnego, mających na celu usprawnienie monitoringu i ewaluacji polityk publicznych poprzez tworzenie elastycznego systemu pozyskiwania i agregowania danych oraz wypracowywanie standardów ich wymiany.

Głównym celem PSME jest wsparcie procesu decyzyjnego związanego z planowaniem i wykorzystaniem zasobów (głównie finansowych) kierowanych na realizację Strategii, w tym Regionalnych Programów Strategicznych¹. Cele szczegółowe dotyczą:

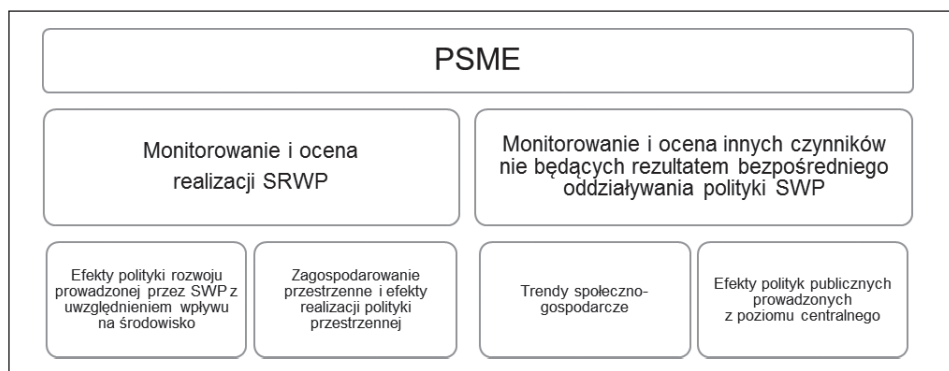
- poprawy koordynacji działań i wydatków rozwojowych realizowanych przez podmioty zaangażowane w realizację SRWP,
- ukierunkowania badań na wnioski i rekomendacje istotne dla polityki rozwoju,
- zapewnienia regularnego, rzetelnego i użytecznego zestawu informacji o zjawiskach społeczno-gospodarczych w regionie w ujęciu tematycznym i terytorialnym,
- budowy sieci współpracy kluczowych partnerów regionalnych poprzez ogniskowanie debaty publicznej wokół potencjałów i wyzwań rozwojowych regionu.

System ma skupiać wiedzę o regionie dzięki integracji i koordynacji działań monitoringowych i ewaluacyjnych prowadzonych przez Samorząd Województwa Pomorskiego (SWP) oraz współpracujące z nim organizacje

¹ Stanowią one zasadnicze narzędzie realizacji SRWP. Pełnią wiodącą rolę w operacjonalizowaniu i harmonizowaniu działań Samorządu Województwa w różnych obszarach tematycznych strategii, tj. w zakresie: rozwoju gospodarczego (Pomorski Port Kreatywności), atrakcyjności turystycznej i kulturalnej (Pomorska Podróż), aktywności zawodowej i społecznej (Aktywni Pomorzanie), ochrony zdrowia (Zdrowie dla Pomorza), transportu (Mobilne Pomorze), energetyki i środowiska (Ekoelektywne Pomorze) (<http://strategia2020.pomorskie.eu>).

i instytucje zaangażowane w rozwój województwa. Jego kompleksowość polega na objęciu dwóch komponentów (ryc. 1):

1. Monitorowania i oceny efektów realizacji SRWP (w tym polityki rozwoju oraz polityki przestrzennej).
2. Monitorowania i oceny innych czynników, wpływających na rozwój regionu, ale nie będących rezultatem bezpośredniego oddziaływania polityki samorządu (w tym polityk publicznych powadzonych z poziomu centralnego oraz kluczowych trendów społeczno-gospodarczych).



Ryc. 1. Schemat Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Plan zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego, 2012.

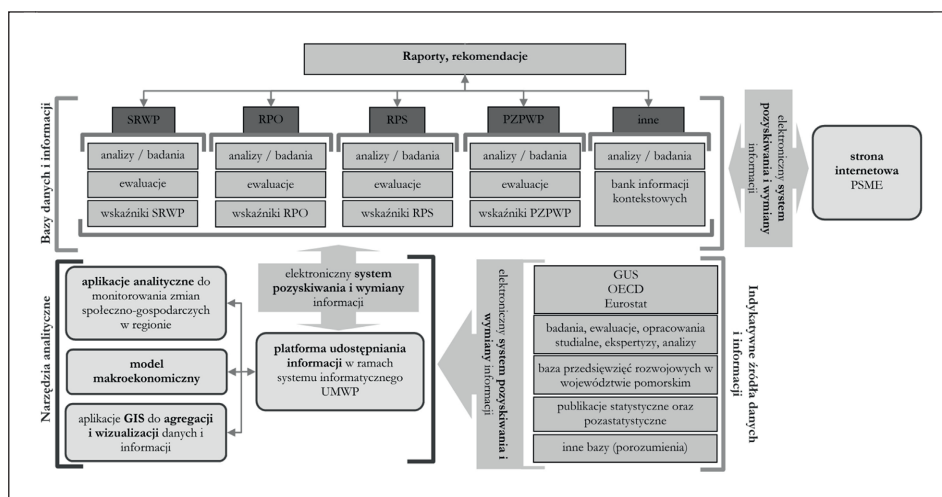
W związku z tym w zakres PSME wpisano szerokie spektrum zadań obejmujące:

- obserwację i ocenę działań i efektów realizacji SRWP oraz RPS,
- analizę wydatków publicznych związanych z realizacją SRWP,
- analizę zmian w sferze społeczno-gospodarczej, środowiskowej i przestrzennej,
- identyfikację nowych uwarunkowań związanych z realizacją SRWP oraz formułowanie rekomendacji w odpowiedzi na nie,
- ocenę efektów wspólnotowych, krajowych i regionalnych polityk publicznych,
- formułowanie prognoz i scenariuszy rozwoju regionu,
- koordynację procesu wdrażania rekomendacji formułowanych na podstawie badań prowadzonych przez SWP (zwłaszcza ewaluacyjnych),
- udział w projektach badawczych (wspólnych z innymi partnerami lub własnych).

Realizacja tych zadań będzie możliwa dzięki kaskadowemu podejściu i regularności w przekazywaniu informacji, kompatybilności i różnorodności rzetelnych źródeł oraz metod pozyskiwania informacji, jak również dzięki otwartemu dostępowi do efektów i ich maksymalnemu wykorzy-

staniu. Istotne jest również trwale zaangażowanie kluczowych instytucji regionalnych oraz zapewnienie optymalnych zasobów osobowych, organizacyjnych i finansowych. Grono uczestników systemu tworzą: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego i jednostki organizacyjne samorządu województwa oraz jednostki i instytucje spoza urzędu współpracujące na płaszczyźnie wymiany informacji, konsultacji i dyskusji (np. ministerstwa, urzędy statystyczne, agencje rządowe). Istotną rolę w systemie monitoringu przypisano również Pomorskiemu Forum Terytorialnemu (PFT), które ma być organem opiniodawczo-konsultacyjnym zarządu województwa w kwestiach dotyczących realizacji działań strategicznych.

Skuteczne funkcjonowanie PSME opiera się na zasobach informacyjnych (ryc. 2), na które składają się przede wszystkim bazy danych i informacji² oraz badania ewaluacyjne, analizy i ekspertyzy. W zasobach PSME znajduje się również makroekonomiczny model rozwoju regionu – PomMOD, który umożliwia analizowanie wpływu interwencji funduszy europejskich na gospodarkę regionu. Zasoby te umieszczone są w dedykowanym miejscu w systemie informatycznym Urzędu Marszałkowego Województwa Pomorskiego oraz – w określonym zakresie – na stronie internetowej psme.pomorskie.eu.



SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego, RPO – Regionalny Program Operacyjny, RPS – Regionalny Program Strategiczny, PZPWP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, PFT – Pomorskie Forum Terytorialne.

Ryc. 2. Schemat zasobów informacyjnych PSME.

Źródło: Plan zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego, 2012, s. 46.

² Wskaźniki monitorujące dokumenty strategiczne i operacyjne w województwie, dane dotyczące przedsięwzięć rozwojowych, bank informacji kontekstowych.

Najważniejszymi efektami systemu są raporty związane z monitorowaniem i oceną prowadzonej w regionie polityki rozwoju, w tym dotyczące realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Regionalnych Programów Strategicznych, jak również analizy i badania ewaluacyjne. Coroczny plan działań PSME jest akceptowany przez zarząd województwa. W latach 2014-2016 podjęto niemal 100 form aktywności obejmujących zarówno analizy, raporty i badania, jak również inne działania związane z pozyskiwaniem niezbędnych informacji. Ich łączna wartość na etapie planowania opiewała na kwotę 5 mln zł, jednak faktycznie poniesiono wydatki na poziomie 2,8 mln zł, co wynikało ze zbyt optymistycznie zakrojonych planów w pierwszym roku funkcjonowania systemu oraz rezygnacji z niektórych badań. Dla potwierdzenia szerokiego zakresu zrealizowanych badań warto wymienić niektóre z nich: Stan i perspektywy umiędzynarodowienia województwa pomorskiego (2015), Warunki i jakość życia w województwie pomorskim – raport z badań 2000-2015 (2016), Potencjał społeczno-gospodarczy powiatów województwa pomorskiego w kontekście rozwoju kluczowych branż regionu (2015), Diagnoza sytuacji podmiotów ekonomii społecznej w województwie pomorskim w 2014 r. (2014), Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (2015).

W ramach monitorowania i oceny realizacji strategii powstały dotychczas dwa opracowania: Informacja o postępach realizacji Strategii... (2015), natomiast na półmetku jej wdrażania – Ocena realizacji Strategii... (2017). Ocena, obok szczegółowej analizy realizacji działań strategicznych na tle uwarunkowań zewnętrznych i trendów rozwoju społeczno-gospodarczego w regionie, zawiera szereg usprawnień systemu realizacji oraz rekomendacje dla ewentualnych zmian dokumentów.

W koncepcji PSME określono szereg czynników sukcesu jego funkcjonowania, w tym:

- efektywne pozyskiwanie, gromadzenie, przetwarzanie i analiza danych statystycznych i pozastatystycznych,
- integracja bazy informacyjnej z Systemem Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego za pomocą narzędzi GIS (w odniesieniu do procesów i zjawisk społeczno-ekonomicznych i przestrzennych na poziomie województwa, podregionów, powiatów i gmin),
- zestandaryzowana ewidencja rzeczowa, finansowa i przestrzenna przedsięwzięć podejmowanych w związku z realizacją SRWP,
- powiązanie monitorowania realizacji SRWP z budżetem SWP,
- sprawne zarządzanie wynikami monitoringu i ewaluacji,
- stała współpraca z kluczowymi partnerami uczestniczącymi w realizacji SRWP i ekspertami,
- efektywna współpraca z administracją rządową w celu wymiany informacji dotyczących polityk prowadzonych z poziomu centralnego,

- zapewnienie ogólnodostępnego charakteru informacji, danych, raportów i analiz oraz ich rozpowszechnianie,
- zapewnienie warunków organizacyjnych i finansowych niezbędnych do realizacji zadań PSME związanych m.in. z organizacją lub udziałem w projektach, czy konferencjach.

Podsumowanie

Od 2012 r. stworzono ramy funkcjonowania PSME i trwają prace nad jego rozwojem. W ramach przeprowadzonej Oceny realizacji Strategii... (2017) dokonano również oceny dotychczasowego funkcjonowania PSME, która pokazała, że nie wszystkie zadania są wykonywane w równym stopniu i przynoszą oczekiwane rezultaty. W wysokim stopniu realizuje się zadania monitoringowe i ewaluacyjne dotyczące SRWP, w tym identyfikację nowych uwarunkowań i formułowanie rekomendacji, co potwierdzają przytoczone wyżej dokumenty. Na wysokim poziomie znajdują się również analizy dotyczące zagospodarowania przestrzennego regionu (funkcjonuje Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, ukończono prace nad nowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego). Na średnim poziomie oceniono realizację zadań dotyczących: analizowania zmian społecznych, gospodarczych i środowiskowych w regionie (głównie za sprawą niewystarczającego rozpowszechniania uzyskiwanych rezultatów), analizowania postępów i efektów realizacji RPS oraz formułowania prognoz i scenariuszy rozwoju. Najwięcej trudności odnotowano w przypadku oceny efektów prowadzonej w regionie wspólnotowej, krajowej i regionalnej polityki publicznej (ze względu na brak dostępu do wiedzy nt. wysokości i przeznaczenia wszystkich środków publicznych kierowanych do województwa z poziomu krajowego oraz brak informacji o przestrzennym ukierunkowaniu interwencji jednostek samorządu terytorialnego).

Dopracowując PSME powinno się mieć na uwadze fakt, że informacje wpisują się w teorię zbiorów rozmytych, tzn. zależność i precyzja występują w stosunku odwrotnym. Jeżeli skomplikowanie danego problemu wzrasta, to maleje możliwość jego precyzyjnej analizy (J.T. Czocharński, 2013 za E. Czogoła, 2001). Posiadanie dużej ilości danych nie powinno być celem samym w sobie, gdyż „cementarz danych” rośnie z każdym dniem. Monitoring powinien optymalizować zarządzanie i planowanie każdej interwencji publicznej.

Spis literatury:

- Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem (aktualizacja opracowania, monitoring zmian), 2015, UNIREGIO Centrum Studiów Regionalnych, Kraków.

- Czochański J.T., 2013, *Monitoring rozwoju regionalnego. Aspekty metodologiczne i implementacyjne*, Studia, CXLIX, PAN, KPZK, Warszawa.
- *Diagnoza sytuacji podmiotów ekonomii społecznej w województwie pomorskim w 2014 r.*, 2014, Regionalny Ośrodek Polityki Społecznej, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- *Informacja o postępach realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego*, 2015, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Kopeć K., Michalski T., 2014, *Monitoring jakości usług publicznych samorządów. Przykład z województwa pomorskiego*, [w:] W. Szymańska (red.), *Elementy rozwoju społecznego regionów nadmorskich*, Regiony Nadmorskie, 22, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.
- *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie*, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- *Ocena realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, 2017, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- *Plan zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, 2012, załącznik do Uchwały nr 1272/190/12 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 października 2012 r. (z późniejszymi zmianami), Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- *Pomorskie 2020*, <http://strategia2020.pomorskie.eu> (dostęp: 31.08.2017 r.).
- *Potencjał społeczno-gospodarczy powiatów województwa pomorskiego w kontekście rozwoju kluczowych branż regionu*, 2015, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk (wykonawca: Magdalena Szmytkowska).
- Smith A., 2003, *Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*, De Agostini / Ediciones Altaya Polska, Warszawa.
- *Stan i perspektywy umiędzynarodowienia województwa pomorskiego*, 2015, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk (wykonawca: Pracownia Badań Społecznych).
- *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego, Pomorskie 2020*, 2012, załącznik do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r., Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- *Ustawa z dnia 5 marca 1998 r. o samorządzie województwa*, (Dz. U. 1998 Nr 91 poz. 576).
- *Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*, (Dz. U. 2006 Nr 227 poz. 1658).
- *Warunki i jakość życia w województwie pomorskim – raport z badań 2000-2015*, 2016, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk (wykonawca: Pracownia Badań Społecznych i Uniwersytet Gdański).

Problemy monitoringu sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym (ze szczególnym uwzględnieniem terenów wiejskich)

Wstęp

We współczesnych polskich realiach monitoring przestrzenny nabiera coraz większego znaczenia praktycznego. Jednakże jego wdrożenie napotyka na szereg problemów (por. J. Czocharński, 2013). Stąd celem niniejszego opracowania jest identyfikacja i przedstawienie tych zagrożeń w odniesieniu do monitoringu sytuacji społecznej prowadzonego na szczeblu lokalnym (ze szczególnym uwzględnieniem gmin wiejskich). Zagadnienie to stanowi ważki temat, gdyż powstaje coraz więcej opracowań poświęconych analizie sytuacji społecznej na poziomie lokalnym w wielu aspektach, jak np. społeczno-gospodarczym (M. Kluba, 2006; I. Kropsz-Wydra, I. Kurtyka-Marcak, 2015; A. Rosner, 1999; M. Wójcik, 2013; M. Wójcik, J. Tomczyk, 2015), społeczno-kulturowym (G. Czapiewska, 2014; J. Mordawski, 2005), społecznym (B. Łodyga, 2006; U. Kaczmarek, 1998; 1999; M. Kliba, 2004; M. Ślusarczyk-Jurek, 2006; M. Sasin, M. Stanny-Burak, 2002), społeczno-instytucjonalnym (A. Dubownik, 2010; 2011; R. Rudnicki, 2009; 2010), społeczno-infrastrukturalnym (B. Piątek, 1999; E. Rydz, 2002; J. L. Siemiński, 1992), demograficznym (J. Bański i inni, 2014; I. Frenkel, 1999; M. Polna, K. Kulczyńska, 2006; D. Szymańska, J. Biegańska, 2014), funkcjonalnym (J. Antoszek, W. Sobczyk, 2004; J. Bański, W. Stola, 2002; K.L. Czapiewski, 2004; 2006; 2010; M. Gwiazdzińska-Goraj i inni, 2015; A. Jezierska-Thöle, 2006; W. Wójcik, 2006). Przed przystąpieniem do charakterystyki problemów monitoringu wyjaśnienia wymagają trzy pojęcia: poziomu lokalnego, typów źródeł danych w monitoringu przestrzennym oraz rodzajów problemów przy monitoringu przestrzennym sytuacji społecznej.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. za poziom lokalny uznano powiaty, gminy i dzielnice samorządowe w mieście na prawach powiatu Warszawa. Poziom ten jest określany jako LAU-1 dla powiatów oraz jako LAU-2 dla gmin. W niniejszym opracowaniu skupiono się przede wszystkim na poziomie LAU-2, a dokładniej na gminach wiejskich.

Monitoring sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym możemy prowadzić w oparciu o cztery grupy źródeł:

1. Dane pochodzące ze sprawozdawczości i trafiające do baz prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny, bądź gromadzone przez różnorakie instytucje publiczne i samorządowe szczebla ogólnokrajowego lub wojewódzkiego (np. Policja, Państwowa Straż Pożarna, Zakład Ubezpieczeń Społecznych, Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, Państwowa Inspekcja Sanitarna, urzędy wojewódzkie i marszałkowskie).
2. Dane pochodzące ze sprawozdawczości realizowanej na potrzeby gmin, powiatów, związków komunalnych itd. Nie są one sprawozdawane do instytucji szczebla wojewódzkiego lub krajowego.
3. Dane pochodzące z bezpośrednich pomiarów przeprowadzanych w terenie, przy czym mogą to być dane z badań wykonywanych na potrzeby danego monitoringu lub też pozyskiwane z badań realizowanych przez inne instytucje, jak np. przeprowadzane co dwa lata w województwie pomorskim liczenie bezdomnych (por. M. Dębski i inni, 2011).
4. Dane pochodzące z badań ankietowych. W tym wypadku ważne jest zwrócenie uwagi na to, że dotyczą one bardziej percepcji, względnie konceptualizacji percepcji sytuacji społecznej, niż jej rzeczywistych rozmiarów (por. A. Hildebrandt i inni, 2014).

W niniejszym opracowaniu skupiono się na problemach monitorowania sytuacji społecznej związanych z danymi pochodzącymi ze sprawozdawczości i gromadzonymi w bazach krajowych lub wojewódzkich (czyli z wymienionymi w punkcie 1.). Jedynie w nielicznych przypadkach odwoływano się do danych pochodzących z innych źródeł.

Ogólna charakterystyka problemów monitoringu sytuacji społecznej

Przykładową klasyfikację problemów związanych z monitoringiem sytuacji społecznej na szczeblu regionalnym i lokalnym przedstawiono poniżej (T. Michalski, 2014). Tam, gdzie problemy te mają bardziej uniwersalny charakter – pokrótce scharakteryzowano je przy wymienianiu. Natomiast gdy uznano, że problemy są szczególnie wyraziste dla gmin wiejskich – omówiono je dokładniej w następnym rozdziale. Wyróżniono pięć grup problemów związanych z:

1. Dopływem danych, w szczególności:
 - 1.1. Bardzo duże opóźnienie w dostępie do danych. Zazwyczaj w przypadku danych udostępnianych przez GUS jest to maksymalnie rok. Ale zdarzają się bazy, w których to opóźnienie jest większe, np. według stanu na 04.08.2016 r. najnowsze dane dostępne w Krajowym Rejestrze Nowotworów (U. Wojciechowska, J. Didkowska) kończyły się na 2013 r., co zapewne jest związane z procesem ich retroweryfikacji (por. B.F.P. Zemła i inni, 1999).

- 1.2. Gromadzenie danych w okresie rzadszym niż roczny lub nieregularnie. Za przykład danych udostępnianych przez GUS mogą służyć informacje na temat postępowań eksmisyjnych i eksmisji z lokali mieszkalnych, które są udostępniane w bazie BDL GUS co dwa lata. Z kolei co cztery lata przeprowadzane są badania typu ESPAD¹ na szczeblu krajowym, ale także przez samorządy wojewódzkie oraz dużych miast.
2. Małą częstotliwością, względnie wyraźną specyfiką procesu:
 - 2.1. Bardzo mała częstotliwość zdarzeń (ten problem dokładniej omówiono w następnym rozdziale).
 - 2.2. Mała lub bardzo mała częstotliwość zdarzeń w połączeniu ze specyfiką procesu (ten problem dokładniej omówiono w następnym rozdziale).
 - 2.3. Stochastyczna lub zbliżona do niej charakterystyka monitorowanych procesów, co skutkuje ich bardzo dużą zmiennością w czasie. Przykładem procesu o stochastycznym lub pseudostochastycznym charakterze indukowanym endogenie jest liczba zachorowań (i podejrzeń zachorowań) na grype². Z kolei przykładem procesu o stochastycznym lub pseudostochastycznym charakterze indukowanym egzogenie są dane na temat przestępczości zorganizowanej, gdyż w procesie rozpracowywania przez policję np. środowiska dealerów narkotykowych wyróżniamy trzy główne etapy charakteryzujące się różnymi wartościami wskaźników³. Za procesy o stochastycznym lub pseudostochastycznym charakterze indukowanym

¹ Są to audytoryjne badania ankietowe przeprowadzane w ramach międzynarodowego projektu „European School Survey Project on Alcohol and Drugs” (ESPAD), a obejmują one pomiar natężenia zjawiska używania przez młodzież substancji psychoaktywnych oraz ocenę czynników wpływających na ich rozpowszechnienie. W Polsce badania te dotyczą uczniów klas trzecich gimnazjalnych (15–16 lat) oraz klas drugich szkół ponadgimnazjalnych (17–18 lat) (J. Sierosławski, 2011).

² Na przykład, dla okresu 2000-2014 współczynnik zmienności dla powiatu kartuskiego wynosił 185,3 a dla powiatu nowodworskiego 135,5. Dla wymienionych tu powiatów ziemskich zasięg działania powiatowych stacji sanitarno-epidemiologicznych pokrywa się z zasięgiem terytorialnym tych powiatów. Obliczenia własne w oparciu o dane otrzymane z Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdańsku.

³ W pierwszej fazie – po rozbiciu gangu narkotykowego – notujemy niski wskaźnik stwierdzonych przestępstw, któremu towarzyszy obniżone natężenie rzeczywistych rozmiarów zjawiska; następnie w drugiej fazie następuje wprawdzie wzrost rozmiarów zjawiska, lecz towarzyszy mu zazwyczaj niewielki wzrost liczby stwierdzonych przestępstw i wreszcie w trzeciej fazie odnotowujemy dużą liczbę stwierdzonych przestępstw w związku z rozbiciem gangu narkotykowego, czemu towarzyszy spadek rzeczywistej intensywności zjawiska. Na przykład w 2009 r. w powiecie sztumskim stwierdzono 92 przestępstwa narkotykowe, podczas gdy w 2010 r. było ich 8 (materiały otrzymane z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku).

zarówno endo-, jak i egzogennie uznano np. ilość zatrzymanych narkotyków⁴.

- 2.4. Skomplikowana natura monitorowanego procesu. Dotyczy to szczególnie sytuacji, w której trudno jest jednoznacznie na podstawie zgromadzonych danych określić rzeczywisty poziom analizowanego zjawiska. Na przykład, opierając się na samej tylko liczbie pożarów lub zdarzeń miejscowych nie można określić poziomu bezpieczeństwa publicznego. Dzieje się tak, ponieważ występuje ich podział ze względu na wielkość i/lub charakter⁵.
3. Trudnościami z jednoznacznym definiowaniem wskaźników:
 - 3.1. Kłopoty z operacjonalizacją pojęć dotyczą zarówno nieścisłości samej definicji⁶, jak też odmiennej interpretacji⁷ przez różne instytucje, co później przekłada się np. na różniące się między sobą dane dotyczące tego samego zjawiska.
 - 3.2. Odmienne liczenie wskaźników na różnych szczeblach podziału terytorialnego. Podręcznikowym wręcz przykładem jest tu obliczanie natężenia bezrobocia rejestrowanego. Na wszystkich szczeblach podziału administracyjnego znamy liczbę zarejestrowanych bezrobotnych, ale dla poziomów od NUTS-0 do NUTS-4 jest ona przeliczana na liczbę ludności aktywnej zawodowo, co daje nam wskaźnik nazywany stopą bezrobocia rejestrowanego. Natomiast

⁴ Na przykład, w obrębie miasta na prawach powiatu Gdańsk funkcjonariusze Morskiego Oddziału Straży Granicznej im. płk. Karola Bacza zatrzymali w 2010 r. 23,50 grama amfetaminy, w następnym roku było 383,64 grama, w latach 2012-2013 nic nie ujawniono, a w 2014 r. zatrzymano 472,80 grama.

⁵ Na przykład, zdarzenia miejscowe dzielimy na małe, lokalne, średnie, duże, gigantyczne lub klęski żywiołowe. Według innego podziału zdarzenia miejscowe dzielimy na silne wiatry, przybory wód, opady śniegu, opady deszczu, infrastruktury komunalnej, chemiczne, ekologiczne, radiologiczne, budowlane, medyczne, w transporcie drogowym, w transporcie kolejowym, w transporcie lotniczym, na obszarach wodnych (Zasady..., 2014).

⁶ Na przykład, w Polsce problemowy użytkownik narkotyków to osoba, która długotrwale używa narkotyków (substancji nielegalnych), co powoduje u niej poważne problemy natury zdrowotnej i społecznej. Natomiast według Europejskiego Centrum Monitorowania Narkotyków i Narkomanii, problemowy użytkownik narkotyków to osoba używające opiatów, amfetaminy lub/oraz kokainy w sposób długotrwały, często lub iniekcyjny (www.kbpn.gov.pl).

⁷ Dla służb podatkowych przy interpretacji pojęcia osoby samotnie wychowującej dziecko (Ustawie z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym...) decydujące znaczenie mają interpretacje oraz orzecznictwo, które oceniają, czy kluczowe jest mieszkanie z dzieckiem, czy też związek emocjonalny, względnie dobre relacje dziecka i rodzica lub opiekuna. Natomiast nie są one uwzględniane przy interpretacji stosowanej przez urzędy pracy.

- w przypadku NUTS-5 mamy do dyspozycji jedynie liczbę ludności w wieku produkcyjnym⁸.
- 3.3. Zmienność w czasie definicji lub klasyfikacji. Stwarza to problem w porównywalności danych z różnych okresów, względnie konieczność żmudnych przeliczeń⁹.
4. Trudnościami z delimitacją jednostek:
- 4.1. Zmiany istoty podziału administracyjnego (ten problem dokładniej omówiono w następnym rozdziale).
- 4.2. Zmiany podziału administracyjnego (ten problem dokładniej omówiono w następnym rozdziale).
- 4.3. Odmienne jednostki terytorialne dla różnych instytucji (ten problem dokładniej omówiono w następnym rozdziale).
5. Czynnikiem ludzkim:
- 5.1. Zróżnicowanie wewnętrzne ludności. Chodzi tutaj o monitoring procesów, które są bardzo mocno zróżnicowane ze względu na strukturę wewnętrzną ludności, przy czym najczęściej chodzi o zróżnicowanie ze względu na płeć¹⁰, rzadziej na wiek¹¹.
- 5.2. Brak wyraźnego określenia populacji, do której odnosi się monitorowany proces. Dzieje się tak najczęściej z dwóch przyczyn: albo definicja tej populacji jest nieostra (patrz punkt 3.1., w którym zasygnalizowano trudności z operacjonalizacją pojęć), albo definicja wprawdzie istnieje, lecz jest niedokładna¹².

⁸ Na przykład, według stanu na 31 grudnia 2014 r. stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie słupskim wynosiła 19,6% – podczas gdy wskaźnik bezrobocia rejestrowanego obliczany jak dla gmin wynosił 10,1% (obliczenia własne na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Słupsku i BDL GUS).

⁹ Dobrym przykładem jest tutaj Polska Klasyfikacja Działalności 2007, która zastąpiła tę z 2004 r. Inny przykład stanowi ICD-10, która zastąpiła ICD-9 (są to międzynarodowe statystyczne klasyfikacje chorób i problemów zdrowotnych).

¹⁰ Na przykład, na 36 sprawców przemocy domowej będących pod wpływem alkoholu w odnotowanych przez Policję w latach 2012-2013 na terenie gminy Potęgowo zdarzeniach, była tylko jedna kobieta (Strategia..., 2016, tab. 27, s. 37.).

¹¹ Zdarza się, że na przykładzie natężenia umieralności wysnuwa się wnioski o jakości opieki medycznej czy działań profilaktycznych. A przecież natężenie umieralności w różnych grupach chorób silnie zależy od wieku, jak chociażby w przypadku nowotworów (W. Zatoński i inni, 2014). Na przykład, tzw. surowy (rzeczywisty) współczynnik zgonów ogółem w 2014 r. wyniósł dla Gdyni 100,0 na 10 tys. mieszkańców, podczas gdy standaryzowany wiekowo strukturą wieku ludności Polski z tego roku, zaledwie 86,4. Dla porównania w powiecie gdańskim ziemskim było to odpowiednio 61,0 i 93,3. Obliczenia własne (metoda standaryzacji bezpośredniej: I. Kropka, 2010) w oparciu o dane z BDL GUS

¹² Dobrym przykładem jest tutaj próba obliczenia natężenia przestępczości wśród nieletnich. Patrząc z punktu widzenia prawa karnego nieletnim jest osoba, która w momencie popełnienia czynu zabronionego nie ukończyła 17 lat. Zatem nie ma jednoznacznie zapisanej dolnej granicy wiekowej, jest tylko górna. Dodatkowo sprawę komplikuje fakt, że w szczególnych przypadkach odpowiada ona karnie jak dorosły (szerzej na ten temat: Ustawa z 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, rozdział 1.).

- 5.3. Stygmatyzacja uczestników zdarzeń i procesów (ten problem dokładniej omówiono w następnym rozdziale). W tym miejscu należy tylko wspomnieć, że w przypadku monitoringu czynów karalnych sprawcy będą z oczywistych względów dążyli do ukrycia faktu ich popełnienia. Natomiast osoby poszkodowane mogą nie zgłaszać wszystkich takich zdarzeń, co jest pochodną wpływu różnych czynników, najczęściej braku wiary w możliwość odnalezienia sprawcy (por. J. Błachut, 2007).
- 5.4. Oddziaływanie czynnika finansowego, z którym najczęściej mamy do czynienia przy korzystaniu z usług publicznych¹³.
- 5.5. Wpływ efektu gapowicza, który polega na wykorzystaniu dóbr publicznych w stopniu przewyższającym udział danej osoby w ich tworzeniu¹⁴.

Problemy monitoringu sytuacji społecznej szczególnie dotkliwie odczuwane na poziomie gmin

Na 19 wyróżnionych w poprzednim rozdziale problemów związanych z monitoringiem sytuacji społecznej w Polsce, za wyraźnie dotkliwe dla monitoringu prowadzonego na poziomie lokalnym uznano sześć. Szczególnie trudne są one do przezwyciężenia w przypadku monitoringu prowadzonego na szczeblu gmin, zwłaszcza gmin wiejskich (częstokroć z powodu małej liczebności zamieszkujących je populacji).

Pierwszy z omawianych tu problemów dotyczy bardzo małej częstotliwości zdarzeń. Istnieje bowiem cała gama zdarzeń, które zachodzą niezwykle rzadko, stąd ich analiza na szczeblu gmin napotyka na duże trudności. W większości przypadków są to specyficzne formy większych procesów. Poniżej zilustrowano to na przykładzie pomocy społecznej oraz wypadków w pracy.

¹³ Najpowszechniej to zniekształcenie w monitoringu występuje, gdy korzystamy z opieki zdrowotnej lub pomocy społecznej, np.: (1) liczba realizowanych procedur medycznych dla mieszkańców danej jednostki samorządu terytorialnego wynika w dużym stopniu z ograniczeń finansowych danego oddziału NFZ, (2) jeżeli dana jednostka samorządu terytorialnego nie prowadzi lub nie ma wykupionych miejsc w domu pomocy społecznej to w sprawozdawczości jest wykazane, że „ten problem jej nie dotyczy”, (3) nakłady na profilaktykę antyalkoholową wynikają z przychodów uzyskiwanych przez samorząd z tzw. kapslowego, a nie z rzeczywistych potrzeb (por. Ustawa o wychowaniu w trzeźwości...).

¹⁴ Najczęściej mamy z nim do czynienia na obszarach aglomeracji, gdzie osoby zameldowane w strefie podmiejskiej korzystają z usług publicznych i udogodnień realizowanych przez samorządy rdzenia aglomeracji. W efekcie podatki lokalne osoby te płacą w gminie swojego zameldowania, która z tego tytułu odnosi korzyści – podczas gdy konsumują usługi i udogodnienia, które częściowo zostały sfinansowane z podatków osób zameldowanych w gminach rdzenia aglomeracji. Dla monitoringu sytuacji społecznej skutkuje to najczęściej zniekształceniami w sprawozdawczości firm komunalnych.

Udzielana pomoc społeczna ze względu na przyczyny jest dzielona na kilka kategorii: ubóstwo, sieroctwo, bezdomność, potrzeba ochrony macierzyństwa (w tym wielodzietność), bezrobocie, niepełnosprawność, długotrwała choroba, bezradność w sprawach opiekuńczych (w tym: rodziny niepełne, rodziny wielodzietne), przemoc w rodzinie, potrzeba ochrony ofiar handlu ludźmi, alkoholizm, narkomania, trudności po opuszczeniu zakładu karnego, brak umiejętności w przystosowaniu do życia młodzieży opuszczającej placówki, trudności w integracji osób, które otrzymały status uchodźcy, zdarzenie losowe, sytuacja kryzysowa, klęska żywiołowa lub ekologiczna. O ile monitorowanie ogółem pomocy społecznej na poziomie gmin nie nastręcza trudności, to jeśli by próbować realizować monitoring w podziale na przyczyny przyznania pomocy społecznej – napotykamy trudności. Dzieje się tak, ponieważ niektóre przyczyny przyznania pomocy społecznej występują bardzo rzadko. I tak, na terenach wiejskich¹⁵ województwa pomorskiego w 2010 r. z pomocy ze strony gminnych ośrodków pomocy społecznej/rodzinie z powodu sytuacji kryzysowej skorzystało 89 rodzin (w miastach – 665), sieroctwa – 70 rodzin (w miastach – 25), narkomanii – 31 rodzin (w miastach – 188), braku umiejętności w przystosowaniu młodzieży opuszczającej placówki 0 osób (w miastach – 56), potrzeby ochrony ofiar handlu ludźmi – 0 rodzin (w miastach – 5), trudności integracji osób, które otrzymały status uchodźcy – 0 rodzin (w miastach – 2) oraz klęski żywiołowej lub ekologicznej – 0 rodzin (w miastach również 0)¹⁶.

Z podobną sytuacją spotykamy się w przypadku monitorowania wypadków przy pracy¹⁷. Wprawdzie ich natężenie w układzie powiatowym jest na tyle duże, że można spróbować je analizować także na poziomie gmin, ale jeśli już przyjrzymy się strukturze tych wypadków, to okazuje się to niecelowe. Na przykład, w 2014 r. w powiecie bytowskim odnotowano wprawdzie 233 wypadki, ale w tym był 1 wypadek śmiertelny, 0 wypadków ciężkich i 232 wypadki lżejsze (BDL GUS).

Drugi z omawianych tu problemów dotyczy małej lub bardzo małej częstotliwości zdarzeń w połączeniu ze specyfiką procesu. Ten problem jest podobny do poprzedniego, lecz dodatkowo komplikującym monitoring czynnikiem jest sama natura procesu. Za przykład może tutaj posłużyć liczba zgonów niemowląt przeliczana na 1000 urodzeń żywych. W przypadku gmin wiejskich liczba zgonów niemowląt jest bardzo mała, przewa-

¹⁵ W tym roku było to 81 gminnych ośrodków pomocy społecznej/rodzinie, 25 miejskich oraz 17 miejsko-gminnych, dla których osobno liczone rodziny korzystające z pomocy społecznej w części wiejskiej i osobno w części miejskiej.

¹⁶ Dane otrzymane z Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku.

¹⁷ Szerzej na temat definicji i klasyfikacji wypadków przy pracy – Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu...

żają lata, w których wynosi zero¹⁸. Zresztą w przypadku mało licznych populacji, a taka jest większość gmin wiejskich – liczba urodzeń żywych też jest niewielka. Ponadto dodatkową trudność stanowi tutaj sama natura ciąży związana z możliwością zaistnienia ciąży mnogiej i niebezpieczeństwem zgonu, zwłaszcza jeśli chodzi o zgony endogenne¹⁹. W efekcie nie trudno wyobrazić sobie sytuację, że przy liczbie urodzeń żywych w danej gminie wynoszącej 47 i przy zgonie endogennym dwojaczków – współczynnik zgonów niemowląt na 1 000 urodzeń żywych osiągnie niebotyczny poziom 42,6²⁰.

Kolejne trzy problemy tworzą grupę nazwaną „problemy związane z delimitacją jednostek”. Są to problemy wynikające ze zmian istoty podziału administracyjnego, zmian samego podziału administracyjnego, stosowania odmiennych jednostek terytorialnych dla różnych instytucji.

Zmiany istoty podziału administracyjnego odgrywają wyraźnie negatywny wpływ na monitoring sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym, ponieważ wiążą się ze zmianą zadań samorządów, a tym samym wpływają na zmianę ich optyki odnośnie do zasadności monitoringu określonych procesów. Przykładem może być powołanie jako organów założycielskich publicznych szkół ponadgimnazjalnych – samorządów szczebla powiatowego. Rodzi to dwa szczegółowe problemy. Po pierwsze – przy badaniu ankietowym wszelakich poglądów i zapatrywań młodzieży ponadgimnazjalnej. Referując wyniki badań realizowanych w takich szkołach należy zaznaczyć, że dotyczą one młodzieży uczącej się w szkołach zlokalizowanych na terenie danego powiatu; ponadto uzyskanych wyników nie można przeliczać na młodzież zamieszkującą dany powiat, a należy przeliczać na młodzież uczącą się w jego szkołach. Po drugie – gminy (szczególnie wiejskie z racji braku szkół ponadgimnazjalnych w zdecydowanej większości z nich) napotykać na duże problemy w monitorowaniu różnorodnych zachowań i zapatrywań swoich obywateli uczęszczających do takich szkół. Na szczęście tego typu zmiany są realizowane dość rzadko. Po II wojnie światowej zaszły one w: 1954 r.²¹ (wprowadzenie gromad w miejsce gmin oraz wprowadzenie osiedli typu miejskiego), 1973 r.²² (przywrócenie gmin z jed-

¹⁸ Na przykład, w 2014 r. po dwa zgony niemowląt odnotowano w 5% gmin wiejskich województwa pomorskiego, w 23% był to jeden zgon, w pozostałych nie odnotowano ani jednego zgonu (Ludność, ruch naturalny..., 2015).

¹⁹ Czyli związane z wewnętrzną kondycją jednostek, życiem wewnątrzmacicznym oraz okolicznościami porodu (J.Z. Holzer, 1999).

²⁰ Dla porównania – współczynnik zgonów niemowląt na 1 000 urodzeń żywych na terenach wiejskich województwa pomorskiego w 2014 r. wyniósł 3,3 (Demografia GUS).

²¹ Ustawa z dnia 25 września 1954 r. o reformie... i Ustawa z dnia 25 września 1954 r. o osiedlach...

²² Ustawa z dnia 29 listopada 1972 r. ...

noczesną likwidacją gromad i osiedli typu miejskiego), 1975 r.²³ (likwidacja powiatów), 1998 r.²⁴ (przywrócenie powiatów).

Zmiany podziału administracyjnego Polski na szczeblu lokalnym mają miejsce każdego roku. Patrząc z punktu widzenia monitoringu możemy podzielić je na dwie grupy. Pierwsza niesie poważne konsekwencje i jest związana ze zmianami granic gmin polegającymi na: likwidowaniu tych jednostek poprzez łączenie ich z innymi²⁵, tworzeniem nowych gmin²⁶, zmianami granic gmin istniejących²⁷. Do zmian mających małe konsekwencje dla monitoringu na szczeblu lokalnym zakwalifikowano zmiany statutu gmin²⁸ oraz zmiany ich nazwy²⁹. Pierwsze trzy zmiany rodzą konieczność wprowadzania przypisów przy nazwach jednostek samorządu terytorialnego oraz wprowadzania zmian w danych obejmujących wcześniejsze lata w celu zapewnienia ich porównywalności czasowej. W przypadku drugiej grupy zmian wystarczy zwykle naniesienie przypisu przy nazwie danej jednostki samorządu terytorialnego.

W monitoringu sytuacji społecznej używa się także danych pochodzących z innych źródeł, niż dane GUS, czy pochodzące z organów administracji samorządowej. W przypadku części spośród tych źródeł dane gromadzi się w podziale zgodnym z nomenklaturą NUTS³⁰. Lecz równie liczne są przypadki podziałów terytorialnych całkowicie lub częściowo nie-

²³ Ustawa z dnia 28 maja 1975 r. ...

²⁴ Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. ...

²⁵ Na przykład, w województwie pomorskim dokonano w 1976 r. rozparcelowania między sąsiednie gminy Kielna i Suchego Dębu oraz połączono w nowe jednostki gminy Dziemiany i Lipusz oraz Nowa Karczmia i Liniewo (Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 24 czerwca 1976 r. ...).

²⁶ Za przykład z województwa pomorskiego może tutaj posłużyć powstanie nowych miast w miejsce dotychczasowych sołectw: Krynicy Morskiej w 1991 r. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1990 r. ...) i Czarnej Wody w 1993 r. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1992 r. ...), czy restytucja gmin wiejskich Bobowo i Suchy Dąb w 1991 r. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1990 r. ...).

²⁷ Są to głównie zmiany bardzo małe, ale czasami zdarzają się także duże, jak np. w 2001 r. przeniesienie sołectwa Kazimierz z gminy Kosakowo do miasta Rumia (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2000 r. ...), co jednocześnie zmieniło jej przynależność z powiatu puckiego do wejherowskiego.

²⁸ Na przykład, w 2014 r. gmina miejska Czarna Woda została przekształcona w gminę miejsko-wiejską (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2013 r. ...).

²⁹ Na przykład, zmiana nazwy gminy Kolbudy Górne na Kolbudy (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. ...).

³⁰ Na przykład, dane pochodzące z okręgowych komisji egzaminacyjnych (m.in. na temat wyników egzaminów szóstoklasistów, egzaminów gimnazjalnych, matur), Instytutu Badań Edukacyjnych (na temat edukacyjnej wartości dodanej) czy kuratoriów oświaty (np. na temat liczby wypadków w szkołach).

zgodnych z administracyjnym³¹. Spośród podziałów częściowo niezgodnych z podziałem administracyjnym największym wyzwaniem dla monitoringu sytuacji społecznej na poziomie gmin jest podział stosowany przez Policję na komisariaty i posterunki. Na przykład, na początku 2016 r. w powiecie starogardzkim Powiatowa Komenda Policji w Starogardzie Gdańskim swoim rejonem działania obejmowała gminę miejską Starogard Gdański, gminę wiejską Starogard Gdański i gminę wiejską Bobowo; Posterunek Policji w Skarszewach obejmował gminę wiejską Skarszewy; posterunek Policji w Skórczu obejmował gminę miejską Skórcz, gminę wiejską Skórcz, gminę wiejską Osiek, gminę wiejską Smętowo Graniczne; Posterunek Policji w Zblewie obejmował gminę wiejską Zblewo; Posterunek Policji w Kaliskach obejmował gminę wiejską Kaliska i gminę miejsko-wiejską Czarna Woda; Posterunek Policji w Lubichowie obejmował gminę wiejską Lubichowo i gminę wiejską Osieczna³². Dane w systemie policyjnym dla tego powiatu są gromadzone właśnie w takim podziale na rejony komendy i posterunków. Wprawdzie jest jeszcze bardziej szczegółowy podział na rejony służbowe dzielnicowych, lecz dane w tym podziale nie są już wprowadzane do systemu.

Ostatni, szósty spośród charakteryzowanych tu problemów jest związany ze stygmatyzacją uczestników zdarzeń i procesów. Częściowo ten problem utrudnia monitoring sytuacji społecznej we wszystkich skalach przestrzennych, a częściowo szczególnie odczuwany jest w przypadku skali lokalnej. Stygmatyzacja wiąże się z przyłgnięciem do danej jednostki piętna, utożsamianego z hańbą, posiadaniem kompromitującej własności/cechy, ułomności, które stają się atrybutem dyskredytującym daną jednostkę w oczach społeczności (por. E. Coffman, 2005). Możemy wyróżnić sytuację, gdy źródłem stygmatyzacji jest sama jednostka – wtedy mówimy o samonaznaczeniu, oraz o sytuacji, w której stygmatyzacja pochodzi od innych członków społeczności – wtedy mówimy o naznaczaniu społecznym (M. Bielińska, 2015).

