

TOMASZ PARTEKA

Politechnika Gdańska

REGION MORZA BAŁTYCKIEGO – LOKOMOTYWĄ EUROPY?

Abstract: The Baltic Sea Region – Europe’s Motor for Development? Countries are located directly around the Baltic Sea make a substantial contribution to the development of the European Union. The Baltic Sea, that is mostly internal sea for EU, plays a role as an integrating factor in these processes. The Baltic Sea Region (BSR) is diversified. There are the huge differences of development level between north-west part and south-east part. In this article these disproportions have been analysed on the following aspects: demographic issues, labour market, economy, trade, innovation and networked readiness. The territorialisation of chances for BSR has been described by the new instruments of spatial planning, which are *Integrated Coastal Zone Management (ICZM)* and *Maritime Spatial Planning (MSP)*. The baltic motorways of the sea have been recognized as the most important spatial actions. The recapitulation formulates conclusions, that give us optimistic answers to the question in the title.

Wprowadzenie

Przyszło nam żyć w epoce „post”: postkomunistycznej, postindustrialnej, postmodernizacyjnej, postkryzysowej. Przeżyliśmy świeżo upadek kwitnącej kiedyś gospodarki Irlandii, bankructwa Grecji, turbulencji Hiszpanii. A co przed nami? Czy kolejne turbulencje gospodarcze, niespodzianki polityczne? Kto „pociągnie” Unię Europejską? „Ojcowie” założyciele: Niemcy, Francja, Włochy wydają się zmęczeni i przygotowują się na znaczne oszczędności w dokładaniu się do budżetu Unii Europejskiej po 2014 r. Nowi członkowie UE z rozwiniętymi programami modernizacji gospodarki i infrastruktury oczekują spełnienia snu o „złotej dekadzie” 2010-2020. Potem już będzie tylko trudniej. Polska w tym krajobrazie społecznym i gospodarczym jawi się jako kraj stabilnego wzrostu. Na europejskiej mapie kryzysu gospodarczego jest „zieloną” wyspą, lecz przecież działamy w warunkach otwartego rynku, swobodnego przepływu ludzi, kapitału i informacji.

Jednocześnie żyjemy w tej części Europy, która przez naturę została obdarzona największym zamkniętym morzem. Bałtyk stał się od sześciu lat morzem wewnętrznym.

nym Unii Europejskiej. Geograficznie zawsze był to region zlewniowy, warunki gospodarowania w zlewniach rzek wpadających do Bałtyku integrowały się niejako w morzu doprowadzając zasoby wody, ryb, ale także zanieczyszczenia. Czy nadal uprawnione jest wiązanie nadziei z integracją społeczną, gospodarczą, polityczną tego otwartego regionu ekonomicznego? A może jest szansa i nadzieja, że ten region odegra rolę lokomotywy europejskiej, że unijni członkowie wraz z Norwegią, jeżeli nie pociągną ostro składu pod nazwą Unia Europejska, to chociaż przetoczą ten skład ku lepszym, choćby dziś nieznanym czasom.

Rozkład geograficzny problemów wychodzenia z kryzysu gospodarczego i ożywienia wskazuje na podział: pogrążone w kłopotach kraje basenu Morza Śródziemnego (Grecja, Portugalia, Hiszpania, Włochy) oraz w miarę ożywiające się (a zdecydowanie bardziej zdyscyplinowane, jak np. Łotwa) kraje basenu Morza Bałtyckiego.

Nad tą ciekawą konstatacją unoszą się widma polityczne, gospodarcze, społeczne, środowiskowe. Potrzebna jest próba prospektywnej obiektywizacji.

1. Europa bardziej bałtycka czy Region Morza Bałtyckiego bardziej europejski?

Tak modna obecnie terytorializacja tworzy dobre ramy dla rozumienia Europy Bałtyckiej. Taki termin stworzyli Jerzy Zaleski i Czesław Wojewódka w publikacji pod tym tytułem napisanej w 1973 r., a wydanej w 1977 r. We wstępie do książki pisali: „Bałtyk jest morzem polskiego przeznaczenia. Dostęp do Bałtyku dla Polaków, narodu, który nie przejawia i nie przejawiał instynktów zaborczych, był i jest przede wszystkim sprawą suwerenności gospodarczej, sprawą egzystencji. Zamierzeniem publikacji jest ukazanie wartości ekonomicznych płynących z sąsiedztwa morza, stopnia ich wykorzystania, perspektyw ich zwiększenia. Jest to zatem książka o obszarze, który swą aktywnością gospodarczą jest związany z morzem, które pobudza i umożliwia to działanie dla wspólnego dobra gospodarzy tego morza – siedmiu mieszkających nad nim narodów.

Oblicze ziem okalających Bałtyk nie jest pod żadnym względem jednolite. Przeciwnie, część Europy leżąca nad Bałtykiem jest rozcięta granicami politycznymi, zróżnicowana etnicznie i ustrojowo, różni się warunkami środowiskowymi, stopniem rozwoju gospodarczego, stylem i poziomem ludności. Niemniej jednak w książce tej zdecydowano się wprowadzić po raz pierwszy pojęcie *Europy Bałtyckiej*, rozumiejąc pod tym określeniem terytorium bezpośrednio przylegające lub związane z Bałtykiem w sposób najbardziej żywotny” (Zaleski, Wojewódka 1977, s. 5).

Od 1973 r. wiele się zmieniło, lecz ten „sposób najbardziej żywotny” pozostał niezmienny. Sądzę, że po okresie idealizowania kooperacji i partnerstwa wszystkich ze wszystkimi, także w regionie bałtyckim, warto przypomnieć sobie fazy hegemonizacji tej części Europy. Wyróżnić można dziewięć faz (Parteka 2005, s. 61).

1. Era Wikingów

Duńscy i norwescy wikingowie prowadzili eksplorację na zachód i południe. Wikingowie szwedzcy ruszyli na wschód i żeglując rzekami wschodniej Europy dotarli aż do Konstantynopola.

2. Wyprawy północne

Szwedzki król Eryk rozpoczął podbój Finlandii wyprawą w 1150 r. Duńczycy zajęli Arkonę, twierdzę Słowian na Rugii, a w 1219 r. założyli osadę Tallin (Rewel). Teutońscy rycerze zagarnęli północną część Polski, Livonię i w końcu Estonię.

3. Liga Hanzeatycka

Była związkami miast, utworzyła bardzo nowoczesną organizację kupiecką, która opanowała sieć szlaków handlowych; Gdańsk był jedną z pereł w koronie Hanzy.

4. Dwie wielkie potęgi walczą o supremację

Polska połączona z Litwą w XVII w. walczyła o supremację w regionie. Na Bałtyku przewagę miała Szwecja do czasu, gdy imperialne aspiracje ucięła klęska pod Połtawą w 1709 r.

5. XIX w.

Po podbiciu Finlandii i rozbiórce Polski caryca Rosji zapanowała nad wschodnim Bałtykiem. Prusy stały się drugą wielką potęgą, podczas gdy w Danii i Szwecji nastąpiła stagnacja.

6. Konflikty międzynarodowe

Po pierwszej wojnie światowej i rewolucji rosyjskiej powstały nowe państwa: Finlandia, a także państwa bałtyckie – Estonia, Łotwa i Litwa. Polska odzyskała niepodległość, Prusy Wschodnie stały się natomiast niemiecką enklawą odciętą od reszty Niemiec, co stworzyło dobry pretekst dla Hitlera (żądanie eksterytorialnego korytarza).

7. Zimna wojna

Po drugiej wojnie światowej państwa bałtyckie zostały włączone jako kolejne republiki do Związku Radzieckiego, a Polska i Niemcy Wschodnie znalazły się w Układzie Warszawskim. Niemcy Zachodnie, Dania i Norwegia wstąpiły do NATO, Finlandia i Szwecja pozostały neutralne.

8. Morze pokoju

Po burzliwych wydarzeniach 1989 r. Region Morza Bałtyckiego zbudził się z 50-letniej hibernacji. Zawiązała się współpraca państw regionów i miast bałtyckich.