Przykładem samonaznaczenia jest sytuacja problemowych użytkowników narkotyków. Nie dość że występuje u nich zwiększone zagrożenie samopiętnowaniem się, to jeszcze polski system prawny wzmacnia ten negatywny przekaz, gdyż zgodnie z tym systemem osoba posiadająca nawet niewielkie ilości narkotyków jest przestępcą. Daje to efekt synergiczny w postaci samopozstrzegania i postrzegania przez innych takiej osoby jako dewianta. Przekładając powyższe rozważania na społeczności lokalne można zestawić problemowego użytkownika narkotyków z problemowym użytkowaniem alkoholu. W tym drugim przypadku długa tradycja społeczne-

³¹ Na przykład, podział na parafie i dekanaty w kościele katolickim obrządku łacińskiego, rejony sądów okręgowych, rejony inspektoratów ZUS, regiony operacyjne Zespołów Ratownictwa Medycznego.

³² Dane ze strony internetowej Powiatowej Komendy Policji w Starogardzie Gdańskim.

go przyzwolenia na spożywanie alkoholu oraz brak sankcji prawnych wynikających z posiadania (legalnego) alkoholu powodują, że w społecznościach tradycyjnych (a za takie uchodzą społeczności wiejskie) sytuacja alkoholika jest o wiele lepsza, niż narkomana. Rodzi to oczywiście bardzo duże problemy przy próbach monitorowania zjawiska narkomanii.

Za przykład naznaczania społecznego może służyć sytuacja ludzi żyjących z HIV/AIDS. Jak podaje J. Wojciechowska (2003), ludzie ci są stygmatyzowani, ponieważ:

- HIV/AIDS jest kojarzony z zachowaniami, które już są napiętnowane lub uznawane za dewiacyjne (jak chociażby homoseksualizm czy inieksyjne przyjmowanie narkotyków),
- ludzie z HIV/AIDS są uznawani za winnych zarażenia się HIV,
- HIV/AIDS jest chorobą zagrażającą życiu,
- ludzie boją się zarażenia HIV,
- przekonania religijne względnie moralne prowadzą niektórych ludzi do wniosku, że zarażenie się HIV/AIDS jest skutkiem niemoralnego „prowadzenia się”.

W efekcie ludzie ci stosują techniki uniku i/lub wyparcia. Na przykład, w 2014 r. na odnotowanych w Polsce 956 zakażeń HIV, aż dla 66,3% przypadków nie była znana prawdopodobna droga transmisji zakażenia (epidemiologia_polska_2014.docx). Tak więc wyraźnie widać, że obawy nie tylko przed stygmatyzacją, ale także przed zaszczepieniem do tzw. grupy podwyższonego ryzyka³³ powodują, że nawet przy anonimowych badaniach na nosicielstwo HIV ludzie nie chcą podawać żadnych danych wrażliwych na swój temat.

I znowu – zjawisko stygmatyzacji takich osób przybiera zazwyczaj szersze formy w tradycyjnych (wiejskich) społecznościach lokalnych, z takim samym negatywnym skutkiem dla prób monitoringu tego procesu. Wyjściem z takiej sytuacji jest zastosowanie metod szacowania liczby takich osób (por. J. Sierosławski, 2008). Lecz doświadczenie pokazuje, że o ile metody te sprawdzają się na dużych populacjach (np. wojewódzkich, wielkich miast), to w przypadku małych (np. gminnych) zawodzą.

Na tym przykładzie można także naświetlić sytuację, w której nakładają się na siebie co najmniej dwa problemy wpływające destrukcyjnie na monitoring sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym. Po pierwsze – jest to wspomniana stygmatyzacja. Po drugie – w warunkach polskich liczba zakażeń HIV oraz zachorowań na AIDS jest na tyle mała, że ich analiza w ujęciu przestrzennym mniejszym niż województwo nie jest wskazana. Potwierdzają to dane Narodowego Instytutu Zdrowia – Państwowego Zakładu Higieny (Tabela 1. Liczba...), zgodnie z którymi np. w 2015 r. w wo-

³³ Obecnie unika się już stosowania tego terminu. Kiedyś w kontekście HIV/AIDS byli to przede wszystkim narkomani inieksyjni oraz mężczyźni uprawiający seks z mężczyznami.

jewództwie pomorskim odnotowano 82 zakażenia HIV oraz 14 zachorowań na AIDS. Zresztą nawet gdyby te zdarzenia występowały na tyle często, że z przyczyn statystycznych można by je monitorować na poziomie powiatów czy gmin – to nadal pozostaje zagrożenie stygmatyzacją osób dotkniętych tą chorobą, co zapewne skutkowałoby jeszcze mniejszą liczbą badań w kierunku nosicielstwa wirusa HIV.

Podsumowanie

Monitoring sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym, w tym terenów wiejskich będzie coraz powszechniej stosowany. Oprócz przyczyn o charakterze poznawczym przemawiają także za tym potrzeby praktyczne związane z prowadzeniem polityki na szczeblu lokalnym. Chodzi tutaj o dostarczenie początkowych informacji dla całej gamy możliwych polityk, których ramy zdają się wyznaczać z jednej strony działania o charakterze prorozwojowym, z drugiej przeciwdziałające wykluczeniu społecznemu. Ten wzrost zapotrzebowania na monitoring sytuacji społecznej na szczeblu lokalnym jest efektem z jednej strony szybkiego tempa rozwoju notowanego w naszym kraju, z drugiej skutkiem pojawienia się szeregu niekorzystnych procesów w przestrzeni (por. T. Markowski, 2009).

Stąd monitoring sytuacji społecznej coraz bardziej staje się istotnym narzędziem dostarczającym informacji zarówno dla analiz o charakterze mikroskalowym (por. M. Czerwińska i inni, 2014), jak i makroskalowym (por. M. Mazur i inni, 2015). Niestety, przedstawione powyżej problemy utrudniają/ograniczają jego w pełni efektywne wykorzystanie. Istnieją wprawdzie narzędzia i techniki pozwalające na częściowe ominięcie zasygnalizowanych tu problemów, ale ich omówienie przekracza ramy objęciowe niniejszego opracowania.

Spis literatury:

- Analizy i statystyki, podstrona Powiatowego Urzędu Pracy w Słupsku <http://www.slupsk.pup.info.pl/Urzad/Analizy-i-statystyki> (dostęp: 20.03.2016 r.).
- Antoszek J., Sobczyk W., 2004, Pozarolnicza działalność na obszarach wiejskich województwa lubelskiego, [w:] E. Pałka (red.), Pozarolnicza działalność gospodarcza na obszarach wiejskich, Studia Obszarów Wiejskich, V, s. 75–91.
- Bański J., Pantylej W., Janicki W., Flaga M., Wesołowska M., 2014, Współczesne przekształcenia społeczno-gospodarcze a potencjał ludnościowy wschodniej Polski, Studia Obszarów Wiejskich, XXXVI.
- Bański J., Stola W., 2002, Przemiany struktury przestrzennej i funkcjonalnej obszarów wiejskich w Polsce, Studia Obszarów Wiejskich, III.

- BDL GUS – Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start> (dostęp: 08.09.2016 r.).
- Bielińska M., 2015, Doświadczenie piętnowania: samonaznaczenie, naznaczanie społeczne i wpływ piętna na uzależnienie, [w:] M. Bielińska, A. Lisiecka, A. Radiukiewicz, M.J. Sochacki, Jestem zwykłym ćpunem – o roli piętna w procesie wychodzenia z nałogu, Fundacja Wiedza Lokalna, Warszawa, s. 9–21.
- Błachut J., 2007, Problemy związane z pomiarem przestępczości, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Coffman E., 2005, Piętno. Rozważania o zranionej tożsamości, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Czapiewska G., 2014, Kapitał społeczno-kulturowy na obszarach wiejskich województwa pomorskiego – geneza i współczesne trendy zmian, [w:] M. Wójcik (red.), Regionalny wymiar przemian polskiej wsi – aspekty społeczne i środowiskowe, Studia Obszarów Wiejskich, XXXV, s. 121–136.
- Czapiewski K.Ł., 2004, Wyposażenie infrastrukturalne i potencjał gospodarczy obszarów wiejskich a pozarolnicze funkcje gmin, [w:] E. Pałka (red.), Pozarolnicza działalność gospodarcza na obszarach wiejskich, Studia Obszarów Wiejskich, V, s. 57–73.
- Czapiewski K.Ł., 2006, Obszary rolnicze – obszarami sukcesu?, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak (red.), Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 21–36.
- Czapiewski K.Ł., 2010, Koncepcja wiejskich obszarów sukcesu społeczno-gospodarczego i ich rozpoznanie w województwie mazowieckim, Studia Obszarów Wiejskich, XXII.
- Czerwińska M., Gajdasz J., Hildebrandt A., Kopec K., Kupc-Muszyńska B., Michalski T., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., 2014, Jak zaprojektować i wdrożyć system monitoringu jakości usług publicznych i jakości życia?, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Czocharński J.T., 2013, Monitoring rozwoju regionalnego. Aspekty metodologiczne i implementacyjne, Studia KPZK PAN, CXLIX.
- Demografia GUS – baza Demografia, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, dostępne na stronie <http://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/> (dostęp: 08.09.2016 r.).
- Dębski M., Browarczyk Ł., Michalska A., 2011, Diagnozowanie bezdomności. Jak przeprowadzić badania socjodemograficzne, Pomorskie Forum na Rzecz Wychodzenia z Bezdomności, Gdańsk.
- Dubownik A., 2010, Oddziaływanie środków Unii Europejskiej na różnicowanie działalności gospodarstw na obszarach wiejskich województwa pomorskiego, [w:] R. Rudnicki (red.), Fundusze Unii Europejskiej

- jako czynnik modernizacji rolnictwa polskiego, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 171–178.
- Dubownik A., 2011, Rola środków Wspólnej Polityki Rolnej Unii Europejskiej w przekształceniach rolnictwa w województwie wielkopolskim, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
 - epidemiologia_polska_2014.docx – plik do pobrania ze strony Krajowego Centrum ds. AIDS, Warszawa, http://www.aids.gov.pl/hiv_aids/450/ (dostęp: 08.04.2016 r.).
 - Frenkel I., 1999, Wiejskie obszary problemowe pod kątem widzenia sytuacji demograficznej, [w:] A. Rosner (red.), Typologia wiejskich obszarów problemowych, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa, s. 25–38.
 - Gwiazdzińska-Poraj M., Goraj S., Jezierska-Thöle A., 2015, Zmiany struktury funkcjonalnej gmin wiejskich w północnej części Polski (analiza porównawcza lat 1955 i 2012), [w:] M. Biczkowski, L. Kozłowski (red.), Wiejskie obszary funkcjonalne, Studia Obszarów Wiejskich, XXXVII, s. 157–168.
 - Hildebrandt A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., Woźniak W., 2014, Atlas jakości życia w województwie pomorskim – III edycja, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
 - Jezierska-Thöle A., 2006, Determinanty rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich Pomorza Nadwiślańskiego w latach 1998–2002, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak (red.), Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 177–193.
 - Kaczmarek U., 1998, Rozwój ubóstwa i patologii społecznych na obszarach wiejskich województwa szczecińskiego, [w:] B. Głębocki (red.), Przestrzenna transformacja struktury agrarnej a wielofunkcyjny rozwój wsi w Polsce, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 335–351.
 - Kaczmarek U., 1999, Społeczne skutki restrukturyzacji Państwowych Gospodarstw Rolnych w województwie szczecińskim, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
 - Kluba M., 2004, Przestrzenne zróżnicowanie poziomu oraz struktury bezrobocia na obszarach wiejskich województwa kujawsko-pomorskiego w okresie transformacji gospodarki, [w:] J. J. Parysek (red.), Rozwój regionalny i lokalny w Polsce w latach 1989–2002, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 361–373.
 - Kluba M., 2006, Przemiany struktury obszarowej indywidualnych gospodarstw rolnych a poziom rozwoju społeczno-gospodarczego na przykładzie województwa pomorskiego, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak (red.), Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 103–111.

- Komenda Powiatowa Policji w Starogardzie Gdańskim, <http://www.starogardgdanski.policja.gov.pl/komenda.php> (dostęp: 09.04.2016 r.).
- Kropsz-Wydra I., Kurtyka-Marcak I., 2015, Waloryzacja poziomu rozwoju gospodarczego i społecznego obszarów wiejskich pogranicza południowo-zachodniego, *Roczniki Naukowe Stowarzyszenia Ekonomistów Rolnictwa i Agrobiznesu*, XVII, 3, s. 127-132.
- Kuropka I., 2010, Umieralność, [w:] J. Kurkiewicz (red.), *Procesy demograficzne i metody ich analizy*, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków, s. 139-168.
- Ludność, ruch naturalny i migracje w województwie pomorskim w 2014 r., 2015, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.
- Łodyga B., 2006, Zróżnicowanie poziomu wykształcenia ludności wiejskiej w Polsce, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak (red.), *Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 37-56.
- Markowski T., 2009, Problematyka wdrażania polityki przestrzennej Państwa, [w:] T. Markowski (red.), *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju a wizje i perspektywy rozwoju przestrzennego Europy*, Studia KPZK PAN, CXXII.
- Mazur M., Bański J., Czapiewski K., Śleszyński P., 2015, Wiejskie obszary funkcjonalne – próba metodyczna wyznaczenia ich obszarów i granic, [w:] M. Biczkowski, L. Kozłowski (red.), *Wiejskie obszary funkcjonalne*, Studia Obszarów Wiejskich, XXXVII, s. 7-36.
- Michalski T., 2014, Problemy w opracowaniu wskaźników dla monitoringu przestrzennego sytuacji społecznej w Polsce, [w:] J. Zaleski (red.), *Rozwój statystyki regionalnej w kontekście potrzeb informacyjnych polityki spójności. Nowe podejście do przestrzeni*, Biuletyn KPZK PAN, 255, s. 80-94.
- Międzynarodowa klasyfikacja chorób, urazów i przyczyn zgonów: zrewidowana w 1975 roku (IX Rewizja) przez IX Konferencję Rewizyjną ŚOZ i zatwierdzona przez XXIX Ogólne Zgromadzenie ŚOZ, 1980, Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, Warszawa.
- Międzynarodowa Statystyczna Klasyfikacja Chorób i Problemów Zdrowotnych – X Rewizja. Tom I, 2008, Centrum Systemów Informacyjnych Ochrony Zdrowia, Warszawa.
- Mordawski J., 2005, Statystyka ludności kaszubskiej. Kaszubi u progu XXI wieku, Instytut Kaszubski, Gdańsk.
- Piętek B., 1999, Wiejskie obszary problemowe pod kątem widzenia infrastruktury, [w:] A. Rosner (red.), *Typologia wiejskich obszarów problemowych*, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa, s. 39-58.
- Polna M., Kulczyńska K., 2006, Procesy demograficzne na obszarach województwa lubuskiego w latach 1996-2003, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak

- (red.), *Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 121–130.
- Rosner A., 1999, *Wiejskie obszary problemowe pod kątem widzenia rozwoju gospodarczego*, [w:] A. Rosner (red.), *Typologia wiejskich obszarów problemowych*, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa, s. 8–24.
 - Rozporządzenie Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 24 czerwca 1976 r. w sprawie połączenia, zniesienia, utworzenia, zmiany granic i nazw gmin oraz ustalenia siedzib gminnych organów władzy i administracji państwowej w województwach: bielskim, gdańskim, kaliskim, miejskim krakowskim, krośnieńskim, łomżyńskim, miejskim łódzkim, ostrołęckim, rzeszowskim, szczecińskim, wałbrzyskim, wrocławskim i zamojskim (Dz. U. 1976 r. Nr 24 poz. 143.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z 20 stycznia 2004 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) (Dz. U. 2004 r. Nr 33 poz. 289.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) (Dz. U. 2007 r. Nr 251 poz. 1885.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS) (Dz. U. 2000 r. Nr 58 poz. 685.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 1992 r. w sprawie utworzenia, zmiany granic i ustalenia siedzib gmin w niektórych województwach oraz nadania gminie statusu miasta (Dz. U. 1992 r. Nr 100 poz. 500.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2000 r. w sprawie ustalenia granic niektórych gmin (Dz. U. 2000 r. Nr 117 poz. 1230.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 grudnia 1990 r. w sprawie utworzenia, zniesienia, zmiany granic, nazw i ustalenia siedzib niektórych gmin w województwach: bielskim, bydgoskim, elbląskim, gdańskim, katowickim, kieleckim, krośnieńskim, nowosądeckim i siedleckim oraz nadania statutu miasta (Dz. U. 1991 r. Nr 2 poz. 8.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2001 r. w sprawie ustalenia granic oraz zmiany nazw i siedzib władz niektórych gmin i miast (Dz. U. 2001 r. Nr 116 poz. 1241.).
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2013 r., w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, zmiany siedziby władz gminy oraz nadania niektórym miejscowościom statusu miasta (Dz. U. 2013 r. poz. 869.).
 - Rudnicki R., 2009, *Renty strukturalne jako czynnik przemian agrarnych i demograficznych w rolnictwie polskim w latach 2004-2006*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
 - Rudnicki R., 2010, *Zróżnicowanie przestrzenne wykorzystania funduszy Unii Europejskiej przez gospodarstwa rolne*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.

- Rydz E., 2002, Wyposażenie infrastrukturalne obszarów wiejskich województwa pomorskiego na wybranych przykładach, [w:] E. Rydz. (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne obszarów wiejskich w aspekcie społeczno-demograficznym*, Wyd. Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku, Słupsk, s. 113-129.
- Sasin M., Stanny-Burak M., 2002, Bezrobocie jawne i ukryte na tle cech demograficzno-społecznych ludności związanej z rolnictwem indywidualnym w województwie zachodniopomorskim, [w:] E. Rydz (red.), *Zróżnicowanie przestrzenne obszarów wiejskich w aspekcie społeczno-demograficznym*, Wyd. Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku, Słupsk, s. 51-61.
- Siemiński J.L., 1992, *Zróżnicowanie infrastruktury obszarów wiejskich*, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa.
- Sierosławski J., 2008, *Metody monitorowania*, [w:] J. Sierosławski, B. Bukowska, P. Jabłoński (red.), *Podręcznik do monitorowania problemu narkotyków i narkomanii na poziomie lokalnym*, Krajowe Biuro do Spraw Przeciwdziałania Narkomanii, Warszawa, s. 45-122.
- Sierosławski J., 2011, *Używanie alkoholu i narkotyków przez młodzież szkolną. Raport z ogólnopolskich badań ankietowych zrealizowanych w 2011 r.*, Instytut Psychiatrii i Neurologii, Warszawa.
- *Strategia Rozwiązywania Problemów Społecznych Gminy Potęgowo na lata 2016-2025*. Załącznik do Uchwały Nr XVIII/125/2015 Rady Gminy Potęgowo z dnia 29.01.2016 r., 2016, Urząd Gminy Potęgowo, Potęgowo, http://www.gospotegowo.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=213&Itemid=25 (dostęp: 20.03.2016 r.).
- Szymańska B., Biegańska J., 2014, Charakterystyka obszarów wiejskich w Polsce w kontekście starzenia się ludności, [w:] M. Wójcik (red.), *Regionalny wymiar przemian polskiej wsi – aspekty społeczne i środowiskowe*, *Studia Obszarów Wiejskich*, XXXV, s. 89-108.
- Ślusarczyk-Jurek M., 2006, Zmiany natężenia bezrobocia na obszarach wiejskich Pomorza Zachodniego w kontekście zmian poziomu wykształcenia ludności, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak (red.), *Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 131-139.
- Tabela 1. Liczba przypadków zarejestrowanych w 2015 r. według województw, podstrona Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego – Państwowego Zakładu Higieny, Warszawa, http://www.wold.pzh.gov.pl/oldpage/epimeld/hiv_aids/index.htm (dostęp: 08.04.2016 r.).
- Ustawa o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi z dnia 26 października 1982 r. (Dz. U. 1982 r. Nr 35 poz. 23 z późn. zm.)
- Ustawa z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. 1991 r. Nr 80 poz. 350 z późn. zm.).

- Ustawa z 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. 1997 r. Nr 88 poz. 553 z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. 1998 r. Nr 96 poz. 603.).
- Ustawa z dnia 25 września 1954 r. o osiedlach i radach narodowych osiedli (Dz. U. 1954 r. Nr 43 poz. 192.).
- Ustawa z dnia 25 września 1954 r. o reformie podziału administracyjnego wsi i powołaniu gromadzkich rad narodowych (Dz. U. 1954 r. Nr 43 poz. 191.).
- Ustawa z dnia 28 maja 1975 r. o dwustopniowym podziale administracyjnym Państwa oraz o zmianie ustawy o radach narodowych (Dz. U. 1975 r. Nr 16 poz. 91.).
- Ustawa z dnia 29 listopada 1972 r. o utworzeniu gmin i zmianie ustawy o radach narodowych (Dz. U. 1972 r. Nr 49 poz. 312.).
- Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. 2009 r. Nr 167 poz. 1322, z późn. zm.).
- Wojciechowska J., 2003, Stygmat i dyskryminacja osób żyjących z HIV/AIDS, *Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy*, 4, s. 415–423.
- Wojciechowska U., Didkowska J., *Zachorowania i zgony na nowotwory złośliwe w Polsce. Krajowy Rejestr Nowotworów*, Centrum Onkologii – Instytut im. Marii Skłodowskiej-Curie, Warszawa. Dostępne na stronie <http://onkologia.org.pl/raporty/> (dostęp: 08.04.2016 r.).
- Wójcik M., 2006, Główne uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów wiejskich województwa łódzkiego, [w:] B. Głębocki, E. Kacprzak (red.), *Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa – sukcesy i niepowodzenia*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 163–176.
- Wójcik M., 2013, Non-Agricultural Economic Functions of Rural Areas in the Łódzkie Voivodship (1999-2009), *Barometr Regionalny*, 11, 2, s. 45–50.
- Wójcik M., Tomczyk J., 2015, Nierówności w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego gmin wiejskich województwa łódzkiego, *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 20, s. 85–100.
- Zasady ewidencjonowania zdarzeń w systemie wspomagania decyzji Państwowej Straży Pożarnej, 2014, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej. Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności, Warszawa, <http://www.straz.gov.pl/download/583> (dostęp: 06.04.2016 r.).
- Zatoński W., Sulkowska U., Przewoźniak K., Zatoński M., 2014, Epidemiologia nowotworów złośliwych w Polsce, [w:] A. Potrykowska, Z. Strzelecki, J. Szyborski, J. Witkowski (red.), *Zachorowalność i umieralność*

na nowotwory a sytuacja demograficzna Polski, Rządowa Rada Ludnościowa, Warszawa, s. 30–49.

- Zemła B.F.P., Wołosza Z., Bansik T.R., 1999, Atlas zachorowalności i umieralności na nowotwory złośliwe w obrębie województwa katowickiego w latach 1985-1993, Zakład Epidemiologii Nowotworów Centrum Onkologii – Instytut im. Marii Skłodowskiej-Curie, Oddział w Gliwicach, Gliwice.

Specyfika monitoringu jakości usług publicznych w gminach nadmorskich

Wstęp

Monitoring staje się zagadnieniem coraz bardziej rozpowszechnionym w Polsce. Coraz więcej samorządów lokalnych wyraża swoje zainteresowanie nim, a część z nich podejmuje się wdrożenia systemu monitoringu jakości usług publicznych. Wynika to z faktu, że wysoka jakość usług publicznych świadczonych na rzecz społeczności lokalnej przez jednostki samorządu, staje się koniecznym elementem zarządzania jednostką terytorialną.

Niemniej jednak monitoring jakości usług publicznych jest narzędziem trudnym – złożonym oraz wymagającym zaangażowania wielu osób i podmiotów. Dodatkowo monitoring jakości usług publicznych przeprowadzany w konkretnej gminie, zawsze musi uwzględniać jej specyfikę. Natomiast specyfika gmin nadmorskich – zwłaszcza ich charakter, źródła dochodu i struktura wewnętrzna stanowią dodatkowe wyzwanie dla osób wdrażających to narzędzie.

Specyfika monitoringu jakości usług publicznych

Mniej więcej do lat 80. XX w. w Polsce pojęcie monitoring było rzadko używane. Jeżeli już miało to miejsce, to stosowano je w ramach dwóch dziedzin – edukacji i ochrony środowiska. Od tamtego czasu sytuacja bardzo się zmieniła. Monitoring zaczął być coraz częściej wykorzystywany także w innych dziedzinach. Korzystać z niego zaczęła też administracja publiczna (K. Kopeć, 2016). Wynika to z:

1. Wzrostu świadomości lokalnych decydentów co do ich roli w zarządzaniu rozwojem lokalnym. Wraz z tym wzrasta potrzeba ciągłego pozyskiwania większej liczby informacji – przede wszystkim na temat potrzeb mieszkańców, stanu gminy lub powiatu, efektów podejmowanych działań (por. K. Kopeć, 2016; 2017; T. Михальські, K. Копець, 2014; T. Michalski, K. Kopeć, 2015).

2. Zmiany modelu zarządzania publicznego. Nastąpiło odejście od modelu administracji publicznej (*Public Administration*)¹, który był zbiurokratyzowany, konformistyczny i cechujący się niechęcią do zmian. Zarządzanie publiczne przeszło do modelu nowego zarządzania publicznego (*New Public Management*) cechującego się wprowadzeniem technik menedżerskich do zarządzania w sektorze publicznym, nastawieniem na zwiększenie wydajności, położenie większego nacisku na ocenę efektów niż na procesy, decentralizacją. Aktualnie model ten jest zastępowany przez współzarządzanie publiczne/zarządzanie współuczestniczące (*Public Governance*), które opiera się na dużym udziale mieszkańców w sprawowaniu władzy, co wynika z kształtowania się społeczeństwa obywatelskiego.
3. Przyjęcia Polski do Unii Europejskiej, które miało przełomowe znaczenie dla przyspieszenia implementacji monitoringu w realiach polskiej administracji publicznej (por. Guidance document..., 2014; B. Rokicki, 2011; Zarządzanie i kontrola..., 2007) i niejako wymusiło rozwój tego typu badań, ale też umożliwiło relatywnie łatwe pozyskiwanie środków finansowych na ich przeprowadzanie (T. Michalski, K. Kopeć, 2015).

Wykorzystanie monitoringu w administracji publicznej jest ściśle powiązane z zarządzaniem publicznym. Stanowi pojęcie stosunkowo nowe. Zdaniem F. Kuźnika (2012, s. 58), „termin zarządzanie publiczne może być rozumiany jako zarządzanie w sektorze publicznym lub jako zarządzanie sprawami publicznymi”. W efekcie obejmuje on bardzo zróżnicowaną problematykę zarządzania. Z jednej strony jest to zarządzanie jednostką samorządu terytorialnego, a z drugiej spółką Skarbu Państwa, spółką gminną, a także szkołą publiczną, teatrem miejskim lub muzeum.

Zarządzanie publiczne jest ściśle i nierozzerwalnie powiązane z polityką, prawem i szerzej – ze społeczeństwem obywatelskim. Ponadto dominuje w nim logika wyboru publicznego, a więc zarządzanie publiczne charakteryzuje uwzględnienie nie tylko efektywności ekonomicznej, ale również efektywności społecznej oraz politycznych wyborów dokonywanych przez społeczeństwo w sektorze publicznym (B. Kozuch, 2015).

Natomiast sam monitoring przy szerokim znaczeniowo ujęciu możemy pojmować jako ogólnie rozumiany proces regularnego gromadzenia i analizy danych (jakościowych i ilościowych), jak również jako systematyczne

¹ Model ten w polskiej literaturze występuje również pod nazwami: klasycznej/tradycyjnej/starej administracji publicznej (L. Kowalczyk, 2008; W. Szymańska, 2016), starego administrowania publicznego (B. Kozuch, 2008), tradycyjnego administrowania publicznego (K. Marchewka-Bartkowiak, 2014), starego zarządzania publicznego (M. Waniewska-Bobin, 2013), tradycyjnego zarządzania publicznego (B. Kozuch, A. Kozuch, 2011), a także jako model biurokratyczny administracji publicznej (por. H. Izdebski, 2007; M. Kulesza, D. Sześciło, 2013; K. Marchewka-Bartkowiak, 2014; E. Młodzik, 2015; A. Zalewski, 2006).

pomiary określonych zjawisk, przeprowadzane przez z góry określony czas, najczęściej w ściśle ustalonych przedziałach czasowych oraz według dokładnie określonych metod i obejmujące określony przedmiot badań (J.T. Czocharński, 2013).

Aktualnie monitoring jest powszechnie traktowany jako narzędzie niezbędne do prawidłowego zarządzania rozwojem oraz skutecznego rozpoznawania stanu i zmian zachodzących w przestrzeni geograficznej i sferach aktywności człowieka (Ch. Jacoby, 2009).

Szczególny rodzaj monitoringu stanowi monitoring jakości usług publicznych. Jest on dedykowany do stosowania zwłaszcza przez samorządy. Może być przez nie wykorzystywany jako narzędzie służące (T. Michalski, K. Kopeć, 2016):

- podnoszeniu jakości życia mieszkańców danej jednostki samorządowej (por. M. Bugdol, 2007; M. Kusterka-Jefmańska, 2012; 2014; P. Rogala i in., 2012),
- usprawnianiu funkcjonowania poszczególnych instytucji samorządu – czyli do poprawy zarządzania (por. K. Topolska-Ciuruś, 2011),
- cywilizowaniu dyskursu społecznego – co przyczynia się też do ugruntowywania demokracji (por. T. Michalski, 2014).

Wykorzystanie monitoringu jakości usług publicznych do podniesienia jakości życia mieszkańców należy uznać za nadrzędne względem dwóch pozostałych (T. Michalski, K. Kopeć, 2016).

Na kształt i efekty funkcjonowania monitoringu jakości usług publicznych mają wpływ przede wszystkim trzy modele. Modele są stosowane bardzo często w opracowaniach naukowych, wdrożeniowych i edukacyjnych z zakresu wielu dziedzin. W efekcie sam termin model ma szeroki zakres znaczeniowy, natomiast stworzone modele przyjmują różnorodne postacie.

Za model uznaje się sposób prezentowania specyfiki składu, charakteru lub funkcjonowania określonego elementu, zjawiska lub całości – za pomocą metod opisowych, ilościowych i mieszanych (R. Broszkiewicz, 2003), w tym zapisu numerycznego, formuł matematycznych i logicznych, obrazu graficznego lub dzieła plastycznego (J.T. Czocharński, 2013).

Modelami, które mają wpływ na kształt i funkcjonowanie monitoringu jakości usług publicznych są w szczególności (K. Kopeć, 2016; 2017; T. Michalski, K. Kopeć, 2013; 2014):

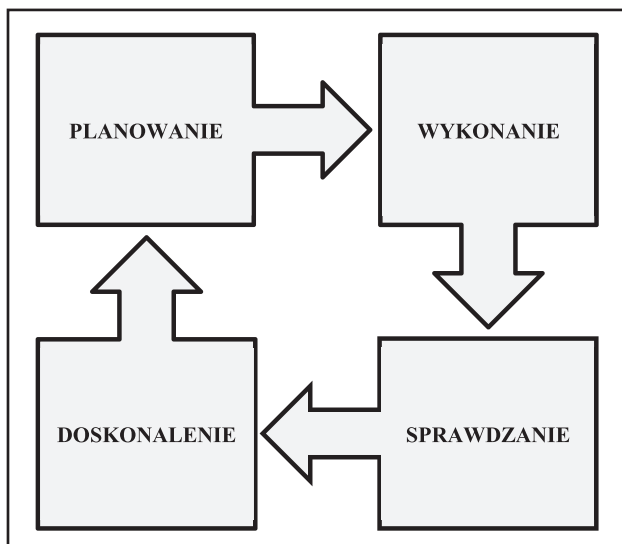
- model ciągłego doskonalenia w systemie zarządzania jakością – zwany też cyklem Deminga lub cyklem PDCA (*Plan-Do-Check-Act*),
- adaptacyjny cykl podejmowania decyzji – zwany też cyklem Boyda lub cyklem OODA (*Observe, Orient, Decide, Act*),
- Program Rozwoju Instytucjonalnego – zwany też metodą PRI.

Z racji swojej konstrukcji dwa pierwsze modele mogą być traktowane jako uzupełniające się. Obydwa modele są cyklami obserwacji, podejmowa-

nia decyzji i działania. Z perspektywy systemu monitoringu jakości usług publicznych istotne jest to, że w każdym z tych modeli kluczowy element stanowią procesy diagnozowania tego systemu.

W pierwszym z modeli – cyklu Deminga (ryc. 1) wyróżniamy cztery następujące po sobie grupy działań opartych na sekwencyjności ich podejmowania w następującym układzie: Planowanie–Wykonanie–Sprawdzanie–Doskonalenie. Poszczególne działania w odniesieniu do monitoringu jakości usług publicznych przedstawiają się następująco:

1. Planowanie – czyli identyfikacja potrzeb, celów i zakresu monitoringu, oraz projektowanie systemu.
2. Wykonanie – czyli gromadzenie danych i obliczanie wskaźników, a następnie ich raportowanie.
3. Sprawdzanie – czyli kontrola prowadzonych działań w zakresie sprawdzenia efektywności i skuteczności ich prowadzenia oraz zgodności z wyznaczonymi celami.
4. Doskonalenie – czyli utrzymanie funkcjonowania systemu jeśli stwierdzono jego poprawne działanie lub wdrażanie działań naprawczych, korygujących itp. w oparciu o informacje uzyskane z procedur sprawdzania.



Ryc. 1. Cykl Deminga.

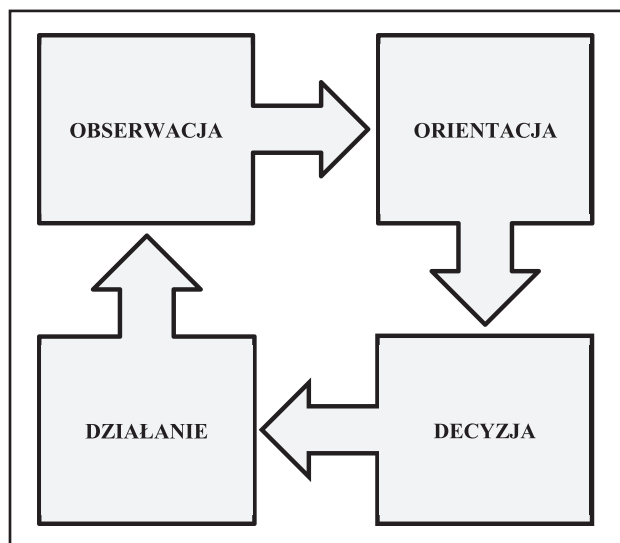
Źródło: opracowanie własne na podstawie: K.G. Bulsuk, 2009.

Cykl Deminga jest modelem stopniowych, nierewolucyjnych zmian w kierunku doskonałości. Ujmuje on w czteroetapowym cyklu proces ciągłego ulepszania systemu (J. Ejdys, 2011).

W świetle cyklu Deminga zasadnicza część monitoringu jakości usług publicznych sytuuje się w zakresie etapu drugiego, zaś jego istotnym rozwinięciem jest szeroko rozumiana ewaluacja realizowanych przez samorząd działań, która z kolei mieści się w etapach trzecim i w znacznej części czwartym (por. K. Kopec, T. Michalski, 2014; T. Michalski, K. Kopec, 2014).

Drugim modelem, który w szczególności może być wykorzystany w systemie monitoringu jakości usług publicznych jest adaptacyjny cykl podejmowania decyzji (cykl Boyda, cykl OODA) (ryc. 2). Identycznie jak w poprzednim modelu wyróżniamy w nim cztery grupy działań w następującym układzie: Obserwacja–Orientacja–Decyzja–Działanie. Jednakże bardzo istotne w tym modelu jest to, że realizacja poszczególnych grup działań może przebiegać równocześnie. Działania te w odniesieniu do monitoringu jakości usług publicznych przedstawiają się następująco (por. J.T. Czochański, 2013):

1. Obserwacja – jest klasyczną procedurą monitoringową, polegającą na stałym gromadzeniu informacji.
2. Orientacja – polega na analizie zgromadzonych informacji i rozważeniu sytuacji, o której informują.
3. Decyzja – polega na wyborze sposobu reakcji na zaobserwowaną sytuację oraz wytyczeniu planu działania.
4. Działanie – jest wynikiem podejmowanych decyzji, czyli procesem ich realizacji według przyjętego scenariusza i określonych metod.

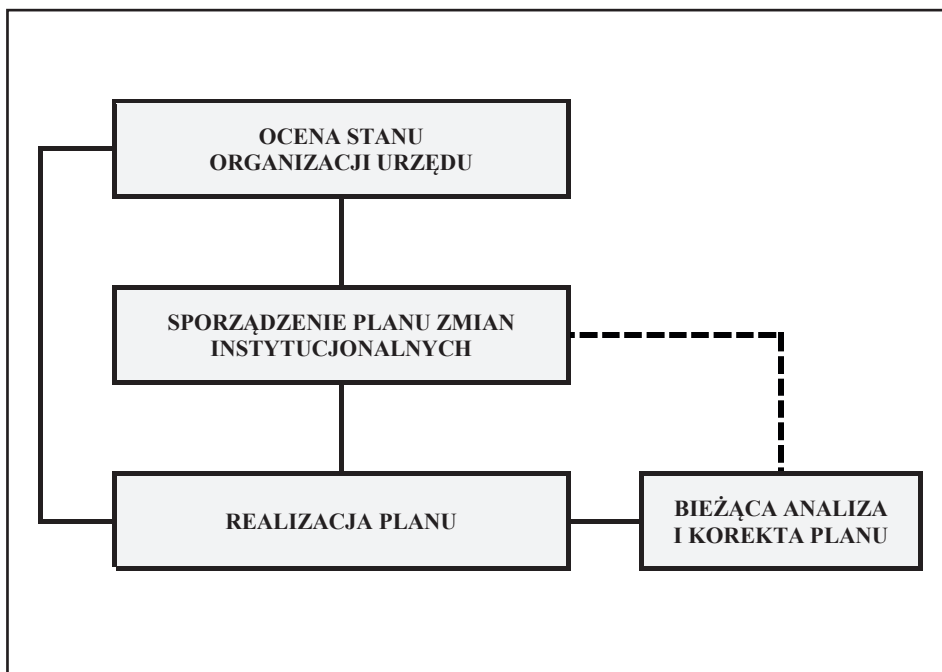


Ryc. 2. Cykl Boyda.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: J.R. Boyd, 2010.

W świetle cyklu Boyda zasadnicza część monitoringu jakości usług publicznych sytuuje się w zakresie etapu pierwszego, zaś szeroko rozumiana ewaluacja realizowanych przez samorząd działań mieści się w etapach trzecim i w znacznej części czwartym.

Podobnym modelem do wyżej przedstawionych, jednakże w pełni odnoszącym się do funkcjonowania urzędu jednostki samorządu terytorialnego jest Program Rozwoju Instytucjonalnego (ryc. 3). W myśl założeń jego twórców Program Rozwoju Instytucjonalnego został stworzony w celu poprawy sposobu funkcjonowania urzędu jednostki samorządu terytorialnego, a dokładniej poprawy jego zdolności do sprawnego wykonywania zadań publicznych. Jest skierowany głównie do gmin wiejskich i małych miast, lecz podejście proponowane w modelu PRI może być wykorzystane również w innych jednostkach (J. Duda i inni, 2004).



Ryc. 3. Program Rozwoju Instytucjonalnego.

Źródło: J. Duda i inni, 2004, s. 7.

Zgodnie z zamieszczonym na ryc. 3. schematem, metodę PRI tworzą następujące elementy (J. Duda i inni, 2004):

- procedura oceny poziomu rozwoju instytucjonalnego urzędu,
- procedura konstrukcji właściwego programu rozwoju instytucjonalnego i zarządzania wykonaniem tego programu.

Wdrożenie i funkcjonowanie monitoringu jakości usług publicznych

System monitoringu jakości usług publicznych i jakości życia powinien łączyć do prac szeroką reprezentację lokalnej społeczności. Powinni w nim uczestniczyć decydenci, urzędnicy, ale także instytucje samorządowe, organizacje społeczne, aktywni mieszkańcy, przedsiębiorcy, być może również eksperci zewnętrzni. Każdy ma do odegrania istotne role na różnych etapach funkcjonowania monitoringu (M. Czerwińska i inni, 2014):

1. Decydenci.

Pełnią kluczową rolę. Są inicjatorami i animatorami całego procesu. Najważniejszymi ich działaniami są: organizacja prac wstępnych polegających na określeniu potrzeb, celów i zakresu monitoringu, zapewnieniu warunków dla zaprojektowania systemu, podjęciu decyzji o wdrożeniu systemu oraz przeznaczenie zasobów umożliwiających jego działanie, zapewnienie warunków dla prac analitycznych – gromadzenia danych i obliczania wskaźników, uczestnictwo w upowszechnianiu wyników, organizacja debaty i zapewnienie jej sprawnego przebiegu, uwzględnianie wypracowanych rekomendacji w podejmowanych decyzjach.

2. Urzędnicy.

Pełnią rolę operacyjną – są podstawowym elementem dobrze działającego systemu monitoringu. Aby swoje zadania wykonywali właściwie, nie mogą być przeciążeni obowiązkami. Najważniejszymi ich działaniami są: projektowanie systemu, gromadzenie informacji i obliczanie wskaźników, raportowanie wyników i ich upowszechnianie, udział w debacie i pracach nad sformułowaniem wniosków.

3. Instytucje samorządowe (np. przedszkola, szkoły, ośrodki pomocy społecznej, zakłady przetwarzania odpadów, przychodnie zdrowia).

Są niezwykle ważnymi uczestnikami systemu monitoringu – zasilają go w unikatowe informacje (np. pochodzące z ich ewidencji i rejestrów) i specjalistyczną wiedzę o przyczynach i konsekwencjach różnych zjawisk, biorą udział w wypracowywaniu wniosków i rekomendacji. Jednocześnie są odbiorcą informacji, które mogą im pomóc w ich działaniach.

4. Organizacje społeczne, mieszkańcy, przedsiębiorcy.

Mogą być uczestnikami systemu monitoringu, wnosząc do niego wiedzę i doświadczenie wyniesione z własnego życia zawodowego, społecznego czy zainteresowań. Kształtują zbiorową mądrość systemu, która w szczególności powinna być wykorzystywana na etapach raportowania wyników oraz debaty i formułowania wniosków.

5. Eksperci zewnętrzni.

Mogą być angażowani na dowolnym etapie prac i w zakresie określonym przez wykonawców i uczestników. Powinni pełnić bardziej funkcję doradczą i pomocniczą niż autorytetu czy pseudodecydenta.

Aby monitoring jakości usług publicznych działał efektywnie musi funkcjonować według przyjętych zasad. Powinny być one ponadto akceptowa-

ne przez jego uczestników. Jest to warunek podstawowy, bez którego trudno wypełniać zasadniczy cel monitoringu jakości usług publicznych, jakim jest poprawa jakości tych usług i w efekcie poprawa jakości życia mieszkańców i przyjezdnych.

Można wyróżnić następujące zasady sprawnego monitoringu jakości usług publicznych (M. Czerwińska i inni, 2014):

1. Zaufanie.

Ułatwia kontakty pomiędzy uczestnikami monitoringu – stają się one częstsze, swobodniejsze i bardziej szczere. Nikt nie musi obawiać się, że otwarte i precyzyjne przedstawienie problemów i dylematów może zostać źle odebrane.

2. Otwartość na uczestników.

System monitoringu powinien być otwarty na każdego, kto chce w nim uczestniczyć pod warunkiem przestrzegania jego zasad i wzięcia na siebie części odpowiedzialności za jego funkcjonowanie. Pozwala to na włączenie do systemu osób i organizacji działających w sferach objętych monitoringiem – i w efekcie wykorzystanie ich informacji i wiedzy.

3. Partnerstwo.

Dzięki niemu korzysta się z lepszych zasobów, ponieważ lepiej można dopasować kompetencje różnych uczestników monitoringu. Ponadto dochodzi do bardziej równomiernego rozłożenia nakładów – zwłaszcza pracy. Dodatkowo partnerstwo chroni najsłabszych uczestników, ponieważ decyduje siła argumentów, a nie argument siły.

4. Sieciowość.

Polega na zadaniowej współpracy w różnych konfiguracjach osób i instytucji. Dzięki temu ludzie o bardzo różnych doświadczeniach, informacjach i wiedzy współpracują ze sobą. Powinno to skutkować szybszym i bardziej trafnym rozpoznaniem problemów oraz wyłonieniem skutecznych rekomendacji służących ich zażegnaniu.

5. Przejrzystość.

Intencje, działania i efekty prac w ramach monitoringu nie powinny być tajemnicą dla jakichkolwiek uczestników monitoringu. Przejrzystość buduje kulturę zaufania i otwartości.

6. Różnorodność.

Dzięki niej na badane zjawiska mogą spojrzeć osoby o różnych doświadczeniach i kompetencjach zawodowych, o odmiennych punktach widzenia i odniesienia. Umożliwia to dokonanie pełniejszej diagnozy i wypracowanie lepszych rozwiązań.

7. Elastyczność.

Monitoring powinien być otwarty na zmiany. Jeżeli np. zmienia się dostępność danych, zmieniają się uwarunkowania rozwoju, zauważane są nowe problemy, to sam monitoring także powinien się zmieniać. Kur-

czowe trzymanie się wcześniej przyjętych rozwiązań prowadzi do tego, że całe narzędzie staje się nieefektywne.

8. Kreatywność i spontaniczność.

Pozwala wyjść poza utarte schematy i dostrzec pomijane do tej pory zależności. Warto więc tworzyć warunki do tego, by tak się stało, np. poprzez odformalizowanie etapu debaty nad wynikami monitoringu.

9. Ukierunkowanie na dobro wspólne.

Monitoring nie może być ukierunkowany na realizację interesów najsilniejszych instytucji lub grup. Dobro wspólne powinno być poszukiwane na drodze otwartej debaty i wynikać z wzajemnego porozumienia.

10. Otwarcie na świat.

Każda gmina i powiat jest powiązana z otoczeniem. Na ich rozwój wpływają liczne uwarunkowania zewnętrzne. Monitoring powinien uwzględniać te czynniki i dostosowywać się do zmieniającej się sytuacji zewnętrznej.

Monitoring nie może być celem samym w sobie. Jest i musi pozostać jedynie narzędziem do realizacji innych celów. Stąd istotne jest wdrażanie monitoringu w następujących etapach (por. M. Czerwińska i inni, 2014; T. Michalski, 2014; T. Michalski, K. Kopeć, 2015):

1. Identyfikacja potrzeb, celów i zakresu monitoringu.
2. Projektowanie systemu.
3. Gromadzenie danych i obliczenie wskaźników.
4. Analizowanie wyników i formułowanie wstępnych wniosków.
5. Upowszechnianie wyników.
6. Debata i formułowanie ostatecznych wniosków.
7. Ewaluacja monitoringu i wdrożenie wniosków.

Pamiętać należy, że znaczna część etapów jest powtarzana wraz z każdym pomiarem – zazwyczaj co rok. Wynika to z tego, że wdrożenie monitoringu ma sens jedynie przy założeniu jego kontynuacji w dłuższym okresie. Monitoring prowadzony w krótkim okresie nie ma szans na przyniesienie pełnych efektów.

Monitoring jakości usług publicznych w gminach nadmorskich

Szczególna specyfika gmin nadmorskich skutkuje potrzebą modyfikacji systemu monitoringu jakości usług publicznych. Oczywiście każda gmina, która wdraża na swoim terenie monitoring jakości usług publicznych, dostosowuje go do swoich potrzeb oraz celów. Przez to staje się on systemem niemalże niepowtarzalnym. Niemniej jednak monitoring jakości usług publicznych wdrożony w gminach nadmorskich bardzo często w znacznym stopniu różni się od większości gmin. Wynika to z trzech czynników:

1. Gminy nadmorskie mają charakter turystyczny i wypoczynkowy – co jest czynnikiem bardzo istotnym.

Skutkuje to napływem turystów i wczasowiczów, którzy z jednej strony są istotnym elementem lokalnej gospodarki i w efekcie ważnym źródłem dochodów, a z drugiej strony generują problemy i konflikty. Przy tym specyfiką ruchu turystycznego i wypoczynkowego w polskich gminach nadmorskich jest bardzo duża sezonowość skupiająca zdecydowaną jego część w dwóch miesiącach – lipcu i sierpniu. Dodatkowo turyści i wczasowicze w trakcie pobytu na terenie gminy stają się w podobny sposób do mieszkańców odbiorcami usług publicznych.

2. Gminy nadmorskie najczęściej są wewnętrznie podzielone na część turystyczną i część nieturystyczną (zazwyczaj o charakterze rolniczym) – co jest czynnikiem przeciętnie istotnym.

Taka dwoistość gminy skutkuje wyraźnym zróżnicowaniem potrzeb i celów w ramach tej samej gminy. Może być to też źródłem konfliktów, ponieważ to co jest ważne dla mieszkańców utrzymujących się z ruchu turystycznego i wypoczynkowego może być nieważne dla mieszkańców utrzymujących się z rolnictwa i odwrotnie.

3. Gminy nadmorskie mają zazwyczaj znaczny udział w strukturze gospodarczej działalności związanych z morzem – co jest czynnikiem mało istotnym.

Mieszkańcy gmin nadmorskich oraz działający na ich terenie przedsiębiorcy związani są częściowo z działalnościami, które nie występują w innych gminach. Mogą więc mieć nieco inne oczekiwania i potrzeby.

Niemniej jednak podstawową kwestią nad jaką trzeba się zastanowić przed wprowadzeniem monitoringu jakości usług publicznych w każdej gminie – nie tylko nadmorskiej, jest co chcemy wiedzieć. Jeżeli jakiś aspekt nas nie interesuje, to nie ma sensu go monitorować. Monitoring powinien być tani – czyli wszędzie gdzie tylko to możliwe należy ograniczać nakłady sił i środków na niego. Niemierzenie aspektów, które nas nie interesują spowoduje też, że monitoring będzie miał duże szanse być efektywny (K. Kopeć, 2017).

Powyższy cel można osiągnąć np. poprzez określenie, które cechy usług publicznych są kluczowe do zaspokojenia potrzeb mieszkańców. Użyteczna w tym względzie może być analiza istotności i rezultatów usługi (por. M. Czuba, 2008).

Kontekst niskiego nakładu sił i środków na system monitoringu jakości usług publicznych w gminach nadmorskich jest szczególnie istotny, ponieważ w objęciu nim turystów i wczasowiczów przydatnymi źródłami informacji są dane ankietowe i dane z pomiaru bezpośredniego. Jednak oba są albo pracochłonne, albo kosztochłonne. W efekcie trudno jest je na stałe wdrożyć. Niejednokrotnie więc trzeba szukać specyficznych rozwiązań, które pozwoliłyby użyć wskaźników opartych na tych źródłach danych.

Badania ankietowe wśród turystów i wczasowiczów w ramach monitoringu jakości usług publicznych zostały wdrożone np. w nadmorskiej gmi-

nie Stegna (Badanie turystów..., 2012; Wyniki badań..., 2013). W tym przypadku wsparciem merytorycznym i organizacyjnym dla gminy był Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową.

Podkreślić jednak należy, że stosowanie badań ankietowych i pomiarów bezpośrednich wiąże się z istotnym zagrożeniem. Oba źródła danych pozyskane nieodpowiednim narzędziem lub w nieodpowiedni sposób mogą nie przedstawiać obiektywnie sytuacji. Źle skonstruowana ankieta, nieodpowiednio przeprowadzona lub przeprowadzona na nieodpowiedniej próbie prawie zawsze będzie skutkować błędnym wynikiem. Pomiar bezpośredni, w którym zbyt dużą rolę odgrywa subiektywna ocena badanego zjawiska również nie zaowocuje właściwym wynikiem.

Możliwości obniżenia kosztów pozyskania danych do monitoringu i zmniejszenia ryzyka ich wypaczenia mogą przynieść rozwiązania techniczne. Przykładem jest chociażby zamontowanie w nadmorskiej ścieżce rowerowej pętli indukcyjnej automatycznie zliczającej przejeżdżające rowery. Takie rozwiązanie zastosowano w Gdańsku. Dzięki temu nie trzeba przeprowadzać pomiaru bezpośredniego polegającego na oddelegowaniu pracownika, który w określone dni liczyłby rowerzystów. Dodatkowo zebrane dane dzięki swojej szczegółowości i zakresowi stanowią znacznie lepsze źródło informacji, niż te pozyskane na drodze pomiaru bezpośredniego.

Kwestią związaną z ruchem turystycznym i wypoczynkowym w gminach nadmorskich jest występowanie szeregu utrudnień, zagrożeń i problemów, które taki napływ ludzi powoduje. Częściowo mogą być one objęte monitoringiem. Jest to generowanie utrudnień związanych np. z kongestią na drogach dojazdowych do miejscowości wypoczynkowych lub do plaży, hałasem itp., a także generowanie zagrożeń i problemów związanych np. z obniżeniem poziomu bezpieczeństwa, wzrostem zagrożenia narkomanią² itp.

Ze wspomnianą wyżej kwestią utrudnień, zagrożeń i problemów, związana jest potrzeba przygotowania infrastrukturalnego i organizacyjnego gminy. Narzędziem do właściwego wybrania celów realizacyjnych może być prowadzony monitoring jakości usług publicznych. To on może dać odpowiedź na to jakie są potrzeby w zakresie np. kształtowania pojemności samochodowej miejscowości nadmorskich, zapewnienia poczucia bezpieczeństwa w okresie nasilonego ruchu turystycznego i wypoczynkowego lub kształtowania oferty kulturalnej i rozrywkowej.

Elementem, który ułatwia prowadzenie monitoringu usług publicznych w gminach nadmorskich może być niekiedy ich wielkość. Łatwiej jest prowadzić monitoring w mniejszych jednostkach. Osobą odpowiedzialną za

² Kwestię monitoringu narkomanii prowadzonej przez samorządy, w tym także w ramach monitoringu jakości usług publicznych, poruszał w swoich publikacjach T. Michalski (2010, 2015).

monitoring bardzo często zostaje tam osoba ważna w strukturze lokalnej władzy, np. sekretarz gminy. Ponadto zazwyczaj istnieje duże zainteresowanie monitoringiem ze strony rady gminy, co często przejawia się bezpośrednim zaangażowaniem w prace przewodniczącego lub wiceprzewodniczącego rady gminy (por. T. Michalski, K. Kopeć, 2016).

Podsumowanie

Prowadzenie monitoringu jakości usług publicznych nie jest czynnością szczególnie łatwą. Może przysporzyć sporo trudności – zwłaszcza przy wdrażaniu systemu monitoringu. Dodatkowo specyfika gmin nadmorskich może tę trudność dodatkowo zwiększać. Warto jednak zmierzyć się z nią ponieważ wdrożenie monitoringu może przynieść szereg pozytywnych rezultatów poprzez zwiększenie jakości życia mieszkańców, a także satysfakcji z pobytu na terenie gminy turystów i wczasowiczów. Pamiętać jednak należy, że monitoring musi być przeprowadzany odpowiedzialnie i solidnie. Tylko wtedy jest szansa na skuteczne przeciwdziałanie różnego rodzaju zagrożeniom, które mogą z jednej strony zniweczyć poniesione nakłady czasowe i finansowe na realizację monitoringu, a z drugiej strony zaprzępać możliwości poprawy jakości życia mieszkańców oraz satysfakcji turystów i wczasowiczów.

Spis literatury:

- Badanie turystów odwiedzających Stegnę – lipiec 2012, 2012, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk, http://monitoring.ibngr.pl/wp-content/uploads/2012/11/Stegna_badanie_ankietowe_turystow_2012.pdf (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Boyd J.R., 2010, *The Essence of Winning and Losing*, Atlanta, http://pogoarchives.org/m/dni/john_boyd_compendium/essence_of_winning_losing.pdf (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Broszkiewicz R., 2003, Metody analizy i projekcji ładu przestrzennego w wymiarach lokalnym i regionalnym, [w:] T. Ślęzak, Z. Ziolo (red.), *Społeczno-gospodarcze i przyrodnicze aspekty ładu przestrzennego*, Biuletyn KPZK PAN, 205, Warszawa, s. 71–91.
- Bugdol M., 2007, Rola administracji w kształtowaniu jakości życia, [w:] E. Skrzypek (red.), *Uwarunkowania jakości życia w społeczeństwie informacyjnym*, Zakład Ekonomiki Jakości i Zarządzania Wiedzą UMCS, Lublin, s. 297–303.
- Bulsuk K.G., 2009, Taking the First Step with the PDCA (Plan-Do-Check-Act) Cycle, www.bulsuk.com/2009/02/taking-first-step-with-pdca.html (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Czerwińska M., Gajdasz J., Hildebrandt A., Kopeć K., Kupc-Muszyńska B., Michalski T., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., 2014, Jak za-

- projektować i wdrożyć system monitoringu jakości usług publicznych i jakości życia? Podręcznik wdrażania, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk, <http://monitoring.ibnigr.pl/wp-content/uploads/2015/02/Jak-zaprojektowac-i-wdrozyc-system.-Podrecznik-wdrazania.pdf> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Czocharński J. T., 2013, Monitoring rozwoju regionalnego. Aspekty metodologiczne i implementacyjne, Studia KPZK PAN, CXLIX, Polska Akademia Nauk, Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Warszawa.
 - Czuba M., 2008, Problemy kształtowania usług komunalnych, [w:] S. Wróbel (red.), Samorząd miejski. Zadania, instytucje, formy, Wyd. Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań-Chorzów, s. 111-121.
 - Duda J., Jeżowski A., Misiąg W., Nowak B., Szlachta J., Zaleski J., 2004, Mierzenie ilości i jakości usług publicznych jako element programu rozwoju instytucjonalnego, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa, www.dobrepraktyki.pl/zalaczniki/mierzenie_jakosci.pdf (dostęp: 30.08.2017 r.).
 - Ejdyś J., 2011, Model doskonalenia znormalizowanych systemów zarządzania oparty na wiedzy, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok.
 - Guidance document on monitoring and evaluation. The programming period 2014-2020, 2014, European Commission, Bruxelles, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/2014/working/wd_2014_en.pdf (dostęp: 30.08.2017 r.).
 - Izdebski H., 2007, Od administracji publicznej do public governance, Zarządzanie Publiczne, 01/2007, s. 7-20.
 - Jacoby Ch., 2009, Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung. Einführung in Begriffswelt, rechtliche Anforderungen, fachliche Herausforderungen und ausgewählte Ansätze, [w:] Ch. Jacoby (red.), Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung, Arbeitsmaterial der ARL, 350, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, s. 1-24.
 - Kopeć K., 2016, Aspekt transportowy w monitoringu jakości usług publicznych na szczeblu lokalnym, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 12, s. 1799-1804.
 - Kopeć K., 2017, Specyfika monitoringu aspektu transportowego w monitoringu jakości usług publicznych na szczeblu lokalnym, Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 6, s. 1709-1714.
 - Kopeć K., Michalski T., 2014, Monitoring jakości usług publicznych samorządów. Przykład z województwa pomorskiego, [w:] W. Szymańska (red.), Elementy rozwoju społecznego regionów nadmorskich, Regiony Nadmorskie, 22, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin, s. 46-59.

- Kowalczyk L., 2008, Współczesne zarządzanie publiczne jako wynik procesu zmian w podejściu do administracji publicznej, *Zeszyty Naukowe Wałbrzyskiej Wyższej Szkoły Zarządzania i Przedsiębiorczości*, 11, s. 4–14.
- Kożuch B., 2008, Współczesne kierunki zmian w zarządzaniu administracją publiczną, *Optimum. Studia Ekonomiczne*, 4(40), s. 47–60.
- Kożuch B., 2015, Zarządzanie publiczne jako teoria i praktyka, [w:] B. Kożuch, Ł. Sułkowski (red.), *Instrumentarium zarządzania publicznego*, Difin, Warszawa, s. 23–38.
- Kożuch B., Kożuch A., 2011, Istota współczesnych usług publicznych, [w:] B. Kożuch, A. Kożuch (red.), *Usługi publiczne. Organizacja i zarządzanie*, Instytut Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków, s. 32–54.
- Kulesza M., Sześciło D., 2013, *Polityka administracyjna i zarządzanie publiczne*, Wolters Kluwer Polska SA, Warszawa.
- Kusterka-Jefmańska M., 2012, Pomiar jakości życia na poziomie lokalnym – wybrane doświadczenia europejskie i doświadczenia polskich samorządów, [w:] T. Borys, P. Rogala (red.), *Orientacja na wyniki – modele, metody i dobre praktyki*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 264, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, s. 230–239.
- Kusterka-Jefmańska M., 2014, Jakość życia a jakość usług publicznych w praktyce badań na poziomie lokalnym, [w:] J. Potocki, J. Ładysz (red.), *Gospodarka przestrzenna. Aktualne aspekty polityki społeczno-gospodarczej i przestrzennej*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 367, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, s. 170–177.
- Kuźnik F., 2012, Polityka rozwoju i zarządzanie usługami publicznymi w strukturach samorządowych, *Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN*, CXLIII, Warszawa.
- Marchewka-Bartkowiak K., 2014, Nowe zarządzanie publiczne, *Infos. Zagadnienia Społeczno-Gospodarcze*, 18 (178), Biuro Analiz Sejmowych, Warszawa.
- Michalski T., 2010, Ewaluacja i monitoring narkomanii przez samorządy terytorialne, [w:] W. Ratajczak, K. Stachowiak (red.), *Gospodarka przestrzenna społeczeństwu. T. 1*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 207–217.
- Michalski T., 2014, Propozycja systemu monitoringu jakości usług publicznych na szczeblu lokalnym, [w:] S. Ciok, K. Janc (red.), *Współczesne wyzwania polityki regionalnej i gospodarki przestrzennej, T. 2, Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego*, 33/2, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 93–103.

- Michalski T., 2015, Miejsce monitoringu przeciwdziałania narkomanii w całościowym programie monitoringu jakości usług publicznych, *Serwis Informacyjny Narkomania*, 4(72), s. 22–27.
- Michalski T., Kopeć K., 2013, Doświadczenia z wdrażania monitoringu jakości usług publicznych na szczeblu lokalnym (przykład z województwa pomorskiego), [w:] S. Sitek (red.), „Stare i nowe” problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej, 5, *Polskie Towarzystwo Geograficzne*, Oddział Katowicki, Sosnowiec, s. 47–59.
- Michalski T., Kopeć K., 2014, Monitoring usług publicznych jako narzędzie podnoszenia jakości usług świadczonych przez samorząd terytorialny szczebla lokalnego, *Pieniądze i Więź*, 2 (63), s. 149–161.
- Michalski T., Kopeć K., 2015, Monitoring jakości usług publicznych samorządów szczebla lokalnego narzędziem podnoszenia spójności społecznej, *Studia i Materiały. Miscellanea Oeconomicae*, 4/2015, t. I, s. 139–150.
- Michalski T., Kopeć K., 2016, Monitoring jakości usług publicznych narzędziem podnoszenia jakości życia na obszarach wiejskich, [w:] M. Biczkowski, R. Rudnicki (red.), *Społeczno-ekonomiczny wymiar innowacyjności na obszarach wiejskich*, *Studia KPZK PAN*, CLXXIII, Warszawa, s. 115–123.
- Михальський Т., Копець К., 2014, Моніторинг якості публічних послуг органів місцевого самоврядування: польський досвід, *Публічне управління: теорія та практика*, 4, s. 17–24.
- Młodzik E., 2015, Założenia koncepcji New Public Management, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Współczesne Problemy Ekonomiczne*, 11, s. 185–193.
- Rogala P., Kusterka-Jefmańska M., Chojecka J., Koch-Mitka J., 2012, Opis koncepcji, metodyki oraz narzędzi badań wskaźników jakości życia i wskaźników jakości usług publicznych dla jednostek samorządu terytorialnego na przykładzie Krakowa i Poznania, *Kraków–Poznań*, <https://www.bip.krakow.pl/plik.php?zid=98139&wer=0&new=t&mode=shw> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Rokicki B., 2011, System monitorowania i ewaluacji polityki spójności w Polsce, *Gospodarka Narodowa*, 3, s. 87–104.
- Szymańska W., 2016, Monitorowanie jakości usług publicznych problemem administracji samorządowej na przykładzie Słupska, *Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 30(2), s. 171–185.
- Topolska-Ciuruś K., 2011, Raport z pogłębionej diagnozy i analizy problemów, *Śląski Związek Gmin i Powiatów*, Katowice, <https://benchmarking.silesia.org.pl/index.php?s=87> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Waniewska-Bobin M., 2013, Europejskie modele samorządu terytorialnego, *Wyd. KUL*, Lublin.

- Wyniki badań ankietowych turystów w Gminie Stegna w 2013 roku, 2013, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk, <http://monitoring.ibngr.pl/wp-content/uploads/2014/02/Wyniki-badań-ankietowych-turystów-w-Gminie-Stegna-w-2013-roku.pdf> (dostęp: 30.08.2017 r.).
- Zalewski A., 2006, Teoretyczne podstawy zarządzania gminą, [w:] H. Sochacka-Krysiak (red.), Zarządzanie gospodarką i finansami gminy, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa, s. 13–53.
- Zarządzanie i kontrola Funduszu Spójności. Ogólny podręcznik, 2007, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.

*Tadeusz Bocheński
Agata Chudziak*

Powiązania funkcjonalne w północno-zachodniej Polsce oraz delimitacja Pomorza Środkowego jako regionu funkcjonalnego

Wstęp

Celem pracy była delimitacja regionu Pomorza Środkowego na tle współczesnych powiązań społeczno-gospodarczych w północno-zachodniej Polsce. Przeanalizowano powiązania transportowe, w tym liczbę połączeń komunikacji zbiorowej (kolejowej i autobusowej) pomiędzy miastami oraz kierunki dojazdów do pracy do wybranych miast. Pod uwagę wzięto rozkład jazdy obowiązujący w dni robocze poza sezonem letnim w 2017 r. Przeanalizowano również natężenie ruchu samochodów osobowych na głównych drogach (krajowych i wojewódzkich) na podstawie generalnego pomiaru ruchu w 2015 r., które stanowiło odzwierciedlenie przewozów realizowanych transportem indywidualnym. Uwzględniono także regiony geograficzno-etnograficzne. Wykorzystano dane statystyczne publikowane przez GUS zawarte w Banku Danych Lokalnych, wyniki Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 r. oraz dane o liczbie i kierunkach dojazdów do pracy w 2011 r.

Delimitację Pomorza Środkowego przeprowadzono na podstawie badań zasięgu oddziaływania miast rdzeniowych tego regionu – Koszalina i Słupska oraz analizy powiązań transportowych. Przeanalizowano zasięg oddziaływania wybranych instytucji o znaczeniu ponadlokalnym. Wykorzystano niepublikowane dane pozyskane z instytucji w Koszalinie i Słupsku dotyczące liczby studentów państwowych uczelni wyższych oraz pacjentów szpitali wojewódzkich według miejsca zamieszkania (gminy). Na ich podstawie obliczono wskaźniki liczby klientów tych instytucji w przeliczeniu na liczbę mieszkańców poszczególnych gmin. Identyczne wskaźniki zostały wykorzystane m.in.: przez T. Bocheńskiego (2009; 2010) przy delimitacji subregionu elbląskiego oraz w analizie funkcjonowania miast województwa małopolskiego opracowanej pod kierunkiem B. Domańskiego i A. Noworóła (2010).

Zakres przestrzenny badań objął północno-zachodnią część Polski, w tym całe polskie wybrzeże i przylegający do niego pas pojezierzy. Na

obszarze badań znalazły się więc takie duże miasta, jak: Gdańsk, Szczecin, Bydgoszcz, Toruń, Elbląg, Gorzów Wielkopolski i Koszalin.

Artykuł nawiązuje do opracowania B. Bańkowskiej (1993) oraz prac T. Bocheńskiego (2009) i A. Chudziak (2017). B. Bańkowska w latach 90. XX w. przeprowadziła kompleksowe badania w zakresie wyodrębnienia węzłowych struktur osadniczych na obszarze północnej Polski. Opierały się one na niepublikowanych materiałach ze spisu powszechnego z 1988 r., dotyczących dojazdów i wyjazdów do pracy do miast i gmin oraz innych danych GUS traktujących o ludności w przekroju terytorialnym. Podstawę metodyczną stanowiły badania ruchliwości przeprowadzone dla głównych ośrodków węzłowych w Polsce. W wyniku tych badań wydzielono węzłowe struktury osadnicze, które stanowiły zbiór jednostek osadniczych (miast i gmin) nie zaspokajających samodzielnie całości potrzeb społecznych w zakresie mieszkania, pracy, nauki i usług. Struktury węzłowe kształtowały się przez wieki, a ich charakter, wielkość, geometria i rozległość są wynikiem tradycji osadniczej, uwarunkowań przyrodniczych, historycznych przemian geopolitycznych oraz współczesnych procesów urbanizacji. Istotne jest to, iż ich geometria niemal nie przekształca się, zmianie podlega jedynie dynamika i intensywność zachodzących w nich procesów. Z kolei T. Bocheński (2009) zdelimitował subregion elbląski i badał jego potencjał rozwojowy, natomiast A. Chudziak (2017) analizowała zasięg oddziaływania Koszalina i Słupska jako głównych ośrodków Pomorza Środkowego. Wyniki jej badań stanowiły ważny element delimitacji Pomorza Środkowego zawartej w niniejszym opracowaniu.

Zazwyczaj Pomorze Środkowe utożsamiano z terytorium byłych województw: koszalińskiego w latach 1950-1975 oraz koszalińskiego i słupskiego w latach 1975-1998. W wyniku reformy administracyjnej w 1999 r. spójność administracyjna tego obszaru została przerwana poprzez podzielenie województwa słupskiego oraz koszalińskiego granicą województw: pomorskiego i zachodniopomorskiego.

Niniejszy artykuł wpisuje się w toczącą się dyskusję nad utworzeniem województwa środkowopomorskiego oraz szerzej – nad potrzebą nowej reformy administracji kraju. Pomorze Środkowe jest jednak rozumiane przez autorów jako region funkcjonalny.

Sieć i struktura osadnicza w północno-zachodniej Polsce

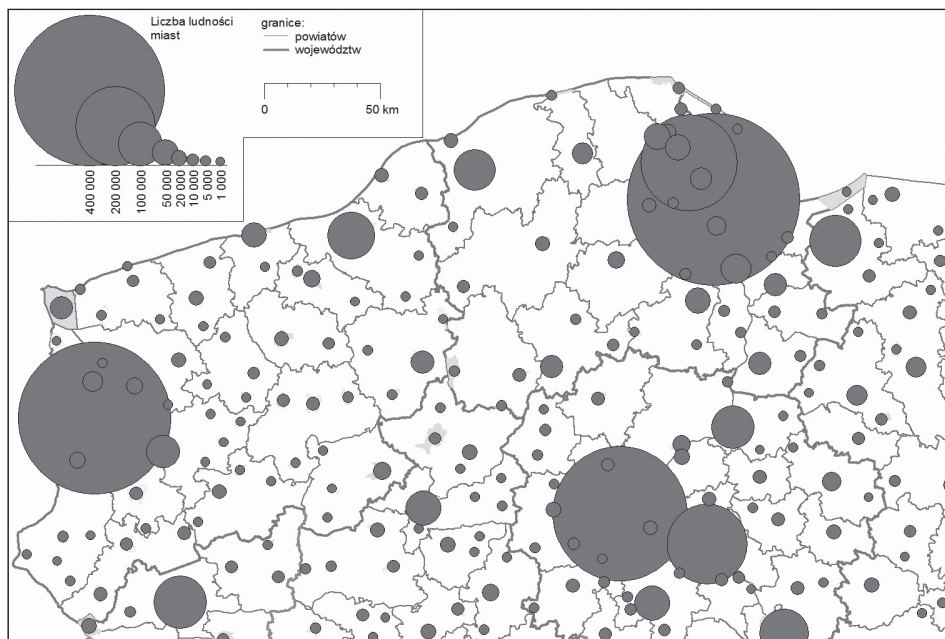
M. Kochanowski (1976) wyodrębnił na badanym obszarze trzy makroregiony osadnicze: Nadmorski oraz zachodzące na niego Dolnej Wisły i Dolnej Odry. Nawiązuje do tego podział polskich obszarów nadmorskich na regiony: Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego, Środkowego Wybrzeża, Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego (B. Szwankowska, 2010). W podziale tym Pomorze Środkowe obejmuje centralną część regionu Środkowego Wybrzeża.

Miejska sieć osadnicza stanowi szkielet strukturalno-funkcjonalny regionu. Większość miast na badanym obszarze powstała już w średniowieczu – ich lokacje miały miejsce przede wszystkim w XIII i XIV w. (I. Jażewicz, 2006; 2016). Zachodnia część Pomorza charakteryzowała się stosunkowo gęstą siecią miast, natomiast na Kaszubach i Kociewiu było ich znacznie mniej.

Największy zespół miejski w północnej Polsce tworzy konurbacja trójmiejska położona nad Zatoką Gdańską. Składa się z ośmiu miast zamieszkałych przez ponad 900 tys. osób, w tym 462 tys. w Gdańsku. Na zachodzie znajduje się aglomeracja szczecińska złożona z trzech miast (Szczecin, Police, Gryfino) licząca 460 tys. mieszkańców, która razem z Goleniowem i Stargardem tworzy Szczeciński Obszar Metropolitalny.

Pomorze Środkowe położone jest pomiędzy Gdańskiem i Szczecinem. Znajdują się tam dwa ośrodki o charakterze regionalnym: Koszalin i Słupsk. Na jego obszarze przeważają miasta małe (poniżej 20 tys.). Jedynie cztery miasta w 2015 r. liczyły ponad 40 tys. mieszkańców, w tym Koszalin zaliczany do miast dużych, liczący 107 970 mieszkańców, Słupsk (92 496), Kołobrzeg (46 671) i Szczecinek (40 440) (BDL, GUS). Koszalin jako największe miasto w regionie przez lata pełnił ważne funkcje administracyjne – przed II wojną światową był stolicą rejencji, zaś po wojnie do 1998 r. stolicą województwa (I. Jażewicz, 2016). Natomiast Słupsk rozwinął się po II wojnie na skutek rozwoju przemysłu i uzyskania w 1975 r. statusu stolicy województwa (E. Rydz, J. Zaleski, 1992). Koszalin i Słupsk tworzyły specyficzne układy osadnicze: tripolarny układ Kołobrzeg–Koszalin–Białogard oraz układ bipolarny Słupsk–Ustka (T. Palmowski, 1991). Pierwszy z nich był jednocześnie największym na środkowym wybrzeżu. Natomiast drugi charakteryzował się największymi związkami funkcjonalno-przestrzennymi w tej części wybrzeża (T. Bocheński, T. Palmowski, 2015). Koszalin i Słupsk w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju zostały wskazane jako ważne ośrodki regionalne (KPZK 2030, 2012).

Na badanym obszarze wydzielić można trzy równoleżnikowe pasy osadnictwa związane z cechami fizycznogeograficznymi terenu. Najsilniej zurbanizowany jest pas równin morenowych ciągnących się wzdłuż wybrzeża – obejmuje on m.in. miasta Słupsk i Koszalin. Od Drawska Pomorskiego po Bytów rozciąga się pas moren czołowych. Charakteryzuje go występowanie licznych jezior i kompleksów leśnych warunkujących powstanie specyficznego układu osadniczego. Miasta w tym pasie, z wyjątkiem Szczecinka, są niewielkie i liczą poniżej 20 tys. mieszkańców. Kolejny pas rozciąga się od Kalisza Pomorskiego po Człuchów. W pasie tym, z wyjątkiem Wałcza, także dominowały miasta liczące poniżej 20 tys. mieszkańców (E. Rydz, 2009). Dalej na południe w dolinie Warty i Noteci leży szereg miast liczących od kilku do kilkunastu tysięcy mieszkańców oraz dwa większe ośrodki: Gorzów Wielkopolski (124 tys.) i Piła (74 tys.). Z doliną dolnej Wisły związany jest kolejny pas osadnictwa. Największy ośrodek w tej części stanowi Bydgoszcz licząca ponad 350 tys. mieszkańców (ryc. 1).



Ryc. 1. Miasta w północnej Polsce według liczby ludności w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych, GUS.

Powiązania ośrodków miejskich w północno-zachodniej Polsce

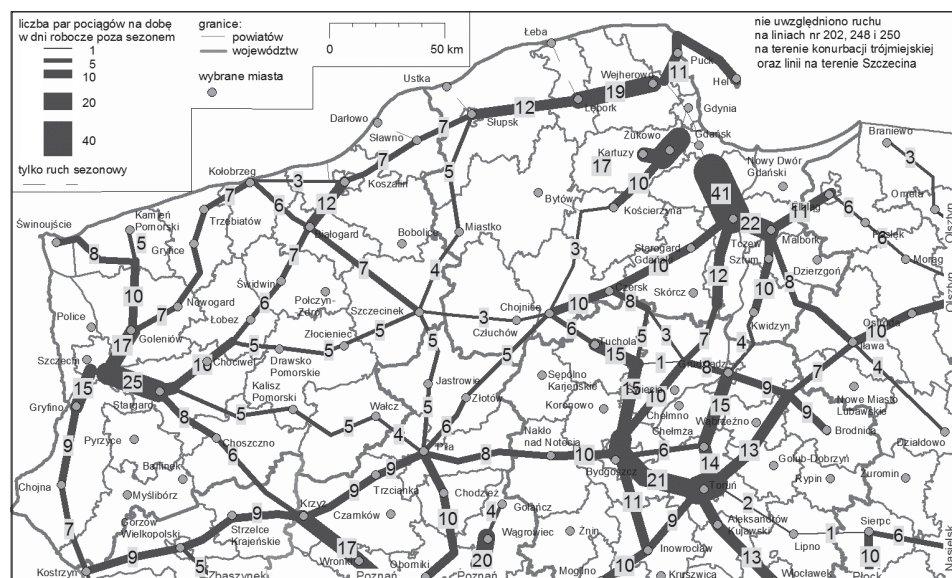
Istotne znaczenie mają powiązania transportowe, które stanowią odzwierciedlenie powiązań społeczno-gospodarczych. T. Bocheński (2012) na podstawie badań połączeń komunikacji zbiorowej w Polsce wyodrębnił 15 regionów transportowych, w tym regiony: Zalewu Szczecińskiego, Pomorza Środkowego i Pomorza Gdańskiego.

Większość miast na Pomorzu w 2016 r. miała dostęp do kolei z ruchem pasażerskim. Największe miasta, do których pociągi pasażerskie dojeżdżały jedynie sezonowo to Darłowo i Ustka. Całkowicie pozbawionych dostępu do kolei na badanym obszarze było ponad 20 miast, z czego jedynie dwa (Myślibórz i Barlinek) liczyły ponad 10 tys. mieszkańców. Na Pomorzu Środkowym dostępu do kolei nie posiadały Polczyn-Zdrój i Barwice położone na zlikwidowanej normalnotorowej linii Świdwin–Grzmiąca oraz zlokalizowane przy zlikwidowanych liniach wąskotorowych Gościno i Bobolice. Natomiast Polanów stracił dostęp do kolei w 1945 r. Linia kolejowa prowadząca do Bornego Sulinowa, które w latach 1945–1992 było miastem zamkniętym ze względu na garnizon armii radzieckiej, została zlikwidowana w 1994 r. (R. Stankiewicz, M. Stiasny, 2014; T. Bocheński, 2016).

Pasażerskie przewozy kolejowe na badanym obszarze obsługiwało kilku przewoźników: PKP Intercity Sp. z o.o. – pociągi dalekobieżne, oraz Prze-

wozy Regionalne Sp. z o.o. (Polregio) i PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni – pociągi regionalne. Ponadto na terenie województwa kujawsko-pomorskiego linie niezelektryfikowane obsługiwała Arriva RP Sp. z o.o. Jej pociągi w ruchu codziennym kursowały m.in. z Bydgoszczy i Laskowic Pomorskich do Chojnic i Czerska. Natomiast w sezonie letnim pociągi Arriva docierały do Trójmiasta, a Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. uruchamiały pociąg „Słoneczny” na trasie Warszawa–Gdańsk–Ustka (informacje publikowane przez przewoźników kolejowych). W przypadku przemieszczeń wewnątrz regionu największe znaczenie miały pociągi regionalne obsługiwane na badanym obszarze przez Polregio i PKP SKM.

Największy ruch pociągów pasażerskich odbywał się w konurbacji trójmiejskiej, gdzie funkcjonuje kolej aglomeracyjna oraz na trasach Gdańsk–Tczew–Malbork, Szczecin–Stargard i Bydgoszcz–Toruń (ryc. 2).



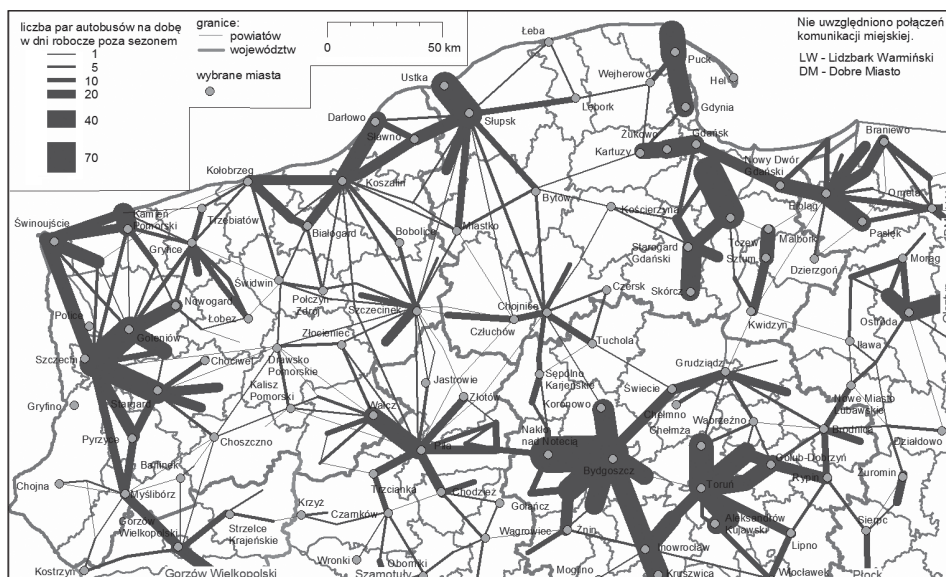
Ryc. 2. Regionalne połączenia kolejowe na Pomorzu poza sezonem letnim w dni robocze w 2017 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładu jazdy pociągów PKP 2016/2017.

Kursowanie pociągów regionalnych wiązało się z polityką transportową samorządów poszczególnych województw – organizatora tego typu przewozów. Sieć połączeń i ich liczba skierowane były do stolic województw. Dlatego m.in. pomiędzy Koszalinem a Słupskiem kursowało mniej pociągów, niż pomiędzy Słupskiem a Trójmiastem. Charakterystyczna jest bardzo mała liczba pociągów pomiędzy Koszalinem a Kołobrzegiem – wynikała ona głównie ze złego stanu infrastruktury na tej trasie (ryc. 2).

Sieć połączeń autobusowych jest znacznie bardziej elastyczna niż kolejowych. Część kursów realizowana była na zamówienie samorządów, a część na zasadach komercyjnych. Lokalnie znaczący udział w obsłudze połączeń autobusowych na badanym obszarze posiadali mali przewoźnicy oferujący przewozy mikrobusem. Zdominowali oni m.in. przewozy na trasach z Koszalina do Darłowa i Kołobrzegu oraz na linii Szczecin-Myślibórz-Gorzów Wielkopolski.

Analiza połączeń komunikacją autobusową jest utrudniona ze względu na znaczną liczbę przewoźników i brak wspólnego rozkładu jazdy. Źródłem danych o połączeniach autobusowych był portal e-podróżnik, który zawiera wyszukiwarkę połączeń większości przewoźników oraz rozkłady jazdy małych przewoźników obsługujących m.in. połączenia w rejonie Koszalina i Myśliborza. W badaniach nie uwzględniono połączeń komunikacji miejskiej, które odgrywały istotną rolę w przewozach na obszarach aglomeracji miejskich, np.: ze Szczecina do Polic i Gryfina oraz z Gdańska i Gdyni do Żukowa.



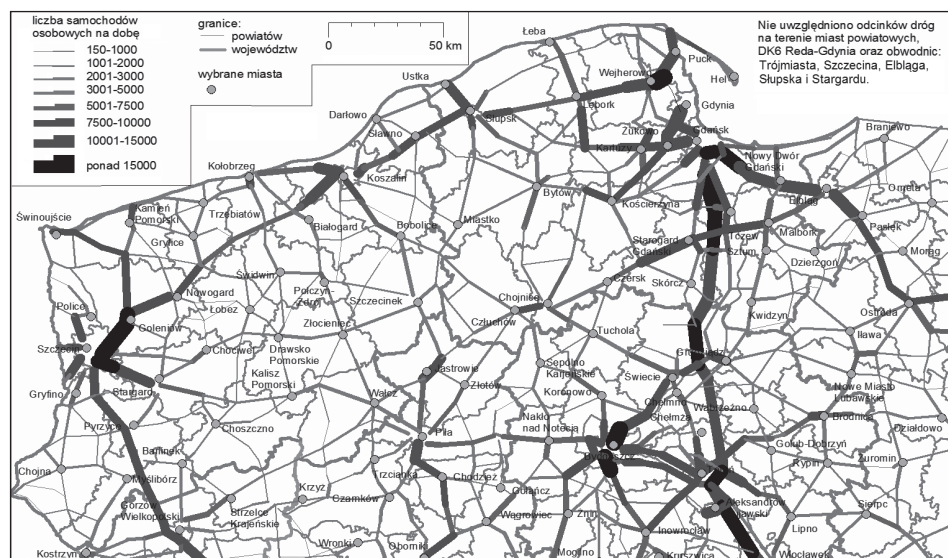
Ryc. 3. Połączenia autobusowe pomiędzy miastami na Pomorzu poza sezonem letnim w 2017 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie portalu e-podróżnik oraz informacji przewoźników: Krajjan, Paan-bus, Mustang, DPP, AR-Tour.

Nie licząc połączeń pomiędzy miastami tworzącymi zwarte aglomeracje, najwięcej autobusów kursowało na trasach z ośrodków regionalnych (ryc. 3): Gdańska, Szczecina, Bydgoszczy, Torunia do miast je otaczających oraz pomiędzy mniejszymi ośrodkami tworzącymi potencjalne zespoły miejskie,

np. Słupsk i Ustka (64), Puck i Władysławowo (60), Starogard Gdański i Skórcz (46), Kamień Pomorski i Dziwnów (46), Piła i Wałcz (44), Elbląg i Pasłęk (41), Koszalin i Darłowo (40), a także między Gdańskiem a Elblągiem (52). Duża liczba tych połączeń świadczy o silnych powiązaniach pomiędzy poszczególnymi miastami.

Poza transportem zbiorowym istotne znaczenie miał transport indywidualny z wykorzystaniem samochodów osobowych, szczególnie ze względu na wysoki poziom rozwoju motoryzacji w Polsce. Wskaźnik motoryzacji (liczba samochodów na 1000 mieszkańców) wyniósł 539 w Polsce, w tym 536 w Pomorskiem i 511 w Zachodniopomorskiem (GUS). Odzwierciedleniem tego trendu było natężenie ruchu samochodów osobowych na drogach publicznych (ryc. 4).



Ryc. 4. Natężenie ruchu samochodów osobowych na drogach krajowych i wojewódzkich na Pomorzu w 2015 r.

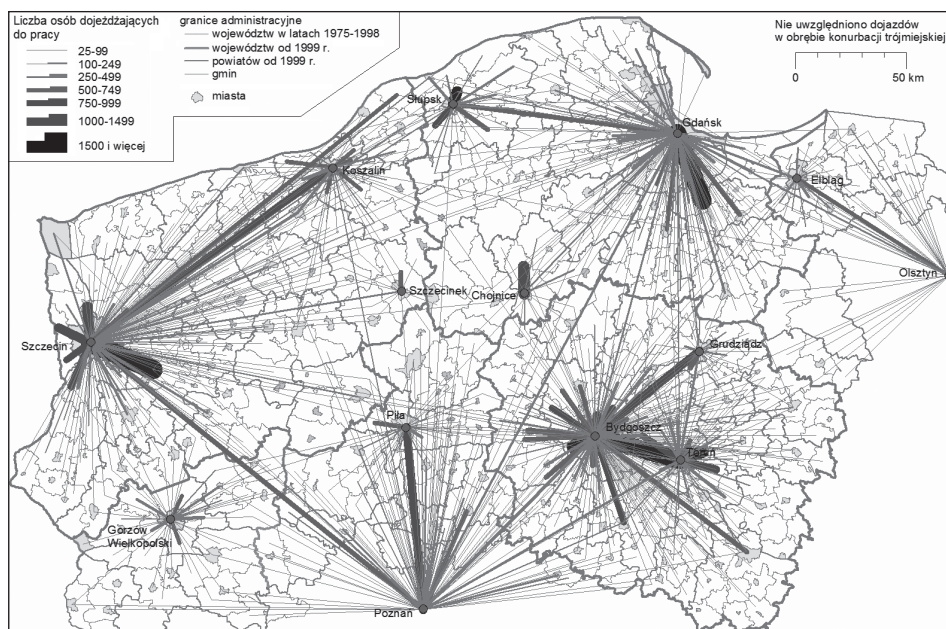
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Generalny pomiar ruchu 2015.

Na badanym obszarze największy ruch samochodowy koncentrował się w konurbacji trójmiejskiej wraz z wylotami w kierunku Tczewa, Elbląga, Kartuz (na trasie Gdańsk–Żukowo wynosił 14,6 tys.) i Władysławowa (na trasie Reda–Puck wynosił 13,1 tys.) oraz aglomeracji szczecińskiej i wylotach ze Szczecina w kierunku Goleniowa (19,1 tys.) i Stargardu (12 tys.). Poza obszarami zespołów miejskich największym ruchem charakteryzowały się autostrada A1 oraz droga krajowa nr 7 na odcinkach Gdańsk–Elbląg (13,5 tys.) i Elbląg–Pasłęk (14,1 tys.). Na Pomorzu Środkowym największe natężenie ruchu odnotowano na drogach z Koszalina do Mścic (13,7 tys.) i Nosowa (12,6 tys.) oraz ze Słupska do Ustki (11,7 tys.).

Na podstawie powyższych badań powiązań transportowych wyodrębnić można na analizowanym obszarze kilkanaście subregionów. Są to m.in.: szczeciński, gryficki, koszaliński, słupski, trójmiejski, elbląski, grudziądzki, toruński, bydgoski, pilski, chojnicki, szczeciński i gorzowski. Subregiony koszaliński i słupski są ze sobą silnie powiązane. Podobnie silne powiązania występują pomiędzy subregionami trójmiejskim i elbląskim oraz w mniejszym stopniu – bydgoskim i toruńskim.

Położone peryferyjnie Koszalin i Słupsk wraz z całym Pomorzem Środkowym charakteryzowały się jednymi z najsłabszych wskaźników dostępności czasowej do ośrodków wojewódzkich i metropolitalnych w kraju (KPZK 2030, 2012).

Bardzo ważny aspekt powiązań społeczno-gospodarczych stanowią dojazdy do pracy. W opracowaniu przeanalizowano dojazdy pracowników najemnych z terenu byłych województw: szczecińskiego, koszalińskiego, słupskiego, gdańskiego, elbląskiego, gorzowskiego, pilskiego, bydgoskiego, toruńskiego i wrocławskiego do ośrodków regionalnych i subregionalnych, tj.: Gdańska, Szczecina, Bydgoszczy, Torunia, Elbląga, Gorzowa Wielkopolskiego, Koszalina, Grudziądza, Słupska, Piły, Szczecinka i Chojnic. Dodatkowo uwzględniono dojazdy z tego obszaru do Poznania i Olsztyna w 2011 r. Na ryc. 5 pokazano kierunki dojazdów przekraczających 25 osób w danej relacji.



Ryc. 5. Dojazdy do pracy do ośrodków regionalnych i subregionalnych w północno-zachodniej Polsce w 2011 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy 2011..., 2014.