9. Wewnętrzne morze Unii Europejskiej

Po intensywnym procesie transformacji krajów postkomunistycznych – w 2004 r. cztery państwa bałtyckie przystępują do Unii Europejskiej. Oprócz Rosji wszyscy partnerzy bałtyccy przyjmują europejskie *aquis communautaire* jako podstawę zinte-

growanego współdziałania i spójności. Ośrodkiem przywództwa stają się instytucje europejskie zlokalizowane w Brukseli i Strasburgu. W 2009 r. Szwecja obejmuje prezydencję w Unii Europejskiej.

Czym charakteryzuje się 10 faza? Jak już zostało powiedziane ośrodkiem modelującym, przywódczym i strategicznie zarządzającym stały się instytucje europejskie w Brukseli i Strasburgu. Najlepiej świadczy o tym to, że w 2009 r. powstała *Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego*, a nie *Strategia państw bałtyckich w UE*.

Interesy geostrategiczne dwóch „mocarstw” bałtyckich: Rosji i Niemiec uległy przemieszczeniu w inne rejony świata, co nie znaczy, że nie prowadzą działań strategicznych nad Bałtykiem.

Ciążące przez wieki widmo konfliktu zbrojnego wraz z likwidacją Układu Warszawskiego i upiorną „strategią obronną” polegającą na tym, że polskie wojska miały zająć Danię, nie znajdują żadnego uzasadnienia. Oczywiście strategia wpływów i uzależnienia będzie trwała, lecz na innych frontach (energetycznym, informacyjnym np. „cyberwojna”).

Trawiące region Morza Śródziemnego napięcie religijne i terrorystyczne wydają się być w Regionie Morza Bałtyckiego bardzo incydentalne, choć „bomba demograficzna” emigrantów muzułmańskich może dać znany w innych częściach Europy efekt. W tym kontekście kraje i regiony południowego Bałtyku wydają się być oazą spokoju, zaś meczet w Gdańsku (zbudowany w latach 70.) nie wywołuje żadnych emocji.

Oczywiście nie oznacza to rywalizacji wszystkich ze wszystkimi: zaczynają powstawać rodzaje klastrów geopolitycznych opartych na dobrym sąsiedztwie. Ewolucja tych powiązań jest interesująca. Po okresie zimnej wojny dominował prosty model: złożony z koegzystencji państw nordyckich (Skandynawia), Niemcy, Polska i postkomunistycznych państw bałtyckich.

Z czasem powiązania państw nordyckich i niepodległych już państw bałtyckich dawnego Związku Radzieckiego (Litwa, Łotwa, Estonia) uległy wzmocnieniu. Najsilniejsze związki powstały między Finlandią i Estonią oraz Szwecją i Łotwą¹.

Jednocześnie swoją dominującą pozycję nad Bałtykiem zaczęła odbudowywać Rosja. Było to możliwe dzięki istotnemu wsparciu Niemiec, które zaowocowało później kontraktem stulecia – budową gazociągu podwodnego Nord Stream dzięki układowi Putin–Schroeder, co zapewniło temu ostatniemu doskonałą posadę w radzie nadzorczej konsorcjum.

Rysują się więc geopolityczne klastry: energetyczne (Rosja – Niemcy, Polska – Szwecja), innowacyjne (Finlandia, Szwecja, Dania, Estonia), bogactwa różnorodności biologicznej (Polska, Litwa, Łotwa, Estonia).

Ten geopolityczny układ bałtycki trzeba też konfrontować z geopolitycznym układem członków Unii Europejskiej np. rolę, jaką odgrywa Trójkąt Weimarski: Francja,

¹ W momencie kryzysu finansowego Łotwa bardzo odczuła swoje uzależnienie od banków skandynawskich.

Niemcy, Polska. Wartościowe związki powstały między Finlandią i Estonią oraz Szwecją i Łotwą.

Warto zwrócić uwagę na zmieniającą się rolę Stanów Zjednoczonych w Europie. Polska będąc mocnym i trwałym sojusznikiem Stanów Zjednoczonych – wnosi także efekty tego sojuszu do Regionu Morza Bałtyckiego. Jednocześnie kraje skandynawskie zawsze zachowywały rezerwę wobec USA, mimo obecności w NATO (np. Dania).

Ostatnie lata są okresem sielanki militarnej na Bałtyku. Wspólne ćwiczenia okrętów NATO oraz Rosji koncentrują się na kooperacji w zwalczaniu ataków terrorystycznych. Do portu Bałtyjsk, będącego bazą rosyjskiej floty wojennej zostały w 2010 r. po raz pierwszy wpuszczone polskie jachty w czasie wspólnych regat rosyjsko-polskich na Zalewie Wiślanym.

Flota rosyjska jest bardziej aktywna na Morzu Czarnym i u wybrzeży Somalii, gdzie ubezpiecza statki handlowe przed somalijskimi piratami.

Oczywiście w geopolityce nic nie jest stabilne bez końca. Należy pamiętać, że wciąż niezafatwione są dwa problemy terytorialne. Jeden to Karelia, którą Związek Radziecki zagarnął w wyniku „wojny zimowej” w 1940 r. To region z dużym portem Wyborg (Viipuri), kolebka fińskiej historii i kultury, której „strzeże” jedynie 10% obecnych mieszkańców (Pęciak 2010, s. 25). Rosjanie 20 lat temu złożyli nieformalną propozycję odkupienia Karelii przez Finów (za odpowiednik 10 mld euro). Ówczesny prezydent Koivisto krytycznie ocenił tę propozycję i zignorował ją. (*ibidem*). W Wyborgu początek bierze Gazociąg Północny biegnący dalej do Niemiec po dnie Bałtyku.

Podobnie sensacyjnie opisywany jest problem Kaliningradu. Stał się on przedmiotem gry politycznej niektórych sił politycznych Niemiec. Hrabina Marion von Dönhoff, urodzona w Prusach Wschodnich – bardzo opiniotwórcza postać lewicowo-liberalnego „Die Zeit”, zaproponowała w 1991 r., aby Kaliningrad stał się międzynarodowym kondominium zarządzanym wspólnie przez Rosję, Niemcy i Polskę (Pęciak 2010, s. 26). Dyskusja w prasie nie dała skutków politycznych. Helmut Kohl, jednocząc Niemcy, nie sięgał na szczęście aż tak daleko na wschód. Jednak pozostałości niemieckiej kultury materialnej i duchowej (Emanuel Kant) są w Kaliningradzie wspierane przez instytucje niemieckie.

2. Makroregion Bałtycki szansą europejską

Dokument *Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego* przyjęty w 2009 r. przez Parlament Europejski opiera się na czterech filarach identyfikujących wyzwania (*Komunikat ... 2009*):

1. Region zrównoważony ekologicznie
2. Region dobrobytu
3. Region dostępny i atrakcyjny
4. Region bezpieczny

Co najmniej dwa wyzwania (region dobrobytu oraz region dostępny i atrakcyjny) znalazły się w cieniu światowego kryzysu finansowego. Dostrzega to przywołana *Strategia*:

Unia Europejska boryka się w Regionie Morza Bałtyckiego z poważnym kryzysem gospodarczym. Powinna ona skorzystać z rynku wewnętrznego, a także maksymalizować możliwości oferowane przez innowacyjność. *Strategia* pozwala na dalsze ograniczanie barier dla handlu, uzyskanie większych korzyści ze wspólnego rynku oraz wykorzystanie potencjału wynikającego z dużych rozbieżności w zakresie innowacyjności. Poza tym należy utrzymać rentowność i konkurencyjność głównych sektorów rolnictwa, leśnictwa i rybołówstwa, aby zwiększyć ich wkład w gospodarkę i zrównoważony rozwój.

Osiągnięcie wysokiej produktywności, zaawansowanej w Regionie Morza Bałtyckiego wymaga również zwiększenia zakresu włączenia społecznego innowacyjności i zrównoważonego wzrostu gospodarczego i integracji na rynku pracy. Konkurencyjność i atrakcyjność regionu zależy od takich czynników, jak wysoki poziom zatrudnienia, dobre miejsca pracy, stała obecność wykwalifikowanej i elastycznej siły roboczej, a także niski poziom wykluczenia społecznego.