Wielkość i odległość dojazdów do pracy uzależnione były od wielkości ośrodka oraz od struktury sieci osadniczej. Największe natężenie dojazdów do pracy na badanym obszarze obserwowano wokół aglomeracji miejskich oraz z Bydgoszczy do ośrodków subregionalnych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Dojazdy przekraczające 1 tys. osób odnotowano w następujących relacjach (Dojazdy do pracy 2011..., 2014):

- do Gdańska z innych miast konurbacji trójmiejskiej, w tym Gdyni (7775 osób),
- do Szczecina ze Stargardu (2328), Polic (1337) i gminy Dobra Szczecińska (1081),
- do Bydgoszczy z gmin Białe Błota (1667) i Osielsko (1052) oraz miast Toruń (1626) i Grudziądz (1142),
- do Torunia z gmin Lubicz (1660) i Obrowo (1009),
- do Słupska z gminy wiejskiej Słupsk (1314),
- do Chojnic z gminy wiejskiej Chojnice (1472).

Zaobserwowano stosunkowo liczne dojazdy na duże odległości (ponad 150 km) pomiędzy ośrodkami regionalnymi i metropolitalnymi. P. Śleszyński (2012), który analizował dojazdy do pracy w 2006 r. wskazał, że zjawisko to może być związane z dojazdami wahałkowymi w rytmie tygodniowym lub innym albo z błędami wynikającymi z różnicy pomiędzy rejestracją miejsc zameldowania i pracy. Widoczne były także liczne dojazdy pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi a innymi większymi miastami na terenie danego województwa. Mogą one wynikać częściowo z powiązań instytucjonalnych.

Znaczne natężenie dojazdów do pracy odnotowano do stołecznej Warszawy, przy czym z reguły były one tym większe im większy był ośrodek zamieszkania. Z badanego obszaru dojazdy do Warszawy wyniosły: 3204 osoby z Gdańska, 1790 z Bydgoszczy, 1265 ze Szczecina, 1016 z Torunia, 452 z Koszalina, 331 z Elbląga, 316 z Piły i 301 ze Słupska. Widoczne były także dojazdy w relacjach z Poznaniem: 1038 osób z Piły, 328 ze Szczecina i 283 odwrotnie, 377 z Bydgoszczy i 82 odwrotnie, 239 z Gdańska i 82 odwrotnie, 216 z Torunia i 98 odwrotnie. Pewne przepływy pracowników występowały ponadto z Gdańska do Szczecina (175) i odwrotnie (63).

Z obszaru Pomorza Środkowego do pracy do Szczecina dojeżdżało łącznie ponad 5 tys. osób, w tym 823 osoby z Koszalina i 139 ze Słupska. Natomiast ok. 1,5 tys. do Gdańska, w tym 485 ze Słupska i 96 z Koszalina. Widoczne były również dojazdy w drugą stronę: ze Szczecina do Koszalina (105) i Słupska (51) oraz z Gdańska do Słupska (122) i Koszalina (24). Innymi gminami Pomorza Środkowego, z których odnotowano dojazdy do pracy do Szczecina powyżej 100 osób były: Postomino w powiecie sławieńskim (519), miasto Białogard (381), miasto Szczecinek (253), miasto Kołobrzeg (235), miasto Świdwin (155) i miasto Ustka (154). Między Koszalinem a Słupskiem zaobserwowano niewielkie i wyrównane przepływy pracowników

– 70 osób ze Słupska do Koszalina i 63 z Koszalina do Słupska. Podobnie było pomiędzy Koszalinem i Szczecinkiem, gdzie dotyczyły one odpowiednio 44 osób dojeżdżających do Koszalina i 34 do Szczecinka (Dojazdy do pracy 2011..., 2014).

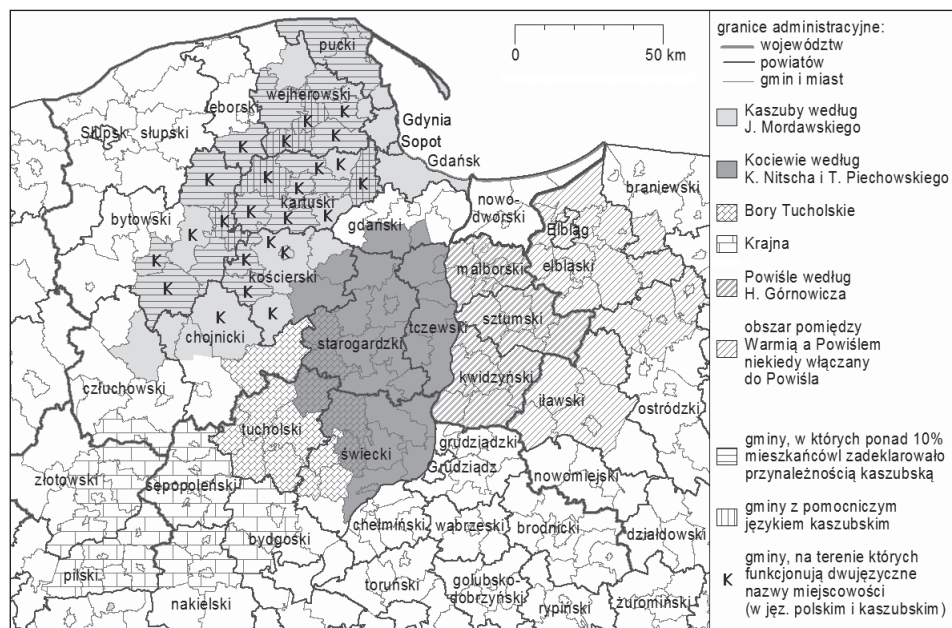
Regiony geograficzno-etnograficzne i grupy etniczne w północno-zachodniej Polsce

Badany obszar charakteryzował się pewną różnorodnością pod względem mniejszości narodowych i etnicznych. Wśród mieszkańców wyróżnić można: Ukraińców, Niemców, Litwinów, Łemków oraz Kaszubów, Kociewiaków, Borowiaków i Krajniaków (E. Olczak, 2004, s. 192).

Po transformacji ustrojowej i reformie administracyjnej w 1998 r. nastąpił proces integracji Kaszubów, których obszar zamieszkania po raz pierwszy znalazł się na terenie jednej jednostki administracyjnej – województwa pomorskiego. Wskazuje na to m.in. wzrost wskazań przynależności narodowo-etnicznej – w 2002 r. na wyłącznie kaszubską przynależność wskazało 5,1 tys. osób, zaś w 2011 r. było to 16,4 tys. osób. Większość Kaszubów deklarowało jednocześnie narodowość polską. Kaszubi stanowili drugą co do wielkości grupę etniczną w Polsce – po Ślązakach. Ogółem przynależność kaszubską według spisu powszechnego w 2011 r. zadeklarowało 232,5 tys. osób, z których 98% zamieszkiwało na terenie województwa pomorskiego, a 0,4% w zachodniopomorskim (Struktura narodowo-etniczna..., 2015). W 25 gminach zadeklarowani Kaszubi stanowili ponad 10% ludności danej gminy, w tym w pięciu gminach ponad połowę: Lipnica w powiecie bytowskim (58,5%), Sierakowice (58,1%), Chmielno (57,9) i Sulęczyń (53,8) w powiecie kartuskim oraz Linia w powiecie wejherowskim (52,3) (Gminy, w których udział mniejszości narodowych...). W 24 gminach wprowadzono dwujęzyczne nazwy miejscowości, a w pięciu gminach ustanowiono język kaszubski jako pomocniczy (Urzędowy rejestr gmin...). Zgodnie z delimitacją przeprowadzoną przez J. Mordawskiego (1999) obszar Kaszub rozciągał się od Bytowa i Chojnic na południowym zachodzie po Władysławowo i Hel na północy (ryc. 6). Obejmował tym samym łącznie 47 gmin (w przypadku gminy Chojnice jest to jedynie jej północna część). J. Mordawski (1999) do Kaszub włączył także prawie całą konurbację trójmiejską – bez Pruszcza Gdańskiego. Jednak ze względu na duży napływ ludności spoza regionu jedynie Wejherowo, Reda i Żukowo zachowały kaszubski charakter.

Na terenie województwa pomorskiego prężnie działało Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie, a nauczanie języka kaszubskiego zostało wprowadzone do szkół. Kaszuby charakteryzowały się tradycyjnym i konserwatywnym społeczeństwem. Przekładało się to m.in. na życie rodzinne, małą liczbę rozwodów i najwyższy w kraju przyrost naturalny. W powiecie kartuskim

w 2015 r. współczynnik przyrostu naturalnego wyniósł 7,8 promila, a liczba rozwodów na 1000 mieszkańców 1,3. Dla porównania w 2015 r. przyrost naturalny w Polsce wynosił -0,67, a w województwie pomorskim 1,55%. Natomiast liczba rozwodów na 1 tys. mieszkańców w Polsce wyniosła 1,8, a w województwie pomorskim 2,0 (BDL, GUS).



Ryc. 6. Regiony geograficzno-etnograficzne na Pomorzu na tle podziału administracyjnego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: T.A. Piechowski, 2002; J. Mordawski, 1999; B. Antonowicz i inni, 2006; T. Okoniewska i inni; Urzędowy rejestr gmin...; Gminy, w których udział mniejszości narodowych...; Lista gmin wpisanych....

Na badanym obszarze poza Kaszubami wyodrębnić można jeszcze kilka regionów etnograficznych, których tradycje kulturowe w ostatnich latach odradzają się (W. Kmiec i inni, 2013).

Kociewie położone jest pomiędzy Kaszubami a rzeką Wisłą (ryc. 6). Region ten został wyodrębniony przede wszystkim na podstawie różnic językowych (dialekt kociewski) (T.A. Piechowski, 2002; A.W. Brzezińska, 2005). Kociewskie tradycje kulturowe zostały zrekonstruowane na przełomie XX i XXI w. (A.W. Brzezińska, 2005). Kociewską identyfikację narodowo-etniczną w 2011 r. zadeklarowało 3,1 tys. osób (Struktura narodowo-etniczna..., 2015). W okresie międzywojennym całe Kociewie znajdowało się w Polsce w ówczesnym województwie pomorskim, natomiast od 1945 r. podzielone było granicą administracyjną pomiędzy dwa województwa ze stolicami w Gdańsku i Bydgoszczy.

Region Borów Tucholskich nakłada się na obszary zamieszkane przez Kaszubów i Kociewiaków i wykazuje duże podobieństwa do kultury kaszubskiej. Wyróżnić można odrębną gwarę borowiacką jako przejściową pomiędzy językiem kaszubskim a dialektem wielkopolskim z Krajny (B. Sychta, 1998).

Na południe od Borów, pomiędzy rzekami Gwdą na zachodzie, Notecią na południu i Brdą na wschodzie, leży Krajna. Geograficznie region ten położony jest na Pomorzu, jednak historycznie i etnograficznie związany z Wielkopolską. Do 1945 r. Krajna charakteryzowała się znacznymi wpływami i osadnictwem niemieckim. Tożsamość regionalna była tam znacznie słabsza niż w sąsiednich regionach (W. Goszczyński i inni, 2015).

Po wschodniej stronie rzeki Wisły wyodrębnić można region Powiśla obejmujący tereny pomiędzy Kociewiem na zachodzie, Żuławami na północy, na które częściowo nachodzi oraz Warmią na wschodzie i Ziemią Chełmińską na południu (ryc. 6). Powiślem określano w okresie międzywojennym ziemie w obrębie rejencji kwidzińskiej Prus Wschodnich, na którym ludność posługiwała się tzw. polskimi gwarami malborskimi (H. Górnowicz, 1980), czyli obecne powiaty: malborski, sztumski i kwidziński. W latach 1975-1998 obszar ten w całości wchodził w skład województwa elbląskiego, zaś później przyłączony został do województwa pomorskiego. Niektórzy traktują jednak Powiśle szerzej i rozszerzają ten obszar na wschód aż po Iławę, Morąg i Młynary. Tym samym obejmują tym określeniem całe tzw. Prusy Górne (niem. *Oberland*) i dawną Pomezanię i Pogezanię (B. Antonowicz i inni, 2006).

Poza Kaszubami i Kociewiem mieszkańcy pozostałych wymienionych wyżej regionów, m.in. Borowiacy i Krajniacy, nie wykazywali silnej identyfikacji regionalnej (Struktura narodowo-etniczna..., 2015).

Po II wojnie światowej na badanym obszarze zaszły bardzo duże zmiany w strukturze ludności. Na zachód od linii wyznaczonej przez miasta Łębork, Bytów i Człuchów, położone na przedwojennym pograniczu niemiecko-polskim, nastąpiła niemal całkowita wymiana ludności. Zamieszkująca te tereny ludność niemiecka została wysiedlona za Odrę, a jej miejsce zajęli przybysze z centralnej i wschodniej Polski. W 1948 r. większość ludności na Pomorzu Zachodnim (64,6%) stanowiły osoby pochodzące z centralnej Polski, a ok. 1/4 repatrianci i przesiedleńcy z terenów zajętych przez ZSRR (E. Żuber, 2010). W 1947 r. w ramach Akcji Wisła na ziemie poniemieckie, w tym do ówczesnego województwa szczecińskiego, przesiedlono Łemków i Ukraińców. W 2011 r. według deklaracji narodowo-etnicznej w spisie powszechnym na terenie województwa zachodniopomorskiego zamieszkiwało 336 osób pochodzenia łemkowskiego i 4998 ukraińskiego, zaś w województwie pomorskim odpowiednio 215 i 4233 (Struktura narodowo-etniczna..., 2015). Najwięcej ludności pochodzenia ukraińskiego w 2011 r. odnotowano w gminie Biały Bór w powiecie szczecineckim – 592

osoby, co stanowiło 10,9% mieszkańców gminy (Gminy, w których udział mniejszości narodowych...).

Ze względu na powojenne przesiedlenia ludności, inne regiony etnograficzne na Pomorzu, m.in. Żuławy zatraciły swój dawny charakter.

Przy wyznaczaniu granic województwa środkowopomorskiego należy zwrócić uwagę, aby obszar Kaszub pozostał w całości w jednym województwie. Region ten obejmował bowiem wschodnią część dawnego województwa słupskiego, w tym wschodnią część utworzonego w 1999 r. powiatu bytowskiego (por. ryc. 6 i 7).

Uwarunkowania administracyjne

Podział administracyjny badanego obszaru po II wojnie światowej zmieniał się trzykrotnie – w 1950, 1975 i 1999 r. Istniejące w latach 1950-1975 województwo koszalińskie obejmowało obszar przedwojennej rejencji koszalińskiej bez powiatu lęborskiego oraz powiaty człuchowski, złotowski, wałecki. Natomiast województwo gdańskie rozciągało się od Elbląga na wschodzie po Lębork na zachodzie. Na jego terenie znajdowały się tym samym całe Żuławy Wiślane. Ówczesne województwo bydgoskie wcinano się klinem na północ obejmując cały obecny (utworzony w 1999 r.) powiat chojnicki wraz z gminą Lipnica z powiatu bytowskiego.

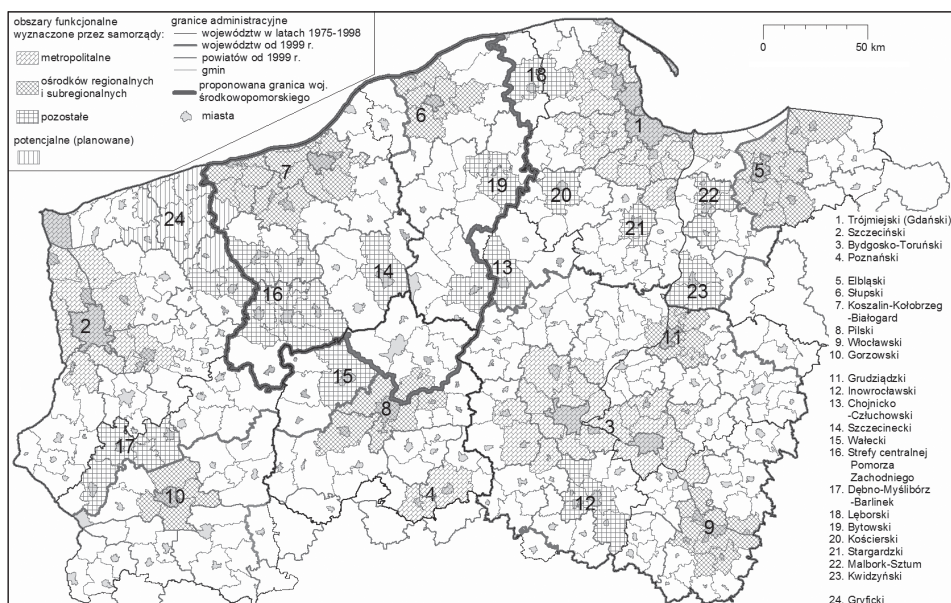
W 1975 r. w wyniku reformy administracyjnej zwiększono liczbę województw. Na badanym obszarze wydzielono województwa: elbląskie z części gdańskiego i olsztyńskiego, słupskie z części koszalińskiego i gdańskiego, pilskie z części koszalińskiego i poznańskiego oraz gorzowskie z części szczecińskiego i zielonogórskiego. Podział ten miał istotny wpływ na rozwój gospodarczy szczególnie tych miast, które wówczas uzyskały status stolicy województwa.

Wprowadzony od 1 stycznia 1999 r. nowy podział administracyjny Polski w znacznym stopniu stanowi odtworzenie podziału istniejącego w latach 1950-1975 z wyłączeniem województwa koszalińskiego (M. Jasiulewicz, A. Suszyński, 2016). Ponadto Elbląg będący wcześniej w województwie gdańskim został przyłączony do województwa ze stolicą w Olsztynie. Społeczeństwo lokalne oraz władze samorządowe, a zwłaszcza prezydenci Koszalina i Słupska, od lat zabiegali o utworzenie województwa środkowopomorskiego ze stolicami w Koszalinie i Słupsku. Natomiast władze i mieszkańcy Elbląga zabiegali o przyłączenie tego miasta do województwa pomorskiego. Wyrazem tego był wynik konsultacji społecznych w 1999 r., w których elblążanie jednoznacznie opowiedzieli się za przynależnością swojego miasta do województwa pomorskiego (T. Bocheński, 2010).

Na Pomorzu występują zatem silne konflikty interesów związane z przebiegiem granic województw, które w 1999 r. rozcięły powiązane ze sobą regiony funkcjonalne, np. Żuław i Zalewu Wiślanego. Rozbieżne są powią-

zania i interesy Elbląga i Olsztyna, Koszalina i Szczecina oraz Słupska i Gdańska.

Granica województwa zachodniopomorskiego rozdzieliła ponadto powiązane ze sobą funkcjonalnie takie ośrodki, jak: Myślibórz i Gorzów Wielkopolski oraz Piłę i Wałcz. Województwo pilskie, z wyłączeniem gmin tworzących powiat wałecki, zostało przyłączone do województwa wielkopolskiego. Natomiast województwo kujawsko-pomorskie powstało z połączenia województw bydgoskiego, toruńskiego i włocławskiego z wyłączeniem gmin, z których utworzono powiaty chojnicki i nowomiejski oraz gminy Trzemeszno przyłączonej do powiatu gnieźnieńskiego (ryc. 7).



Ryc. 7. Podział administracyjny przed i po 1998 r. oraz obszary funkcjonalne w północno-zachodniej Polsce.

Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów planistycznych przyjętych przez władze samorządowe.

Na badanym obszarze wydzielono łącznie 22 obszary funkcjonalne. Dodatkowo obszar metropolitalny Poznania obejmował dwie gminy z dawnego województwa pilskiego. Obszary te mają różny charakter i wielkość, niektóre obejmują wyłącznie miasto i gminę, inne zespół miast z otaczającymi je terenami wiejskimi (ryc. 7). Ponadto trwają prace nad wyodrębnieniem kolejnego, gryfickiego obszaru funkcjonalnego (Wstępna delimitacja...).

Najmniej powiązany ze sobą był obszar strefy centralnej w województwie zachodniopomorskim. Obejmuje on sześć miast, w tym trzy powiaty-

we (Drawsko Pomorskie, Świdwin i Łobez), które nie wykazywały pomiędzy sobą większych powiązań funkcjonalnych. Należy również zwrócić uwagę, że rzeczywiste obszary funkcjonalne niekiedy wychodzą poza granice administracyjne województw, np. elbląski, który według przeprowadzonych badań obejmuje np. gminę Nowy Dwór Gdański (Strategia rozwoju elbląskiego..., 2014). Na Pomorzu Środkowym wyodrębniono m.in. obszar funkcjonalny tripolarnego układu miejskiego Koszalin-Kołobrzeg-Białogard (Uchwała Nr 1663/16).

Wstępny projekt utworzenia województwa środkowopomorskiego zakładał, że objęłoby ono 12 powiatów ziemskich i dwa miasta na prawach powiatu z trzech województw (ryc. 7) o łącznej powierzchni 18 176 km² (E. Żuber, 2016):

- z pomorskiego – miasto Słupsk oraz powiaty: słupski, bytowski i człuchowski o łącznej powierzchni 6114 km²,
- z zachodniopomorskiego – miasto Koszalin oraz powiaty: koszaliński, kołobrzeski, białogardzki, świdwiński, drawski, szczecinecki i wałecki o łącznej powierzchni 10 404 km²,
- z wielkopolskiego – powiat złotowski o powierzchni 1660 km².

Projekt ten pokrywa się zatem z granicami województwa koszalińskiego z lat 1950-1975.

Zasięg oddziaływania miast rdzeniowych Pomorza Środkowego

Głównymi (rdzeniowymi) miastami na Pomorzu Środkowym są Koszalin i Słupsk. W badaniach nad zasięgiem oddziaływania tych ośrodków uwzględniono następujące instytucje:

a) z Koszalina:

- Politechnika Koszalińska,
- Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika w Koszalinie,
- Sąd oraz Prokuratura Okręgowa w Koszalinie,
- Oddział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w Koszalinie,
- Diecezja Koszalińsko-Kołobrzeska,

b) ze Słupska:

- Akademia Pomorska w Słupsku,
- Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. J. Korczaka w Słupsku,
- Sąd oraz Prokuratura Okręgowa w Słupsku,
- Oddział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w Słupsku.

W części danych dotyczących liczby pacjentów szpitali i liczby studentów uczelni wyższych zabrakło wyodrębnienia gmin miejskich i wiejskich, których stolica znajdowała się w tym samym mieście. Wobec tego przy opracowywaniu wskaźników (liczba studentów na 1000 mieszkańców w wieku 20-24 lata i liczba pacjentów na 1000 mieszkańców), jednostki te (gmina wiejska i miejska) zostały potraktowane łącznie.

Na Politechnice Koszalińskiej kształciło się w 2015 r. prawie 6,5 tys. studentów, z czego najwięcej (22,7%) pochodziło z miasta i gminy Koszalin, zaś 5% z miasta i gminy Słupsk. Z 18 innych gmin z powiatów: koszalińskiego, kołobrzeskiego, białogardzkiego, szczecineckiego, świdwińskiego, sławieńskiego i bytowskiego pochodziło od 1,0 do 4,6% studentów. Natomiast udział studentów z pozostałych gmin nie przekraczał 1%. Wskaźnik liczby studentów tej uczelni na 1000 mieszkańców w wieku 20-24 lata był najwyższy w Koszalinie (258,50), Manowie (211,82), Świeszynie (206,56) i Biesiekierzu (200,88) (ryc. 8).

W szpitalu wojewódzkim im. M. Kopernika w Koszalinie w 2015 r. leczono ponad 81 tys. pacjentów, z których 43,4% pochodziło z miasta Koszalin, a 19,7% z powiatu koszalińskiego, ponadto z Darłowa (3,7%) i Białogardu (3,1%). Najwyższe wartości wskaźnika liczby pacjentów na 1000 mieszkańców odnotowano w gminach powiatu koszalińskiego, białogardzkiego i sławieńskiego (ryc. 9).

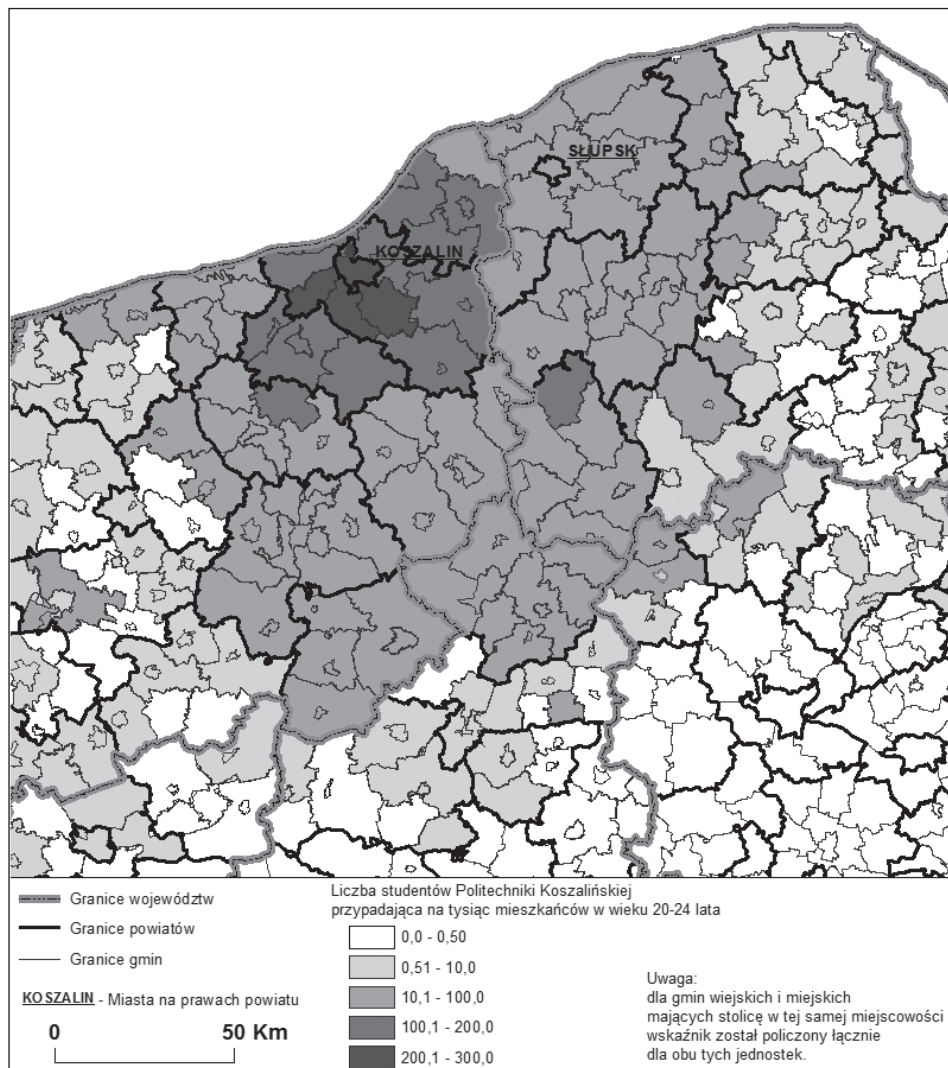
Obie badane instytucje w największym stopniu obsługiwały mieszkańców Koszalina i powiatu koszalińskiego. Zarówno w przypadku szpitala, jak i politechniki najwyższe wartości wskaźników odnotowano w gminach: Koszalin, Manowo i Biesiekierz (ryc. 8 i 9).

Na pierwszym roku studiów Akademii Pomorskiej w Słupsku w 2015 r. (jedynie takie dane zostały udostępnione przez tę uczelnię) studiowało ponad 1,5 tys. osób. Najwięcej studentów pochodziło ze Słupska (28,1%) oraz miast: Ustka (4,8%), Sławno (3,4%), Bytów (3,1%), Lębork (2,8%), Darłowo (2,3%). Ponad 1% studentów reprezentowało miasta: Kępice, Koszalin i Miastko oraz gminy wiejskie powiatu słupskiego. Natomiast najwyższe wartości wskaźnika liczby studentów tej uczelni na 1000 mieszkańców w wieku 19-20 lat odnotowano w gminach Słupsk (76,07), Ustka (60,60), Konarzyny (54,72), Borzytuchom (54,60) (ryc. 10). Warto nadmienić, że na uczelni tej kształciła się spora grupa Ukraińców – w 2015 r. na pierwszym roku studiów było ich 17, co stanowiło 1,1% ogółem.

W Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym w Słupsku w 2015 r. leczono ponad 61 tys. pacjentów. Ponad połowę tworzyli mieszkańcy miasta i gminy Słupsk, 9,2% pochodziło z miasta i gminy Ustka, 4,9% z gminy Kobylnica, 4,3% z gminy Dębica Kaszubska, 3,3% z gminy Główny, 2,8% z gminy Kępice i 2,0% z gminy Potęgowo. Najwyższe wartości wskaźnika liczby pacjentów tego szpitala na 1000 mieszkańców odnotowano w gminach: Słupsk (288,35), Dębica Kaszubska (268,40), Kobylnica (262,11), Smołdzino (249,48), Ustka (232,09), Główny (218,54) (ryc. 11).

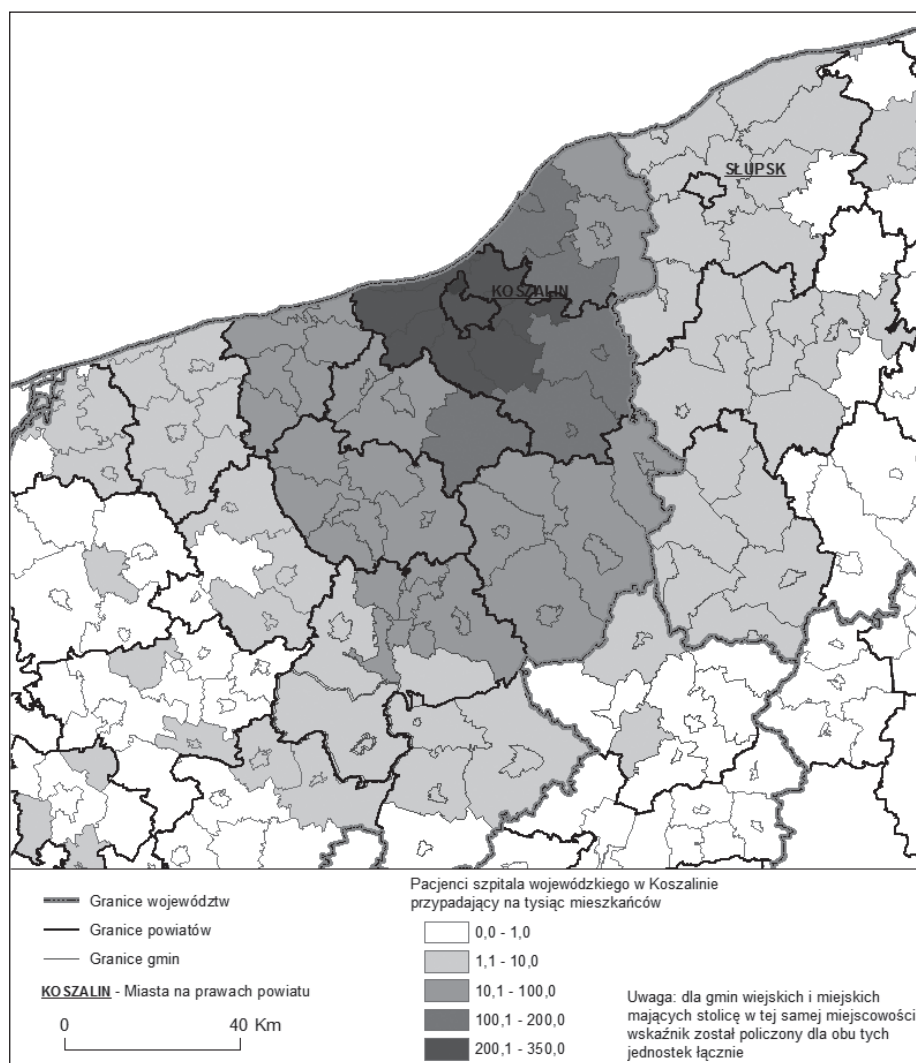
Zarówno w Koszalinie, jak i w Słupsku znajdowały się sąd i prokuratura okręgowa. Okręg słupski obejmował powiaty: miasto Słupsk, słupski, lęborski, bytowski, człuchowski i chojnicki, zaś koszaliński: miasto Koszalin, koszaliński, sławieński, kołobrzeski, białogardzki, świdwiński, szczecinecki, drawski i wałecki. Analogiczny zasięg miały zlokalizowane w Koszalinie i Słupsku oddziały ZUS.

W Słupsku znajdowała się siedziba jednego z trzech Urzędów Morskich w Polsce. Swoją jurysdykcją obejmował on pas wybrzeża od Dźwirzyna na zachodzie po Łebę na wschodzie (Urząd Morski w Słupsku).



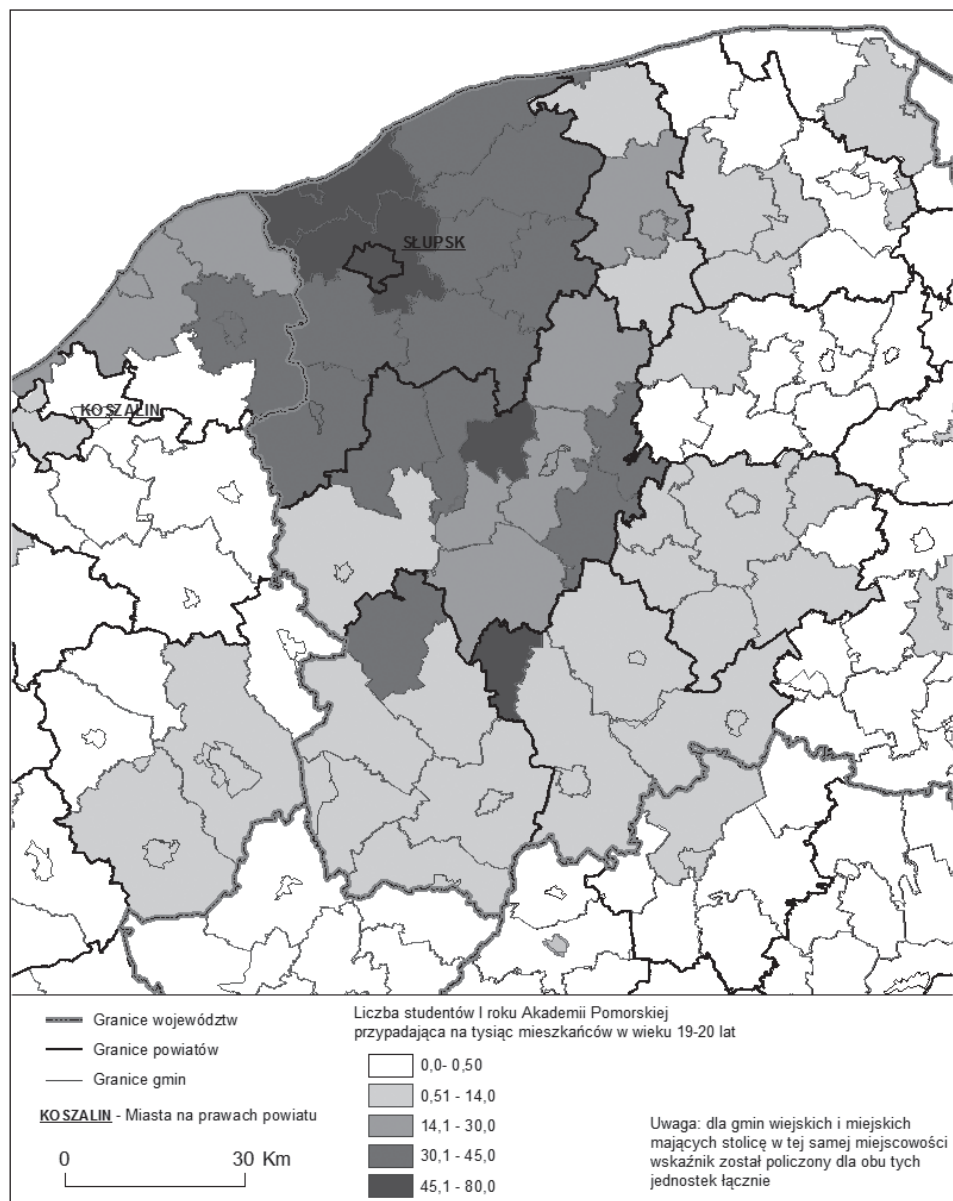
Ryc. 8. Zasięg oddziaływania Politechniki Koszalińskiej w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Politechniki Koszalińskiej oraz BDL, GUS.



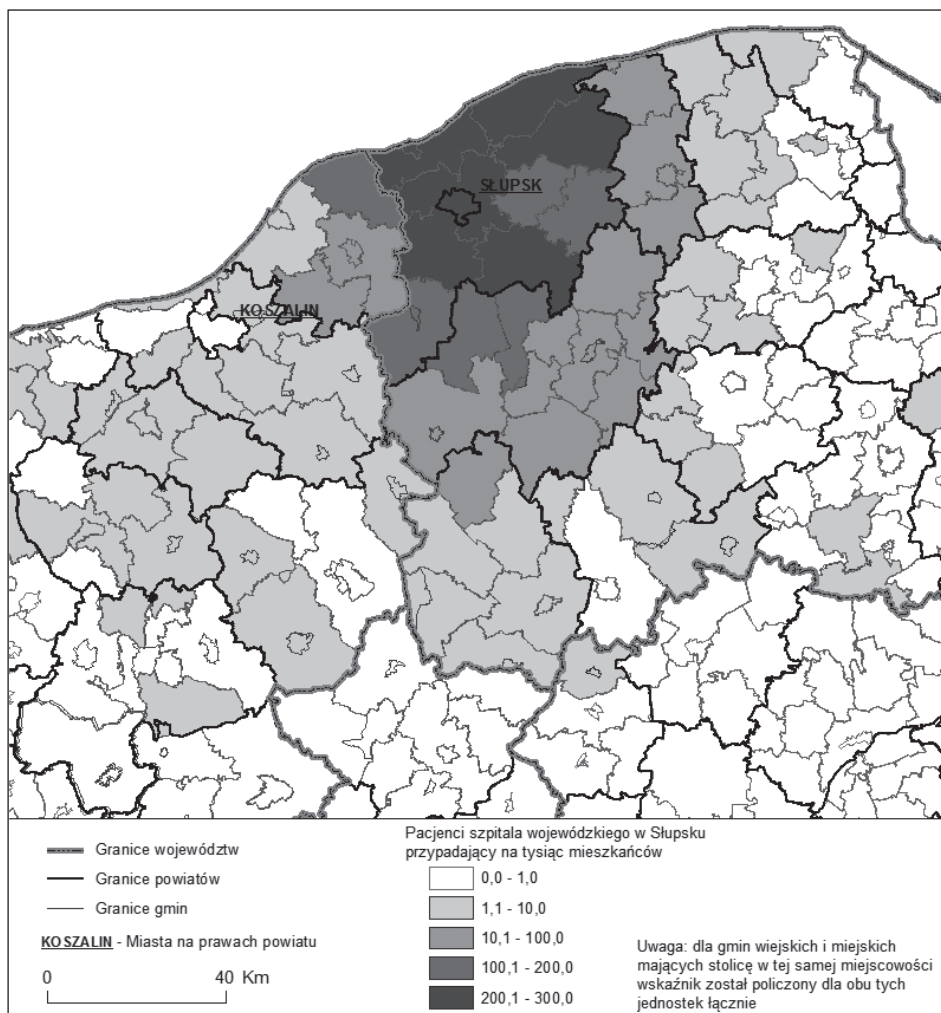
Ryc. 9. Zasięg oddziaływania Wojewódzkiego Szpitala im. M. Kopernika w Koszalinie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Szpitala im. M. Kopernika w Koszalinie oraz BDL, GUS.



Ryc. 10. Zasięg oddziaływania Akademii Pomorskiej w Słupsku w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Akademii Pomorskiej oraz BDL, GUS.



Ryc. 11. Zasięg oddziaływania Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. J. Korczaka w Słupsku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego im. J. Korczaka w Słupsku oraz BDL, GUS.

Pomorze Środkowe pokrywało się również w znacznej części z granicami Diecezji Koszalińsko-Kołobrzeskiej. Diecezja ta zajmowała obszar 14 640 km² i obejmowała tereny położone w obrębie trzech województw: zachodniopomorskiego, pomorskiego oraz wielkopolskiego, w tym miasta Koszalin, Słupsk i Piła (Diecezja Koszalińsko-Kołobrzeska).

Wnioski i rekomendacje

Na podstawie przeprowadzonej analizy powiązań transportowych na badanym obszarze wyodrębnić można subregiony funkcjonalne oparte na oddziaływaniu większych ośrodków miejskich. Do ośrodków o charakterze subregionalnym na badanym obszarze zaliczyć można m.in. Piłę i Grudziądz oraz dwa mniejsze ośrodki liczące nieco ponad 40 tys. mieszkańców – Chojnice i Szczecinek. Pierwszy z nich wykazywał jednocześnie powiązania z Gdańskiem, zaś drugi z Koszalinem i Szczecinem. Swoisty mikro-region funkcjonalny powiązany ze Szczecinem wykształciły również Gryfice. Subregiony te łączą się w większe regiony, których na Pomorzu można wyodrębnić trzy: Pomorze Szczecińskie, Środkowe i Gdańskie.

Badania wykazały także słabe powiązanie wewnątrz niektórych powiatów, przede wszystkim bytowskiego i złotowskiego oraz częściowo drawskiego.

Potwierdzono, że Pomorze Środkowe stanowi region funkcjonalny. Region ten obejmuje powiaty: miasto Koszalin, miasto Słupsk, kołobrzeski, koszaliński, świdwiński, białogardzki, drawski (bez Kalisza Pomorskiego), szczecinecki, sławieński, słupski i zachodnią część powiatu bytowskiego (w tym Miastko). Kwestią dyskusyjną jest jego granica wschodnia i południowa. Ze wschodu region ten graniczy z obszarem Kaszub, który ciąży do Trójmiasta. Do Kaszub należy np. Bytów, który jednocześnie wykazuje znaczne powiązania ze Słupskiem (por. ryc. 3). W powiecie bytowskim w pięciu gminach zadeklarowani Kaszubi przekraczają 10% ludności (por. ryc. 6): Lipnica (58,5), Parchowo (42,7), Czarna Dąbrówka (22,0), Studzienice (14,5), Tuchomie (11,4) (Gminy, w których udział mniejszości narodowych...). Gminy powiatu człuchowskiego były słabo powiązane zarówno z Gdańskiem, jak i Koszalinem oraz Słupskiem, a nawet z pobliskim Szczecinkiem. Silniejsze powiązania, choć widoczne jedynie na poziomie liczby połączeń autobusowych występowały jedynie pomiędzy Człuchowem a Chojnicami. W powiatach wałeckim i złotowskim oddziaływanie Koszalina i Słupska jest stosunkowo słabe. Ponadto Wałcz i Złotów są słabo powiązane komunikacyjnie z Koszalinem i Słupskiem, co wynika z ich położenia przy południkowych szlakach transportowych prowadzących w kierunku Piły. Analiza powiązań komunikacyjnych i dojazdów do pracy wskazuje na silne związki całego dawnego województwa pilskiego (w tym powiatu złotowskiego) z Poznaniem. Ostateczne wyznaczenie granicy południowej Pomorza Środkowego wymagałoby przeprowadzenia dodatkowych badań zasięgu oddziaływania i powiązań miasta Piły.

Na Pomorzu Środkowym funkcjonują dwa silne ośrodki, stanowiące rdzeń regionu – Koszalin i Słupsk. W regionie tym wyodrębnić można trzy subregiony:

- koszaliński – obejmujący część północno-zachodnią, w tym Koszalin, Kołobrzeg, Białogard i Świdwin,
- słupski – obejmujący część północno-wschodnią, w tym Ustkę, Sławno i Miastko,
- szczeciński – obejmujący pas pojezierzy z takimi miastami, jak Szczecin i Drawsko Pomorskie.

Pomorze Środkowe wykazywało stosunkowo silne powiązania ze Szczecinem oraz w mniejszym stopniu z Trójmiastem.

Granice postulowanego województwa środkowopomorskiego pokrywają się w znacznym stopniu z obszarem oddziaływania miast rdzeniowych regionu. W przypadku jego utworzenia uzasadniona byłaby jednak korekta projektu i wyłączenie wschodniej części powiatu bytowskiego, tak aby zachować integralność Kaszub oraz powiatu wałeckiego, powiatu złotowskiego oraz gminy Kalisz Pomorski z powiatu drawskiego. W przypadku powiatów bytowskiego i złotowskiego ich obecny kształt i to, że na tym terenie znajdują się 2-3 miasta pozwala na ich podział. Z powiatu bytowskiego można wydzielić powiat miasteczki, dodatkowo można do niego przyłączyć gminę miejsko-wiejską Kępice z powiatu słupskiego. Nowy powiat miasteczki wszedłby do województwa środkowopomorskiego. Gmina Kalisz Pomorski ze względu na powiązania komunikacyjne powinna zostać włączona do powiatu wałeckiego lub stargardzkiego (ryc. 12).

Ewentualne wprowadzenie województwa środkowopomorskiego w postulowanym kształcie bez uwzględnienia powyższych korekt może spowodować nowe konflikty społeczne. Doprowadzi do zaburzenia integralności Kaszub i najprawdopodobniej ich sprzeciwu wobec planów utworzenia nowego województwa. Natomiast w południowej części planowanego województwa może spowodować osłabienie rozwoju oraz utrudnienia w regionalnej komunikacji kolejowej pomiędzy Piłą i Chojnicami oraz Piłą, Wałczem i Szczecinem. W przypadku braku porozumienia samorządów województw będących organizatorami kolejowych przewozów regionalnych, może dojść do zawieszenia połączeń kolejowych pomiędzy wymienionymi miastami. Podobna sytuacja wystąpiła m.in. na styku województw wielkopolskiego, lubuskiego i dolnośląskiego (T. Bocheński, 2016). Natomiast wyłączenie Bytowa z województwa pomorskiego spowodowałoby zatrzymanie rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz planów rewitalizacji linii kolejowej 212 Lipusz – Bytów i przywrócenia na tym odcinku ruchu pasażerskiego.