Główne kwestie dotyczące dobrobytu:

Usunięcie barier dla handlu: ze względu na małe rynki krajowe w Regionie Morza Bałtyckiego należy unowocześnić otoczenie biznesu, aby pobudzić rozwój lokalnych przedsiębiorstw oraz przyciągnąć inwestorów zagranicznych. Mimo wprowadzenia rynku wewnętrznego nadal występują praktyczne utrudnienia dla handlu towarami i usługami. Konsultacje i analiza przeprowadzone w celu opracowania przeglądu wspólnego rynku w 2007 r. wykazały, że w niektórych dziedzinach i sektorach ramy prawne wspólnego rynku jeszcze nie funkcjonują tak dobrze, jak powinny. Poprawa tej sytuacji będzie miała szczególne znaczenie dla MŚP, co uwzględniono już w „Karcie małych przedsiębiorstw”. Niezbędne są również działania na rzecz ułatwienia transgranicznego przemieszczania towarów i komunikacji między administracjami.

Rozwój innowacyjności: w najnowszej europejskiej tablicy wyników innowacyjności (EIS 2007) widać różnicę między wschodnią a zachodnią częścią Morza Bałtyckiego pod względem możliwości w zakresie innowacyjności. Transfer wiedzy i kompetencji oraz zacieśniona współpraca z krajami skandynawskimi i Niemcami, które przodują w innowacyjności, mogą znacznie pomóc Polsce i krajom bałtyckim w dalszym nadrobieniu zaległości. Wspólnie możemy stworzyć dynamiczne warunki do jeszcze lepszych osiągnięć innowacyjności przez wzmocnienie współpracy transnarodowej w różnych dziedzinach, takich jak badania naukowe, klastry i innowacje w zakresie usług. (*Komunikat ...* 2009, s. 7-8).

Tak zarysowana, ambitna wizja jako podstawa działań w dobie kryzysu wymaga przyjrzenia się potencjałom i dokonania oceny, jak na tym tle wygląda Polska będąca istotnym segmentem makroregionu bałtyckiego.

2.1. Demografia w Regionie Morza Bałtyckiego²

Wielkość **populacji** w krajach Regionu Morza Bałtyckiego (RMB) kształtuje się na poziomie 96,5 mln mieszkańców i stanowi jedną piątą całej unijnej populacji. Polskę (całe terytorium kraju) zamieszkuje 40% populacji RMB, kraje skandynawskie 25%, północne Niemcy 15,1%, kraje nadbałtyckie 7%, a część rosyjską regionu 12,8%.

Gęstość zaludnienia dla RMB wynosi tylko 30 osób na km², podczas gdy gęstość zaludnienia w całej Unii sięga 114 osób na km². W 10 spośród 58 regionów gęstość zaludnienia nie przekracza 8 mieszkańców na km². W regionie północnych Niemiec wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 170 osób na km², w Polsce 122 osoby na km², a w Danii 126 osób na km² i są to najintensywniej zaludnione obszary RMB (ryc. 1).

Podczas gdy populacja całej Unii wzrasta o 0,3% rocznie, **liczba ludności RMB stopniowo maleje**, w ostatnich 10 latach o 0,1% w skali roku. Istnieje zauważalny podział między wschodnią a zachodnią częścią w RMB w tym zakresie. Populacja w zachodniej części regionu wzrasta o 0,2% rocznie, zaś we wschodniej maleje o 0,4%. Najwyższy wzrost osiągnęła ludność Norwegii (o 0,6%), największy spadek natomiast regiony Rosji (-0,7%) oraz Łotwy (-0,6%).

Prognoza długookresowa przewiduje **dalszy spadek demograficzny w regionie**. Spadek liczby ludności we wschodnich regionach Niemiec będzie oscylował wokół 10% aż do 2020 r. i ma to być największy spadek w całej Unii Europejskiej, podobny trend jest przewidywany dla części regionów Finlandii oraz północnej Szwecji.

2.2. Rynek pracy w Regionie Morza Bałtyckiego³

W latach 1995-2005 **wzrost zatrudnienia** w RMB wyniósł niewiele ponad 0%, natomiast średnia dla 27 krajów UE niecałe 1%. Na wielkość wskaźnika zatrudnienia w RMB wpłynęły głównie ujemne wskaźniki dotyczące obszaru Polski, Estonii oraz Niemiec (ryc. 2).

Przeciętna stopa zatrudnienia w RMB w latach 1995-2005 wyniosła 64,7% i była niższa niż przeciętna dla całej UE (65,3%), mimo bardzo wysokiego udziału osób pracujących w Danii (77,1%), Norwegii (76,8%), Szwecji (74,2%) czy Finlandii (70,3%).

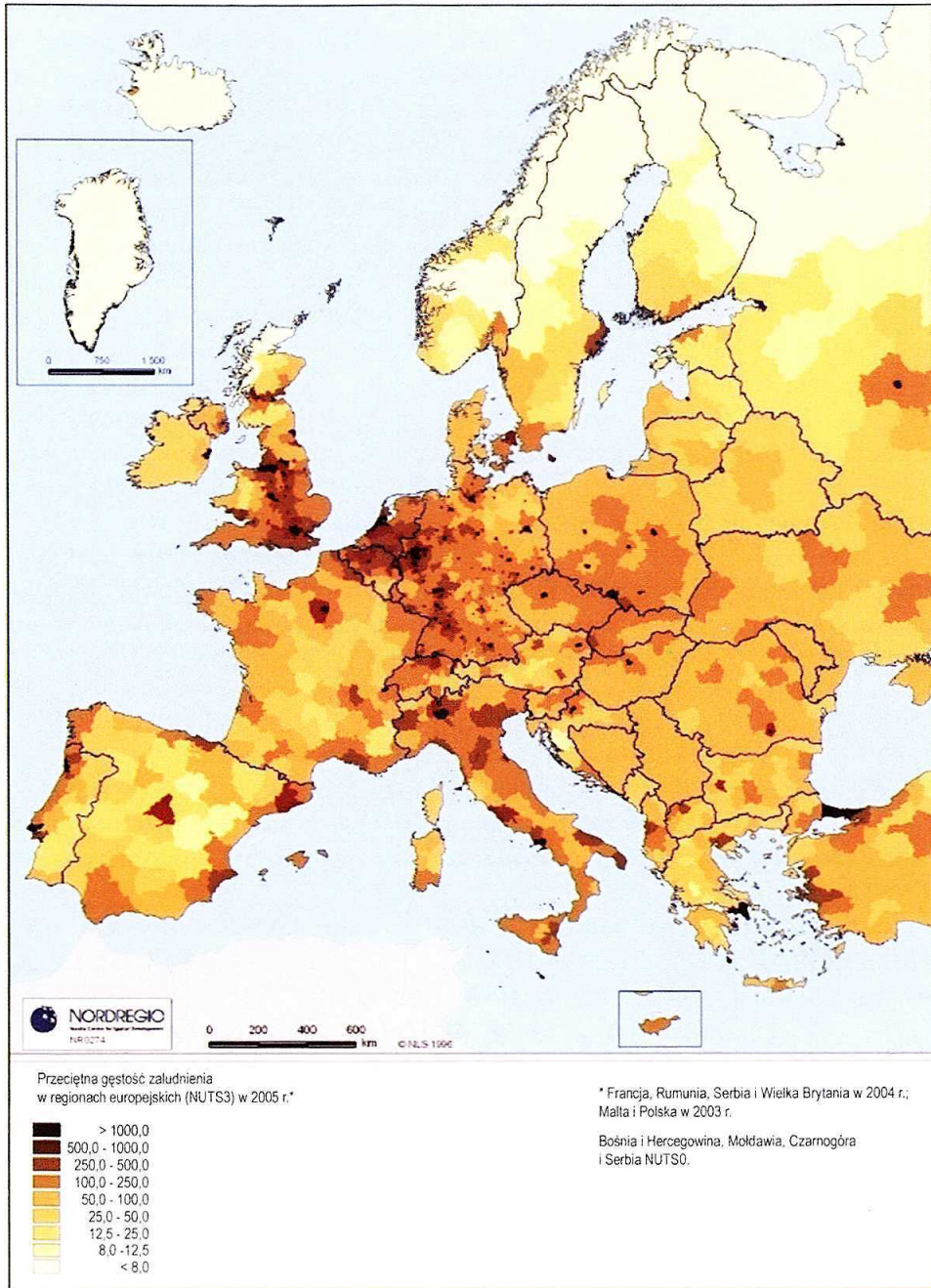
Miernikiem rozwoju w strukturze RMB jest wskaźnik bezrobocia (tab. 1).