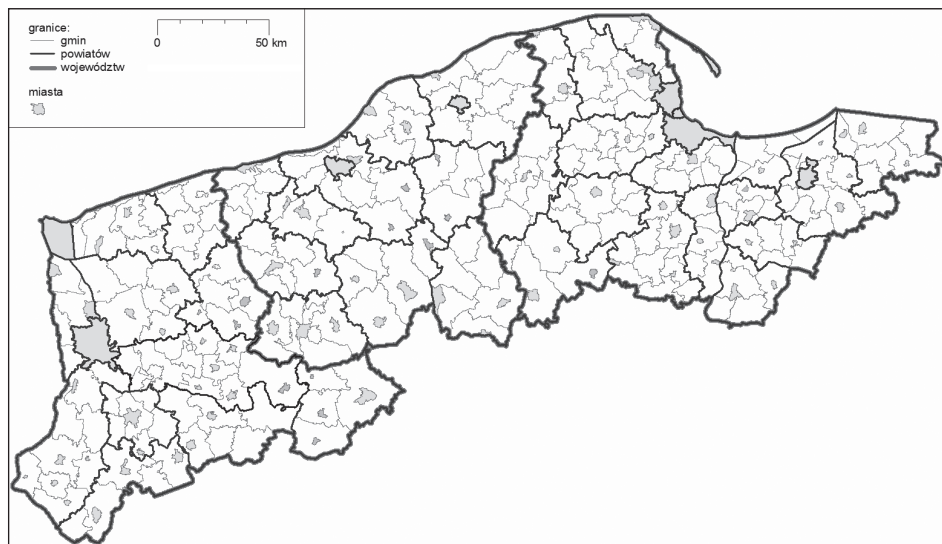
Powstanie województwa środkowopomorskiego jest uzasadnione w kontekście funkcjonowania takich województw, jak lubuskie, opolskie czy świętokrzyskie.

Alternatywą dla utworzenia województwa środkowopomorskiego może być integracja regionu funkcjonalnego Pomorza Środkowego w ramach województwa zachodniopomorskiego. Wymagałoby to powiększenia

województwa zachodniopomorskiego i przeniesienia części funkcji stolicy województwa ze Szczecina do Koszalina.

W przypadku podjęcia decyzji o utworzeniu nowego województwa lub wspomnianego wyżej rozszerzenia zachodniopomorskiego, w ramach zmiany granic województwa pomorskiego, w zamian za jego zachodnią część wraz ze Słupskiem, która weszłaby w skład nowego województwa środkowopomorskiego, uzasadnione byłoby przyłączenie do województwa pomorskiego Elbląga oraz powiatów elbląskiego i braniewskiego (ryc. 12). W ten sposób cały subregion elbląski, w tym całe Żuławy i Zalew Wiślany znalazłby się w jednym województwie. Na powiązania Elbląga z Trójmiastem i Pomorzem wskazują m.in. badania B. Bańkowskiej (1993, 2000) i T. Bocheńskiego (2010). Potwierdzają to również analizy przeprowadzone na potrzeby niniejszego artykułu, w tym: znaczne natężenie ruchu samochodowego (ryc. 4), jak i połączeń komunikacji zbiorowej (ryc. 2 i 3) pomiędzy Elblągiem i Gdańskiem.

Ze względu na funkcjonujące szlaki i powiązania transportowe wskazane byłyby również: zmiana granic powiatów stargardzkiego i choszczeńskiego lub utworzenie nowego powiatu ze stolicą w Kaliszu Pomorskim (ryc. 12).



Ryc. 12. Proponowany nowy podział administracyjny na Pomorzu.

Źródło: opracowanie własne.

Warto również wskazać na powiązania w południowej części województwa zachodniopomorskiego, które są sprzeczne z aktualnym podziałem administracyjnym. Wałcz, będący dawniej w województwie pilskim, wy-

kazuje silne powiązania z Piłą. Dlatego uzasadnione byłoby przyłączenie powiatu wałeckiego do województwa wielkopolskiego. Kwestią sporną jest również przynależność Myśliborza i całego powiatu myśliborskiego. Obszar ten w przeszłości należał do województwa gorzowskiego i wykazywał silne powiązania z Gorzowem Wielkopolskim. Do potwierdzenia tychże powiązań należałoby jednak przeprowadzić dodatkowe badania zasięgu oddziaływania Piły i Gorzowa Wielkopolskiego.

Spis literatury:

- Antonowicz B., Wysocki J., Jeremicz M., 2006, Dziedzictwo kulturowe Warmii – Mazur – Powiśla: stan zachowania, potencjały i problemy, Warmińsko-Mazurskie Biuro Planowania Przestrzennego, Olsztyn.
- Arriva RP Sp. z o.o., <http://arriva.pl> (dostęp: 21.08.2017 r.).
- AR-Tour Przewozy Pasażerskie, <http://www.ar-tour.pl/koszalin.php> (dostęp: 25.07.2017 r.).
- Bańkowska B., 1993, Struktura węzłowa, [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), Polski region bałtycki w europejskiej strategii ekorozwoju, II, Fundacja Ecobaltic, Gdańsk, s. 54–74.
- Bańkowska B., 2000, Strategiczne kierunki metropolizacji Pomorskiego Regionu Funkcjonalnego, [w:] T. Parteka (red.), Pomorski Region Funkcjonalny. Studium strategiczne do planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, s. 164–172.
- BDL GUS – Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, <https://bdl.stat.gov.pl> (dostęp: 16.08.2017 r.).
- Bocheński T., 2009, Potencjał rozwojowy subregionu elbląskiego, Praca magisterska, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego na Wydziale Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego, Gdynia.
- Bocheński T., 2010, Subregion elbląski i jego powiązania z Trójmiejskim Obszarem Metropolitalnym, [w:] S. Liszewski (red.), Obszary metropolitalne we współczesnym środowisku geograficznym. 58. zjazd Polskiego Towarzystwa Geograficznego, Oddział Łódzki PTG i Wydział Nauk Geograficznych Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 97–107.
- Bocheński T., 2012, Sieć połączeń komunikacji zbiorowej w Polsce między wybranymi miastami, [w:] P. Rosik, R. Wiśniewski (red.), Dostępność i mobilność w przestrzeni, IGiPZ PAN, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 73–81.
- Bocheński T., 2016, Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 19(4), s. 62–71.
- Bocheński T., Palmowski T., 2015, Polskie porty morskie i rola kolei w ich obsłudze na przełomie XX i XXI wieku, Regiony Nadmorskie, 23, Wyd. Bernardinum, Gdańsk-Pelplin.

- Brzezińska A.W., 2005, Stowarzyszenia regionalne jako forma identyfikacji z regionem i kulturą regionalną na przykładzie Kociewia, [w:] A. Nadolska-Styczyńska (red.), *Zagrożenie tożsamości? Problematyka globalizacji w zainteresowaniach polskiej antropologii*, Polskie Towarzystwo Ludoznawcze, Wrocław–Łódź.
- Chudziak A., 2017, Pomorze Środkowe jako region funkcjonalny, Praca magisterska, Katedra Badań Miast i Regionów na Wydziale Nauk o Ziemi Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Diecezja Koszalińsko-Kołobrzeska, <http://www.diecezjakoszalin.pl/mapa-diecezji> (dostęp: 16.08.2017 r.).
- DPP Transport Osobowy, <http://www.dpp-darlowo.pl/rozkład-dpp.php> (dostęp: 25.07.2017 r.).
- Dojazdy do pracy 2011 – wyniki NSP 2011, 2014, GUS, Warszawa.
- Domański B., Noworól A. (red.), 2010, Małopolskie miasta – funkcje, potencjał i trendy rozwojowe, Małopolskie Obserwatorium Polityki Rozwoju, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego Departament Polityki Regionalnej, Kraków.
- Generalny pomiar ruchu w roku 2015, GDDKiA, Warszawa.
- Gminy, w których udział mniejszości narodowych, etnicznych lub społeczności posługującej się językiem kaszubskim wśród ogółu mieszkańców stanowił w 2011 roku co najmniej 10%, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Warszawa.
- Goszczyński W., Knieć W., Czachowski H., 2015, Lokalne horyzonty zdarzeń. Lokalność i kapitał społeczny w kulturze (nie)ufności na przykładzie wsi kujawsko-pomorskiej, Muzeum Etnograficzne w Toruniu, Toruń.
- Górnowicz H., 1980, Toponimia Powiśla Gdańskiego, Pomorskie Monografie Toponomastyczne, 4, Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Gdańsk.
- GUS – Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, <http://stat.gov.pl> (dostęp: 16.08.2017 r.).
- Jasiulewicz M., Suszyński A., 2016, Pomorze Środkowe – region zmarginalizowany w obecnym podziale administracyjnym, *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 20(2), s. 39–56.
- Jażewicz I., 2006, Miejska sieć osadnicza województwa zachodniopomorskiego w latach 1950–2004, [w:] M. Pacuk (red.), *Wybrane problemy przekształceń miast Polski północnej, Regiony Nadmorskie*, 12, Wyd. Bernardinum, Gdynia-Pelplin, s. 35–49.
- Jażewicz I., 2016, Miejska sieć osadnicza projektowanego województwa środkowopomorskiego, *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 20(2), s. 57–76.
- Kmieć W., Goszczyński W., Obracht-Prondzyński C., 2013, Kapitał społeczny wsi pomorskiej, *Kaszubski Uniwersytet Ludowy, Wieżyca*.

- Kochanowski M., 1976, Nadmorskie układy osadnicze, [w:] A. Rajkiewicz (red.), Polska 2000. Polska na morzu 2000, PAN, Ossolineum, Warszawa.
- Koleje Mazowieckie Sp. z o.o., <http://www.mazowieckie.com.pl> (dostęp: 21. 08.2017 r.).
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030 (KPZK 2030), 2012, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- KRAJAN Jan Krawczuk, <http://www.krajanbus.pl/rozklad.html> (dostęp: 2.08.2017 r.).
- Lista gmin wpisanych na podstawie art. 12 ustawy z dnia 6 stycznia 2005 r. o mniejszościach narodowych i etnicznych oraz o języku regionalnym (Dz. U. Nr 17, poz. 141, z późn. zm.) do Rejestru gmin, na których obszarze używane są nazwy w języku mniejszości, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Warszawa.
- Mordawski J., 1999, Historia, geografia, język i piśmiennictwo Kaszubów, Instytut Kaszubski, Wyd. M. Rożak, Gdańsk.
- Mustang Biuro Przewozowo-Handlowe, <http://www.mustang-autokary.pl/index.php?zm=3> (dostęp: 2.08.2017 r.).
- Okoniewska T., Trapszyc A., Rosik K., Mapa regionów etnograficznych 1850-1950, [w:] Wystawa Tajemnice codzienności. Kultura ludowa i jej pogranicza od Kujaw do Bałtyku, Muzeum Etnograficzne w Toruniu, <http://www.nasze.kujawsko-pomorskie.pl> (dostęp: 10.08.2017 r.)
- Olczak E. (red.), 2004, Atlas historii Polski, Wyd. Demart, Warszawa.
- Paan-bus Sp. z o.o., <http://www.paanbus.pl/mysliborz.html> (dostęp: 2.07.2017 r.).
- Palmowski T., 1991, Przestrzenne kształtowanie nadmorskich układów osadniczych ze szczególnym uwzględnieniem miast portowych, Rozprawa doktorska, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.
- Piechowski T.A., 2002, Struktura społeczno-gospodarcza Kociewia w XVII-XIX w., Rocznik Kulturalny Kujaw i Pomorza, XVI, s. 22-52.
- Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, <http://pbpr.pomorskie.eu> (dostęp: 17.08.2017 r.).
- Portal z wyszukiwarką połączeń komunikacji zbiorowej w Polsce, <http://www.e-podroznik.pl> (dostęp: 26.08.2017 r.).
- Rydz E., 2009, Współczesne problemy demograficzno-osadnicze na Pomorzu Środkowym, Słupskie Prace Geograficzne, 6, s. 19-43.
- Rydz E., Zaleski J., 1992, Rola i funkcje Słupska na tle sieci osadniczej Środkowego Wybrzeża, Wyższa Szkoła Pedagogiczna w Słupsku, Słupsk, s. 63-76.
- Stankiewicz R., Stiasny M., 2014, Atlas linii kolejowych Polski 2014, Wyd. Eurosprinter, Rybnik.
- Strategia rozwoju elbląskiego obszaru funkcjonalnego, 2014, Geoprofit, Warszawa-Elbląg.

- Struktura narodowo-etniczna językowa i wyznaniowa ludności Polski. Narodowy spis powszechny ludności i mieszkań 2011, 2015, GUS, Warszawa.
- Sychta B., 1998, *Kultura materialna Borów Tucholskich*, Instytut Kaszubski, Gdańsk-Pelplin.
- Szwankowska B. (red.), 2010, *Porty lokalne w strategii aktywizacji peryferyjnych regionów nadmorskich*, Zakład Wydawnictw Naukowych Instytutu Morskiego w Gdańsku, Gdańsk.
- Śleszyński P., 2012, *Struktura przestrzenna dojazdów pracowniczych w Polsce w 2006 r.*, [w:] P. Rosik, R. Wiśniewski (red.), *Dostępność i mobilność w przestrzeni*, IGiPZ PAN, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, s. 23–34.
- Uchwała Nr 1663/16 Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 26 października 2016 r. w sprawie określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i o znaczeniu regionalnym oraz ich granic, jako podstawy formułowania kierunków rozwoju i zasad zagospodarowania przestrzennego dla tych obszarów w ramach prac nad zmianą Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, a także w sprawie uruchomienia procesu konsultacji przyjętych ustaleń w zakresie obszarów funkcjonalnych z jednostkami samorządu terytorialnego województwa zachodniopomorskiego.
- Uchwała nr 4268/2014 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 23 stycznia 2014 r. w sprawie przyjęcia zasad i kryteriów wyznaczania obszarów funkcjonalnych w województwie wielkopolskim.
- Urząd Morski w Słupsku, <http://www.umsl.gov.pl/> (dostęp: 19.08.2017 r.).
- Urzędowy rejestr gmin, w których używany jest język pomocniczy, 04.07.2017, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Warszawa.
- Zintegrowane Inwestycje Terytorialne – MOF Gorzów Wielkopolski, <http://www.gorzow.pl> (dostęp: 17.08.2017 r.).
- Żuber E., 2010, *Województwo środkowopomorskie – dlaczego być powinno? Część I Przesłanki historyczne i społeczne*, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin.
- Żuber E., 2016, *Walka o województwo środkowopomorskie – wczoraj i dziś*, *Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych*, 20(2), s. 143–159.

Materiały niepublikowane:

- Dane o liczbie pacjentów w roku 2015 według miejsca zamieszkania (gmin), Szpital Wojewódzki im. M. Kopernika w Koszalinie.
- Dane o liczbie pacjentów w roku 2015 według miejsca zamieszkania (gmin), Specjalistyczny Szpital Wojewódzki im. J. Korczaka w Słupsku.

- Dane o liczbie studentów pierwszego roku, w roku 2015 według miejsca zamieszkania (gmin), Akademia Pomorska w Słupsku.
- Dane o liczbie studentów w roku 2015 według miejsca zamieszkania (gmin), Politechnika Koszalińska w Koszalinie.
- Wstępna delimitacja gryfickiego obszaru funkcjonalnego – opracowanie T. Bocheński [w:] Gryficki Obszar Funkcjonalny – koncepcja współpracy międzygminnej – materiał przygotowany dla Urzędu Miasta i Gminy Gryfice przez zespół w składzie: M. Dutkowski, G. Maniak, T. Bocheński, J. Poteralski, S. Doburzyński, P. Kaszczyszyn.

Czynniki zmian ludnościowych i ich związek z utratą funkcji administracyjnej w byłych miastach wojewódzkich na Pomorzu

Wstęp

Współcześnie w Polsce obserwuje się odwrócony trend rozwoju ludnościowego w kontekście miasto–wieś. O ile niemal do końca XX w. w skali całego kraju następował systematyczny przyrost ludności miejskiej, to już obecnie wiele polskich miast dotkniętych jest procesem depopulacyjnym. Jak podkreślają badania geografii osadnictwa (G. Węclawowicz i inni, 2006; P. Szukalski, 2014) oraz raporty krajowe (Raport wprowadzający..., 2010), oficjalne dane tylko pozornie świadczą o zahamowaniu procesu urbanizacji i początkowej fazie dezurbanizacji. W rzeczywistości obraz jest zaburzony poprzez nierejestrowanie części migracji do miast i stref podmiejskich oraz zmiany statusu administracyjnego, czyli uzyskiwanie praw miejskich przez obszary do tej pory uznawane za wiejskie¹.

Obecnie najbardziej dotknięte procesem depopulacji są miasta duże i najmniejsze (Z. Długosz, S. Biały, 2015; W. Kamińska, M. Mularczyk, 2014; P. Szukalski, 2014; B. Czarnecki, 2011). W tym kontekście były miasta wojewódzkie² nie powinny być postrzegane jako specjalnie dotknięte procesem degradacji z powodu przeciętnej wielkości, mierzonej liczbą ludności³. Jed-

¹ W Polsce w latach 2000-2016 prawa miejskie uzyskało 49 nowych miast.

² W ostatniej reformie terytorialnej Polski z dniem 1 stycznia 1999 r. liczba województw została zredukowana z 49 do 16. Status i funkcje stolic województw zachowało 18 miast, ponieważ w 2 przypadkach miasta podzieliły się tymi funkcjami (Bydgoszcz – Toruń i Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra). Pozostałe 31 miast zostało zdegradowanych do miast powiatowych.

³ Wśród 31 byłych miast wojewódzkich (tj. tych, które utraciły prawa miast wojewódzkich w wyniku reformy administracyjnej z 1999 r.) wg kryteriów statystycznej klasyfikacji (P. Eberhardt, 1986; D. Szymańska, 2007; A. Runge, 2012) za miasta duże uważa się jednostki o liczbie ludności 100 tys. i więcej – w tym przypadku byłoby to 11 miast (Bielsko-Biała, Częstochowa, Elbląg, Kalisz, Koszalin, Legnica, Płock, Radom, Tarnów, Wałbrzych i Włocławek). Z grupy tych miast wyróżniają się Częstochowa, Radom i Bielsko-Biała, które mogą uchodzić za miasta bardzo duże lub wielkie, wykazujące wielkomiejskie cechy. Liczba ludności w tych miastach jest bowiem zbliżona lub przewyższa 200 tys.

nak w przypadku tej grupy miast panuje powszechne przekonanie, że utrata funkcji administracyjnej jest czynnikiem wzmagającym procesy destrukcyjne, w tym także wzmożoną utratę ludności (J. Wendt, 2001; J.W. Komorowski, 2012; J. Potocki, A. Babczuk, 2017). Coraz częściej pojawiają się jednak głosy, że utrata funkcji administracyjnej nie musi być tożsama z degradacją miasta (A. Kurniewicz, P. Swianiewicz, 2016; W. Szymańska, 2015). Z perspektywy rozwoju gospodarczego obiektywne wskaźniki zdają się nie potwierdzać negatywnego wpływu utraty funkcji administracyjnych (D. Sokołowski, 2011; W. Wilk, 2004). Nieco inaczej odbierana jest ta kwestia w zakresie rozwoju społecznego i społecznej percepcji (D. Krysiński, 2013; F. Springer, 2016). Nasuwa się zatem pytanie, czy zmiany ludnościowe w byłych miastach wojewódzkich analizowane w kontekście procesów suburbanizacji powodują ich degradację i czy ma to związek z utratą funkcji administracyjnej. Można w tym miejscu postawić tezę, że jeśli utrata funkcji administracyjnej odgrywa kluczową rolę w rozwoju demograficznym miast, to wszystkie były miasta wojewódzkie wraz z ich strefami wpływu powinny odczuwać negatywne skutki tego posunięcia.

Przedmiotem artykułu jest ukazanie zmian ludnościowych oraz czynników te zmiany powodujących w dwóch byłych miastach wojewódzkich, tj. Słupsku i Koszalinie w kontekście procesów osadniczych, a szczególnie suburbanizacji. W tym celu wszelkie rozważania będą prowadzone w trzech przekrojach przestrzennych uwzględniających: miasto w granicach administracyjnych, jego strefę podmiejską, zdefiniowaną jako Strefa Wpływów Demograficznych (SWD) oraz łącznie zespół miejski.

Zakres czasowy pracy obejmuje okres 15 lat, które upłynęły od ostatniej reformy administracyjnej Polski. Umożliwi to dokonanie oceny czy utrata funkcji administracyjnej wpływa destrukcyjnie na populację tych byłych miast wojewódzkich.

W tym kontekście zasadnicze cele artykułu mają odpowiedzieć na pytania:

- Jaki kierunek przybrały zmiany ludnościowe w byłych miastach wojewódzkich Słupsku i Koszalinie, traktowanych jako miasto w granicach administracyjnych oraz jako zespół miejski wraz ze strefą zewnętrzną (SWD)?
- Z jaką siłą oddziałują poszczególne czynniki rozwoju demograficznego na zmiany ludnościowe tych miast, ich stref zewnętrznych (SWD) i całych zespołów?
- Czy znajduje potwierdzenie teza o negatywnym wpływie utraty funkcji administracyjnej Słupska i Koszalina na ich rozwój demograficzny?

Metodologia

Do zrealizowania założonych celów w opracowaniu zastosowano kilka metod i technik.

W pierwszej kolejności dokonano delimitacji Stref Wpływu Demograficznego (SWD) Słupska i Koszalina. Wykorzystano do tego dwa wskaźniki funkcjonalne, spośród siedmiu rekomendowanych przez Ministerstwo Rozwoju do delimitacji miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF), a zawartych w KPZK 2030 (P. Śleszyński, 2013):

- F1 – liczba wyjeżdżających do pracy najmniejsza do rdzenia MOF na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym danej gminy (2011) – rekomendowana wartość graniczna powyżej 50,00;
- F2 – liczba zameldowań z rdzenia MOF na 1000 mieszkańców danej gminy (2015)⁴ – rekomendowana wartość graniczna powyżej 3,00.

W przyjętej metodzie klasyfikacji poszczególnych gmin do SWD zastosowano metodę ważenia nadając wartościom obu wskaźników wagi wg rekomendowanej wartości wskaźnika: wartość wskaźnika 100% – 5 punktów, 75-99% – 4 punkty, 50-74% – 3 punkty, 25-49% – 2 punkty, poniżej 25% – 1 punkt. Następnie obliczono średnią wartość wag obu wskaźników (zakres wartości mieści się w przedziale 0-5).

W wyniku podjętej delimitacji wyznaczono Strefy Wpływów Demograficznych (SWD) I, II i III, gdzie SWD I charakteryzuje się silnymi wpływami demograficznymi (wartość wag wskaźników w przedziale 4,0-5,0), SWD II cechuje się średnimi wpływami demograficznymi (wartość wag wskaźników w przedziale 3,0-3,5) oraz SWD III charakteryzuje się słabymi wpływami demograficznymi (wartość wag wskaźników w przedziale 1,0-2,5). Gminy o wartości wag wskaźników 0,5 odrzucono z uwagi na duże rozproszenie oraz zdefiniowanie wpływu tylko przez jeden wskaźnik o bardzo niskiej wartości (poniżej 25% rekomendowanej).

Celem spełnienia warunku spójności, polegającego na zachowaniu ciągłości przestrzennej w przypadku gmin miejsko-wiejskich, jeżeli chociaż jedna jednostka, czyli miasto lub obszar wiejski osiągnęła wymagany poziom wskaźników, zaliczano do strefy cały obszar gminy. Dodatkowo gmina, która nie osiągnęła wymaganego wskaźnika, ale była otoczona przez gminy zaliczone do strefy również została włączona w skład SWD.

Wyznaczenie SWD pozwoliło na dokonanie szczegółowych analiz demograficznych w trzech ujęciach przestrzennych:

- Miasto Rdzeń (MR) – obszar w granicach administracyjnych byłego miasta wojewódzkiego,
- Strefa Wpływów Demograficznych (SWD) I, II, III – strefa zewnętrzna wyznaczona wskaźnikami F1 i F2,
- Zespół Miejski (ZM) – łącznie obszar MR oraz SWD I. Uznano, że zespołem miejskim będzie się nazywać obszar miasta wyznaczonego granicami administracyjnymi oraz strefę zewnętrzną o najsilniejszych wpływach, tj. SWD I.

⁴ Dane nie zawierają informacji w przypadku, gdy oznacza to zachowanie tajemnicy statystycznej w rozumieniu ustawy o statystyce publicznej.

Celem określenia bilansu zmian ludnościowych oraz dynamiki tych zmian we wszystkich przekrojach przestrzennych wykorzystano dane Głównego Urzędu Statystycznego – Ludność według faktycznego miejsca zamieszkania, według stanu na 31 grudnia w 1999 r. i 2015 r. Został on wyliczony jako różnica pomiędzy końcowym i początkowym stanem ludności na podstawie wzoru:

$$x = y_k - y_p$$

gdzie: y_p – liczba ludności w okresie początkowym, y_k – liczba ludności w okresie końcowym.

Natomiast dynamikę zmian reprezentuje indeks dynamiki jednopodstawowy informujący o zmianach w poziomie zjawiska w okresie końcowym w stosunku do okresu bazowego (początkowego):

$$x = \frac{y_k}{y_p} \times 100\%$$

gdzie: y_p – liczba ludności w okresie początkowym, y_k – liczba ludności w okresie końcowym.

W dalszej kolejności analizie poddane zostały czynniki powodujące zmiany ludnościowe na określonym obszarze: bilans zmian administracyjnych (BA), przyrost naturalny (PN) i saldo migracji ogółem (SM). W analizach odnoszono się zarówno do poziomu wartości danego czynnika w określonym czasie, jak i do jego siły oddziaływania na zmiany ludnościowe.

Bilans zmian administracyjnych dotyczył zmian granic pomiędzy jednostkami administracyjnymi najniższego szczebla, tj. gminami, których dokonano w okresie od ostatniej reformy terytorialnej Polski, czyli od stanu z dnia 1 stycznia 1999 r. do końca 2015 r. W badaniach określona została zmiana powierzchni i towarzyszące jej zmiany liczby ludności. Tym samym wskazano wielkość zmian tego czynnika i jego wpływ na zmiany ludnościowe w analizowanych przekrojach przestrzennych.

Dla określenia znaczenia przyrostu naturalnego i salda migracji posłużono się typologią Webba, która zakłada wskazanie typów jednostek ze wzrostem populacji (A, B, C, D) oraz typów cechujących się zmniejszeniem populacji (E, F, G, H). Poszczególne typy określają zróżnicowane relacje pomiędzy tymi dwoma czynnikami:

- A – dodatni PN przewyższa ujemne SM ($|PN+| > |SM-|$);
- B – dodatni PN przewyższa dodatnie SM ($|PN+| > |SM+|$);
- C – dodatnie SM przewyższa dodatni PN ($|SM+| > |PN+|$);
- D – dodatnie SM przewyższa ujemny PN ($|SM+| > |PN-|$);

E – ujemny PN przewyższa dodatnie SM ($|PN-| > |SM+|$);

F – ujemny PN przewyższa ujemne SM ($|PN-| > |SM-|$);

G – ujemne SM przewyższa ujemny PN ($|SM-| > |PN-|$);

H – ujemne SM przewyższa dodatni PN ($|SM-| > |PN+|$).

Typy demograficzne zostały wyznaczone jako przeciętna w całym okresie badawczym (1999-2015), co oznacza, że typ Webba wyznaczono z całkowitej sumy przyrostu naturalnego oraz salda migracji ogółem w liczbach bezwzględnych dla wszystkich badanych lat. Tak skonstruowane przeciętne typy demograficzne obrazują długofalową tendencję i uśredniają przypadkowe wahania i zmiany w przeciwnym kierunku (T. Michalski, 2014). Niestety należy w tym miejscu zauważyć, że ze względu na jakość danych statystycznych, otrzymane wyniki dają tylko przybliżony obraz. Spowodowane jest to tym, że w chwili prowadzenia analiz, Główny Urząd Statystyczny nie udostępniał danych dotyczących migracji zagranicznych na poziomie NUTS 5 dla roku 2015. W związku z tym do wyliczenia przeciętnego typu Webba w latach 1999-2015, dla ostatniego roku (2015) wartość salda migracji zagranicznych przyjęto jako przeciętną z poprzednich pięciu lat.

W końcowym etapie obliczono siłę i kierunek wpływu poszczególnych czynników na zmiany ludnościowe. Do ich wyznaczenia posłużono się wzorem na wskaźnik struktury, który obliczono z wartości bezwzględnych PN, SM i BA, według wzoru:

$$W_{St} = \frac{n_i}{\sum_i |n_i|}$$

gdzie: W_{St} – wskaźnik struktury; n_i – liczebność (częstość występowania) określonej i-tej wartości, wariantu cechy.

Po obliczeniu siły (%) poszczególnych czynników nadano im odpowiedni znak kierunku zmian („+” czynnik powoduje wzrost ludności lub „-” czynnik powoduje ubytek ludności).

Historyczna ciągłość funkcji administracyjnych Słupska i Koszalina

Słupsk i Koszalin należą do dużej grupy miast średniowiecznych, którym nadano prawa miejskie w XIII w.

Początki miasta Słupska utożsamia się z grodem posadowionym u ujścia rzeki Słupi, stanowiącym ośrodek handlowy i obronny w X w. W 1265 r. gród otrzymał od księcia gdańskiego Świętopełka lubeckie prawa miejskie, które zostały ponowione przez margrabię brandenburskiego Waldemara w 1310 r. (B. Popielas-Szultka, 1990)⁵. Słupsk, będąc wówczas grodem kasz-

⁵ Przez wiele lat źródła podawały rok 1310 jako rok nadania praw miejskich dla Słupska. Dopiero B. Popielas-Szultka odkryła w źródłach historycznych, że ustne nadanie praw miejskich przez księcia Świętopełka nastąpiło 20 sierpnia 1265 r.

telańskim, wchodził w skład Pomorza Wschodniego (Gdańskiego). W tym samym czasie do początków XIII w. Koszalin był wsią, którą książę pomorski Bogusław II nadał na własność klasztorowi w Białobuku w 1214 r. Koszalin należał wówczas do kasztelanii kołobrzesckiej (R. Simiński, 2016). W 1266 r. Koszalin uzyskał lubeckie prawa miejskie od biskupa Henryka von Gleichen, stając się siedzibą biskupstwa kamieńskiego i ośrodkiem kasztelańskim.

Oba miasta w tym okresie rozwijały się dosyć szybko, sprawując funkcję zarówno ośrodka handlowego, jak i administracyjnego. Położone były na ważnym szlaku handlowym łączącym miasta Pomorza Gdańskiego ze Stargardem i Szczecinem oraz stosunkowo blisko wybrzeża, co ułatwiało handel i umożliwiało gospodarkę morską. Dostęp do morza uzyskał Słupsk z chwilą relokacji w 1310 r., kiedy to został mu przyznany odcinek rzeki Słupi aż do ujścia do morza. Koszalin natomiast przejął pod władanie wieś Jamno (1331 r.) oraz gródek nad Unieścią – Gorzebądz (1353-1356). Pozwoliło to miastu umocnić się nad jeziorem Jamno oraz na wybrzeżu morskim, gdzie Unieście stało się portem Koszalina dla żeglugi handlowej i rybołówstwa (R. Simiński, 2016). Potwierdzeniem istoty dostępu do morza dla obu miast było przystąpienie na przełomie XIV i XV w. do związku hanzeatyckiego (Miasta polskie..., 1965).

Słupsk należący do księstwa sławieńskiego szybko przejął funkcję jego stolicy. W latach 1316-1329 księstwo słupskie stało się jedną z dzielnic państwa zachodniopomorskiego. Przejściowo (1329-1341) ziemię słupską i miasto dzierżał Zakon Krzyżacki. Ważnym etapem w historii Słupska było wydzielenie księstwa słupskiego, które istniało w latach 1368-1478, a miasto pełniło rolę jego stolicy. Po tym czasie ponownie stało się częścią Księstwa Pomorskiego, pozostając jedną z siedzib książęcych Gryfitów, aż do przejęcia kontroli przez państwo brandenbursko-pruskie (Cz. Piskorski, 1952).

Koszalin pozostawał siedzibą biskupstwa kamieńskiego aż do 1650 r. kiedy to zostało włączone do państwa brandenburskiego jako część prowincji pomorskiej. W 1653 r. przestał być rezydencją biskupią i stał się jednym z miast Pomorza brandenbursko-pruskiego, piątym miastem książęcym w ramach kurii miast prowincji pomorskiej (P. Gut, 2016). Po zakończeniu wojny trzydziestoletniej Koszalin podupadł ekonomicznie, stał się miastem urzędniczym i garnizonowym, dodatkowo podlegającym silnej germanizacji. Słupsk nie poddał się w tym czasie wyzyskowi i w koalicji ze Sławnem i Darłowem bronił swoich przywilejów. W XVIII w. działania Hohenzollernów wzmocniły nieco gospodarczo miasta Pomorza, ale też uzależniły je silnie od władzy niemieckiej. Niemniej jednak nastąpiła szybsza urbanizacja, rozwój przemysłu i wzrost liczby ludności Koszalina i Słupska. W związku z utworzeniem w 1818 r. prowincji Pomorze Zachodnie w państwie pruskim, powstała rejencja koszalińska, której stolicą stał się Koszalin. W skład tej rejencji wchodził również powiat słupski z siedzi-

bą w Słupsku (E. Żuber, 2010). Nie powiodły się jednak zabiegi władz rejencji koszalińskiej o uzyskanie dla Koszalina, Słupska i Kołobrzegu prerogatyw dla miast dużych, co wiązało się z licznymi przywilejami. Koszalin pozostał ważnym ośrodkiem administracyjnym jako stolica rejencji koszalińskiej. Oba miasta pełniły również funkcje miast powiatowych aż do 1945 r. (E. Włodarczyk, 2016).

Po zakończeniu II wojny światowej Polska przywróciła na dawnych ziemiach przedwojenny podział administracyjny, natomiast na ziemiach odzyskanych utworzono cztery tymczasowe Okręgi podzielone na obwody. Słupsk i Koszalin stały się miastami obwodowymi w Okręgu Pomorze Zachodnie. Ten chaotyczny i nieprecyzyjny podział został uregulowany dopiero w 1946 r. Na terenie Okręgu Pomorze Zachodnie utworzono województwo szczecińskie. Koszalin stał się wówczas stolicą powiatu koszalińskiego, a Słupsk stolicą powiatu słupskiego. Koszalin umocnił swoją rangę jako ośrodek administracyjny od 1950 r., kiedy w wyniku kolejnej reformy administracyjnej utworzone zostało województwo koszalińskie. Tym samym awansował do rangi stolicy województwa. Funkcję tę pełnił aż do końca 1998 r., pomimo reform administracyjnych z 1957 i 1975 r. wprowadzających korekty liczby i granic województw. Po likwidacji województwa koszalińskiego w 1999 r. Koszalin został zdegradowany do miasta na prawach powiatu. Słupsk natomiast funkcję miasta wojewódzkiego uzyskał w wyniku reformy z 1975 r., kiedy utworzono województwo słupskie i utrzymywał tę pozycję do reformy administracyjnej z 1999 r. Od tej chwili podobnie jak Koszalin został zdegradowany do miasta na prawach powiatu.

Strefy Wpływów Demograficznych (SWD) w Słupsku i Koszalinie

W licznych studiach dotyczących procesów urbanizacyjnych uwypukla się relacje miasta z jego zewnętrznym otoczeniem. Uwzględniając zmienność tych procesów w czasie i przestrzeni strefa otaczająca miasto przyjmuje różne formy i charakter, co odzwierciedla się w zróżnicowaniu teoretyczno-pojęciowym. Dla określenia zewnętrznych stref miasta w zależności od kryteriów interpretacyjnych w literaturze polskiej posługiwano się terminami: strefa podmiejska, suburbia, strefa miejsko-wiejska, strefa zurbanizowana, zaplecze miasta, peryferia miasta, strefa ciężenia miasta, obszar wokółmiejski, obszary okołomiejskie (m.in. K. Dziewoński, 1987; S. Liszewski, 1987; W. Maik, 1997; J. Słodczyk, 2001; I. Hudzik, 2005; J. Bański, 2008; E. Gonda-Soroczyńska, 2009; J. Falkowski, 2009). Podobnie jak terminologia również delimitacja strefy podmiejskiej była przedmiotem wielu dyskusji naukowych i badań teoretyczno-empirycznych. Stosowane kryteria i metody wyznaczania zasięgu strefy podmiejskiej zarówno w Polsce, jak i na świecie doczekały się bogatego dorobku metodologicznego (S. Sta-

szewska, 2013; P. Śleszyński, 2013). Podążając za A. Suliborskim (1985), zasięg strefy podmiejskiej jest determinowany badaną funkcją i celami, którym ma służyć. Dla miast polskich, jak wskazuje P. Śleszyński (2013), wiele opracowań wykonano albo ze względów naukowo-poznawczych albo praktyczno-planistycznych. Ich cechą charakterystyczną jest próba ujmowania wpływów miasta na strefę otaczającą w ujęciu funkcjonalnym, z uwzględnieniem możliwie dużego zbioru wskaźników demograficznych, społecznych, ekonomicznych, fizjonomicznych, kulturowych, a nawet historycznych.

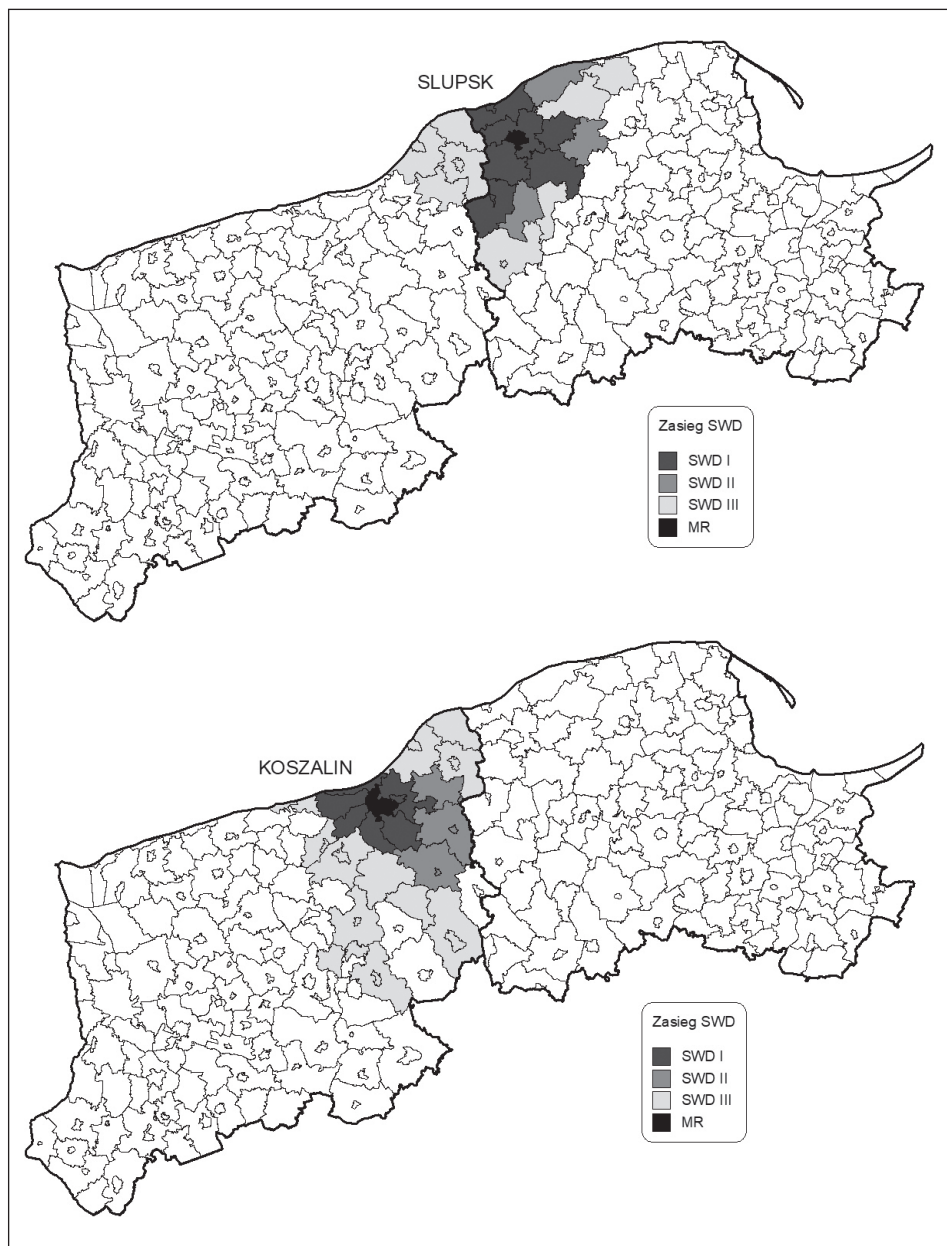
W artykule założono analizę zmian ludnościowych, dlatego podjęto próbę delimitacji stref wpływów demograficznych (SWD) odnoszących się do suburbanizacji demograficznej. Strefy wyznaczone w oparciu o dojazdy do pracy oraz przesiedlenia z miasta rdzenia do stref zewnętrznych podzielono ze względu na siłę oddziaływania na trzy grupy: I – silnych wpływów, II – średnich wpływów, III – słabych wpływów (ryc. 1).

Łącznie w skład SWD Słupska weszło 20 gmin, natomiast SWD Koszalina – 25 gmin. W tab. 1 zamieszczono wykaz gmin wchodzących w skład SWD poszczególnych byłych miast wojewódzkich. W trakcie delimitacji konieczne okazało się zastosowanie reguły ciągłości. W jej wyniku dokonano przyłączenia gmin do SWD według dwóch zasad:

1. W przypadku gmin miejsko-wiejskich, jeżeli chociaż jedna jednostka, tj. miasto lub obszar wiejski osiągnęła wymagany poziom wskaźników, zaliczano do strefy cały obszar gminy. Dołączenia tego typu dokonano w:
 - a. SWD I Słupska – dla obszaru wiejskiego Kępice,
 - b. SWD III Słupska – dla miasta Miastko,
 - c. SWD II Koszalina – dla miast Bobolice i Polanów,
 - d. SWD III Koszalina – dla miast: Czaplinek i Połczyn Zdrój.
2. W przypadku, gdy gmina nie osiągnęła wymaganego wskaźnika, ale była otoczona przez gminy zaliczone do strefy, została do niej przyłączona. W ten sposób dołączono do:
 - a. SWD I Słupska – miasto Ustka,
 - b. SWD III Koszalina – gminę Sławno.

SWD I odzwierciedla obszar podlegający najsilniejszym wpływom miasta rdzenia, w której wartości wskaźników F1 i F2 znacznie przewyższają 75% ich proponowanych wartości granicznych. Jest to strefa, w skład której wchodzi gminy zlokalizowane najbliżej miasta rdzenia. W przypadku Słupska jest to siedem gmin, natomiast w przypadku Koszalina sześć (tab. 1).

SWD II – obejmuje gminy wykazujące średnie związki z miastem rdzeniem pod względem demograficznym. Wartości średniej wag obu wskaźników F1 i F2 mieszczą się w granicach 3,0-3,5 punktów. Przestrzennie strefa ta występuje na zewnątrz pierścienia SWD I i nie tworzy ciągłości.



*SWD I – strefa silnych powiązań; SWD II – strefa średnich powiązań; SWD III – strefa słabych powiązań; MR – miasto rdzeń.

Ryc. 1. Strefy Wpływów Demograficznych (SWD) I, II, III Słupska i Koszalina w 2017 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy..., 2014; Wyniki badań bieżących..., 2017; Ludność według faktycznego miejsca zamieszkania w 2015 r., BDL, GUS, www.stat.gov.pl, (dostęp: 09.02.2017 r.); Ludność w wieku produkcyjnym w 2011, BDL, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 10.02.2017 r.).

Zarówno dla Słupska, jak i Koszalina strefa ta złożona jest z trzech gmin (ryc. 1, tab. 1).

SWD III – jest strefą o słabych wpływach demograficznych oraz przestrzennie najbardziej zewnętrzną, pozostającą w dosyć luźnym ułożeniu wokół poprzednich dwóch stref. Jest to również najbardziej rozległa strefa, która może się poszerzać, kurczyć lub zmiennie kształtować w zależności od postępującego rozwoju demograficznego i procesów suburbanizacyjnych. W SWD III Słupska znalazło się 10 gmin, a w SWD III Koszalina – 16.

Tabela 1. Gminy wchodzące w skład Stref Wpływów Demograficznych (SWD) I, II, III Słupska i Koszalina w 2017 r.

SWD	Słupsk	Koszalin
I	Damnica, Dębica Kaszubska, Kępice, Kobylnica, Słupsk, Ustka (m), Ustka (w)	Będzino, Biesiekierz, Manowo, Mielno, Sianów, Świeszyno
II	Potęgowo, Smoldzino, Trzebielino	Bobolice, Malechowo, Polanów
III	Darłowo (m), Darłowo (w), Głównice, Kolczygłowy, Malechowo, Miastko, Postomino, Sławno (m), Sławno (w), Wicko	Białogard (m), Białogard (w), Czaplinek, Darłowo (m), Darłowo (w), Karlino, Kołobrzeg (m), Ostrowice, Polczyn Zdrój, Postomino, Sławno (m), Sławno (w), Szczecinek (m), Szczecinek (w), Tychowo, Ustronie Morskie

* W przypadku gmin o takich samych nazwach dodano oznaczenia (m) – gmina miejska, (w) – gmina wiejska.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy..., 2014; Wyniki badań bieżących..., 2017; Ludność według faktycznego miejsca zamieszkania w 2015 r., BDL, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 9.02.2017 r.); Ludność w wieku produkcyjnym w 2011, BDL, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 10.02.2017 r.).

W dalszych rozważaniach analizom zmian demograficznych poddane zostaną w szczególności miasta rdzenie (MR) i strefy silnych wpływów demograficznych (SWD I), które łącznie nazwane zostały Zespołami Miejskimi (ZM). Ze względu na stosunkowo umiarkowaną siłę i zasięg procesów suburbanizacji w Słupsku i Koszalinie, uwzględnienie w obrębie przestrzennego oddziaływania miasta SWD II i III stanowi jedynie tło dla procesów zachodzących w najbliższym otoczeniu rdzenia. Strefy te mogą mieć znaczenie prognostyczne w przypadku postępujących procesów suburbanizacyjnych.

Niemniej jednak uwzględnienie wszystkich SWD w analizach wymaga, w kontekście bliskości położenia badanych miast, rozdzielenia przenikających się SWD. Szczególnie widoczną częścią wspólną są gminy na północnym styku stref obu miast. Dla przejrzystości analiz dokonano rozdzielenia tych stref wskazując silniejsze ciążenia na podstawie wartości analizowanych wskaźników F1 i F2. W związku z powyższym dokonano przydzielenia:

- gminy Malechowo do SWD II Koszalina,

- gminy Darłowo do SWD III Koszalina,
- gminy Postomino i Sławno do SWD III Słupska.

Bilans zmian ludnościowych w strefach Słupska i Koszalina

Podstawowym elementem określenia zmian ludnościowych jest analiza bilansu liczby ludności w badanym przedziale czasowym w wymiarze wartości bezwzględnych i względnego tempa zmian (tab. 2). W tym zakresie oba były miasta wojewódzkie (MR) zanotowały ubytki ludnościowe. O wiele silniejsze tendencje depopulacyjne widoczne są w Słupsku, który w stosunku do 1999 r. utracił 12% populacji. Ten zdecydowanie negatywny obraz depopulacji jest zgodny z tendencjami wyludniania się miast w Polsce (G. Węclawowicz i inni, 2006).

Tabela 2. Zmiany liczby ludności w strefach Słupska i Koszalina w latach 1999-2015.

	Przyrost/ubytek [w osobach]		Dynamika [rok 1999=100]	
	Słupsk	Koszalin	Słupsk	Koszalin
MR	-7 822	-1 971	92,2	98,2
SWD I	7 477	4 687	110,6	110,9
SWD II	-137	-955	99,0	96,3
SWD III	303	482	100,4	100,2
ZM	-345	2 716	99,8	101,8

*MR – Miasto Rdzeń, SWD – Strefa Wpływu Demograficznego, ZM – Zespół Miejski (MR+SWD I)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ludność wg faktycznego miejsca zamieszkania w latach 1999-2015 (stan na dzień 31 grudnia), BDL, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 15.08.2017 r.).

Zgodnie z przewidywanymi trendami postępujących procesów suburbanizacji strefy SWD I zdecydowanie zwiększały swój potencjał demograficzny. Dynamika procesu tej strefy była porównywalna dla obu miast. W tej strefie nastąpił wzrost liczby ludności o ponad 10% w ciągu badanego okresu.

Analiza bilansu całych zespołów miejskich (ZM) wskazuje, że w obu miastach występuje stagnacja (niewielki ubytek ludności w Słupsku i niewielki wzrost w Koszalinie). Utrata ludności z miasta rdzenia jest rekompensowana wzrostem zaludnienia w SWD I. Sprawia to, że procesy suburbanizacji utrzymują istotną dla rozwoju miast stabilizację demogra-

ficzną⁶.

Pozostałe strefy wpływów demograficznych SWD II i III pozostają w trendzie umiarkowanej stagnacji. O ile w SWD II obu miast nastąpił lekki ubytek ludności to już w SWD III zanotowano jej wzrost, ale także na niskim poziomie.

Uwzględniając relacje tego procesu z utratą funkcji administracyjnej, teza o bezpośrednim jej wpływie na degradację miasta nie zostaje potwierdzona. Badane zespoły miejskie nie ulegają zbytnej depopulacji, a nawet w przypadku Koszalina ZM wykazuje rozwój demograficzny.

Czynniki wpływające na zmiany ludnościowe

Spośród elementów wpływających na zmiany liczby ludności w jednostkach terytorialnych lub ich zespołach wyróżnia się czynniki związane z ruchem naturalnym ludności, ruchem migracyjnym oraz zmianami granic administracyjnych. Wyrazem ilościowych zmian w tych trzech kategoriach są miary dostarczające informacji o bilansie ludności, tj. przyrost naturalny, saldo migracji oraz bilans zmian administracyjnych. Suma tych zmian określa zmiany w rzeczywistej liczbie ludności, a analiza natężenia tych czynników pozwala na wskazanie typów rozwoju demograficznego badanych jednostek.

Na pierwszym miejscu należałoby odnieść się do czynnika związanego ze zmianami administracyjnymi. Analiza zmian administracyjnych w badanym okresie była utrudniona, ze względu na trudności z porównaniem powierzchni jednostek pomiędzy skrajnymi latami. Różnica powierzchni pomiędzy 1999 r. a 2016 r. nie jest jednoznaczna ze zmianami administracyjnymi. Przyczyną jest wprowadzanie przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii od 2005 r. nowej metody przeliczania powierzchni, opartej na danych komputerowych Państwowego Rejestru Granic i Powierzchni Jednostek Podziału Terytorialnego i przeliczania powierzchni wszystkich jednostek administracyjnych systematycznie w całym kraju. Nowe wartości wskazywane w statystykach nie są więc zmianami granic administracyjnych, a jedynie wynikiem zastosowania innej metody przeliczeniowej.

W analizach zmian administracyjnych odniesiono się więc nie tyle do

⁶ Przeprowadzone przez Autorkę analizy zmian ludnościowych w MOF dla obecnych miast wojewódzkich wg P. Śleszyńskiego (2013) dla analogicznego okresu wykazują, że w większości z nich występuje przyrost ludności na poziomie 20-30%, chociaż w przypadku trzech z nich: Katowic, Łodzi i Opola zanotowano ubytki ludnościowe. Te same analizy dla byłych miast wojewódzkich (uwzględniając MR i SWD I) wykazują, że tylko cztery z nich zanotowały przyrosty na poziomie 4-8%. Natomiast sześć charakteryzowało się ubytkami ludności na poziomie 4-10%. Pozostałe wykazywały raczej stagnację (+/- 3% ludności). Analizy te można traktować tylko pogładowo ze względu na inną metodologię wyznaczania stref wpływu miasta głównego.

różnicy w powierzchni jednostek w czasie, ile przeanalizowano wszystkie zmiany od chwili wejścia w życie nowego podziału terytorialnego kraju na podstawie decyzji Rady Ministrów zawartych w Dziennikach Ustaw.

Obecnie w związku z postępującym procesem suburbanizacji coraz więcej miast podejmuje decyzje o poszerzeniu swoich granic administracyjnych. O ile sytuacja jest dosyć powszechna wśród obecnych miast wojewódzkich⁷, to w przypadku byłych miast wojewódzkich sytuacja nie jest tak jednoznaczna⁸. Zmiany dokonane w MR Słupska i Koszalina oraz ich Strefach Wpływu Demograficznego są raczej mało istotne (tab. 3).

Tabela 3. Bilans zmian administracyjnych w SWD (łącznie) Słupska i Koszalina w latach 1999-2015.

Nazwa SWD	Przyrost		Ubytek		W tym wymiana z MR		Wymiana wewnątrz SWD (I, II, III)	
	powierzchnia [ha]	ludność [osoby]	powierzchnia [ha]	ludność [osoby]	powierzchnia [ha]	ludność [osoby]	powierzchnia [ha]	ludność [osoby]
SWD Koszalin			1501	999	1501	999	1595	3476
<i>SWD I</i>								
Będzino (2)			1501	999				
<i>SWD II</i>								
Malechowo (2)			7	83				
Polanów (5)	7	83						
<i>SWD III</i>								
Tychowo (4)	425	2486	30	0				
Tychowo (5)	30	0	425	2486				
Szczecinek (2)			1133	907				
Szczecinek (1)	1133	907						
SWD Słupsk			357	101	0	0	37	68
<i>SWD II</i>								
Trzebielino (2)			37	68				
<i>SWD III</i>								
Kolczygłowy (2)			357	101				
Miastko (5)	37	68						

*MR – Miasto Rdzeń, SWD – Strefa Wpływu Demograficznego

(1) – gmina miejska, (2) – gmina wiejska, (3) – gmina miejsko-wiejska, (4) – miasto w gminie miejsko-wiejskiej, (5) – obszar wiejski w gminie miejsko-wiejskiej.

Źródło: Komunikaty GUS o zmianach w podziale terytorialnym kraju za lata 1999-2016, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 20.09.2016 r.).

⁷ Od 2000 r. aż 11 obecnych miast wojewódzkich dokonało korekty granic administracyjnych. Dla pięciu z nich były to bardzo znaczące przyłączenia dużych obszarów. Kosmetyczne zmiany przeprowadzono jedynie w Bydgoszczy, Gdańsku, Kielcach, Krakowie i Poznaniu. W przypadku jednego miasta – Szczecina zanotowano nawet ubytek powierzchni miasta i niewielką stratę ludnościową z tego tytułu.

⁸ Spośród 31 byłych miast wojewódzkich tylko siedem dokonało takich korekt. Sześć miast powiększyło swoją powierzchnię, a jedno zmniejszyło powierzchnię (Piotrków Trybunalski).

Od 1 stycznia 1999 r. najistotniejszej zmiany granic administracyjnych dokonał jedynie Koszalin powiększając obszar miasta o nieco ponad 1500 ha poprzez przyłączenie obrębów ewidencyjnych Jamno i Łabusz z gminy Będzino. Tym samym została uszczuplona bezpośrednia SWD I Koszalina, włączając w to ubytek populacji o prawie 1 tys. osób na korzyść miasta Koszalina. Pozostałe korekty granic odbywały się obrębie SWD, a największe z tych korekt dotyczyły nadania praw miejskich wsi Tychowo i zmiany statusu gminy na miejsko-wiejski w 2010 r. oraz powiększenia gminy miejskiej Szczecinek o wsie Trzesieka i Sitno w 2010 r. Ogólnie w wymianie wewnątrz SWD Koszalina dokonano korekty granic na obszarze o powierzchni 1595 ha, co wiązało się ze zmianą przynależności terytorialnej dla blisko 3,5 tys. osób.

W tym czasie Słupsk nie dokonał żadnych korekt w granicach administracyjnych. Jedyne zmiany, które odnotowano dotyczyły SWD Słupska. W wymianie wewnątrz SWD dokonano drobnej korekty granicy pomiędzy gminą Trzebielino z SWD II i gminą Miastko z SWD III w 2004 r. Nieco większa zmiana dotyczyła ubytku powierzchni SWD III Słupska w wyniku odstąpienia obrębu Zagony z gminy Kołczygłowy gminie Tuchomie (leżącej poza strefą) w 2010 r. Wiązało się to z utratą 101 mieszkańców.

W konsekwencji należy stwierdzić, że w zespołach miejskich (MR + SWD I) Słupska i Koszalina nie dokonano żadnych zmian administracyjnych. Z tego też powodu czynnik ten nie wywołał żadnych konsekwencji dla zmian ludnościowych.

Za najważniejsze czynniki wpływające na zmiany ludnościowe uważa się przyrost naturalny i saldo migracji⁹. Determinują one zarówno tempo rozwoju demograficznego, jak i kierunek tych zmian. Zostały one przedstawione w postaci typów demograficznych według typologii Webba (L. Kosiński, 1967; J. Runge, 2007).

Analiza typów demograficznych Webba w latach 1999-2015 wykazała pewne prawidłowości (tab. 4). Miasto Rdzeń (MR) Słupska i Koszalina reprezentowały typy depopulacyjne (G), gdzie przyczyną ubytku ludności było wysokie ujemne saldo migracji, potęgowane ujemnym przyrostem naturalnym.

Jednakże mając na względzie postępujące procesy suburbanizacji, bardzo widoczna wydaje się być zależność od strefy podmiejskiej. W obu przypadkach SWD I charakteryzuje się progresywnym typem demograficznym. W przypadku Koszalina większe znaczenie w przyroście ludności posiada dodatni bilans migracyjny, natomiast w przypadku Słupska dodatni bilans przyrostu naturalnego. Niestety dalej położone strefy wpływów demograficznych (SWD II i III) cechują się już przeciętnie depopulacyjnym typem demograficznym w przypadku obu miast. Szczególnie należałoby zwrócić uwagę, że wynika to z bardzo niekorzystnego salda migracyjnego (ryc. 2).

⁹ Rozumiane jako ogólne saldo migracji wewnętrznych i zagranicznych.

Tabela 4. Przeciętny typ demograficzny Webba w strefach Słupska i Koszalina w latach 1999-2015.

Byłe miasto wojewódzkie	Przeciętny typ Webba w latach 1999-2015				
	MR	SWD I	SWD II	SWD III	ZM
Koszalin	G	C	H	H	C
Słupsk	G	B	H	G	H

*MR – Miasto Rdzeń, SWD – Strefa Wpływu Demograficznego, ZM – Zespół Miejski (MR+SWD I)

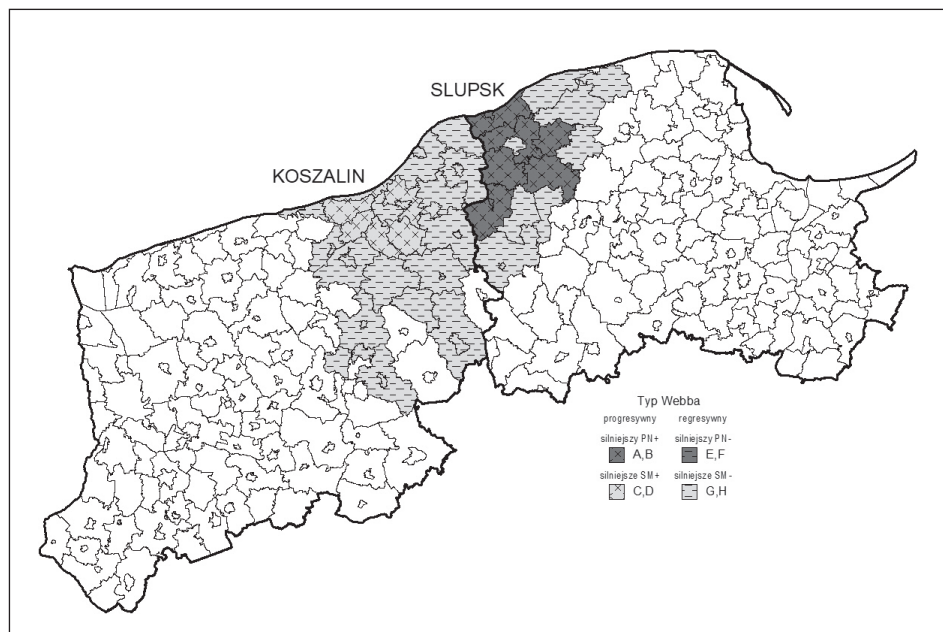
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Migracje gminne w ruchu wewnętrznym i zagraniczne za lata 1999-2015, BDL, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 25.10.2016 r.); Ruch naturalny wg płci za lata 1999-2015, BDL, GUS, www.stat.gov.pl (dostęp: 25.10.2016 r.).

Dla miast ok. 100-tysięcznych tworzenie się strefy podmiejskiej, z samej istoty jej tworzenia sprawia, że są one zasilane głównie przez ludność Miasta Rdzenia. Prawidłowość ta uzasadniałaby wyludniający się charakter MR. Jednak jak podkreśla wielu badaczy (P.G. Hall, 1984; K. Dziewoński, 1987; J. Ślodziak, 2001) MR i SWD I są ze sobą ściśle powiązane zarówno dojazdami do pracy, jak i korzystaniem z usług i infrastruktury. Należałoby je rozpatrywać jako spójny koegzystujący organizm, w którym rozwój jednej części daje korzyści drugiej.

W tym celu najpełniejszy obraz uzyskuje się w traktując MR i SWD I jako jeden zespół miejski (ZM). W tym przypadku zostają wyeliminowane przemieszczenia migracyjne pomiędzy MR i SWD I. Typy demograficzne ZM Słupska i Koszalina nie były jednorodne. ZM Koszalina reprezentował progresywny typ C, natomiast ZM Słupska nie zrekompensował ubytków miasta rdzenia i reprezentował typ regresywny H z przewagą ubytków migracyjnych.

Konstatując dwa najważniejsze czynniki zmian demograficznych – przyrost naturalny i saldo migracji ogółem (wewnętrznych i zagranicznych) w kwestii utraty funkcji administracyjnej należałoby stwierdzić, że analiza rozwoju demograficznego ZM wskazała na brak jakichkolwiek związków utraty funkcji administracyjnej z depopulacją miast Słupska i Koszalina, bowiem zespoły miejskie obu miast wykazują względną stabilność demograficzną.

Procesy suburbanizacji będące nadrzędnymi w stosunku do zmian administracyjnych dotyczą wszystkich jednostek osadniczych w Polsce (i w większości krajów wysoko rozwiniętych gospodarczo). Współcześnie nabierają one wyjątkowo silnego naprężenia. Jednakże zależności i związki ludności, która przesiedla się do strefy podmiejskiej nie zanikają. Występuje nadal silna zależność w dojazdach do pracy, co w dobie zwiększającego się dobrobytu (zarówno indywidualnego, jak i społecznego) skutkuje lepszymi możliwościami tych dojazdów. Pomaga w tym postęp techniczno-technologiczny, czyli lepsze drogi, szybsza i bardziej dostępna komunikacja, tańsze i bardziej ekonomiczne samochody itd., itp.



Ryc. 2. Przeciętny typ demograficzny Webba w SWD Słupska i Koszalina w latach 1999-2015.

Źródło: opracowanie własne.

W konsekwencji zmierzono siłę oddziaływania przyrostu naturalnego, salda migracji oraz bilansu administracyjnego na rozwój ludnościowy (tab. 5). Ogólnie w Miastach Rdzeniach największy destrukcyjny wpływ wywierały negatywne ruchy migracyjne. W przypadku Koszalina należałoby zaznaczyć, że istotnie powiększył zasoby ludnościowe w wyniku bilansu administracyjnego poprzez przyłączenie części terytorium z SWD I.

Tabela 5. Siła oddziaływania czynników zmian ludnościowych w strefach Słupska i Koszalina w latach 1999-2015.

Nazwa strefy	Słupsk			Koszalin		
	PN	SM	BA	PN	SM	BA
MR	-20,8	-79,2	0	-9,1	-62,2	28,7
SWD I	67,1	32,9	0	22,1	62,5	-33,2
SWD II	40,0	-56,8	-3,2	26,3	-73,7	0
SWD III	-17,8	-81,6	-0,6	1,4	-98,6	0
ZM	29,2	-70,8	0	37,2	62,8	0

* MR – Miasto Rdzeń; SWD – Strefa Wpływu Demograficznego; ZM – Zespół Miejski (MR+SWD); PN – Przyrost Naturalny, SM – Saldo Migracji (ogółem); BA – Bilans Administracyjny.

Źródło: opracowanie własne.

W SWD I Koszalina największą siłą oddziaływania wykazał się czynnik migracyjny o progresywnym kierunku wpływu demograficznego, natomiast w SWD I Słupska większą pozytywną siłą charakteryzował się czynnik przyrostu naturalnego. Oba czynniki wpływały pozytywnie na zmiany demograficzne. Natomiast zmiany administracyjne w SWD I Koszalina działały w przeciwnym kierunku niż w MR i zmniejszyły potencjał ludnościowy tej strefy dosyć znacznie. Dla SWD I Słupska bilans administracyjny nie miał żadnego wpływu.

Pozostałe SWD charakteryzowały się dosyć wysokim negatywnym wpływem salda migracji i właśnie ten czynnik był decydujący w zmianach demograficznych. Przyrost naturalny raczej o pozytywnym kierunku działania (z wyjątkiem SWD III Słupska), ale ze znacznie mniejszą siłą wpływał na poprawę sytuacji demograficznej. Bilans administracyjny tylko nieznacznie powodował uszczuplenie populacji w SWD II i III Słupska, natomiast dla tych stref Koszalina był obojętny.

Pomiar siły wpływu czynników zmian ludnościowych w całych zespołach miejskich zdecydowanie wskazał dużą siłę czynnika migracyjnego. Jednak dla analizowanych ZM Słupska i Koszalina przybrał zupełnie inny kierunek. O ile w Koszalinie powodował wzrost populacji to już w przypadku Słupska niestety działał w przeciwnym kierunku. Dodatkowo SM SWD I Słupska nie było w stanie zrekompensować ogromnych ubytków migracyjnych MR. W konsekwencji ZM Słupska podlega destrukcyjnym wpływom ruchów migracyjnych, chociaż w ogólnym bilansie ubytki ludnościowe ZM wynosiły 0,2% (tab. 2), co sugeruje raczej stagnację niż depopulację. W przypadku ZM obu miast siła (średnia) i kierunek (pozytywny) czynnika PN są porównywalne. Zmiany administracyjne w całych zespołach miejskich nie wystąpiły, bowiem największe wymiany odbywały się pomiędzy MR i SWD I.

Ogólnie analiza siły oddziaływania poszczególnych czynników na zmiany ludnościowe, wskazuje na bardzo silne i raczej negatywne oddziaływanie ruchów migracyjnych we wszystkich strefach. Duże ubytki ludnościowe z tego powodu w MR nie są w pełni równoważone ani przez napływ ludności ani przez korzystny PN w SWD I. Szczególnie dotyczy to ZM Słupska. W Koszalinie można pokusić się o wskazanie raczej tendencji rozwojowych dla całego ZM, chociaż biorąc pod uwagę niewielką dynamikę przyrostów ludnościowych (tab. 2), należałoby raczej traktować tę sytuację również jako stagnację.

Podsumowanie

W świetle powyższych analiz można wskazać następujące wnioski:

1. Postępujące procesy suburbanizacyjne wymagają analizowania zmian ludnościowych w szerszych zespołach miejskich z włączeniem stref wpływu. Wskaźnik dojazdów do pracy i zameldowań ludności

pochodzącej z Miasta Rdzenia pozwolił na wyodrębnienie Stref Wpływu Demograficznego wokół byłych miast wojewódzkich na Pomorzu: Słupska i Koszalina. Dzięki temu analizy prowadzone w trzech przekrojach przestrzennych: Miasto Rdzeń, Strefy Wpływów Demograficznych, Zespół Miejski wskazały na istotne różnice pomiędzy nimi w tendencjach zmian ludnościowych.

2. Zmiany ludnościowe wykazują zdecydowane ubytki w Mieście Rdzeniu, przyrosty populacyjne w SWD I oraz stagnujący obraz w ZM (ubytek o 0,2% w ZM Słupsk oraz wzrost o 1,8% w ZM Koszalin).
3. Na zmiany te oddziaływały trzy bezpośrednie czynniki: przyrost naturalny, saldo migracji oraz zmiany administracyjne. Pomiar siły oddziaływania tych czynników wskazał, że największe destrukcyjne znaczenie dla byłych miast wojewódzkich Słupska i Koszalina posiada czynnik migracyjny. Powodował on ubytki ludnościowe w MR i w dalszych SWD (II i III). Pozytywny silny wpływ napływu migracyjnego do SWD I nie równoważył w pełni negatywnej siły tego czynnika w MR. PN natomiast o umiarkowanej sile oddziaływania, raczej pozytywnie wpływał na zmiany we wszystkich SWD (z wyjątkiem SWD III Słupska). Zmiany administracyjne istotną rolę odgrywały jedynie w przypadku wymiany pomiędzy MR i SWD I (jeżeli takie występowały), nie mając znaczenia w rozwoju całych ZM.
4. Można zatem sugerować, że analiza zmian ludnościowych byłych miast wojewódzkich Słupska i Koszalina, szczególnie w rozszerzeniu o strefy SWD, nie wskazuje na to, że utrata funkcji administracyjnej powoduje degradację byłego miasta wojewódzkiego.

Spis literatury:

- Bański J., 2008, Strefa podmiejska – już nie miasto, jeszcze nie wieś, [w:] A. Jezierska-Thole, L. Kozłowski (red.), *Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce*, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, Toruń, s. 29–44.
- Czarnecki B., 2011, Manifestations and consequences of depopulation of Polish cities. Outline of the problem, *Architecturae at Artibus*, 3, 4, s. 13–20.
- Długosz Z., Biały S., 2015, Przemiany demograficzne w dużych miastach Polski na początku XXI w., [w:] M. Soja, A. Zborowski (red.), *Miasto w badaniach geografów: Tom 2*, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytet Jagielloński, Kraków, s. 13–28.
- Dojazdy do pracy w Polsce – wyniki NSP 2011, 2014, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, <http://stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/dojazdy-do-pracy-w-polsce-wyniki-nsp-2011,9,1.html> (dostęp: 10.02.2017 r.).

- Dziewoński K., 1987, Strefa podmiejska – próba ujęcia teoretycznego, *Przegląd Geograficzny*, 59, 1-2, s. 55-64.
- Eberhardt P., 1986, Krajowy system osadniczy, *Czasopismo Geograficzne*, 1, s. 21-46.
- Falkowski J., 2009, Functional and Spatial Changes of Rural Areas in Suburban Areas of the Polish Metropolitan Areas, *Studia Obszarów Wiejskich*, 18, s. 49-69.
- Gonda-Soroczyńska E., 2009, Last decade Wrocław suburban zone transformations, *Infrastructure and Ecology of Rural Areas*, 4, s. 149-165.
- Gut P., 2016, Okres brandenbursko-pruski (1653-1807), [w:] R. Gaziński, E. Włodarczyk (red.), *Dzieje Koszalina. Tom I do 1945 roku*, Koszalińska Biblioteka Publiczna im. Joachima Lelewela, Koszalin, s. 167-232.
- Hall P.G., 1984, *World Cities*, 3rd edition, Weidenfeld and Nicolson, London.
- Hudzik I., 2005, Strefa podmiejska – zarys problemu, *Zarządzanie Publiczne. Zeszyty Naukowe Instytutu Spraw Publicznych UJ*, 1, s. 147-158.
- Kamińska W., Mularczyk M., 2014, Demographic types of small cities in Poland, *Miscellanea Geographica – Regional Studies on Development*, 18, 4, s. 24-33.
- Komorowski J.W., 2012, Miasta wojewódzkie a miasta postwojewódzkie w Polsce – zróżnicowanie i zmiany poziomu gospodarczego w pierwszej dekadzie XXI wieku, *Studia Miejskie*, 8, s. 9-25.
- Komunikaty GUS o zmianach w podziale terytorialnym kraju za lata 1999-2016, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, www.stat.gov.pl (dostęp: 20.09.2016 r.).
- Kosiński L., 1967, *Geografia ludności*, PWN, Warszawa.
- Krysiński D., 2013, Wszystko co złe to reforma. O utracie statusu miasta wojewódzkiego w dyskursie kaliszczan, *Przegląd Socjologiczny*, 4, s. 25-42.
- Kurniewicz A., Swianiewicz P., 2016, Ból fantomowy czy realna strata? Wpływ utraty statusu stolicy województwa na rozwój gospodarczy i miejsce w hierarchii systemu osadniczego, *Prace i Studia Geograficzne*, 61, 2, s. 25-50.
- Liszewski S., 1987, Strefa podmiejska jako przedmiot badań geograficznych. Próba syntezy, *Przegląd Geograficzny*, 59, 1-2, s. 65-79.
- Ludność w wieku produkcyjnym w 2011, Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, www.stat.gov.pl (dostęp: 10.02.2017 r.).
- Ludność według faktycznego miejsca zamieszkania w 2015 r., Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, www.stat.gov.pl (dostęp: 09.02.2017 r.).

- Ludność wg faktycznego miejsca zamieszkania w latach 1999-2015 (stan na dzień 31 grudnia), Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, www.stat.gov.pl (dostęp: 15.08.2017 r.).
- Maik W., 1997, Podstawy geografii miast, Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu, Toruń.
- Miasta polskie w tysiącleciu, 1965, Wyd. Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków.
- Michalski T., 2014, Problemy w opracowaniu wskaźników dla monitoringu przestrzennego sytuacji społecznej w Polsce, Biuletyn KPZK PAN, 255, s. 80-94.
- Migracje gminne w ruchu wewnętrznym i zagraniczne za lata 1999-2015, Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, www.stat.gov.pl (dostęp: 25.10.2016 r.).
- Piskorski Cz., 1952, Ziemia Słupska. Słupsk-Ustka, Społeczny Instytut Wydawniczy Kraj, Warszawa.
- Popielas-Szultka B., 1990, Początki i lokacje miast na Pomorzu Sławieńsko-Słupskim do połowy XIV wieku, Wyd. Uczelniane Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Słupsku, Słupsk.
- Potocki J., Babczuk A., 2017, Wybrane aspekty marginalizacji dawnych miast wojewódzkich, <http://docplayer.pl/16695259-Wybrane-aspekty-marginalizacji-dawnych-miast-wojewodzkih.html> (dostęp: 12.02.2017 r.).
- Raport wprowadzający na potrzeby przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce: część 1, 2010, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, <http://www.espon-usespon.eu/library/polish-background-report-for-oecd-national-urban-policy-reviews-in-poland-part-1-da4f> (dostęp: 22.02.2017 r.).
- Ruch naturalny wg płci za lata 1999-2015, Bank Danych Lokalnych, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, www.stat.gov.pl (dostęp: 25.10.2016 r.).
- Runge A., 2012, Metodologiczne problemy badania miast średnich w Polsce, Prace Geograficzne, 129, s. 83-101.
- Runge J., 2007, Metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej – elementy metodologii, wybrane narzędzia badawcze, Wyd. Uniwersytetu Śląskiego, Katowice.
- Simiński R., 2016, Czasy średniowiecza (1266-1523), [w:] R. Gaziński, E. Włodarczyk (red.), Dzieje Koszalina. Tom I do 1945 roku, Koszalińska Biblioteka Publiczna im. Joachima Lelewela, Koszalin, s. 61-116.
- Słodczyk J., 2001, Przestrzeń miasta i jej przeobrażenia, Uniwersytet Opolski, Opole.
- Sokołowski D., 2011, Centralność większych miast Polski. Rola czynnika administracyjnego i globalizacji, [w:] B. Namyślak (red.), Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, Rozprawy Naukowe, 20, IGiRR Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 11-23.

- Springer F., 2016, *Miasto Archipelag: Polska mniejszych miast, Karakter*, Kraków.
- Staszewska S., 2013, *Urbanizacja przestrzenna strefy podmiejskiej polskiego miasta*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Suliborski A., 1985, *Delimitacja strefy podmiejskiej Łodzi. Analiza pojęć i założeń metodologicznych*, *Acta Universitatis Lodzensis, Folia Geographica*, 5, s. 213–229.
- Szukalski P., 2014, *Depopulacja dużych miast w Polsce, Demografia i Gerontologia Społeczna – Biuletyn Informacyjny*, 7, s. 1–5.
- Szymańska D., 2007, *Urbanizacja na świecie*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Szymańska W., 2015, *The role of the administrative functions in the development of the city in Poland (by example of degraded towns)*, [w:] W. Szymańska (red.), *Regional Development and Public Administration in the Context of General Tendencies of XXI century*, Publishing House ADNDU, Słupsk-Kharkiv, s. 5–18.
- Śleszyński P., 2013, *Delimitacja Miejskich Obszarów Funkcjonalnych stolic województw*, *Przegląd Geograficzny*, 85, 2, s. 173–197.
- Wendt J., 2001, *Geografia władzy w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2006, *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, IGiPZ PAN, seria Monografie, 6.
- Wilk W., 2004, *The effect of changes in administrative division on the economic position of the largest cities in Poland*, *Miscelanea Geographica – Regional Studies on Development*, 11, s. 241–247.
- Włodarczyk E., 2016, *Wiek modernizacji (1807-1918)*, [w:] R. Gaziński, E. Włodarczyk (red.), *Dzieje Koszalina. Tom I do 1945 roku*, Koszalińska Biblioteka Publiczna im. Joachima Lelewela, Koszalin, s. 233–286.
- Wyniki badań bieżących, dział III: *Migracje ludności*, tab. 2g: *Migracje wewnętrzne ludności na pobyt stały według gmin poprzedniego i obecnego miejsca zamieszkania*, Baza Demografia, 2017, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa, <http://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/Tables.aspx> (dostęp: 09.02.2017 r.).
- Żuber E., 2010, *Województwo Środkowopomorskie – dlaczego być powinno? Część 1 – przesłanki historyczne i społeczne, ekonomiczne i prawne*, Koszalińska Biblioteka Publiczna im. Joachima Lelewela, Koszalin.

Zmiany średniej długości życia mieszkańców Polski w świetle wybranych wskaźników statystycznych

Wstęp

Proces starzenia się populacji Polski stanowi konsekwencję wydłużania się życia ludzkiego, małej liczby urodzeń oraz emigracji ludzi młodych. Jest to zjawisko charakterystyczne w skali całego świata, szczególnie dotyczy państw wysoko i średnio rozwiniętych. Polska należy do krajów o znacznym już stopniu starości demograficznej – w 2015 r. odsetek ludności powyżej 65 lat wynosił 15,8% i zwiększył się od 1989 r. o 5,9%. Przewiduje się, że parametr ten w 2030 r. osiągnie blisko 24% (Sytuacja demograficzna..., 2014).

Zakończenie aktywności zawodowej łączy się z reguły z nabyciem praw emerytalnych. Kolejne rządy przedstawiają Polakom nowe pomysły na zmiany w systemie emerytalnym. Eksperci różnych dyscyplin przekonują, że zmiany są potrzebne, a proponowany kierunek jest słuszny lub nie. Kilka lat temu w mediach przedstawiano opinie łagodzące obawy społeczeństwa związane z podniesieniem wieku emerytalnego, prezentowano nadzieje na dynamiczne wydłużanie się średniej długości życia i funkcjonowanie Polaków w przyszłości w coraz łatwiejszych, bardziej sprzyjających warunkach. Wielu osób nie udało się przekonać do tak optymistycznej argumentacji i Polacy raczej z ulgą przyjęli powrót do dawnych granic wieku emerytalnego (60 i 65 lat), które obowiązywać będą od 1 października 2017 r.

Po ostatnich zmianach w systemie emerytur dla ubezpieczonych urodzonych po 31 grudnia 1948 r. wysokość świadczeń w zdecydowanym stopniu uzależniona została od sumy zgromadzonych składek poddanych stosownej waloryzacji oraz wartości nazwanej przez ustawodawcę średnim dalszym trwaniem życia. Obecnie emerytura stanowi równowartość kwoty będącej wynikiem podzielenia podstawy jej obliczenia przez średnie dalsze trwanie życia policzone dla osób w wieku nabycia praw emerytalnych. Do ustalenia wysokości świadczenia stosuje się tablice trwania życia obowiązujące w dniu, w którym ubezpieczony osiągnął indywidualny powszechny wiek emerytalny. Właśnie wykorzystanie tych tablic budzi obec-

nie szereg emocji i kontrowersji, dlatego też słuszne wydaje się zwerifikowanie wiedzy na temat średniej długości życia Polaków.

Głównym celem opracowania o charakterze zarówno poznawczym, jak i metodologicznym było porównanie wybranych parametrów opisujących długość życia mieszkańców Polski oraz zwrócenie uwagi na konieczność uproszczenia i dopracowania wykorzystywanych w tej problematyce metod do potrzeb społecznych. Realizacja tak sprecyzowanego celu wymagała postawienia następujących pytań badawczych:

- Jak kształtowała się oczekiwana długość życia mieszkańców Polski w latach 1950-2015?
- Jaka jest dynamika zmian analizowanych wskaźników?
- Które z parametrów najlepiej wyjaśniają obserwowane w społeczeństwie zmiany?
- Jakiego wieku dożywa 50% osób zmarłych?

Uwzględniając cel opracowania oraz szczegółowe problemy badawcze sformułowano następującą hipotezę: W ramach dyskusji społecznych dotyczących modelu systemu emerytalnego teoretycznie możliwa i praktycznie uzasadniona jest ocena użyteczności wykorzystywanych do obliczania średniej długości życia metod i porównanie ich wyników.

W publikacji omówiono metodę używaną do budowy tablic trwania życia oraz do obliczeń własnych wykorzystano kilka innych mierników, takich jak: średnia ważona długości trwania życia, mediana wieku osób zmarłych, wskaźnik wymierania populacji oraz wskaźnik struktury zgonów według płci i wieku.

Tablice trwania życia

Główny Urząd Statystyczny każdego roku publikuje informacje dotyczące przeciętnego dalszego trwania życia mieszkańców Polski. Wartości oblicza się na podstawie rzeczywistej liczby zgonów z roku badanego (sklasyfikowanych według roku urodzenia i wieku ukończonego osób zmarłych), liczby urodzeń oraz liczby ludności (z uwzględnieniem roczników urodzenia) według stanu na początek i koniec analizowanego okresu. Budowę tablic rozpoczyna się od obliczenia prawdopodobieństw zgonów dla ludności w wieku 0-84 lata (włącznie); powyżej 84 lat wielkości są ekstrapolowane (J.Z. Holzer, 2003).

Wskaźnik przeciętnego (średniego) dalszego trwania życia liczony jest w oparciu o metodologię zalecaną przez WHO. Prezentuje średnią liczbę lat, jaką w danych warunkach umieralności ma jeszcze do przeżycia osoba pochodząca z określonej populacji. Każda podana wartość obwarowana jest dwoma założeniami – utrzymaniem schematu umieralności na poziomie z danego roku i dożyciem do wskazanego wieku. Tablice trwania życia zawierają także informacje o liczbie osób dożywających określonego wieku,

liczbie zmarłych, prawdopodobieństwie zgonu dla grup wieku; prezentują teoretyczny proces wymierania społeczeństwa w miarę jego starzenia się. Używa się w nich następujących oznaczeń parametrów:

- q_x – prawdopodobieństwo zgonu w ciągu roku osoby w wieku x ukończonych lat,
- p_x – prawdopodobieństwo przeżycia roku przez osobę w wieku x ukończonych lat,
- l_x – liczba osób dożywających wieku x ukończonych lat,
- d_x – liczba osób zmarłych w ciągu roku w wieku x ukończonych lat,
- L_x – średnia liczba osób dożywających wieku x ukończonych lat,
- t_x – liczba lat, jaką mają do przeżycia w ciągu roku osoby w wieku x ukończonych lat,
- T_x – łączna liczba lat, jaką mają do przeżycia – do końca trwania tej generacji – osoby w wieku x ukończonych lat,
- e_x – przeciętne dalsze trwanie życia osoby w wieku x ukończonych lat,
- x – wartości od 0 do ω .

Przyjęcie następujących założeń:

$$q_x = \frac{d_x}{l_x} = \frac{l_x - l_{x+1}}{l_x}$$

$$p_x = \frac{l_{x+1}}{l_x}$$

$$p_x + q_x = 1$$

$$l_0 > l_1 > l_2 > \dots > l_{\omega-2} > l_{\omega-1} > l_{\omega}$$

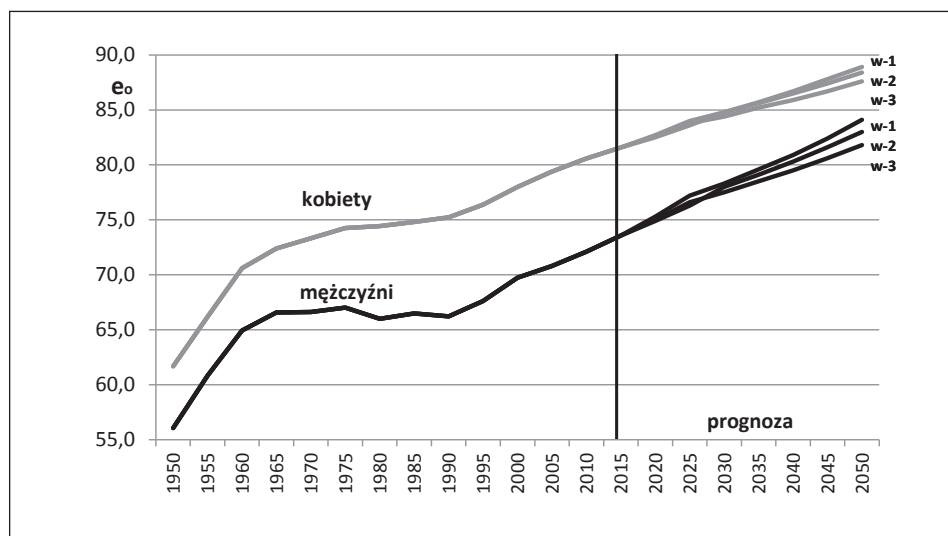
pozwala na przeprowadzenie niezbędnych wyprowadzeń i przyjęcie ostatecznej wersji równania w postaci (J.Z. Holzer, 2003):

$$e_x = \frac{\frac{l_x}{2} + \sum_{i=x+1}^{\omega} l_i}{l_x} = \frac{1}{2} + \frac{1}{l_x} \sum_{i=x+1}^{\omega} l_i$$

Wskaźniki przeciętnego dalszego trwania życia są obliczane dla Polski od 1950 r. Parametr e_0 nazywany przeciętnym trwaniem życia noworodka (lub krócej – przeciętnym trwaniem życia) określa średnią liczbę lat, jaką ma przed sobą dziecko w momencie urodzenia. Urodzeni w 2015 r. mężczyźni będą żyli średnio 73,6 lat, a kobiety 81,6 lat (ryc. 1). Przeciętne trwanie życia noworodka płci męskiej wzrosło w ciągu ostatnich 65 lat o 17,5 roku, a płci żeńskiej o 19,9 roku. Społeczeństwo polskie, podobnie jak inne, cechuje nadumieralność mężczyzn, jednakże rozmiar tego zjawiska jest relatywnie wysoki. Różnica między średnim trwaniem życia kobiet i męż-

czyn wynosi ok. 8 lat. Nadumieralność mężczyzn jest zjawiskiem obserwowanym we wszystkich grupach wieku. W 2015 r. pełnoletności nie dożyło 0,8% mężczyzn i 0,6% kobiet. Różnica ta pogłębia się wraz z wiekiem – dla przykładu 45 lat życia, czyli wieku pełnej aktywności zawodowej nie dożyło 5,0% mężczyzn i 1,9% kobiet, z kolei wieku 75 lat nie osiągnęło aż 46,8% mężczyzn i 23,7% kobiet (Trwanie życia..., 2016).

Najnowsza „Prognoza ludności Polski na lata 2014-2050” przygotowana przez specjalistów GUS oraz Departamentu Badań Demograficznych i Rynku Pracy zawiera m.in. założenia i analizy przewidywanych trendów zmian w przebiegu procesów umieralności i trwania życia. W dokumencie przyjęto założenie, że w Polsce spadek umieralności będzie przebiegał analogicznie do obserwowanego w przeszłości w krajach Europy zachodniej. Porównując wartość średniego trwania życia (e_0) mieszkańców Polski i wybranych krajów europejskich określono odległość, jaką obserwuje się pomiędzy populacjami – w 2012 r. różnica dla mężczyzn wynosiła 20, a dla kobiet 13 lat. Zaproponowano trzy wersje projekcji. Według wariantu średniego, który zwykle przyjmuje się za najbardziej prawdopodobny, zapóźnienie Polski będzie zbliżone do obecnego poziomu przez cały okres prognozy; w 2030 r. średnia długość trwania życia będzie wynosić dla płci męskiej 78,0 lat, a dla żeńskiej 84,8 roku; dla 2050 r. przewiduje się wielkość parametrów odpowiednio: 83,0 i 88,4 roku (ryc. 1) (Prognoza ludności..., 2014).



Ryc. 1. Przeciętne trwanie życia w Polsce w latach 1950-2015 oraz prognoza do 2050 r.

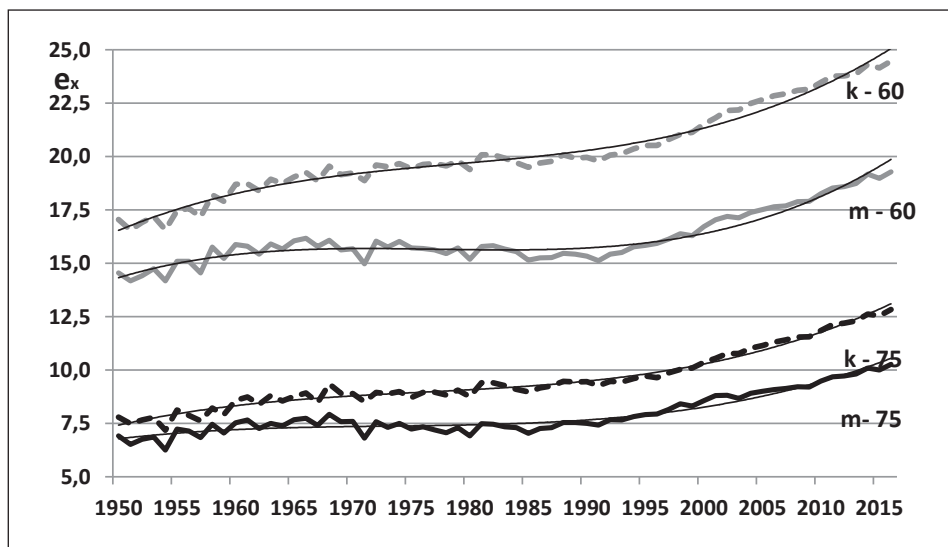
Źródło: opracowanie własne na podstawie Trwanie życia..., 2016 oraz Prognoza ludności..., 2014.

Według danych GUS z 2015 r., wskaźnik przeciętnego trwania życia mężczyzn mieszkających w miastach wynosił 74 lata i był o 1,0 rok wyższy niż dla mieszkańców wsi, z kolei kobiety w miastach żyły przeciętnie 81,5 roku – o 0,2 roku krócej niż mieszkające na wsi. Obserwuje się znaczne regionalne zróżnicowanie wielkości omawianego miernika. Najkrócej żyją mężczyźni w województwie łódzkim – 71,4 roku, najdłużej – w małopolskim 75,1 i podkarpackim 74,9 lat (maksymalne zróżnicowanie – 3,5 roku). W grupie kobiet największa różnica pomiędzy województwami wynosi 2,3 roku – mieszkanki podlaskiego dożywają średnio 82,6 lat (podkarpackiego – 82,5), natomiast śląskiego tylko 80,3 roku (łódzkiego – 80,4) (Trwanie życia..., 2016).