Łatwo zauważyć dramatyczną sytuację Estonii, Litwy i Łotwy, które z bardzo dobrej pozycji wobec średniej unijnej w latach 2007 i 2008 gwałtownie wpadły w zapaść wywołaną światowym kryzysem finansowym. Oprócz tych krajów pozostałe państwa RMB na tle średnich unijnych wyglądają korzystnie (ryc. 3).

W krajach „starej” Unii tylko Szwecja oraz Finlandia otworzyły w pełni swoje rynki pracy dla nowych członków Wspólnoty. Dostęp do rynków pracy w Niemczech

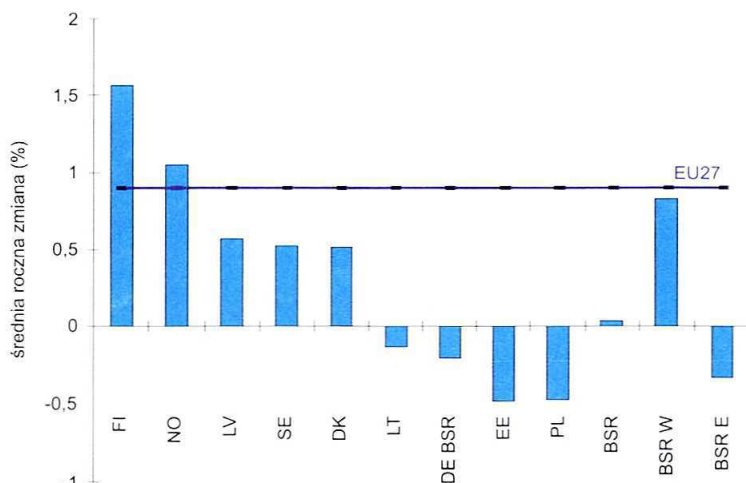
² *Socio-economic Analysis...* (2009), s. 3-4.

³ *Ibidem*, s. 8-9.



Ryc. 1. Przeciętna gęstość zaludnienia w regionach europejskich w 2005 r. (NUTS III)

Źródło: *State of the Region Report 2008*.



Ryc. 2. Wzrost zatrudnienia w państwach RMB w okresie 1995-2005

Źródło: *Socio-economic Analysis...* (2009), (ryc. 2, 4, 5).

oraz Danii pozostaje nadal ograniczony. Należy zatem ocenić, że RMB oferuje odmienne warunki w ramach integracji rynków pracy, uwzględniające także zróżnicowanie prawne, kulturowe oraz językowe Regionu Morza Bałtyckiego.

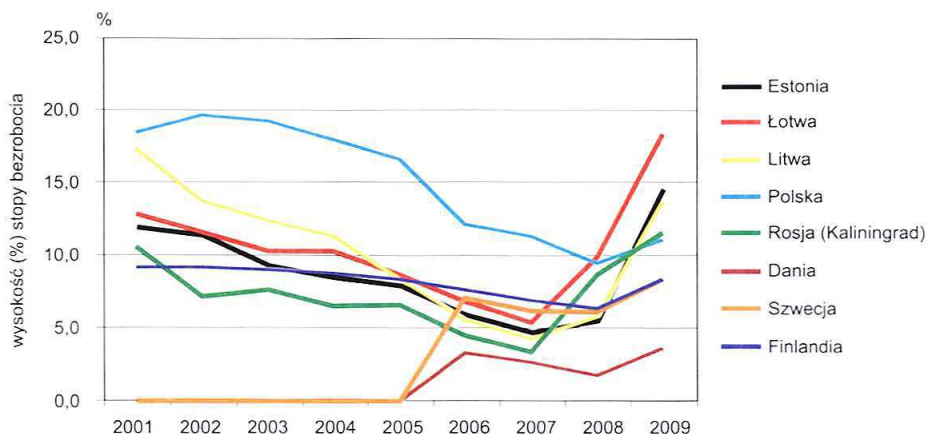
Dane z 2006 r. pokazują, że **migracja ludności czynnej zawodowo** w ramach RMB dotyczy niecałego 1% populacji w regionie i jest to wynik kształtujący się po-

Tabela 1

Bezrobotni w RMB w okresie 2005-2009 (%)

Rok \ Kraj	2005	2006	2007	2008	2009
EU 27	8,9	8,2	7,1	7,0	9,5
Dania	4,8	3,9	3,8	3,3	7,2
Estonia	7,9	5,9	4,7	5,5	15,2
Finlandia	8,4	7,7	6,9	6,4	8,9
Niemcy	10,7	9,8	8,4	7,3	7,6
Łotwa	8,9	6,8	6,0	7,5	22,3
Litwa	8,3	5,6	4,3	5,8	14,6
Polska	17,8	13,9	9,6	7,1	8,8
Rosja	7,6	6,9	6,1	7,8	8,1
Szwecja	7,7	7,1	6,2	6,2	8,9

Źródło: EuroStat, BOFIT Statistics, za Balic Transport Journal (2010), s. 15.



Ryc. 3. Wysokość stopy bezrobocia w Regionie Morza Bałtyckiego

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych Pan-European Institute.

Tabela 2

Porównanie migracji siły roboczej między EU a RMB, 2006

	EU27	EU15	RMB	RMB - ZACHÓD	RMB - WSCHÓD
Proporcja mieszkańców w wieku produkcyjnym, którzy przenieśli się z innego regionu	0.96%	1.12%	0.75%	1.33%	0.29%
Proporcja mieszkańców w wieku produkcyjnym, którzy przenieśli się z zagranicy	0.30%	0.34%	0.23%	0.31%	0.18%

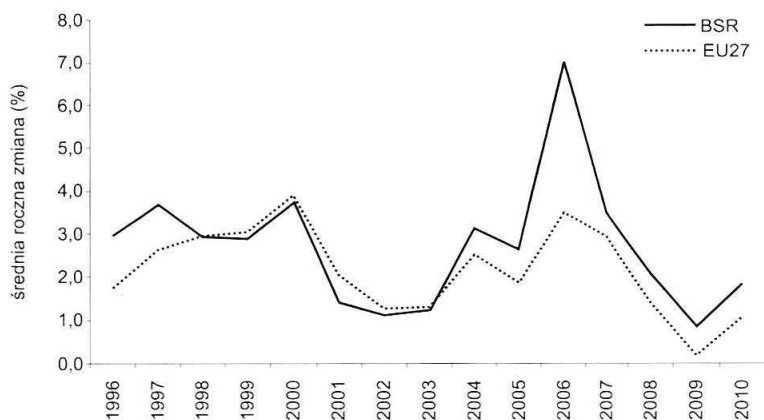
Źródło: *Socio-economic Analysis...* (2009).

niżej średniej unijnej. Dla zachodniej części RMB wskaźnik ten przewyższa 1%, dla wschodniej wynosi niecałe 0,3%.

2.3. Gospodarka w Regionie Morza Bałtyckiego⁴

Region Morza Bałtyckiego w kategoriach ogólnych nie stanowi gospodarczego centrum Europy, chociaż PKB *per capita* dla RMB jest jednym z najwyższych w UE. Głównym tego powodem jest znacznie niższy poziom produkcji gospodarczej *per capita* we wschodniej części regionu. W zachodniej części regionu PKB *per capita* jest równy 122% średniej unijnej, podczas gdy we wschodniej części wynosi zaledwie 53% średniej unijnej. Ponadto należy zauważyć, że jedna piąta populacji UE wytwarza ok.

⁴ *Program Operacyjny...* (2007), s. 11 oraz *Socio-economic Analysis...* (2009), s. 4-5.



Ryc. 4. Wzrost PKB w Regionie Morza Bałtyckiego w okresie 1996-2010

Źródło: Opracowania własne na podstawie danych Pan-European Institute.