W 2015 r. mężczyzna w wieku 60 lat miał w perspektywie 19,0 lat życia, kobieta 24,1 roku. W porównaniu z 1950 r. było to o 4,4 roku więcej w przypadku mężczyzn i o 7,0 lat więcej w sytuacji kobiet. Obserwowane od połowy XX w. do chwili obecnej wartości dla osób w starszych rocznikach wieku (podobnie zresztą jak dla wieku 0 lat) pozwalają wyodrębnić 3 podokresy (ryc. 1 i 2) (Cz. Stępień, 2004):

- pierwszy – trwający ok. 20 lat, do początku lat 70. – cechował się wzrostem średniego dalszego trwania życia osób najstarszych obu płci; najszybciej wskaźnik wzrósł dla kobiet w wieku 60 lat o 2,1 roku – 12,3% (w tej grupie dla mężczyzn podniósł się o 1,1 roku, czyli 7,5%), najmniejszy przyrost charakteryzował mężczyzn w wieku 75 lat – odpowiednio 0,7 roku, czyli 1,0% (wartość dla kobiet – 1,1 roku, 14,0%);
- drugi – trwający także ok. 20 lat – czas spadku wartości mierników reprezentujących przeciętne dalsze trwanie życia mężczyzn i zasadniczo zastój ich wielkości dla kobiet; wskaźnik dla 60-letnich mężczyzn spadł z 15,7 do 15,1 lat, czyli o 4,0%; dla tej samej grupy wiekowej kobiet nieco tylko wzrósł z 19,2 do 19,8 lat – o 3,1%;
- trzeci – ok. 25-letni – cechuje wyraźny wzrost wartości oczekiwanego trwania życia dla wszystkich rozpatrywanych grup wieku; tempo przyrostu jest szybsze niż w latach 50. i 60., zwłaszcza dla najstarszych roczników, dla których wartość wskaźnika wzrosła: mężczyźni – o 2,6 lat (35,1%), kobiety – o 3,2 roku (34,4%); wydłużyło się także średnie dalsze trwanie życia osób w wieku 60 lat – w przypadku kobiet tempo jest minimalnie niższe niż dla mężczyzn: kobiety – o 4,3 roku (21,7%), mężczyźni – o 3,9 roku (25,8%).

Osoby, które dzisiaj uzyskują uprawnienia emerytalne urodziły się 60-65 lat temu, a więc w latach 1950-1955. Wówczas określono średnią długość ich życia na 56,1 roku – mężczyźni oraz 66,2 roku – kobiety. Jeśli urodzeni w tych latach dożyli 60 lat, to mężczyźni mają jeszcze przed sobą średnio 18,3 roku życia, a kobiety 24,1 roku.



Ryc. 2. Przeciętne dalsze trwanie życia w Polsce w latach 1950-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Trwanie życia..., 2016.

Inne sposoby badania średniej długości życia i umieralności

W dalszych rozważaniach do obliczenia średniej długości życia zastosowano prosty miernik – klasyczną średnią ważoną. Poszczególnym wartościom – liczbom zgonów w przedziałach wiekowych przypisywano wagi – wiek zmarłych. Tak więc elementy o dużej wadze miały większy wpływ na średnią. Użycie takiego wskaźnika było uzasadnione i dało poprawny wynik, ponieważ wagi są niezależne – nieskorelowane wzajemnie. Posługując się takim parametrem i wyłącznie rzeczywistymi danymi o liczbie zgonów w latach 1960-2015 zbadano, jaka była średnia długość życia ludzi, którzy w kolejnych latach przekroczyli pewną granicę wieku.

W badanym okresie ze względu na znaczny postęp w medycynie i zdecydowanie większą przeżywalność niemowląt bardzo wzrosła ogólna (obejmująca wszystkie grupy wieku) średnia długość życia: mężczyzn – o 20,9 roku (z 48,0 lat do 68,9 lat) oraz kobiet – o 22,8 roku (z 55,1 lat do 77,9 lat). W 2015 r. przeciętna długość życia w populacji osób zmarłych, które przekroczyły próg dorosłości wynosiła 69,4 roku dla płci męskiej (przyrost w ciągu 55 lat – 7,6 roku) i 78,3 roku dla płci żeńskiej (przyrost – 10,9 roku). Dla starszych grup wiekowych przyrosty nie okazały się tak spektakularne i zwyczajowo dla kobiet były wyższe (tab. 1). Natomiast różnice średniej długości życia 60- i 75-latków w latach 1960-2015, liczone metodą średniej ważonej oraz sposobem wykorzystywanym do budowy tablic trwania życia, mają zbliżone wartości. Zaznaczyć jednak należy, że parametry przeciętnego dalszego trwania życia zamieszczone w tablicach GUS są bardziej

optymistyczne dla wszystkich grup wieku, np. dla 60-latków o ok. 3 lata wyższe niż wartości uzyskane wyłącznie w oparciu o liczby zgonów (dla 75-latków – o ok. 2 lata).

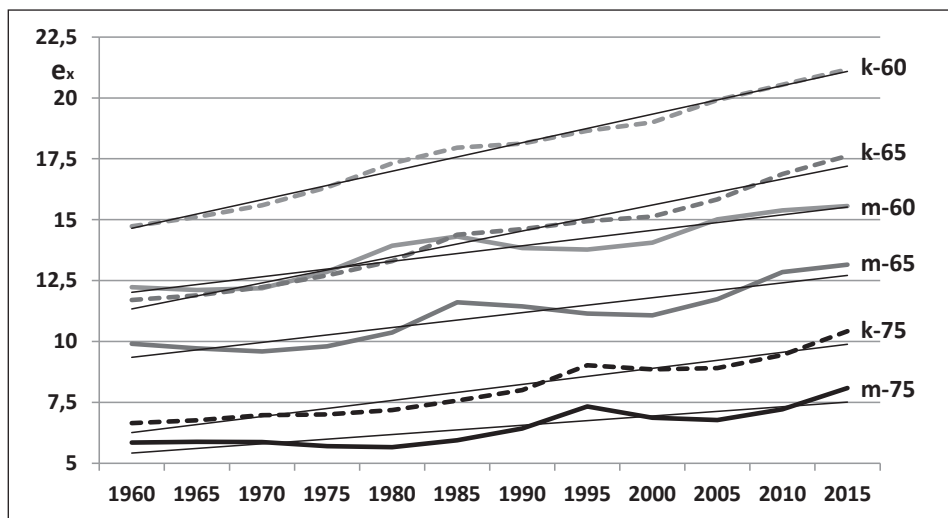
Tabela 1. Średnia długość życia osób zmarłych w latach 1960-2015 liczona metodą średniej ważonej.

Lata	Średnia długość życia									
	Mężczyźni od lat					Kobiety od lat				
	0	18	60	65	75	0	18	60	65	75
1960	48,0	61,8	72,2	74,9	80,9	55,1	67,4	74,7	76,7	81,7
1965	54,5	63,3	72,1	74,7	80,9	61,6	69,2	75,1	76,9	81,8
1970	57,5	64,1	72,2	74,6	80,9	64,8	70,7	75,6	77,2	82,0
1975	58,9	64,4	72,9	74,8	80,7	66,9	71,8	76,3	77,7	82,0
1980	60,2	64,6	73,9	75,4	80,7	68,7	72,7	77,3	78,3	82,2
1985	62,1	65,6	74,3	76,6	80,9	70,6	73,8	78,0	79,4	82,6
1990	62,5	65,1	73,8	76,4	81,4	71,6	74,1	78,1	79,6	83,0
1995	63,7	65,3	73,8	76,2	82,3	73,3	74,8	78,7	79,9	84,0
2000	65,0	66,1	74,1	76,1	81,9	74,2	75,1	79,0	80,1	83,9
2005	65,9	66,6	75,0	76,7	81,8	75,1	75,9	79,9	80,8	83,9
2010	67,2	67,8	75,4	77,9	82,2	76,4	77,0	80,5	81,9	84,4
2015	68,9	69,4	75,6	78,2	83,1	77,9	78,3	81,2	82,6	85,4
Różnica 2015-1960	20,1	7,6	3,4	3,3	2,2	22,8	10,9	6,5	5,9	3,7

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS oraz <http://www.mortality.org/>.

Metoda średniej ważonej potwierdza systematyczny wzrost przeciętnego dalszego trwania życia w Polsce w ciągu ostatniego półwiecza. Mężczyźni, którzy wcześniej przekroczyli 60. rok życia w 2015 r. przeżywali jeszcze średnio 15,6 roku, a kobiety 21,2 roku (różnica 5,6 roku). Po wejściu w wiek sędziwy, tj. powyżej 75. roku życia mężczyźni żyli jeszcze statystycznie 8,1 lat, a kobiety 10,4 lat (różnica dla płci – 2,3 roku) (ryc. 3).

Obliczenia przeciętnego trwania życia i średniego dalszego trwania życia zostały wykonane na pełnym zestawie informacji o liczbie osób zmarłych. Pozyskane dane bezwzględne pozwoliły zaprezentować i porównać struktury zgonów według płci i wieku mieszkańców Polski. Zjawisko umieralności w 1960 r. charakteryzowało się przede wszystkim bardzo wysokim udziałem dzieci poniżej 1. roku życia. Na ogólną liczbę 117 184 zgonów mężczyzn przypadało 21 566 zgonów niemowląt płci męskiej – 18,4%; dla porównania w 2015 r. – 0,4%. W konfrontacji z sytuacją obecną, w strukturze obrazującej umieralność przed 55 laty wyraźnie wyższe są odsetki zgonów w młodszych grupach wiekowych, a jednocześnie niższe w grupach starszych. Obserwuje się też przesunięcie wykresów „żeńskich względem męskich” w prawo, w stronę starszych roczników. Swoistą cechą współczesnych struktur umieralności jest bardzo wysoki udział zgonów kobiet

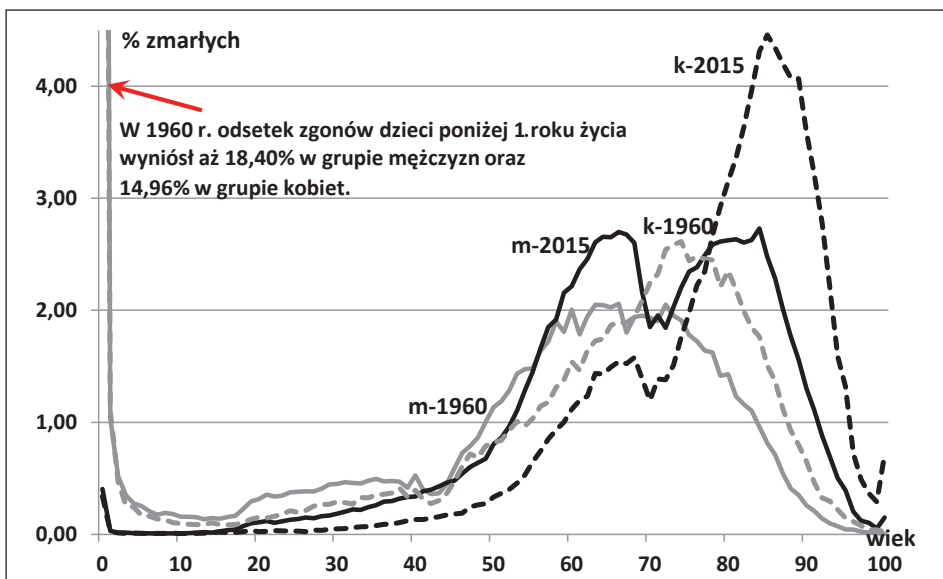


Ryc. 3. Średnie dalsze trwanie życia w Polsce w latach 1960-2015 liczone metodą średniej ważonej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: BDL GUS; <http://www.mortality.org/>.

w dziewiątej dekadzie życia – aż 40,0% zejść kobiet przypada na ten okres (w grupie mężczyzn ten sam wskaźnik wynosi 22,0%). Na specyficzny kształt wykresów dla 2015 r. wpływa spadek umieralności osób obu płci w okolicach 70. roku życia. Jest to prawdopodobnie efekt niżu demograficznego z czasów II wojny światowej (ryc. 4).

Miarą pozwalającą uzupełnić wyobrażenie o wzroście długości życia społeczeństwa jest mediana wieku zmarłych, czyli wartość środkowa (przeciętna), granica drugiego kwartyła. Jest to wartość cechy w szeregu uporządkowanym określająca liczbę lat, której nie osiągnęła połowa osób zmarłych, a która została przekroczona przez drugą połowę. Powyżej i poniżej wartości mediany znajduje się jednakowa liczba obserwacji. Mediana wieku całej zbiorowości zmarłych w Polsce w 1960 r. wynosiła 57,5 roku dla płci męskiej i 65,2 roku dla płci żeńskiej. Na przestrzeni badanych lat jej wartość systematycznie wzrastała do 69,6 lat – panowie oraz do 81,1 roku – panie w 2015 r. (ryc. 5, tab. 2).



Ryc. 4. Struktura umieralności według płci i wieku osób zmarłych w Polsce w latach 1960 i 2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: BDL GUS; <http://www.mortality.org/>.

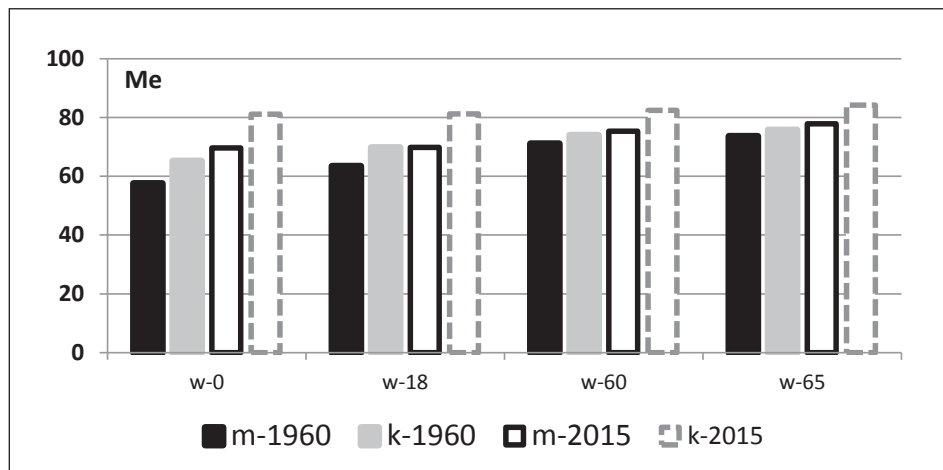
Tabela 2. Mediana wieku osób zmarłych w Polsce w latach 1960, 1980, 2000 i 2015.

Lata	Mediana wieku zmarłych							
	Mężczyźni				Kobiety			
	0	18	60	65	0	18	60	65
1960	57,5	63,4	71,1	73,6	65,2	69,8	74,0	75,7
1980	66,6	68,0	73,0	74,2	74,2	75,0	77,1	77,7
2000	67,7	68,0	72,8	74,5	76,5	76,7	78,4	79,2
2015	69,6	69,8	75,3	77,8	81,1	81,2	82,4	84,2
Różnica %	21,0	10,1	5,9	5,7	24,4	16,3	11,1	11,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS oraz <http://www.mortality.org/>.

Wiek środkowy, analogicznie jak średnia długość życia, rośnie wraz z zawężeniem grupy osób zmarłych do starszych grup wieku. W 2015 r. 50% mężczyzn, którzy zmarli przekroczywszy 65. rok życia nie dożyło 77,8 lat, a połowa ten wiek przeżyła. Dla tej samej grupy kobiet granicą drugiego kwartyla jest wiek 84,2 lat; różnica dla płci wynosi 6,4 roku na korzyść kobiet. Najbardziej dynamiczny wzrost wartości mediany widoczny jest

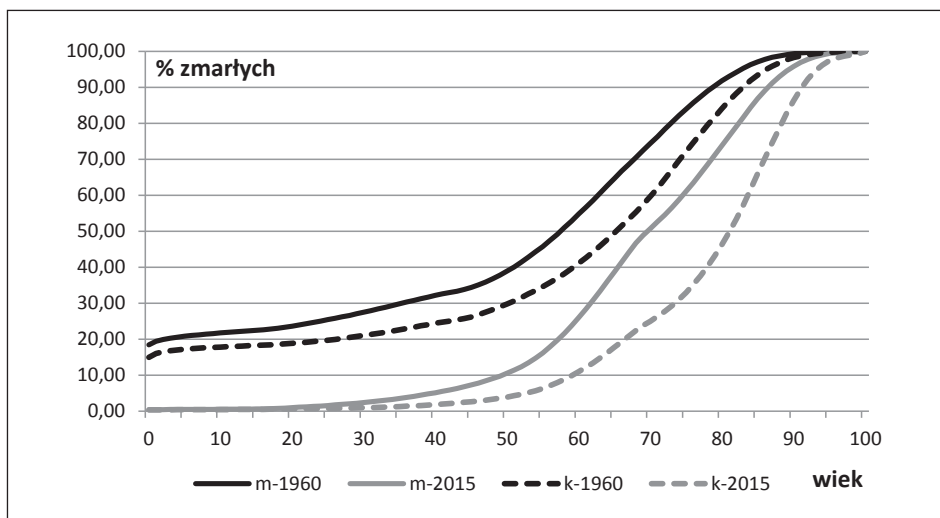
w grupach o największej rozpiętości wieku – od 0 lub od 18 lat; najmniejsze zróżnicowanie odnosi się do wartości najnowszych dla kobiet (ryc. 5, tab. 2).



Ryc. 5. Mediana wieku osób zmarłych w Polsce w latach 1960 i 2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: BDL GUS; <http://www.mortality.org/>.

W badaniach nad populacjami często wykorzystuje się krzywą wymierania, która jest graficzną prezentacją zgonów osób w poszczególnych grupach wiekowych. Przedstawia sumę (kumulację) liczby zmarłych w danej społeczności. Profile wymierania rozwiniętych społeczeństw ludzkich mają kształt wklęsły – są typowe dla populacji, w których osobniki dorosłe wydają nieliczne potomstwo, opiekują się do momentu uzyskania przez nie samodzielności. W związku z tym w pierwszym okresie życia występuje mała śmiertelność dzieci, a tempo wymierania zależy od wieku; do starości dożywa znaczna część populacji i wtedy następuje stopniowy wzrost śmiertelności. Krzywe wymierania reprezentujące zgony mężczyzn i kobiet w Polsce w latach 1960 i 2015 mają zbliżony kształt, jednakże są przesunięte względem osi Y. Wynika to przede wszystkim ze stosunkowo dużej liczby zgonów dzieci w okresie noworodkowym i niemowlęcym na początku lat 60. Wówczas współczynnik zgonów niemowląt kształtował się na poziomie ok. 60‰, obecnie wynosi 4‰. W 1960 r. pierwszy kwartył zgonów mężczyzn odpowiadał grupie wieku 0-24 lata, w 2015 r. był to przedział 0-60 lat. Dla kobiet rozpiętości przedziałów były i są większe, wynosiły odpowiednio w badanych latach 42 oraz 70 lat.



Ryc. 6. Wymieranie kobiet i mężczyzn w Polsce w latach 1960 i 2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS oraz <http://www.mortality.org/>.

Zakończenie

Bezpośrednią inspiracją podjęcia problemu badawczego były obserwacje i refleksje własne autorki oraz lektura opinii internautów na temat zasadności korzystania z Tablic trwania życia opracowywanych przez GUS dla obliczania wielkości świadczeń emerytalnych. Od połowy XX w. rzeczywistość nastąpiły duże zmiany umieralności i długości życia ludzkiego. Informacje zawarte w tablicach, a zwłaszcza dane prognostyczne kreują bardzo korzystny wizerunek czasów współczesnych i przyszłości. Wraz z postępem nauki i poprawą warunków ekonomicznych biologiczna granica ludzkiej egzystencji, czyli wiek ok. 120 lat może zostać przekroczony – oświadczają optymiści. Niepodzielający tego entuzjazmu twierdzą, że pokolenie, które dziś dożywa 80-90 lat to ludzie starych genów; nasze dzieci są najsłabszym genetycznie pokoleniem w historii, które będzie żyło kilka lat krócej od swoich rodziców, gdyż jest zagrożone chorobami cywilizacyjnymi spowodowanymi głównie brakiem ruchu, złym odżywianiem i wszelkimi zanieczyszczeniami środowiska.

W oparciu o przeprowadzoną analizę podstawowych parametrów długości życia w Polsce (którą należy traktować jako wstępną), można sformułować m.in. następujące wnioski:

- Mimo iż długość przeciętnego dalszego trwania życia mieszkańców Polski wzrosła w latach 1950-2015 znacząco w dalszym ciągu jest niższa niż średnia w UE o ok. 2 lata dla kobiet i ok. 5 lat dla mężczyzn.
- Wskaźnik długości trwania życia (GUS) wykazuje zróżnicowanie nie tylko w odniesieniu do płci, ale także wewnątrz kraju, pomiędzy

województwami. W 2015 r. najkorzystniejsze parametry trwania życia notowano dla mężczyzn w regionie południowym i wschodnim (73,8 lata), dla kobiet w regionie wschodnim (82,5 lat).

- Wyniki uzyskane z użyciem średniej ważonej do analizy długości życia mieszkańców Polski potwierdzają dynamiczny wzrost obliczanych parametrów, choć ich wartości są w każdym przypadku niższe w porównaniu z danymi GUS. Różnice wyników są bardzo duże dla starszych danych z 1960 r. (sięgają nawet kilkunastu lat), co wynika z bardzo dużej liczby zgonów niemowląt. Wskaźniki z 2015 r. dla młodszych grup wieku 0 i 18 lat różnią się o ok. 5 lat w przypadku mężczyzn i 4 lata dla kobiet.
- Zmiany średniej długości życia 60- i 75-latków zachodzące w latach 1960-2015, obliczone metodą średniej ważonej oraz sposobem wykorzystywanym do budowy tablic trwania życia, mają zbliżony trend. Parametry zamieszczone w tablicach GUS są dla starszych grup wieku wyższe o ok. 2-3 lata w zestawieniu z wartościami uzyskanymi wyłącznie w oparciu o liczby zgonów.
- Znaczny wzrost długości trwania życia mieszkańców Polski potwierdzają: struktura umieralności według płci i wieku, rosnąca mediana wieku osób zmarłych oraz wartości wskaźników wymierania.

Niniejsze opracowanie stanowi jedynie wstęp do dyskusji nad przydatnością stosowanych dotychczas metod interpretowania problemów umieralności i długości życia ludności w Polsce. Wielu jest adwokatów optymistycznych i pesymistycznych scenariuszy, którzy opierają się na przypuszczeniach. Na ile rzeczywiście wykorzystywane dzisiaj sposoby są wiarygodne, będzie można się przekonać, gdy kolejne pokolenia potwierdzą lub nie obecne trendy i prognozy. Aby świat nauki nie był posądzany o wykorzystywanie narzędzi matematycznych w celu zakłamywania rzeczywistości i manipulacji, należy dążyć do używania twardych, rzetelnych danych statystycznych i stosunkowo nieskomplikowanej metodologii. Nie wszyscy są zwolennikami akceptowania parametrów obliczonych na podstawie prawdopodobieństw, zwłaszcza gdy pozyskane parametry służą tak ważnemu celowi jak obliczanie wielkości emerytur.

Spis literatury:

- Holzer J.Z., 2003 Demografia, PWE, Warszawa.
- Prognoza ludności na lata 2014-2050, 2014, GUS, Warszawa.
- Stępień Cz., 2004, Przeciętne dalsze trwanie życia osób w starszym wieku w Polsce w latach 1950-2002 i próba szacunku do 2012 r., Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Sytuacja demograficzna osób starszych i konsekwencje starzenia się ludności Polski w świetle prognozy na lata 2014-2050, 2014, GUS, Warszawa.
- Trwanie życia 2015 r., 2016, GUS, Warszawa.

Formy i funkcje ekspozycji flag w Gdyni

Wstęp

W pracy podjęto zagadnienie współczesnej roli flagi. Jako studium przypadku wybrano rodzinne miasto autorki, czyli Gdynię. Po raz pierwszy autorka niniejszego artykułu zainteresowała się flagami podczas zbierania materiałów do projektu badawczego na temat sakralizacji przestrzeni publicznych w Polsce. Wtedy to zwróciła uwagę na zjawisko wywieszania flag państwowych, papieskich i maryjnych na elewacjach kościołów oraz przy krzyżach i kapliczkach przydrożnych, a także obecność różnego rodzaju flag na marszach i wydarzeniach o charakterze religijnym. Dokumentacja tego zjawiska na potrzeby monografii wieńczącej ów projekt (L. Przybylska, 2014) stała się impulsem do rozpoczęcia odrębnych badań nad upowszechnieniem się flag w przestrzeni w ostatnich latach. Celem artykułu nie jest inwentaryzacja wszystkich sposobów ekspozycji i rodzajów flag w wybranym mieście, ale identyfikacja ich podstawowych form i funkcji eksponowania.

W pierwszej części artykułu, w oparciu o studia literatury przedmiotu (C. Marvin, D.W. Ingle, 1999; A. Znamierowski, 2003; G. Elgenius, 2007; E. Podeh, 2011; K. Gelber, 2012; K. Jaskułowksi, 2016), omówiono zarys historii i funkcji flag na przestrzeni wieków. Druga część artykułu powstała na podstawie danych otrzymanych z Urzędu Miasta Gdyni oraz na podstawie pół-ustrukturyzowanych wywiadów przeprowadzonych w okresie lipiec-wrzesień 2015 r. z dwoma urzędnikami zajmującymi się flagami w mieście oraz z osobami, które wywieszają flagi: przed kościołem, przed restauracją i w swoim przydomowym ogrodzie. W tej części skupiono się na różnorodności form, funkcji i powodów wywieszania flag w Gdyni w drugiej dekadzie XXI w. Według autorki artykułu, w literaturze naukowej aspekt historyczny i symboliczny flag, w tym szczególnie związany z flagami państwowymi, został wyczerpująco opisany. Z kolei zainteresowanie innymi typami flag i ich ekspozycją w mieście pojawia się jako ilustracja innego badanego zjawiska (A. Znamierowski, 2003; A. Vanalo, 2008; N. Na-

srullah, D. Mardhiah, 2013) i nie jest głównym przedmiotem badań. Zatem brakuje opracowań poświęconych wyłącznie współczesnemu wykorzystaniu flag w mieście. Niniejszy artykuł ma zamiar wypełnić tę lukę poznawczą.

Zarys historii i funkcji flagi

Flaga jest kawałkiem tkaniny przymocowanej jedną krawędzią do drzewca albo liny. Jest to rodzaj symbolicznego urządzenia wymyślonego bardzo dawno temu (G. Elgenius, 2007). Prototypem tego, co dziś nazywamy flagą były w czasach prehistorycznych metalowe lub drewniane „znaki bojowo-rozpoznawcze”, które składały się z długiego pręta i osadzonych na nim przedmiotów wykonanych z kości czy piór, a później z drewna lub metalu (A. Znamierowski, 2003, s. 40). Takie protoflagi były znane w starożytnym Egipcie, Asyrii, Persji i Babilonie. Używano ich do gromadzenia wojowników, wskazywania im kierunku marszu lub ataku. Natomiast pierwsze flagi z tkaniny pojawiły się w ojczyźnie jedwabiu, w Chinach. Płat tkaniny umieszczony na bambusowym pręcie był z oddali lepiej widoczny i to przesądziło o jego rozpowszechnieniu. Najstarsza wzmianka dotycząca użycia flagi w Europie mówi o purpurowej chorągwi okrętu ateńskiego w V w. przed Chrystusem. Zatem na początku flagi wykorzystywano podczas działań wojennych.

Dopiero pod koniec średniowiecza flaga została zaakceptowana jako symbol krajów, królów, miast czy gildii kupieckich. W XIV w. w miastach hanzeatyckich chorągiew miejska była używana w czasie wszystkich uroczystości religijnych i świeckich. Towarzyszyła również oddziałowi wysyłanemu przez miasto na pola bitewne. Ze źródeł ikonograficznych wynika, że chorągwie wywieszano na ratuszu i umieszczano na wieżach miejskich (A. Znamierowski, 2003). W XIX w. pojawiła się w Europie Środkowej flaga miejska o innej funkcji niż chorągiew, ponieważ nie przynależała wyłącznie do władz miasta i nie miała już charakteru bojowego. Ówczesnie flaga pozostała „znakiem rozpoznawczym”, ale „przez swoje coraz częstsze użycie przez instytucje prywatne stopniowo staje się głównym symbolem miasta” (A. Znamierowski, 2003, s. 75).

Od końca XVIII w. w Europie zaczęła zyskiwać na popularności flaga narodowa i państwowa, co było związane z początkami formacji narodów i państw w tamtym okresie. Dzisiaj flagi te postrzegane są jako symboliczna i ekspresyjna forma wypowiedzi i znaczący środek politycznego przekazu (K. Gelber, 2012). Ponadto służą identyfikacji grup i terytoriów jak również różnicują wspólnoty od siebie i wizualizują relacje pomiędzy „my” i „oni” (G. Elgenius, 2007). Zatem flaga pomaga budować tożsamość społeczną i terytorialną.

Flagom narodowym i państwowym przypisywane jest także znaczenie sakralne dla pojedynczych osób, grup, jak i całych narodów (C. Marvin,

D.W. Ingle, 1999; E. Podeh, 2011; K. Jaskułowski, 2016). K. Jaskułowski (2016) udowadnia, że flaga narodowa jest postrzegana w sposób sakralny i magiczny, przy czym utożsamianie flagi z narodem, gotowość oddania życia za flagę jakby ona sama była narodem, nie przeszkadza powszechnej akceptacji jej reprodukcji na przedmiotach codziennego użytku. Nie tylko flaga narodowa, ale także flagi miejskie, regionalne czy drużyn sportowych są używane jako nadruk, swoisty dodatek do kubków, czapek, długopisów, ręczników, koszulek itp. Jest to kolejna, nowa w historii flagi, funkcja flagi jako dekoracji. Trzymając się definicji flagi jako kawałka materiału umieszczonego na drzewcu, na wymienionych przedmiotach nie jest to już jednak flaga, ale jej obraz, kopia.

W XXI w. uwidacznia się zmiana we współczesnym wykorzystaniu flagi. Tradycyjnie flaga składa się tylko z barw i ewentualnie z godła instytucji, miasta czy państwa (A. Znamierowski, 2003). Obecnie mieszkańiec miasta styka się nie tylko z flagą opartą na wspomnianym przekazie symbolicznym, ale także z dosłownym przekazem tekstowym i obrazkowym umieszczonym na „nowoczesnej” fladze. Co więcej, jest to przekaz zwielokrotniony. Już nie pojedyncza flaga sygnalizująca np. początek bitwy czy poddanie się wrogowi (biała flaga), ale setki i tysiące bannerów rozwieszanych w różnych miastach świata przez dłuższy czas, np. w Turynie (A. Vanalo, 2008) czy w Padang City (N. Nasrullah, D. Mardhiah, 2013), nadają inne ważne współcześnie komunikaty dla mieszkańców i turystów. Obok flagi narodowej czy flagi miasta upowszechnia się w krajobrazie miejskim flaga zaprojektowana na daną okoliczność i jednocześnie, aby tę okoliczność promować. Flaga spełnia funkcje promocji i reklamy.

Podsumowując zarys historii flagi i jej znaczeń, warto przytoczyć słowa polskiego portalu internetowego „Pogotowieflagowe.pl” poświęconego fladze polskiej, który podaje następującą lapidarną definicję flagi, łączącą prahistorię ze współczesnością: „flaga to prosty, ale skuteczny „wzmacniacz” różnorodnych działań ludzkich, wykorzystujący podświadomą, pierwotną reakcję współczesnego „myśliwego” na ruch – ruch flagi ożywiającej i wzmacniającej symbole, których jest nośnikiem” (http://www.pogotowieflagowe.pl/zarys_historii_funkcje_flagi.html).

Podkreślić należy, że upowszechnianiu ekspozycji flag w XXI w. w Polsce sprzyja kilka okoliczności. Po pierwsze są to uwarunkowania prawne znoszące obecne w okresie PRL ograniczenia używania flagi państwowej, których celem było niedopuszczenie do demonstracji pod barwami narodowymi przeciwko ówczesnej władzy. Obecnie każdy ma prawo używać flagę państwową w celu podkreślenia znaczenia uroczystości, świąt lub innych wydarzeń; jednocześnie obywatel ma obowiązek używać flagi z czcią i szacunkiem (Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej...). Ponadto popularyzacji flagi państwowej w kraju sprzyja

ustanowienie w 2004 r. i coroczne obchodzenie 2 maja „święta flagi”, czyli Dnia Flagi Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkowo, oprócz wspomnianych uwarunkowań prawnych, współczesnemu upowszechnieniu flag w przestrzeni sprzyja postęp technologiczny i dobrobyt. Inaczej niż wiele wieków temu wyprodukowanie flagi jest obecnie znacznie tańsze, szybsze i w dodatku możliwe w wielu wariantach, nie tylko kolorystycznych.

Flagi w Gdyni

W drugiej dekadzie XXI w. w Gdyni można spotkać następujące flagi: państwowe, miasta Gdyni, różnych instytucji i stowarzyszeń (np. Kaszubów, Kościoła rzymskokatolickiego, Unii Europejskiej, Związku Nauczycielstwa Polskiego), Międzynarodowego Kodu Sygnałowego oraz reklamowe, zwane też promocyjnymi czy okolicznościowymi. Zidentyfikowano kilka typów miejsc ich ekspozycji. Flagi obecne są stale lub sezonowo: (1) na drzewcu przy słupach oświetleniowych, (2) na dachach lub elewacjach budynków, (3) na masztach specjalnie do tego przeznaczonych, (4) niesione podczas marszów czy procesji, (5) na jednostkach pływających w porcie, (6) przenośne, stawiane na ziemi nośniki typu flyer oraz stojaki z flagami podczas uroczystości miejskich. Notabene, harmonogram tych ostatnich uroczystości obejmował 12 dat w 2015 r. Przestrzenie publiczne w centrum miasta, w tym szczególnie główne ulice, to obszary gdzie najczęściej można zauważyć różnego rodzaju flagi i to w większej liczbie. W niniejszym artykule przestrzeniom tym poświęcono też dużo więcej miejsca niż innym typom ekspozycji flag, czyli na budynkach lub posesjach firm, instytucji i osób prywatnych.

Flagi wywieszane przez Urząd Miasta Gdyni

Oflagowaniem ulic w mieście zajmują się dwie jednostki Urzędu Miasta Gdyni, czyli Zarząd Dróg i Zieleni oraz Referat Promocji i PR. Pierwsza jednostka zajmuje się oflagowaniem ulic w czasie świąt państwowych oraz wydarzeń i uroczystości lokalnych. Druga odpowiedzialna jest za pionowo wywieszone flagi przy ul. Świętojańskiej, głównej ulicy handlowej miasta. Dodatkowo obie jednostki, podobnie jak inne instytucje budżetowe, czyli Gdyńskie Centrum Sportu, Gdynia Marina oraz Marynarka Wojenna zajmują się oflagowaniem masztów rozmieszczonych w różnych częściach miasta.

Zarząd Dróg i Zieleni zarządził w 2015 r. pięcioma miejscami, gdzie stoją maszty flagowe: na placu Grunwaldzkim, na końcu al. Jana Pawła II, czyli przy wejściu do portu od strony południowej (ryc. 1) oraz przy trzech pomnikach (tab. 1).

Tabela 1. Flagi na wybranych masztach w Gdyni w 2015 r.

Lokalizacja i liczba masztów	Rodzaj flagi	Czas ekspozycji
przy Pomniku Harcerzy ul. Świętojańska (8)	państwowe	10 lutego, 28 marca, 3 maja, 1 sierpnia, 1 września, 11 listopada
na placu Grunwaldzkim (3)	państwowe/okolicznościowe	czerwiec/maj
przy Pomniku Abrahama na placu Kaszubskim (4)	kaszubska	stała ekspozycja z 6-krotną wymianą flag
przy Pomniku 2. Morskiego Pułku Strzelców w punkcie widokowym Kolibki przy al. Zwycięstwa (2)	państwowe	11 listopada
na końcu al. Jana Pawła II (13)	5 flag państwowych, 4 flagi miasta Gdynia, 4 flagi Unii Europejskiej	okres od 1 maja do 12 listopada; zawieszanie flag: 30 kwietnia/ 1 maja, 5-krotna wymiana flag; zdjęcie flag: 12 listopada

Źródło: opracowanie własne na podstawie harmonogramu flagowania Zarządu Dróg i Zieleni (e-mail z ZDiZ z dnia 23 września 2015 r).



Ryc. 1. Maszty flagowe przy wejściu do portu w Gdyni.

Autor: Lucyna Przybylska.

Zarząd Dróg i Zieleni wyróżnia cztery formy flagowania miasta oparte na kryterium liczby wywieszonych flag w czasie danej uroczystości czy święta. Flagowanie duże, do 2000 sztuk flag, tzw. „całego miasta” (*de facto* 19 ulic i kilku placów), dotyczy flag wywieszanych w czasie dziesięciu dat w roku, głównie związanych z rocznicami ważnych wydarzeń dla historii kraju i miasta, takich jak: rocznica nadania praw miejskich, rocznica wyzwolenia miasta, obchodzone w dniach 1-3 maja trzy uroczystości: rocznica wejścia Polski do Unii Europejskiej, Dzień Flagi Rzeczypospolitej Polskiej i rocznica Konstytucji 3 Maja, rocznica Dnia Zwycięstwa, Open'er Festiwal, 15 sierpnia: Święto Wojska Polskiego oraz rocznica Strajków Solidarnościowych, rocznica Porozumień Sierpniowych, rocznica wybuchu II wojny światowej, Festiwal Filmowy oraz obchodzone 11 listopada rocznica Odzyskania Niepodległości i Jesienny Bieg Niepodległości. Flagowanie średnie, do 1099 sztuk flag, stosuje się tylko do dwóch wydarzeń miejskich: Forum Gospodarki Morskiej – zasięg flagowania ulic i placów jak we flagowaniu dużym oraz rocznicy Wydarzeń Grudniowych – pięć ulic i dwa węzły. Z kolei flagowanie małe, do 400 flag, dotyczy takich świąt i wydarzeń, jak: Narodowy Dzień Pamięci Żołnierzy Wyklętych, rocznica śmierci Papieża Jana Pawła II, Dni Morza, rocznica wybuchu Postania Warszawskiego, Dzień Papieski. Obejmuje zazwyczaj ul. 10 Lutego biegnącą od głównego dworca kolejowego w stronę morza, do miejskiego waterfrontu (al. Jana Pawła II, Skwer Kościuszki), stanowiących reprezentacyjną przestrzeń Gdyni. Najmniejszy zasięg (jedna ulica, do 150 sztuk flag) występuje w czasie dwóch imprez masowych dla biegaczy (Bieg Urodzinowy Gdyni i Bieg Europejski), rocznicy Pierwszych Wysiedleń Mieszkańców Gdyni (w czasie II wojny światowej) oraz urodzin inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego – inicjatora budowy portu i miasta Gdyni.

Odrębny harmonogram dotyczy oflagowania długiej handlowej ul. Świętojańskiej (1820 m). Na słupach trakcyjno-oświetleniowych w czasie świąt flagi pionowe o powierzchni 3 m² (ryc. 2) wywieszane są tak jak w harmonogramie flagowania dużego. Dodatkowo w inne dni eksponowane są różnego rodzaju flagi okolicznościowe. Przed każdym wywieszeniem tych ostatnich akceptacja ich projektu musi być dokonana przez Wiceprezydenta Miasta. Współczesna infrastruktura służąca oflagowaniu istnieje w mieście od czasu modernizacji całej ul. Świętojańskiej w latach 2001-2006. W wypowiedzi urzędniczki z Referatu Promocji i PR Urzędu Miasta Gdyni ul. Świętojańska została określona „prestżową ulicą”, na której „postanawiamy wykorzystać siłę marketingową flag”. Pionowe flagi reklamujące różne obiekty i wydarzenia nazwane zostały „flagami promocyjnymi”. Owe flagi są udostępniane sponsorom różnych inicjatyw, które odbywają się na terenie miasta. Nie ma cennika na te usługi. Zawsze są one przedmiotem indywidualnej negocjacji. Nadrzędnym jednak celem jaki przyświeca udostępnianiu tych nośników reklamowych jest „promocyjny aspekt dla mia-

sta”. Zwraca się też uwagę, aby miasto „zyskało na tej współpracy”. Ilustracją tych zasad są dwa przykłady podane przez rozmówczynię. Była nią kampania promująca nowopowstający budynek przy ul. Świętojańskiej, połączona z promocją tej ulicy jako ulicy kulturalnej i kulinarnej. Pozytywnie zaopiniowana została także „kampania flagowa” promująca jednego z inwestorów, który nawiązywał w swoich broszurach do historii miasta.



Ryc. 2. Przykład flagi okolicznościowej przy ul. Świętojańskiej informującej o nadaniu śródmieściu Gdyni statusu „Pomnika Historii” w 2015 r.

Autor: Lucyna Przybylska.

Warto zwrócić uwagę na wysoką częstotliwość obecności flag przy ul. Świętojańskiej, która zdaniem autorki sprawia, że można mówić o zjawisku flagizacji tej przestrzeni. Za przykład niech służy rok 2015. Oprócz stycznia i grudnia – zarezerwowanych dla „ekspozycji oświetlenia świątecznego” – dni bez flag pionowych na ul. Świętojańskiej było niewiele – dziewięć w lutym, dwa pod koniec marca i cztery pod koniec kwietnia. O ile na ul. Świętojańskiej flagi wisiały przez 288 dni, inne ulice miasta oflagowane były różnego rodzaju flagami tylko ok. 30 dni. Widać dużą dysproporcję w ekspozycji flag okolicznościowych reklamujących wybrane obiekty zlokalizowane w mieście i wybrane wydarzenia jakie miały miejsce

w 2015 r. O ile na ul. Świętojańskiej przez aż 263 dni w ciągu 10 miesięcy wisiała któraś z 26 rodzajów flag okolicznościowych, to przy innych ulicach pięć rodzajów flag okolicznościowych wisiało tylko ok. dwa tygodnie. Z kolei flaga państwowa na ul. Świętojańskiej wisiała w siedmiu różnych miesiącach w sumie przez 13 dni, a regionalna flaga kaszubska w ciągu dwóch miesięcy – razem 12 dni. Na pozostałych ulicach Gdyni flagi państwowe i okolicznościowe wisiały z podobną dużą częstotliwością (14-15 dni), rzadziej pojawiały się flagi miejskie (8 dni), a najrzadziej flagi europejskie (2 dni) i papieskie (1 dzień).

Inne flagi

Wymienione dotąd rodzaje flag przy ulicach i placach miasta spełniały dwie funkcje: uświetniającą uroczystości państwowe i miejskie oraz reklamowo-promocyjną. Celem przedstawionych dalej trzech wywiadów było przede wszystkim poszukiwanie odpowiedzi na pytanie: jak funkcje flag postrzegają inni, „indywidualni wystawiający”? Ponieważ przy wielu obiektach komercyjnych (handlowych, usługowych, gastronomicznych), kościołach oraz na prywatnych posesjach autorka artykułu spotyka różnego rodzaju flagi jedną rozmowę przeprowadzono z właścicielką lokalu gastronomicznego, kolejne z księdzem oraz z właścicielem domu jednorodzinnego.

W dniu wywiadu na płocie posesji leżącej przy głównej arterii komunikacyjnej łączącej Gdynię z Sopotem (al. Zwycięstwa) oraz przy restauracji „Borowa Ciotka” znajdowała się umieszczona tradycyjnie na drzewcu flaga z nazwą lokalu. Właścicielka restauracji wywiesiła ją „aby zwrócić uwagę ludzi, że tutaj jest coś”; uważa, że flaga spełnia funkcję „informacyjną” oraz ma „zaciekać i zwrócić uwagę”. Flaga jest jej autorstwa i w dniu przeprowadzenia wywiadu wisiała od dwóch miesięcy. Wcześniej, cztery miesiące temu, w tym samym celu powiesiła przy al. Zwycięstwa flagę kaszubską. Tłumaczyła, że ludzie „kojarzą flagę kaszubską”, zaś w menu lokalu i cateringu jaki oferuje są dania inspirowane „kuchnią kaszubską”, a „Borowa Ciotka to patron z legend kaszubskich”. Jednak flaga ta została skradziona i według rozmówczyni zapewne została sprzedana za 10 zł. Właścicielka doszła do wniosku, że jak powiesi flagę z „logo firmy” – „to się nikt nie skusi”.

Proboszcz franciszkańskiej parafii św. Antoniego poproszony o wyjaśnienie dlaczego zostały powieszone dwie flagi (z wizerunkiem maryjnym i św. Maksymiliana) koło krzyża misyjnego u wejścia do kościoła odpowiedział następująco: „aby podkreślić sanktuarium”. Wiszą one od odpustu 14 sierpnia 2015 r. Dodał, że ludzie często nie wiedzą, że w tym miejscu jest sanktuarium i dziwią się nowemu napisowi nad wejściem do kościoła „Sanktuarium Matki Bożej Królowej Matki Nadziei i św. Maksymiliana Marii Kolbego”. Pomysłodawcą i opiekunem flag jest jeden z zakonników.

Na pytanie „Dlaczego wiszą flagi i co oznaczają flagi przy krzyżu i czasem wiszące na kościele?” uzyskano odpowiedź, iż „flagi podkreślają jakąś uroczystość”; „trzeba podkreślać co się ma i mówić o tym głośno”. Częstotliwość wywieszania flag na kościele uzależniona jest „od świąt”. Zatem widać podobieństwo funkcji flag wywieszanych w czasie różnych uroczystości miejskich i świąt kościelnych. W obu przypadkach flagi sygnalizują uroczystość, są częścią obchodów wydarzeń miejskich i religijnych. Warto zwrócić uwagę na trzykrotnie wypowiedziany przez rozmówcę czasownik „podkreślać”. Flaga „podkreśla” zarówno uroczystość, jak i obiekt. Według autorki, widać pewne podobieństwo funkcji flag wyartykułowanej w wypowiedziach właścicielki restauracji i proboszcza. Oboje pragną poinformować innych o ważnym dla nich obiekcie, którym zarządzają, opiekują się i zapewne zależy im na wysokiej frekwencji odwiedzających.