16% łącznej wartości PKB w UE. Poza tym współpraca regionalna przechodzi od zapewniania wsparcia dla krajów zachodnich RMB do wspierania ich wschodnich sąsiadów – w kierunku bardziej zrównoważonej wymiany. W 2005 r. dziewięć z jedenastu krajów miało wyższą stopę wzrostu niż średnia UE wynosząca 2,1%. Niemniej jednak należy zauważyć, że gospodarki krajów RMB rosną szybciej niż wynosi średnia UE (ryc. 4). Ze względu na znaczny potencjał wzrostu w nowych państwach członkowskich przewiduje się, że RMB będzie w niedalekiej przyszłości jednym z najszybciej rozwijających się regionów w Europie, a nawet może zająć pozycję lidera. Między rokiem

Tabela 3

Inflacja w krajach RMB w okresie 2005-2009 (%)

Kraj \ Rok	2005	2006	2007	2008	2009
EU 27	2,2	2,2	2,3	3,7	1,0
Dania	1,7	1,9	1,7	3,6	1,1
Estonia	4,1	4,4	6,7	10,6	0,2
Finlandia	0,8	1,3	1,6	3,9	1,6
Niemcy	1,9	1,8	2,3	2,8	0,2
Łotwa	6,9	6,6	10,1	15,3	3,3
Litwa	2,7	3,8	5,8	11,1	4,2
Polska	2,2	1,3	2,6	4,2	4,0
Rosja	10,9	9,0	11,9	13,3	8,0
Szwecja	0,8	1,5	1,7	3,3	1,9

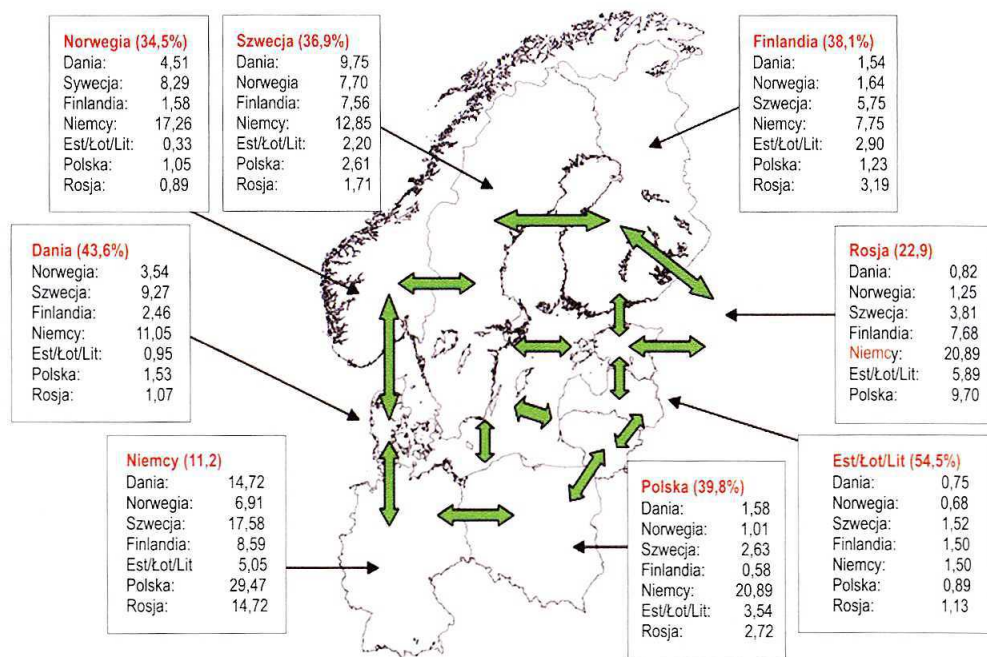
Źródło: EuroStat, BOFIT Statistics, za Balic Transport Journal nr 1/2010, s. 15.

1995 i 2004 zagregowany PKB w RMB wzrósł o 42%. Jednym z głównych powodów tej sytuacji jest stale rosnąca wymiana handlowa wewnątrz RMB, napędzana zniesieniem ograniczeń i usunięciem wielu administracyjnych procedur celnych w nowych państwach członkowskich UE, a także wysokim napływem bezpośrednich inwestycji zagranicznych do tych krajów. Ponadto RMB w ciągu ostatnich kilku lat zachował swoją pozycję rynkową w eksporcie światowym, jak również silną orientację eksportową – mimo kryzysu światowego.

Bardzo ważnym miernikiem oceny stanu gospodarki RMB jest inflacja. Z danych tab. 3 wynika, że najbardziej dotkniętym kryzysem gospodarkom Litwy, Łotwy, Estonii udało się przezwyciężyć inflację w wyniku bardzo radykalnych kroków naprawczych.

2.4. Handel w Regionie Morza Bałtyckiego⁵

Wskaźniki handlu wewnątrzregionalnego (między krajami w regionie) oraz handlu wewnątrzgałęziowego (dla kraju jednocześnie eksportującego i importującego produkty w tej samej gałęzi) stanowią szczególne miary ekonomicznej integracji w regionie.



Ryc. 5. Struktura handlu międzynarodowego w Regionie Morza Bałtyckiego

Źródło: Opracowaniw własne na podstawie danych Pan-European Institute.

⁵ *Socio-economic Analysis...* (2009), s. 16.

Kraje Regionu Morza Bałtyckiego w handlu międzynarodowym
w latach 2005-2009 (mld EUR)

Kraj	2005		2006		2007		2008		2009	
	eksport	import	eksport	import	eksport	import	eksport	import	eksport	import
Dania	67,4	59,9	73,0	68,0	74,2	71,0	78,7	74,7	60,9	54,5
Estonia	6,2	8,2	7,7	10,6	8,0	11,3	8,5	10,9	5,9	6,6
Finlandia	52,5	47,0	61,5	55,3	65,7	59,6	65,6	62,4	41,3	39,5
Niemcy	768,3	628,1	893,0	734,0	965,3	769,9	984,1	805,8	743,6	611,8
Łotwa	4,1	6,9	4,6	8,8	5,7	11,0	6,2	10,5	3,6	4,8
Litwa	9,5	12,5	11,3	15,4	12,5	14,3	16,1	21,0	10,6	11,9
Polska	71,4	80,6	87,5	100,0	101,1	118,8	114,6	139,3	70,0	76,4
Rosja	338,9	174,3	423,7	228,0	494,2	310,4	656,4	406,3	375,1	236,8
Szwecja	96,7	82,5	107,8	93,0	112,8	101,9	118,2	107,7	98,4	89,3

Źródło: *Balic Economies*, BOFIT Russia Statistics Office, Finnish Customs Current ECB exchange rates applied in euro conversion.

RMB jest głównym rynkiem obrotu handlowego dla małych gospodarek krajów nadbałtyckich: Estonii, Litwy oraz Łotwy (ponad 50% udziału handlu wewnątrzregionalnego w międzynarodowej wymianie handlowej). Udział krajów skandynawskich w handlu wewnątrz RMB waha się od 34,5% dla Norwegii oraz 43,6% dla Danii, a dla Polski wynosi niecałe 40%. Natomiast wskaźniki dla Rosji oraz Niemiec są dużo niższe i wynoszą odpowiednio 22,9% oraz 11,2%. (ryc. 5)

Udział handlu wewnątrzgałęziowego w RMB w wymianie handlowej wzrasta we wschodniej części regionu, osiągając ok. 40%, co stanowi prawie dwukrotność udziału handlu wewnątrzgałęziowego dla zachodniej części.

Strukturę ogólną eksportu i importu w krajach RMB pokazuje tab. 4.

2.5. Innowacyjność w Regionie Morza Bałtyckiego⁶

Poziom innowacyjności jest kolejnym istotnym czynnikiem decydującym o konkurencyjności RMB. Mimo zróżnicowanego poziomu innowacyjności w państwach RMB, region jako całość jest pod tym względem liderem wśród europejskich 10 makroregionów, zawdzięczając swoją pozycję głównie państwom skandynawskim. Szwecja, Finlandia oraz Dania przeznaczają najwięcej nakładów finansowych na B+R, wydatki te wynoszą odpowiednio 3,8% PKB dla Szwecji, 3,4% dla Finlandii, 2,5% dla Danii, podczas gdy średnia dla 27 krajów UE to tylko 1,9%. W części wschodniej RMB, której średnia wynosi jedynie 0,6% PKB, najlepszy wynik osią-

⁶ *Ibidem*, s. 15.

gnęła Estonia i jest to 0,9%. Dla Polski wskaźnik ten w 2005 r. wynosił 0,57% i jak dotąd nie wzrósł.

Warto także podkreślić, że w zachodniej części RMB największe nakłady na B+R ponosi sektor prywatny, stanowi to aż 65% wszystkich wydatków na ten cel, 23% pochodzi ze szkół wyższych, a 12,3% z instytucji publicznych. Odmienna sytuacja występuje w części wschodniej regionu, gdzie uczelnie wyższe ponoszą największą część nakładów na B+R (34,7%), 33,1% przeznaczają na nie rządy a 31,9% sektor prywatny.

W porównaniu do innych regionów europejskich i światowych RMB cechuje fundamentalny atut w postaci wysokich poziomów wykształcenia, doksztalcania oraz personelu i wydatków na B+R, które stanowią wspaniałą podstawę do tworzenia kilku podstawowych klastrów naukowych i technologicznych w wielu dziedzinach wiedzy. Potencjał ten jest połączony z wysokimi poziomami organizacyjnymi, udziału publicznego i komunikacji, jak również z szeroką świadomością w krajach wokół Morza Bałtyckiego dotyczącą roli czynników społecznych, jaką odgrywają one w zrównoważonym rozwoju gospodarczym. Jednak, chociaż średni poziom inwestycji w B+R i udział badań realizowanych w RMB są znacznie wyższe niż średnia europejska, to wyniki tego kapitału, np. w formie patentów, są niższe niż standardy w UE. W *Programie Operacyjnym Regionu Morza Bałtyckiego* wśród przyczyn takiej sytuacji wskazuje się zarówno jakość polityk innowacyjnych otwierających rynki na nowe produkty i usługi, jak również niezadowalający postęp w tworzeniu transnarodowych klastrów. Ponieważ utrzymują się różnice w wydajności innowacyjnej pomiędzy krajami RMB, a przykłady tworzenia wiedzy na skalę globalną są nieliczne, aby osiągnąć masę krytyczną, potrzebna jest więc większa współpraca i koordynacja wysiłków w regionie, a także wspólne tworzenie sieci i działania marketingowe w celu lepszego wykorzystania tego kapitału terytorialnego.

2.6. Dysproporcje wewnątrz Regionu Morza Bałtyckiego⁷

Podczas gdy luka między starymi i nowymi gospodarkami rynkowymi zmniejszała się powoli przez kilka lat, to ostatnie dane wskazują, że dysproporcje gospodarcze pomiędzy i wewnątrz krajów RMB obecnie powiększają się. Znaczne różnice w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego między zachodnimi i wschodnimi krajami RMB, jak również słaby rozwój obszarów wiejskich w niektórych częściach regionu są największymi słabościami z punktu widzenia jego ogólnej spójności.

Mimo wyraźnych tendencji wzrostowych dysproporcje terytorialne w produkcji na osobę należą do największych na kontynencie. W RMB znajduje się kilka najbogatszych, jak również najbiedniejszych obszarów w Europie, w wielu przypadkach sąsiadujących ze sobą. Dysproporcje na ogół rozkładają się wzdłuż byłej „żelaznej kurtyny” dzielącej Europę, z największymi różnicami występującymi wzdłuż granicy Finlandii/Norwegii z Rosją oraz między Niemcami Zachodnimi i wschodnimi Kra-

⁷ *Program Operacyjny...* (2007), s. 11-15.

jami Związkowymi Niemiec (Landami). Trzeba także odnotować, że w Polsce pięć regionów jest w grupie pięciu najbiedniejszych regionów UE.

Podział Wschód-Zachód wciąż istnieje w takich podstawowych dziedzinach, jak:

Intensywność produkcji gospodarczej. Mimo szybkiego nadrobienia zaległości przez nowe państwa członkowskie wskaźnik PKB *per capita* we wschodniej części RMB jest wciąż przynajmniej 4-5 razy niższy niż ich zachodnich odpowiedników. W 1995 r. proporcja między nimi wynosiła ok. 3:1 (na korzyść zachodniej części regionu), natomiast w 2003 r. zmniejszyła się do ok. 2,5:1. Gdyby wartość produkcji tych dwóch grup krajów zmieniała się liniowo w równym tempie, to luka ta zniknęłaby do 2039 r. Taki liniowy przebieg procesu wzrostu jest jednak bardzo nieprawdopodobny.

Bezrobocie. Na skutek strukturalnych transformacji gospodarek mających na celu uzyskanie większej wydajności, kilka nowych państw członkowskich i wschodnich Krajów Związkowych Niemiec napotkało na poważne problemy związane z zapewnieniem zatrudnienia dla byłych pracowników zatrudnionych w rolnictwie i przemyśle wytwórczym, szczególnie na obszarach wiejskich. Dzięki krajowym i regionalnym programom pomocy współfinansowanym przez UE, wzrost stopy bezrobocia został zahamowany i nieco cofnięty, ale wciąż w kilku wschodnich regionach Polski i w nowych niemieckich landach stopa bezrobocia przekracza 20% ludności w wieku produkcyjnym. Różnica w stopie bezrobocia między zachodnią a wschodnią częścią RMB rosnąca do 2002 r., zaczęła zmniejszać się od tego czasu ze względu na wzrost poziomu bezrobocia w Niemczech i zmniejszanie się liczby bezrobotnych w nowych państwach członkowskich (np. w Polsce) i w Rosji.

Sektorowa struktura zatrudnienia. Na poziomie krajowym Litwa, Łotwa i Polska wciąż mają niski poziom zatrudnienia w sektorze usług. Chociaż tendencja stopniowego przestawiania się struktury gospodarek w krajach wschodniej części RMB z produkcji na usługi jest pozytywna, to sektor usług zatrudnia tylko 54% siły roboczej. Dla porównania w zachodniej części RMB sektor usług zapewnia trzy czwarte wszystkich miejsc pracy.

Jakość środowiska biznesowego sprzyjającego innowacyjności. Podczas gdy środowisko biznesowe w zachodniej części RMB cechuje rozbudowana infrastruktura fizyczna (np. transportowa i telekomunikacyjna), wysoko wykwalifikowana siła robocza i silne klastry oraz firmy konkurujące o innowacje i niepowtarzalność oferty – wsparcie publiczne dla innowacji i tworzenia klastrów we wschodniej części regionu jest opóźnione. Chociaż kraje wschodniej części RMB wciąż wykazują silny wzrost PKB i pozytywne tendencje w sektorze usług i w inwestycjach w ICT, to wciąż istnieje duża luka pod względem nakładów i rezultatów innowacyjnych między krajami nordyckimi i Niemcami a krajami wschodniej części regionu. Jest to szczególnie widoczne w tworzeniu i produkcji w klastrach, w inwestycjach na B+R, liczbie patentów i publikacji naukowych.

Dofinansowywanie infrastruktury transportowej i ICT. W RMB występują ogromne dysproporcje w dostępie do infrastruktury transportowej (szczególnie do

węzłów kolejowych, portów lotniczych i terminali intermodalnych). Z wyjątkiem peryferii krajów nordyckich państwa bałtyckie, Białoruś i Rosja mają najniższe poziomy dostępności w RMB i również w Europie. Istnieją także wyraźne dysproporcje w dostępie do szybkiego Internetu, co tworzy zagrożenie poszerzenia cyfrowego podziału Północny Zachód – Południowy Wschód w RMB.

Ochrona środowiska. Świadomość społeczna w kwestii problemów dotyczących ochrony środowiska i związanych z tym możliwych rozwiązań jest bardzo słaba w krajach wschodniej części RMB. W tym samym czasie RMB oferuje źródła odnawialnej energii i dysponuje potencjałem zarówno do oszczędzania energii, lepszych rozwiązań w zakresie oczyszczania ścieków, dla których to działań dostępny jest *know-how* i fundusze z zachodniej części regionu.

Warunki społeczne i wpływ rozwoju. Podczas gdy kapitał społeczny i ludzki należy do kluczowych aktywów RMB, w krajach wschodniej części regionu wymaga on dalszego wzmocnienia w odniesieniu do szerszego udziału ludności, lepszego dostępu do usług społecznych i opieki zdrowotnej, a także zarządzania środowiskiem naturalnym.