O ile flagi poprzednich rozmówców wisiały od niedawna, kolejny rozmówca, emerytowany kapitan żeglugi wielkiej, mógł przybliżyć szczegóły już blisko 15-letniej historii masztu flagowego i zwyczajów związanych z wywieszaniem na nim flag. Zapytany o to dlaczego flaga wisi na maszcie jego posesji odpowiedział krótko: „człowiek chce się odróżniać”. W dniu przeprowadzenia wywiadu wisiała na posesji flaga Hiszpanii („Hiszpanka dziś wisi”). Jest ona pamiątką od wnuczki, która studiowała romanistykę i pół roku spędziła w Hiszpanii. Wysoki maszt i flaga stoją w ogródku od 2001 r., kiedy to rozmówca z rodziną wprowadził się do nowego domu. Jeden z sąsiadów zaoferował maszt, pozostali pomogli w ustawieniu go. Obecnie pewnym problemem jest zasłonięcie masztu przez wyrosłe z biegiem lat drzewa. Rozmówca ma „30 sztuk flag w drewnitni”; zainicjował zwyczaj wywieszania flag i dba o nie. Na pytanie o częstotliwość zmian flag kapitan stwierdza, że „zawsze wisi flaga, ta czy inna”. Zawiesza je osobiście w zależności od okoliczności i świąt państwowych („Jak narodowe święta to podnoszę polską”). Często podnosi stosowane na morzu flagi Międzynarodowego Kodu Sygnałowego lub innych państw. Zrodził się zwyczaj obdarowywania rozmówcy flagami, np. przywożonymi z podróży bliskich mu osób. Pewnego razu, gdy wywiesił flagę Chile, przyszedł do niego Chilijczyk, gdyż miał nadzieję, że w tym miejscu mieszka ktoś z jego kraju. Kapitan zawołał wtedy bliską mu osobę, która знаła hiszpański i wyjaśniła sytuację przybyszowi. Należy podkreślić, że rozmówca w czasie wywiadu posługiwał się fachowym słownictwem związanym z flagami, zwrócił m.in. uwagę, że „flagę podnosi się o 8.00, a o zachodzie słońca ściąga”. Jednak, jak wyznał, sam nie przestrzega tego zwyczaju, kwitując to stwierdzeniem, że „starość nie radość”. Zapytany co flagi oznaczają dla niego, opowiedział o dialogu jaki niedawno przeprowadził z kolegą, który zadzwonił i powiedział, że przejeżdżał niedaleko jego domu i widział z daleka flagę, co miało oznaczać, że kapitan „żyje”. W odpowiedzi ów znajomy miał usłyszeć: „jak się zwinę to i ta flaga się zwinie”. Zatem z bogatej w szcze-

góły wypowiedzi właściciela przydomowego masztu flagowego wynika, że flaga jest częścią codziennego życia, gdyż wisi permanentnie, choć zmianie podlega jej rodzaj. Co więcej, flaga sygnalizuje obecność rozmówcy w domu, wręcz życie kapitana – dosłownie i metaforycznie, biorąc pod uwagę jego doświadczenie zawodowe.

Zakończenie

Celem artykułu była identyfikacja podstawowych form i funkcji ekspozycji flag w Gdyni. W drugiej dekadzie XXI w. w badanym mieście można spotkać następujące rodzaje flag: (1) państwowe, (2) miasta Gdyni, (3) różnych instytucji i stowarzyszeń, (4) Międzynarodowego Kodu Sygnałowego oraz (5) reklamowe, zwane też promocyjnymi czy okolicznościowymi. Przestrzenie publiczne w centrum miasta to obszary, gdzie najczęściej można zauważyć różnego rodzaju flagi i to w większej liczbie, szczególnie flagi promocyjne. Zaobserwowana w 2015 r. wysoka częstotliwość obecności tych ostatnich przy ul. Świętojańskiej, zdaniem autorki sprawia, że można mówić o zjawisku flagizacji tej przestrzeni. Co więcej, ponieważ są one wywieszane przez Urząd Miasta Gdyni można postawić tezę, że flagi te stanowią komunikat i zarazem wizytówkę polityki miasta, aczkolwiek zagadnienie to zasługuje na odrębne opracowanie.

Na podstawie przeprowadzonych wywiadów z: urzędnikami, właścicielką lokalu gastronomicznego, księdzem oraz właścicielem domu jednorodzinnego ustalono, że flagi w Gdyni spełniają dwie funkcje: uświetniającą różnego rodzaju uroczystości oraz reklamowo-promocyjną różnego rodzaju obiektów, wydarzeń i osób. Widać podobieństwo współczesnej funkcji flag wywieszanych w czasie różnych uroczystości miejskich czy świąt kościelnych do historycznej, sygnalizacyjnej funkcji flagi. Dziś flaga sygnalizuje głównie informację o czasie świątecznym, dawniej sygnalizowała, informowała o działaniach wojennych. Rozważając drugą współczesną funkcję flagi, reklamowo-promocyjną, należy podkreślić, że częściowo podobnie jak poprzednia funkcja dotyczy również informowania innych, ale nie o czasie świątecznym i wartościach kryjącymi się za obchodami tych świąt, ale o ważnym obiekcie, osobie czy wydarzeniu, do odwiedzenia czy korzystania, z których zapraszani są przechodnie. Zatem starożytny wynalazek jakim jest flaga współcześnie wykorzystywany jest w wielu formach i spełnia co najmniej dwie funkcje. Prawdopodobnie inne i szersze zakrojone badania percepcji flag mogłyby ujawnić dodatkowe funkcje flag dla współczesnych mieszkańców miast.

Spis literatury:

- Elgenius G., 2007, *The origin of European national flags*, [w:] T. Hylland Eriksen, R. Jenkins (red.), *Flag, Nation and Symbolism in Europe and America*, Routledge, London and New York, s. 14–30.

- Gelber K., 2012, Political Culture, Flag Use and Freedom of Speech, *Political Studies*, 60, s. 163–179. DOI: 10.1111/j.1467-9248.2011.00893.x
- Jaskułowski K., 2016, The magic of the national flag, *Ethnic and Racial Studies*, 39, 4, s. 557–573. DOI: 10.1080/01419870.2015.1078482
- Marvin C., Ingle D.W., 1999, Blood Sacrifice and the Nation. Totem Rituals and the American Flag, Cambridge University Press, Cambridge.
- Nasrullah N., Mardhiah D., 2013, The discourse of Eid 1429AH/2011AD greetings on the banners and billboards in Padang City, *Borneo Journal of Religious Studies*, 2, 2, s. 257–268.
- Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 21 kwietnia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o godle, barwach i hymnie Rzeczypospolitej Polskiej oraz o pieczęciach państwowych, *Dziennik Ustaw* z 5 maja 2016 r., poz. 625.
- Podeh E., 2011, The symbolism of the Arab flag in modern Arab states: between commonality and uniqueness, *Nations and Nationalism*, 17(2), s. 419–442.
- Pogotowieflagowe.pl, <http://www.pogotowieflagowe.pl/> (dostęp: 4.09.2017 r.).
- Przybylska L., 2014, Sakralizacja przestrzeni publicznych w Polsce, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Vanalo A., 2008, The Image of the Creative City: Some Reflections on Urban Branding in Turin, *Cities*, 25(6), s. 370–382. DOI: 10.1016/j.cities.2008.08.001
- Znamierowski A., 2003, *Insygnia, symbole i herby polskie*, Świat Książki, Warszawa.

Atrakcyjność inwestycyjna polskich regionów nadmorskich

Wstęp

W makromodelach wzrostu gospodarczego stopa PKB na zatrudnionego jest funkcją stopy inwestycji. Nawet jeżeli zależność ta nie jest liniowa (J.J. Sztudynger, 2003) to wahania popytu inwestycyjnego uważane są za jedno z głównych źródeł kryzysów gospodarczych i finansowych (H. Żukowska, 2016). Inwestycje są zatem jednym z filarów kapitalistycznej gospodarki. Dla transformującej się polskiej gospodarki, która w toku restrukturyzacji utraciła znaczącą część potencjału przemysłowego (S. Paradyś, 2015), kwestia stopy inwestycji była szczególnie istotna. Możliwości jej zwiększenia upatrywano w rozwoju rodzimej przedsiębiorczości oraz napływie kapitału, głównie zagranicznego wobec jego bardzo skromnych zasobów krajowych. Oba zagadnienia – przedsiębiorczości i przyciągania kapitału – stały się popularnym przedmiotem badań naukowych, zarówno poznawczych, jak i praktycznych, także podejmowanych przez geografów społeczno-ekonomicznych. Aktualny stan debaty na temat roli przedsiębiorczości w rozwoju społeczno-gospodarczym streścił K. Wach (2015). Zagadnienie to jest rozległe. Nie stanowi jednak przedmiotu tego opracowania i nie będzie dalej rozwijane. Skupia się ono natomiast na fragmencie drugiego zagadnienia – inwestycjach bezpośrednich. Rola tych inwestycji w rozwoju regionalnym i lokalnym stała się przedmiotem licznych opracowań naukowych. Przykładami przekrojowych prac poruszających różnorodne wątki tej tematyki są publikacje W. Dziemianowicza (1997), B. Domańskiego (2001), W. Dziemianowicza, B. Jałowieckiego i M. Krajewskiej (2004), A. Cieślika (2005), K. Stachowiaka (2007) oraz S. Umińskiego (2012).

Jednym z zagadnień mieszczących się w problematyce inwestycji bezpośrednich jest atrakcyjność inwestycyjna. Analizy prowadzone w tym zakresie były w dużej mierze odpowiedzią na zapotrzebowanie ze strony praktyków życia społeczno-gospodarczego, przede wszystkim władz samorządowych, które w przyciąganiu inwestorów upatrywały istotnej szansy rozwojowej. Dlatego też części wyników analiz nie publikowano

w formie klasycznych artykułów czy monografii naukowych, ale ekspertyz lub opracowań o statusie *working paper*. Wnioski z nich wypływające były szeroko komentowane w mediach i wykorzystywane w kształtowaniu polityki inwestycyjnej na wszystkich szczeblach władzy. W 1998 r. opublikowana została pierwsza edycja raportu na temat atrakcyjności inwestycyjnej miast (P. Swianiewicz, W. Dziemianowicz, 1998). Analizy kontynuowane były przez trzy kolejne lata. Po wprowadzeniu reformy podziału administracyjnego, utworzeniu samorządu wojewódzkiego i nadaniu mu kompetencji w zakresie programowania rozwoju społeczno-gospodarczego, pojawiła się potrzeba oceny atrakcyjności inwestycyjnej nowopowstałych jednostek terytorialnych. W 1999 r. opublikowana została pierwsza praca na ten temat (K. Gawlikowska-Hueckel, 1999). Badanie powtórzone zostało rok później (K. Gawlikowska-Hueckel, A. Hildebrandt, S. Umiński, 2000). W pierwszej dekadzie XXI w. wznowiono analizy atrakcyjności inwestycyjnej województw zapoczątkowane przez wymienionych autorów. W 2005 r. ukazało się pierwsze (M. Kalinowski, 2005) z cyklu 12 corocznych opracowań (do 2016 r. włącznie) prezentujących wyniki analiz prowadzonych również w układzie podregionów. W tym okresie zaczęto także publikować wyniki prac powadzonych w Szkole Głównej Handlowej (H. Godlewska-Majkowska, 2008), które stały się podstawą corocznych raportów na temat atrakcyjności inwestycyjnej jednostek terytorialnych różnych szczebli (H. Godlewska-Majkowska i inni, 2016). W 2010 r. jednorazowa ocena atrakcyjności inwestycyjnej województw dokonana została przez Instytut Rozwoju (T. Brodzicki i inni, 2010). Obok badań *stricte* poświęconych atrakcyjności inwestycyjnej publikowane były opracowania o bardzo zbliżonej tematyce – dotyczące klimatu inwestycyjnego (B. Domański, W. Jarczewski, 2006; J. Rymarczyk i inni, 2008) czy ryzyka inwestycyjnego (K. Gawlikowska-Hueckel, 1996).

Celem niniejszego opracowania jest charakterystyka atrakcyjności inwestycyjnej regionów nadmorskich na tle pozostałych jednostek tego szczebla w Polsce. Dokonano jej w oparciu o wyniki analiz prowadzonych w zespole Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową (M. Kalinowski i inni, 2008; M. Nowicki i inni, 2011; M. Tarkowski i inni, 2015), których autor niniejszej publikacji był współtwórcą. Merytoryczny zakres raportu wyznacza pojęcie atrakcyjności inwestycyjnej. Jest ona rozumiana, jako zdolność skłonienia do inwestycji, poprzez oferowanie kombinacji korzyści lokalizacji możliwych do osiągnięcia w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej. Wynikają one ze specyficznych cech obszaru, w którym rozwijana jest działalność gospodarcza. Korzyści te określane są mianem czynników lokalizacji. O atrakcyjności inwestycyjnej danego obszaru decyduje zatem zestaw czynników lokalizacji. Obszary oferujące optymalną kombinację czynników lokalizacji są atrakcyjne inwestycyjnie, gdyż pozwalają na zmniejszenie ryzyka niepowodzenia inwestycji i osiągnięcie wyższej stopy

zwrotu kapitału poprzez redukcję nakładów inwestycyjnych, bieżących kosztów funkcjonowania przedsiębiorstwa, a także ułatwiają zwiększenie przychodów (M. Tarkowski i inni, 2015). Tak rozumiana atrakcyjność inwestycyjna ma charakter potencjalny, tzn. określana jest na podstawie konfiguracji czynników, które mogą nakłonić decydenta do inwestycji, ale nie można mieć w tej kwestii pewności. Mimo tego takie podejście wydaje się być ciekawsze niż analiza rzeczywistej atrakcyjności, na podstawie wolumenu inwestycji czy liczby utworzonych miejsc pracy, gdyż pozwala przybliżyć odpowiedź na pytania o czynniki, które skłoniły inwestorów do zaangażowania się w danym regionie. Zestawienie potencjalnej atrakcyjności inwestycyjnej z danymi na temat zaangażowania kapitałowego inwestorów zagranicznych wskazuje na występowanie dość silnej współzależności, co pozwala założyć, że czynniki atrakcyjności inwestycyjnej są prawidłowo identyfikowane.

Zakres przestrzenny i czasowy opracowania omówiono w kolejnej jego części poświęconej metodom badań i źródłom danych, gdyż kwestie te są ze sobą powiązane. Następnie skupiono się na omówieniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego ze wskazaniem różnic, podobieństw oraz przekształceń, jakie dokonały się w latach 2008-2015. W kolejnej części dokonano charakterystyki atrakcyjności inwestycyjnej podregionów obu województw dla działalności przemysłowej, usług dla biznesu oraz badawczo-rozwojowej. Opracowanie zamykają wnioski, na które składają się najważniejsze uogólnienia wyników analiz, uwagi metodyczne oraz propozycje dalszych badań.

Metody badań i źródła danych

Jako podstawową metodę badań zastosowano klasyfikację pseudojednocechową z wykorzystaniem wskaźnika syntetycznego Perkała. Jej istota sprowadza się do skonstruowania, dla przyjętego zbioru jednostek przestrzennych, metacechy w oparciu o zbiór cech jednostkowych (J.J. Parzysek, 1982). Trzon zbioru wskaźników wykorzystywanych do analizy atrakcyjności inwestycyjnej pozostawał niezmienny przez cały okres badań (2005-2015). Niestety pewne jego modyfikacje były konieczne, chociażby z powodu zmian w dostępności danych. Nie miały one jednak tak głębokiego charakteru, aby uniemożliwić wychwycenie ogólnych trendów zmian atrakcyjności inwestycyjnej. Konstrukcja wskaźnika syntetycznego wymagała wcześniejszego określenia charakteru zmiennych (stymulanta/destymulanta) oraz standaryzacji wartości poszczególnych zmiennych. Przybierają one najczęściej wartości w zakresie trzykrotności odchylenia standardowego wokół średniej (gdzie 0,00 to średnia wartość zmiennej dla zbioru analizowanych jednostek – w tym wypadku województw albo podregionów). Następnie w oparciu o znormalizowane wartości wskaźników

bazowych skonstruowano cząstkowe wskaźniki syntetyczne opisujące poszczególne czynniki lokalizacji (tab. 1). W kolejnym kroku, wykorzystując uzyskane wartości obliczono syntetyczny wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów. Użyto przy tym wag określających znaczenie poszczególnych czynników lokalizacji w kształtowaniu atrakcyjności inwestycyjnej. Różnicując to znaczenie wykorzystano wiedzę ekspercką autorów analizy. Uznaniowość tego doboru jest słabą stroną przyjętej metody. Autorzy wyszli jednak z założenia, że zróżnicowanie wag poszczególnych czynników zdecydowanie lepiej odzwierciedla rzeczywistość, niż założenie, że wszystkie czynniki mają taki sam wpływ na decyzje lokalizacyjne. Takie podejście pozwoliło również na zróżnicowanie znaczenia poszczególnych czynników w zależności od rodzaju potencjalnej inwestycji (tab. 1). Trójstopniowa (wskaźniki bazowe, cząstkowe wskaźniki syntetyczne, ogólny wskaźnik syntetyczny) metoda konstrukcji wskaźnika syntetycznego z uwzględnieniem ważenia poszczególnych czynników była już wcześniej stosowana w badaniach regionalnych (A.B. Czyżewski i inni, 2001).

Tabela 1. Czynniki lokalizacji i ich znaczenie w kształtowaniu atrakcyjności inwestycyjnej podregionów (w zależności od rodzaju inwestycji) i województw.

	Podregiony			Województwa
	Przemysł	Usługi	Zaawansowane technologie	
Czynniki	Wagi (w proc.)			
Dostępność transportowa	20	10	20	20
Koszty pracy	15	15		25
Wielkość i jakość zasobów pracy	40	25	30	
Chłonność rynku zbytu		20	10	15
Poziom rozwoju infrastruktury gospodarczej	15	10	10	10
Poziom rozwoju infrastruktury społecznej			10	5
Poziom rozwoju gospodarczego	2	5	5	
Stopień ochrony i stan środowiska przyrodniczego	5	7	7	
Poziom bezpieczeństwa powszechnego	3	8	8	5
Aktywność regionów wobec inwestorów				20
Łącznie	100	100	100	100

Źródło: M. Tarkowski i inni, 2015, s. 12.

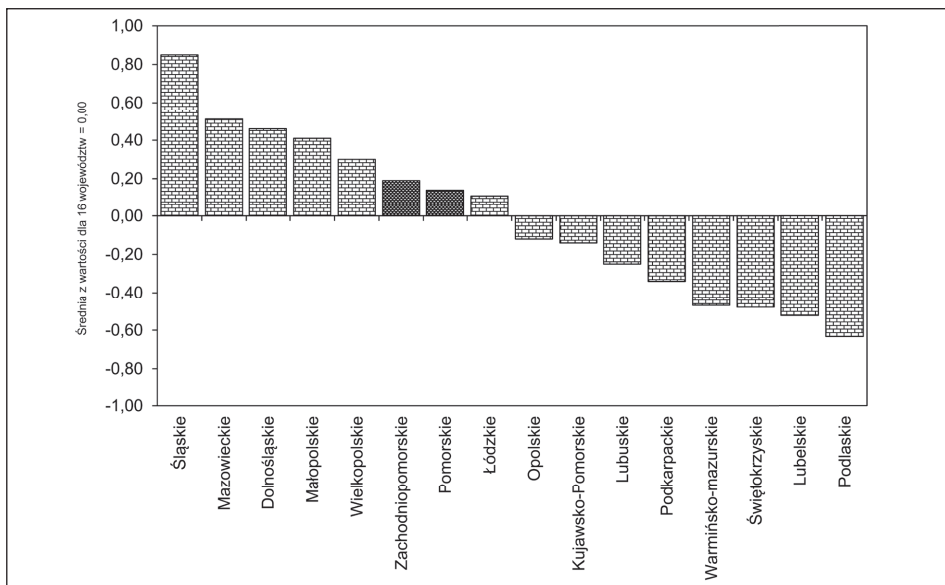
Analizę atrakcyjności inwestycyjnej przeprowadzono w odniesieniu do 16 województw i 55 podregionów, które istniały do 2015 r. Formalnie było ich 66, ale dla potrzeb raportu podregiony-duże miasta, takie jak: Katowice, Kraków, Łódź, Poznań, Szczecin, Trójmiasto, Warszawa, Wrocław połączono z jednostkami otaczającymi, funkcjonalnie powiązanymi z tymi miastami. Dla inwestorów takie obszary stanowią funkcjonalną całość. Bardzo często wybierają oni lokalizacje w strefie podmiejskiej dużego miasta (B. Domański, 2001), co pozwala wykorzystać zarówno atuty dużego miasta (wszelkie korzyści urbanizacji), jak i jego strefy podmiejskiej (niższa cena i większa podaż terenów inwestycyjnych).

W niniejszym opracowaniu omówiono wyniki analizy atrakcyjności inwestycyjnej dla roku 2015, dokonując także retrospekcji do 2008 r. W tym celu wykorzystano dane pochodzące z sytemu statystyki publicznej, jak i samodzielnie zgromadzone przez autorów analiz a pochodzące z różnych instytucji zajmujących się przedmiotową problematyką (np. specjalne strefy ekonomiczne czy wydziały promocji i handlu polskich placówek dyplomatycznych). Z uwagi na różną, w zależności od rodzaju danych, inercję, z jaką są publikowane, w analizie dla roku 2015 większość informacji pochodzi z roku poprzedniego. W odniesieniu do wielkości i struktury wartości dodanej, pracujących w przemyśle, transporcie i pozostałych usługach oraz nakładów inwestycyjnych zastosowano dane z 2013 r. W momencie prowadzenia analiz były to najaktualniejsze informacje. W zakresie dostępności transportowej, aktywności wobec inwestorów, bezrobocia, wolnych terenów w specjalnych strefach ekonomicznych użyto danych dla roku 2015. Analogiczne rozbieżności dotyczą danych wykorzystanych do analizy atrakcyjności inwestycyjnej w latach poprzednich.

Ogólna atrakcyjność inwestycyjna województw

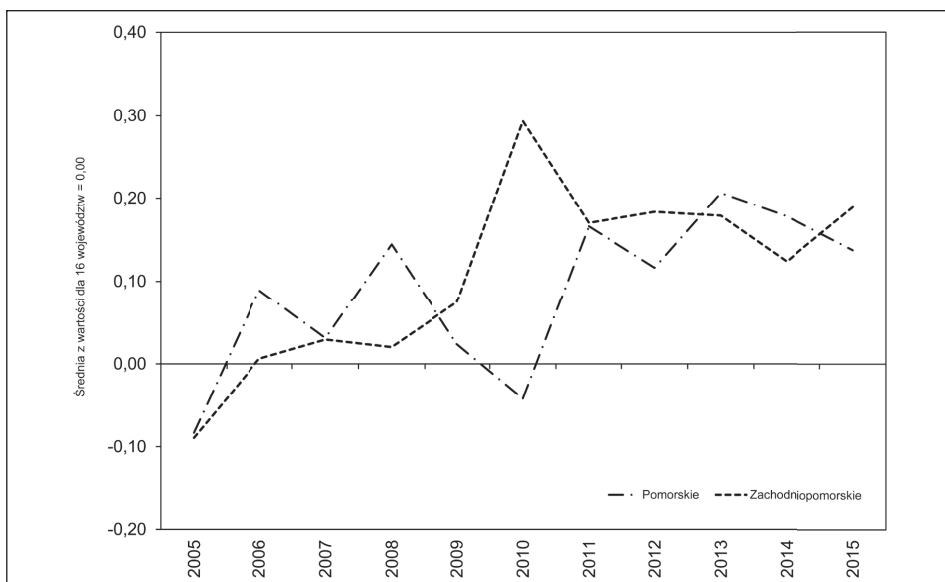
W świetle przyjętych kryteriów województwa pomorskie i zachodniopomorskie w 2015 r. uplasowały się w grupie regionów o nieznacznie ponadprzeciętnej atrakcyjności inwestycyjnej (ryc. 1). Różnice pomiędzy nimi były nieznaczne. Do tej grupy zaliczone zostało również województwo łódzkie. Omawiane regiony wyraźnie ustępują pod względem wartości wskaźnika syntetycznego czterem regionom środkowej i południowej Polski, jeszcze wyraźniej liderowi – województwu śląskiemu (ryc. 1).

Analizy atrakcyjności inwestycyjnej województw z okresu 2005-2015 pokazują niewielką zmienność wartości wskaźnika syntetycznego. Choć w tym przedziale, w przypadku obu analizowanych województw, ulegał on pewnym wahaniom (ryc. 2), to nie były one na tyle istotne, aby przyczynić się do wyraźnej zmiany pozycji tych regionów. Zaobserwowana tendencja wzrostowa pozwoliła jedynie na częściowe zredukowanie dystansu względem regionów bardziej atrakcyjnych. W całym badanym okresie oba województwa cechowały się zatem nieznacznie ponadprzeciętną atrakcyjnością inwestycyjną.



Ryc. 1. Atrakcyjność inwestycyjna województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego na tle pozostałych regionów Polski w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Tarkowski i inni, 2015.



Ryc. 2. Zmiany atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego na tle pozostałych regionów Polski w latach 2005-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Kalinowski i inni, 2008; M. Nowicki i inni, 2011; M. Tarkowski i inni, 2015.

Atrakcyjność inwestycyjna obu województw kształtowana jest przez, do pewnego stopnia odmienną, konfigurację czynników lokalizacji (tab. 2). W 2015 r. atutem województwa pomorskiego była wysoka chłonność rynku zbytu, głównie za sprawą wysokiej siły nabywczej gospodarstw domowych. Omawiana cecha nie była natomiast mocną stroną województwa zachodniopomorskiego. Wyraźnie wyprzedziło ono jednak pomorskie pod względem dostępności transportowej. Decydujące znaczenie w tym względzie miała bliskość granicy zachodniej. Ten czynnik odgrywał ważną rolę, gdyż istotna część dużych inwestycji zagranicznych nastawiona jest na obsługę rynków zachodnioeuropejskich. Pomiędzy oboma regionami odnotowano także podobieństwa (tab. 2). Ich mocną stroną była wysoka aktywność wobec inwestorów. Oba województwa intensywnie współpracowały z polskimi placówkami dyplomatycznymi. Placówki te odnotowały jednocześnie znaczące zainteresowanie potencjalnych inwestorów ofertą obu województw. Ponadto w każdym z regionów działało centrum obsługi inwestorów akredytowane przez Polską Agencję Informacji i Inwestycji Zagranicznych. Centrum działające w województwie pomorskim zostało ocenione najlepiej w Polsce, a istniejące w zachodniopomorskim znalazło się w czołówce tej oceny. Zmiany znaczenia dotyczyły tych czynników atrakcyjności, na które władze – od lokalnych po krajowe – mają istotny wpływ i charakter których umożliwia przeprowadzenie stosunkowo szybkich zmian, np. organizacyjnych. Za sukcesem centrum obsługi inwestorów działającego w województwie pomorskim stała m.in. reorganizacja całego systemu obsługi inwestycji.

Tabela 2. Czynniki atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego w latach 2008-2015.

Wyszczególnienie	Pomorskie				Zachodniopomorskie			
	2008		2015		2008		2015	
	Ww*	Prw*	Ww	Prw	Ww	Prw	Ww	Prw
Dostępność transportowa	-0,21	11	-0,26	11	0,45	5	0,51	3
Zasoby i koszty pracy	-0,17	11	-0,12	9	-0,14	10	-0,19	10
Rynek zbytu	1,05	3	0,78	3	-0,12	9	-0,09	7
Infrastruktura gospodarcza	0,07	6	-0,24	10	-0,36	11	0,06	7
Infrastruktura społeczna	0,22	5	0,10	5	-0,05	6	-0,09	6
Bezpieczeństwo powszechne	-0,64	14	-0,58	13	-0,50	13	-0,38	10
Aktywność województw wobec inwestorów	0,42	4	0,74	3	0,24	6	0,83	2
Atrakcyjność inwestycyjna województw	0,14	6	0,14	7	0,02	8	0,19	6

*Ww – wartość wskaźnika, Prw – pozycja w rankingu województw.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Kalinowski i inni, 2008; M. Tarkowski i inni, 2015.

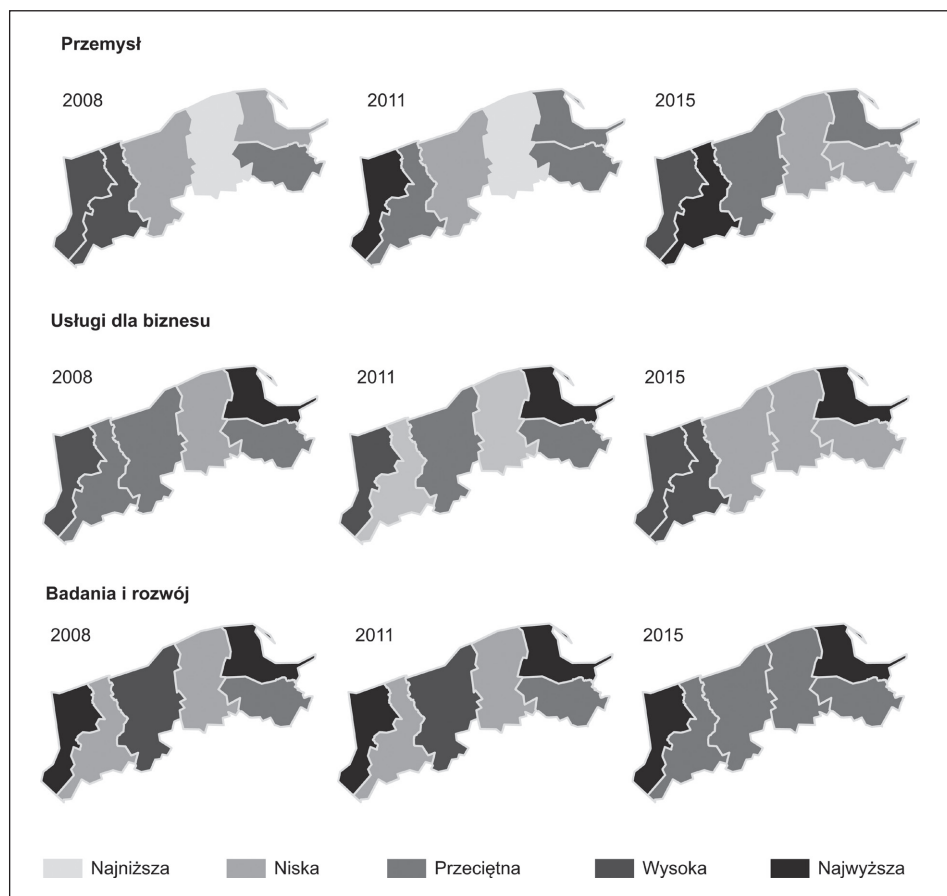
Mimo, że pozycja województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego pod względem wartości syntetycznego wskaźnika atrakcyjności inwestycyjnej nie uległa istotnym zmianom w czasie, to nastąpiło przewartościowanie znaczenia niektórych czynników lokalizacji (tab. 2). W przypadku województwa pomorskiego najwyraźniejszy był względny spadek atrakcyjności infrastruktury gospodarczej. Wynikał on przede wszystkim ze stosunkowo powolnego rozwoju specjalnych stref ekonomicznych – zarówno pod względem zwiększenia powierzchni przeznaczonych pod inwestycje, jak i z ograniczonej, w porównaniu do innych regionów, aktywności inwestorów w tych strefach, wyrażającej się wielkością poniesionych nakładów inwestycyjnych lub utworzonych miejsc pracy. Przeciwnie tendencje zaobserwowano natomiast w województwie zachodniopomorskim, co znalazło odzwierciedlenie w poprawie pozycji regionu w kategorii *infrastruktura gospodarcza*. Województwo zachodniopomorskie odnotowało również względny wzrost aktywności wobec inwestorów. Niewielkie zmiany w zakresie innych czynników lokalizacji wynikały przede wszystkim z długofalowego charakteru procesów, które je kształtują. Zmiana wielkości i struktury zasobów pracy, chłonności rynku zbytu czy poziomu rozwoju infrastruktury społecznej jest procesem złożonym, w znacznej mierze niezależnym od decyzji administracyjnych i wymagającym zaangażowania znaczących środków finansowych.

Atrakcyjność inwestycyjna podregionów dla wybranych rodzajów działalności gospodarczej

Analiza atrakcyjności inwestycyjnej w układzie podregionów dokonana została z uwzględnieniem – na tyle na ile umożliwiły to dostępne dane – wymagań inwestorów przemysłowych, działających w sektorze usług dla biznesu oraz prowadzących działalność badawczo-rozwojową. Uwidacznia ona zróżnicowanie przewag lokalizacyjnych poszczególnych obszarów w zależności od rodzaju inwestycji.

W przypadku przemysłu do specyficznych czynników lokalizacji zaliczyć należy położenie względem granicy zachodniej. Znaczenie tego czynnika wiąże się z dużym udziałem eksportu w produkcji sprzedanej przemysłu i usytuowaniem głównych rynków zbytu. W tym zakresie naturalną przewagę miały podregiony województwa zachodniopomorskiego – w szczególności szczeciński i stargardzki (ryc. 3). Atutem tego drugiego były dodatkowo niskie, nawet jak na polskie warunki, koszty pracy i znaczna dostępność terenów inwestycyjnych w specjalnych strefach ekonomicznych. Ten czynnik zdecydował o awansie podregionu w okresie 2011-2015. Deficyt pracowników po części łagodzony jest bliskością Szczecina. Ułatwiał ona dostęp do dużego rynku pracy. Podregiony położone dalej na wschód nie miały takich atutów. Trójmiasto oferowało stosunkowo duże zasoby pracy, ale jej koszty należały do najwyższych w Polsce. Do tego oferta tere-

nów inwestycyjnych w specjalnych strefach ekonomicznych nie była tak szeroka. W porównaniu do innych podregionów Trójmiasto w okresie 2008-2015 nieco umocniło swoją pozycję. Natomiast podregion starogardzki mimo znaczącej koncentracji przemysłu, utracił część przewag lokalizacyjnych (ryc. 3).



Ryc. 3. Zmiany atrakcyjności inwestycyjnej podregionów województw pomorskiego i zachodniopomorskiego w latach 2008-2015.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Kalinowski i inni, 2008; M. Nowicki i inni, 2011; M. Tarkowski i inni, 2015.

W zakresie atrakcyjności dla działalności usługowej i badawczo-rozwojowej w całym analizowanym okresie (2008-2015) zauważalna była dominacja dwóch podregionów – szczecińskiego i Trójmiasta (ryc. 3). W przypadku większości czynników lokalizacji bardziej atrakcyjne było Trójmiasto, co jest konsekwencją różnic w wielkości obu ośrodków. Nieza-

leżnie od tych różnic oba podregiony na tle Polski oferowały dobrą dostępność komunikacyjną, znaczne zasoby wykwalifikowanych pracowników, wysoki lokalny popyt na usługi dla biznesu i działalność badawczo-rozwojową, strukturę gospodarki ułatwiającą inwestorom nawiązanie kooperacji oraz korzystne warunki życia, które sprzyjały przyciąganiu najwyższej klasy specjalistów. Pozostałe podregiony, mimo zaobserwowanej zmienności przewag lokalizacyjnych nie odgrywały istotnej roli w lokalizacji inwestycji usługowych i badawczo-rozwojowych. Nie były one w stanie zaoferować odpowiednio wysokich korzyści urbanizacji, na które składają się również wymienione czynniki będące atutami Trójmiasta i podregionu szczecińskiego.

Wnioski

Atrakcyjność inwestycyjna to pojęcie obejmujące wybrane warunki i czynniki rozwoju. Są one silnie zróżnicowane przestrzennie, co skutkuje odmiennosciami w poziomie atrakcyjności inwestycyjnej i konfiguracji czynników lokalizacji, które się na nią składają. Z kolei zróżnicowanie atrakcyjności inwestycyjnej istotnie wpływa na tempo rozwoju i przemiany strukturalne gospodarki.

Województwa pomorskie i zachodniopomorskie zaklasyfikowane zostały do grupy regionów o nieznacznie ponadprzeciętnej atrakcyjności inwestycyjnej. Atrakcyjność inwestycyjna obu województw kształtowana była przez, do pewnego stopnia odmienną, konfigurację czynników lokalizacji. W 2015 r. atut województwa pomorskiego stanowiła wysoka chłonność rynku zbytu, natomiast zachodniopomorskie cechowało się wyraźnie wyższą dostępnością transportową. Pomiedzy oboma regionami odnotowano także podobieństwa. Ich wspólną mocną stroną była przede wszystkim wysoka aktywność wobec inwestorów. W latach 2008-2015 pozycja województwa pomorskiego i zachodniopomorskiego pod względem wartości syntetycznego wskaźnika atrakcyjności inwestycyjnej nie uległa istotnym zmianom. Zaobserwowano jednak przeciwstawne zjawiska polegające na utracie przez województwo pomorskie części przewag w zakresie infrastruktury gospodarczej, przy jednoczesnym umocnieniu pozycji zachodniopomorskiego w tym względzie. Decydujące znaczenie miał tutaj znaczący przyrost powierzchni terenów specjalnych stref ekonomicznych i intensywności ich zagospodarowania przez inwestorów. W województwie pomorskim dynamika tych procesów nie była tak duża.

Atrakcyjność inwestycyjna podregionów województw pomorskiego i zachodniopomorskiego dla inwestycji przemysłowych, usług dla biznesu i działalności badawczo-rozwojowej okazała się zróżnicowania. W 2015 r. wśród polskich podregionów o najwyższej atrakcyjności inwestycyjnej dla działalności przemysłowej znalazł się jedynie podregion stargardzki. Jego

atuty tworzyły: bardzo dobra dostępność transportowa, niskie koszty pracy i znaczna dostępność terenów inwestycyjnych w specjalnych strefach ekonomicznych. W zakresie atrakcyjności dla działalności usługowej i badawczo-rozwojowej zauważalna była dominacja dwóch podregionów – szczecińskiego i Trójmiasta. Oba podregiony wyróżniały możliwe do zdyskontowania korzyści skali i urbanizacji przekładające się na wysoką wartość wskaźników opisujących większość czynników lokalizacji. Przeważnie bardziej atrakcyjne okazywało się Trójmiasto, co jest konsekwencją różnic w wielkości obu ośrodków.

Wyniki analiz atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów pozwalają również na sformułowanie wniosków metodycznych. Przytoczone wyniki są niepełne w tym sensie, że nie uwzględniają wszystkich istotnych aspektów atrakcyjności inwestycyjnej, lub uwzględniają jej jedynie fragmentarycznie. Wynika to z niedostępności lub niskiej jakości niektórych danych. Cechą polskiego systemu statystyki publicznej jest malejąca dostępność i jakość danych wraz ze spadkiem poziomu ich terytorialnej agregacji. Ten regres jest szczególnie widoczny w zakresie danych gospodarczych. Ponadto trudności sprawia kwantyfikacja i fragmentaryczny charakter danych jakościowych, które mogą wpływać istotnie na decyzje inwestorów, a jednocześnie nie spełniają warunków pozwalających na ich wykorzystanie w procedurach klasyfikacyjnych. Na tym tle zwrócić należy uwagę na podstawową słabość metod klasyfikacji. Ich istotą jest porządkowanie obiektów według przyjętych kryteriów. Trudno zaprzeczyć walorom poznawczym takiego postępowania. Należy jednak pamiętać, że narzuca ono postrzeganie rozwoju terytorialnych systemów społecznych przez pryzmat teorii modernizacji. B. Domański (2004) zwraca uwagę na niebezpieczeństwo nadmiernej generalizacji przedmiotowej, czasowej i geograficznej procesów prowadzącej do postrzegania ich jako jednolitych, linearnych czy wręcz bezalternatywnych. Może to skutkować pominięciem w analizach atrakcyjności tych czynników, które nie mieszczą się w zestawie przyjętych kryteriów. Tymczasem, jak zauważa M.E. Porter (2001), globalizacja zapewnia łatwy dostęp do standardowych zasobów, podczas gdy bardziej zaawansowane czynniki produkcji pozostają silnie skoncentrowane przestrzennie i mają unikatowy charakter, determinowany lokalnymi stosunkami społeczno-gospodarczymi. To zagadnienie jest szczególnie istotne w przypadku regionów nadmorskich, które z tytułu samego położenia dysponują wyjątkowymi czynnikami lokalizacji. Wyniki analiz opartych na klasyfikacji powinny zatem stanowić kontekst do poszukiwań zindywidualizowanych przewag konkurencyjnych.

Ważnym problemem jest również umiejscowienie badań nad atrakcyjnością inwestycyjną w szerszym kontekście dociekań dotyczących warunków i czynników rozwoju regionalnego. Pojęcie atrakcyjności jest powiązane z problematyką konkurencyjności czy jeszcze szerzej – wzrostu

albo wręcz rozwoju społeczno-gospodarczego. O ile na początku lat 90. XX w., w warunkach kryzysu transformacyjnego i braku istotnych zasobów kapitałowych, można było założyć, że niemal każda inwestycja jest korzystna z punktu widzenia rozwoju regionalnego i lokalnego, o tyle obecnie – po ponad ćwierćwieczu znaczącego wzrostu gospodarczego – coraz częściej zwraca się uwagę na kwestię zbieżności efektów inwestycji prywatnych z celami polityki rozwoju danej jednostki terytorialnej. Na tym tle w ostatnich latach znaczącą popularność zyskał metaforyczny termin *pułapki średniego rozwoju* (A. Wojtyna, 2016) mający oznaczać uwięzienie gospodarki na ścieżce rozwoju opartej przede wszystkim na niskich płacach. Problematyka ta otwiera ciekawe pola do dalszych badań nad atrakcyjnością inwestycyjną. Jaka jest rola inwestycji bazujących na niskich kosztach pracy w rozwoju regionalnym i lokalnym? Czy polskie regiony, w szczególności nadmorskie, dysponują wyjątkowymi atutami, które przyciągają inwestorów, nawet w warunkach rosnących kosztów pracy?

Spis literatury:

- Brodzicki T. i inni, 2010, Atrakcyjność inwestycyjna Województwa Mazowieckiego, Instytut Rozwoju, Sopot-Warszawa.
- Cieślík A., 2005, Geografia inwestycji zagranicznych: przyczyny i skutki lokalizacji spółek z udziałem kapitału zagranicznego w Polsce, Wyd. Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Czyżewski A.B., Góralczyk-Modzelewska M., Saganowska E., Wojciechowska M., 2001, Regionalne zróżnicowanie kapitału ludzkiego w Polsce, Studia i Prace. Z Prac Zakładu Badań Statystyczno-Ekonomicznych, 277, s. 5-27.
- Domański B., 2001, Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki, Uniwersytet Jagielloński. Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.
- Domański B., 2004, Krytyka pojęcia rozwoju a studia regionalne, Studia Regionalne i Lokalne, 2(16), s. 7-23.
- Domański B., Jarczewski W., 2006, Klimat inwestycyjny w województwie małopolskim, Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego, Kraków.
- Dziemianowicz W., 1997, Kapitał zagraniczny a rozwój regionalny, Studia Regionalne i Lokalne, 21(54), s. 7-179.
- Dziemianowicz W., Jałowiecki B., Krajewska M., 2004, Polityka miejska a inwestycje zagraniczne w polskich metropoliach, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Gawlikowska-Hueckel K., 1996, Mapa ryzyka inwestycyjnego: Ujęcie regionalne, Przegląd Organizacji, 7/8, s. 16-22.
- Gawlikowska-Hueckel K., 1999, Atrakcyjność inwestycyjna nowych województw, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.

- Gawlikowska-Hueckel K., Hildebrandt A., Umiński S., 2000, *Atrakcyjność inwestycyjna województw Polski*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Godlewska-Majkowska H. (red.), 2008, *Atrakcyjność inwestycyjna polskich regionów. W poszukiwaniu nowych miar*, Oficyna Wydawnicza Szkoły Głównej Handlowej, Warszawa.
- Godlewska-Majkowska H., Komor A., Turek D., Zarębski P., Czernecki M., Typa M., 2016, *Atrakcyjność inwestycyjna regionów 2016*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa.
- Kalinowski M., Hildebrandt A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., 2005, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2005*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Kalinowski M., Hildebrandt A., Nowicki M., Susmarski P., Tarkowski M., 2008, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2008*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Nowicki M., Hildebrandt A., Susmarski P., Tarkowski M., 2011, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2011*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Paradyś S., 2015, *Industrializacja, deindustrializacja i początek reindustrializacji Polski*, *Wiadomości Statystyczne*, 6, s. 54–65.
- Parysek J.J., 1982, *Modele klasyfikacji w geografii*, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań.
- Porter M.E., 2001, *Porter o konkurencji*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Rymarczyk J., Błaszczyk M., Michalski B., Niemiec M., Niemiec W., Wróblewski M., 2008, *Klimat inwestycyjny Dolnego Śląska w ocenie bezpośrednich inwestorów zagranicznych*, Wyd. Instytutu Studiów Międzynarodowych Uniwersytetu Wrocławskiego, Oficyna Wydawnicza Arboretum, Wrocław.
- Stachowiak K., 2007, *Instytucjonalne uwarunkowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Swianiewicz P., Dziemianowicz W., 1998, *Atrakcyjność inwestycyjna miast: raport z badań*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Sztaudynger J.J., 2003, *Nieliniowość wpływu stopy inwestycji na wzrost gospodarczy*, *Ekonomista*, 6, s. 775–794.
- Tarkowski M., Nowicki M., Susmarski P., Wandałowski M., Woźniak W., 2015, *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2015*, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk.
- Umiński S., 2012, *Rozważania nad naturą, przyczynami oraz konkurencyjnością działalności eksportowej w ujęciu regionalnym dla Polski*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.

- Wach K., 2015, Przedsiębiorczość jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego: przegląd literatury, *Przedsiębiorczość-Edukacja*, 11, s. 24–36.
- Wojtyła A., 2016, Kontrowersje teoretyczne wokół koncepcji pułapki średniego poziomu rozwoju, *Gospodarka Narodowa*, 6, s. 5–22.
- Żukowska H., 2016, Kontrowersje wokół przyczyn kryzysów finansowych, *Roczniki Ekonomii i Zarządzania*, 3, s. 5–23.