Dobłą reasumpcją poziomu dysproporcji zarówno wewnątrz RMB, jak i strukturze światowej są dane przygotowane na Światowe Forum Gospodarcze w postaci wskaźnika gotowości sieciowej (Networked Readiness Index, NRI). Jest on komponowany z trzech składników (Kołodko 2008, s. 153), które oceniają (w skali maksimum sześciu punktów):

- „infrastrukturalne i prawne otoczenie oferowane przez dany kraj lub środowisko społeczne (rejon, na przykład stan, prowincja, dystrykt, kanton, powiat, gmina);
- gotowość podmiotów (jednostki, gospodarstwa domowe, firmy, organizacje, samorządy lokalne i centralne) do używania technologii informacyjno-telekomunikacyjnej;
- faktyczny stopień korzystania przez te podmioty z dostępnej technologii.”

Na tej liście rankingowej (122 państwa) w pierwszej dziesiątce znajdują się: Dania (5,71 pkt), Szwecja (5,66), Finlandia (5,59), Norwegia (5,42). Estonia zajmuje 20. pozycję (5,02) zaś Polska 58. pozycję (3,69) (*ibidem*, s. 153).

3. Terytorializacja szans Regionu Morza Bałtyckiego

Terytorium Morza Bałtyckiego łączy siedem państw i 58 regionów użytkujących jego zasoby wodne, różnorodności biologiczne, morskie zasoby żywnościowe. Wszystko co dzieje się w Bałtyku – jego kondycja biologiczna, stan zasobów rybnych zależy od działań na lądzie. Ze względu na zamknięty charakter akwenu morskiego (największe słonawe jezioro Europy) Bałtyk jest szczególnie wrażliwy. Jest to wielki obszar antropopresji wynikającej z rozwiniętego osadnictwa u wybrzeży Bałtyku, gęstości powiązań transportowych morskich i lądowych, działalności przemysłowej o orientacji nadmorskiej (przemysł rafineryjny, stocznie).

Jest to jednocześnie (akwen wraz z otaczającą zagospodarowaną przestrzenią) największy w Europie system przyrodniczy różnorodności biologicznej gatunków i siedlisk (także chronionych systemem NATURA 2000).

Stan ten powoduje oczywiście występowanie wielu konfliktów o charakterze przestrzennym. Do głównych, obecnie najmocniej eksponowanych, można zaliczyć:

- konflikt osadnictwa i zagospodarowania przestrzennego w strefie brzegowej z obszarami chronionymi – dotyczy to zwłaszcza funkcji turystycznej;
- konflikt korzystnych warunków lokalizacji wielkich siłowni wiatrowych na morzu z ochroną krajobrazu i z potencjalnymi zagrożeniami dla żeglugi;
- konflikt wynikający z potencjalnego zagrożenia katastrof morskich i wycieków ropy z zagospodarowaniem rekreacyjnym wybrzeża;
- konflikt konsekwencji zmian klimatu i podnoszenia się poziomu Morza Bałtyckiego z bezpieczeństwem zabudowy i ludności na terenach zagrożonych.

Instrumentem łagodzenia tych i innych konfliktów jest planowanie przestrzenne. Oprócz standardowych planów zagospodarowania przestrzennego miast i gmin położonych nad Bałtykiem, pojawiają się dwa nowe instrumenty planistyczne:

- **Przestrzenne Plany Operacyjne** wynikające z formuły Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przymorskimi (ZZOP). Polegają one na tworzeniu kooperacyjnego działania wszystkich podmiotów aktywnych w obszarach przymorskich delimitowanych jako strefa 300-1500 m zarówno po stronie morza, jak i lądu. Do podmiotów tych należą: administracja samorządowa i rządowa (np. administracja morska), administracja leśna, wojsko, inwestorzy prywatni, organizacje pozarządowe. Celem ZZOP jest koordynacja działań, często kolizyjnych w tej bardzo wrażliwej strefie. ZZOP – zainicjowane w Holandii (ze względu na zagrożenie sztormowe i powodziowe) zostały rozwinięte w Niemczech, Finlandii, Szwecji i innych krajach (Litwa, Łotwa, Estonia) – także w Polsce. ZZOP objęte jest Rekomendacją Parlamentu Europejskiego i Rady (2002/413/EC).
- **Plany zagospodarowania obszarów morskich.** Jest to nowa (w RMB) forma planów zagospodarowania. W krajach europejskich problem planowania przestrzennego obszarów morskich podjęty został tam, gdzie zaczął narastać konflikt z inwestycjami energetycznymi (głównie siłowniami wiatrowymi na morzu). Dlatego Niemcy opracowali takie plany w 2009 r. Także Holandia z tego samego powodu sporządziła plan przestrzenny dotyczący Morza Północnego do 2015 r. Norwegia wykonała takie plany dla Morza Barentsa i dla obszarów morskich w pobliżu Lofotów – ze względu na potrzeby rozwoju marikultury (np. fermowa hodowla łosia). Istotę takich planów znajdujemy w opisie działań belgijskich (Zaucha 2009 s. 13). „Belgia w planie centralnym (*master plan*) wykorzystuje, podobnie jak Niemcy metodę strefowania w celu alokacji przestrzeni morskiej dla poszczególnych rodzajów działalności gospodarczej i ekologicznej. Główne rodzaje tej działalności to wydobycie piasku i żwiru oraz morska energetyka wiatrowa. W drugiej fazie planowania zostaną wyznaczone morskie obszary chronione (w ramach sieci Na-

tura 2000). Plan dopuszcza możliwość udzielania pozwoleń i licencji dla danego rodzaju działalności jedynie w ramach określonych stref. Efekty planu staną się przedmiotem monitorowania i oceny.”

Mamy do czynienia z nową formułą planów zagospodarowania przestrzennego akwenów morskich, które to plany zaczynają integrować przestrzeń lądową i morską. W RMB działania te nie mają charakteru spontanicznego lecz podlegają koordynacji VASAB⁸. W 2008 r. zostały ustalone zasady metodologiczne służące ujednoczeniu planowania przestrzennego obszarów morskich (MPP) na Bałtyku (*Ibidem*, s. 19):

1. „MPP powinno posiadać charakter proaktywny i długookresowy – jego fundamentem powinna być uzgodniona przez kraje bałtyckie wizja i cele strategiczne.
2. MPP powinno być realizowane przez instytucję niezależną od interesów branżowych czy sektorowych.
3. MPP powinno być konstruowane w oparciu o zasadę różnorodności, transparentności i dialogu (współuczestnictwa) z interesariuszami.
4. MPP powinno respektować podejście ekosystemowe.
5. MPP powinno obejmować wszystkie elementy wielowymiarowej przestrzeni morskiej i powinno uwzględniać najważniejsze zmiany przestrzenne o charakterze sezonowym – związane z czasem (cykl roczny).
6. MPP powinno mieć charakter adaptacyjny i ciągły. Mimo że proces planowania może się różnić między krajami najważniejsze jest zachowanie jego ciągłości.
7. MPP powinno wykorzystywać wyniki badań (*evidence based spatial planning*).
8. MPP powinno być koordynowane transnarodowo, powinno się pewne obszary planować wspólnie z krajami sąsiedzkimi.
9. MPP powinno być budowane w oparciu o zasadę hierarchii planów (*nesed approach*).
10. Należy osiągnąć zgodność planowania przestrzennego na lądzie i morzu.
11. MPP powinno mieć charakter przezornościowy.
12. MPP już od wczesnych etapów procesu planowania powinno uwzględniać doświadczenia, rekomendacje i informacje organizacji panbałtyckich oraz CEMATu.
13. W przypadku braku morskich planów zagospodarowania przestrzennego proces decyzyjny zarządzania obszarami morskimi powinien mieć charakter zintegrowany (koordynacja pozioma i pionowa), transparentny i obejmujący dialog z interesariuszami.”

W Polsce został opracowany pilotażowy *Plan zagospodarowania przestrzennego części morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej* na zlecenie administracji morskiej (Urząd Morski w Gdyni), która ustawowo jest odpowiedzialna za politykę przestrzenną w akwenach morskich i bezpośredniej strefie brzegowej (patrz szerzej: Zaucha 2009). Wartością dodaną tego planu jest sformułowanie wyznaczników ładu przestrzennego w zagospodarowaniu przestrzeni obszarów morskich (*ibidem*, s. 134):

⁸ VASAB – *Vision and Strategies Around the Baltic Sea*, stanowi proces planistyczno-decyzyjny ministrów planowania przestrzennego państw bałtyckich.

- „spójność zagospodarowania przestrzennego na lądzie i morzu,
- oszczędne gospodarowanie przestrzenią, pozostawienie rezerw na przyszłość, obecnie nieznane sposoby korzystania z morza,
- minimalizowanie skutków negatywnych naturalnych procesów hydro-morfologicznych dotyczących linii brzegowej i przeciwdziałanie powstawaniu nowych procesów tego typu,
- zachowanie ciągłości obszarów o dominującej funkcji przyrodniczej,
- zachowanie publicznego charakteru terenów rekreacyjnych,
- minimalizowanie konfliktów między różnymi formami wykorzystania przestrzeni morza,
- zachowanie dostępności transportowej od strony morza obszarów zabudowanych i obiektów portowych,
- zrównoważenie podaży obszarów morskich do inwestowania z potrzebami w tym zakresie,
- ochronę wartości społecznych, w tym zrównoważenia interesu zbiorowego i jednostkowego, nawiązywania kontaktów społecznych i redukcji konfliktów w przestrzeni”.

Drugim kluczowym działaniem przestrzennym o zdecydowanie innowacyjnym i prorozwojowym charakterze jest tworzenie sieci autostrad morskich na Bałtyku. Przyjęcie tego określenia napotykało pierwotnie na opory wobec przyzwyczajenia, że autostrada to najwyższa technologicznie forma rozwiązania inżynierskiego dla ruchu samochodowego (z włoskiego autostrada oznacza *drogę aut*). Nie znaleziono jednak lepszego („wodnego”) zamiennika i termin utrwalił się w rozumieniu wyodrębnionych połączeń morskich specjalnego znaczenia łączących wybrane porty z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa. Wyznacznikiem ograniczeń szlaku są elektroniczne urządzenia nawigacyjne sterujące ruchem o analogicznym charakterze, jak granice (bariery) trasy autostradowej.

Najbardziej zainteresowane rozwojem autostrad morskich na Bałtyku są porty o istotnym potencjale przeładunkowym, jak np. Hamburg (nie leżący bezpośrednio nad Bałtykiem) będące węzłami na głównych osiach kontaktów handlowych. Taką osią zachód – wschód jest połączenie portów Zatoki Fińskiej z portami niemieckimi. Gorszą, lądową alternatywą dla tej osi są połączenia lądowe południowego Bałtyku: Niemcy – Polska – Kaliningrad – Litwa – Łotwa – Estonia – Finlandia. Połączenia te są zdecydowanie dłuższe i słabe technicznie (brak autostrad lądowych).

Druga oś łącząca porty Zatoki Fińskiej z portami polskiego Wybrzeża otwierałyby możliwości tranzytu lądowo-morskiego z południa Europy przez morskie przedłużenie autostrady A1, także do Szwecji.

Trzecią osią jest środkowoeuropejski Korytarz Transportowy: Göteborg – Malmö – Świnoujście – Praga – Wiedeń, którego ogniwem morskim byłaby autostrada Malmö (Ystad) – Świnoujście.

Każda z tych osi powiązana jest z istniejącą siecią lądowych korytarzy transportowych TEN-T, które wciąż rozwijane – stanowią ruszt przestrzenny Unii Europejskiej łącząc główne metropolie i wielkie miasta. Autostrady morskie służą więc wzmocnieniu spójności terytorialnej Unii Europejskiej.

Podsumowanie

1. Postawione w tytule pytanie: czy Region Morza Bałtyckiego może być lokomotywą Europy? – nie znajduje prostej odpowiedzi. Można natomiast powiedzieć, że ma kilka szans, które wynikają z wielu przesłanek. Niektóre z nich są już zidentyfikowane, inne stanowią niejako promesę szans. Pytanie, na ile mamy do czynienia z procesem synergicznego wzrostu, a na ile jest to obraz statystyczny dający się łatwo sumować i rangować znaczenie poszczególnych państw RMB?
2. Szansą geopolityczną jest względna spójność ze strukturami europejskimi (oprócz Rosji), co dobrze oddaje pojęcie „morza wewnętrznego Unii Europejskiej”. Wynika z tego traktatowe zobowiązanie do współpracy i solidarności zastępujące do niedawna jeszcze dominujące podziały polityczne o charakterze barier („żelazna kurtyna”).
3. RMB cechują bardzo istotne dysproporcje poziomu rozwoju dzielące region na rozwinięty Północny Zachód i opóźniony w rozwoju Południowy Wschód. Czy to jest szansa czy zagrożenie? Zagrożeniem byłaby stagnacja takich państw, jak Polska, Litwa, Łotwa, Estonia. Tymczasem tak nie jest. Paradoksalnie szansą dla całego RMB jest niski poziom rozwoju niektórych państw – członków UE. Dzięki temu mają szansę na dokończenie modernizacji gospodarki i infrastruktury z ogromnym wsparciem środków Funduszy Strukturalnych UE. Jednocześnie beneficjentem tych środków są też lepiej rozwinięte państwa bałtyckie eksportujące zdolności wykonawcze inwestycji (np. wielki koncern budowlany SKANSKA) oraz rozwinięte *know-how* czy innowacyjne produkty (np. NOKIA, IKEA).
4. Państwa RMB wniosły do UE istotny wkład w myślenie strategiczne spójności społecznej, ekonomicznej i terytorialnej. Opracowana *Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego* jest bezprecedensowym terytorialnym dokumentem strategicznym, który otwiera drogę dla podobnych dokumentów (np. *Region Morza Czarnego*).
5. Przestrzenny wymiar RMB znajduje wyraz w zaawansowanych działaniach planowania zintegrowanego szczególnie obszarów lądowych i morskich. Te unikatywne w skali europejskiej działania planistyczno-przestrzenne mogą być pilotażem transformacji planowania przestrzennego wobec zmian klimatycznych i innych zagrożeń (np. bezpieczeństwo energetyczne).
6. RMB pod względem geograficznym jest regionem peryferyjnym wobec jądra Europy („Pentagon”), lecz pod względem udziału w rozwoju innowacji, czy „go-

towości sieciowej” (wskaźnik NRI), z pewnością peryferią nie jest. Zakładając, że takie państwa, jak Polska, Estonia, Łotwa, Litwa będą w tej sieciowej gotowości aktywniej współuczestniczyć, można przyjąć założenie, że „lokomotywa bałtycka” Europy nabiera przyspieszenia. Pytanie brzmi, w jakiej kondycji gospodarczej, społecznej i terytorialnej będą pozostałe państwa europejskie porażone „syndromem greckim”.

Literatura

Baltic Transport Journal nr 1/2010.

Kołodko G., 2008, *Wędrujący świat*. Wyd. Prószyński i s-ka, Warszawa.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczący Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego. SEC (2009) 702, SEC (2009) 703, SEC (2009) 712, Bruksela, 10.06.2009.

Parteka T., 2005, *Scenariusze przyszłości Regionu Bałtyckiego*, [w:] *Region Bałtycki w nowej Europie*, T. Parteka, J. Szlachta, W. Szydarowski (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 217, Warszawa.

Parteka T., 2008, *Europejskie wyzwania spójności polskiej przestrzeni*. Wyd. Politechniki Gdańskiej.

Pęciak W., 2010, *Imperium na sprzedaż*. „Tygodnik Powszechny” nr 27 z 4 lipca 2010 r.

Program Operacyjny Regionu Morza Bałtyckiego 2007-13, Komisja Europejska CCI No 2007 CB 163 PO 020 Bruksela, 2007.

Socio-economic Analysis of the Baltic Sea Region, 2009, European Commission, Brussels.

Zaleski J., Wojewódka Cz., 1977, *Europa Bałtycka*. Wyd. Ossolineum, Gdańsk.

Zaucha J., 2009, *Planowanie przestrzenne obszarów morskich. Polskie uwarunkowania i plan pilotażowy*. Wyd. Instytut Morski w Gdańsku, Gdańsk.