

EDWARD WIŚNIEWSKI

## KOOPERACJA GOSPODARCZA DIPOLA KOSZALIN-KOŁOBRZEG

### Wstęp

Podział administracyjny Polski wprowadzony 1 stycznia 1999 r. wywołał problemy wewnętrznej integracji nowoutworzonych województw i powiatów<sup>1</sup>. Województwo zachodniopomorskie połączyło w jedną strukturę przeważające obszary woj. szczecińskiego (44%) i koszalińskiego (37%) oraz w marginalnych rozmiarach woj. pilskiego, słupskiego i gorzowskiego. Poza problemami strukturalnymi nowego województwa, na pierwszy plan wysuwa się problem dystansu ekonomicznego, dzielącego zachodnią i wschodnią część województwa, czego miernikiem są znaczne różnice w PRB (produkt regionalny brutto *per capita*).

J. Siedlecki, prowadząc badania porównawcze, doszedł m.in. do wniosku, że nowy podział administracyjny kraju nie zmniejszył różnic społeczno-gospodarczych między województwami, natomiast w znacznym stopniu obniżył poziom życia na obszarach wokół miast, które straciły status województwa<sup>2</sup>. Dotyczy to również okolic Koszalina.

W opracowaniu przedstawiono skalę zróżnicowania subregionów woj. zachodniopomorskiego i problemy wewnętrznej integracji. Autor stawia hipotezę, że jednym z rozwiązań systemowych pozwalających zmniejszyć dystans w przestrzennym układzie województwa jest stworzenie drugiego bieguna wzrostu, we wschodnio-północnej jego części, w postaci dipola gospodarczego Koszalin-Kołobrzeg<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> T. Zieliński: *Problemy integracji województwa zachodniopomorskiego*, [w:] *Impulsy rozwoju*. Materiały konferencyjne Szczytu Gospodarczego Pomorza Zachodniego, Szczecin 2001, s. 59.

<sup>2</sup> J. Siedlecki: *Równowaga a wzrost gospodarczy*. PWN, Warszawa 2000, s. 97.

<sup>3</sup> E. Wiśniewski: *Weryfikacja poziomu dystansu ekonomicznego pomiędzy subregionami województwa zachodniopomorskiego*, [w:] *Integracja i rozwój Pomorza Środkowego*. Materiały konferencyjne, Politechnika Koszalińska, Koszalin 2001, s. 158.

## 1. Zróżnicowanie przestrzenne rozwoju społeczno-gospodarczego woj. zachodniopomorskiego

Decyzja o powołaniu woj. zachodniopomorskiego połączyła w całość administracyjną elementy przestrzenne, zdominowane przez dawne woj. szczecińskie. „Wniosło” ono do nowego województwa największą powierzchnię, największą liczbę ludności (57,5%), a także największy potencjał gospodarczy. Tworzy to podstawową asymetrię przestrzenną, gdyż centrum administracyjno-gospodarczym, kulturalnym i ludnościowym jest leżąca na zachodniej granicy aglomeracja szczecińska, ze Szczecinem – europolią, jako jej jądrem<sup>4</sup>.

Dawne województwa miały własne strategie rozwoju, których istotnymi elementami były:

- w woj. szczecińskim: preferencja wykorzystania przygranicznego i nadmorskiego położenia oraz sąsiedztwa Berlina w celu pozyskania nowoczesnych technologii, kapitału i stworzenia odpowiednich systemów transportowych, rozwoju turystyki, likwidacji strukturalnego bezrobocia,
- w woj. koszalińskim: redukcja wysokiego bezrobocia przez programy rozwoju: turystyki, zagospodarowania obszarów popegeerowskich, małych i średnich przedsiębiorstw szeroko rozumiana promocja województwa.

Powyższe cele strategiczne odzwierciedlały *ex post* wcześniejsze kierunki działania władz wojewódzkich. Dodatkową osobliwością woj. zachodnio-pomorskiego w skali kraju jest to, że w jego centralnej części występuje obszar stagnacji gospodarczej i społecznej depresji, natomiast strefy rozwoju lokują się na jego obrzeżach.

Środkiem ciężkości województwa jest aglomeracja szczecińska ze Szczecinem i Stargardem Szczecińskim oraz powiązanim funkcjonalnie portem Świnoujście. Dominującą rolę odgrywają gospodarka morska, przemysł i usługi. Drugim obszarem, na którym realizuje się intensywną działalność gospodarczą, jest pas gmin nadmorskich, z dominującą, sezonową funkcją turystyczną oraz lokalną gospodarką morską. Czołowym ośrodkiem jest Kołobrzeg.

Funkcja administracyjna, usługowa i przemysłowa jest wyróżnikiem obszaru Koszalina i okolicznych małych miast (Sianów,

---

<sup>4</sup> T. Zieliński: *Problemy integracji...*, *op. cit.*, s. 60.

Białogard, Karlino). Likwidacja siedziby województwa w Koszalinie osłabiła jego regionalne oddziaływanie, jednak nagromadzony w ciągu dziesięcioleci potencjał ludnościowy, gospodarczy i administracyjny, a w ostatnich latach dynamiczny rozwój szkolnictwa wyższego pozwala mu nadal pełnić funkcję głównego ośrodka w tej części regionu.

O ile potencjał przemysłowy aglomeracji szczecińskiej skupiony jest w dużych przedsiębiorstwach o tradycyjnym asortymencie produkcji, o tyle produkcja przemysłowa we wschodnio-północnej części opiera się w znacznym stopniu na małych i średnich firmach.

Przeważająca część woj. zachodniopomorskiego zajmują jednak obszary wiejskie, na których dominuje funkcja rolnicza. W subregionie koszalińskim dominują obszary po dawnych PGR-ach. Czynnikiem ożywienia gospodarczego tych terenów, integrującym zarazem społeczność wiejską może być właściwy poziom i organizacja produkcji rolnej oraz przetwórstwa rolno-spożywczego i rybnego. Zapewnienie rolnikom i rybakom zbytu na ich produkcję oraz powiązanie produktów rolnych i rybnych z zakładami przetwórczymi, stabilizowałoby ich sytuację materialną i zwiększyłoby motywację do pozostawania na wsi oraz rozwoju gospodarstw.

Zjawiska występujące w sferze infrastruktury społecznej potwierdzają obraz regionu wyłaniający się z analizy procesów gospodarczych. Na obszarach wyższej aktywności gospodarczej występują jednocześnie większa aktywność społeczna i lepsze warunki życia mieszkańców i odwrotnie – obszary depresyjne w sferze gospodarczej są takimi w sferze społecznej.

## 2. Dystans przestrzenny zróżnicowania subregionów

Powyższe rozważania mają swoje odbicie w przeprowadzonych analizach danych statystycznych, a także badaniach własnych kilku autorów.

Literatura przedmiotu rozróżnia dwie miary dystansu ekonomicznego<sup>5</sup>:

- dystans bezwzględny, wyrażający różnicę dwóch poziomów (stanów), w tych samych jednostkach miary,
- dystans względny, stanowiący różnicę między 1 (lub 100) a stosunkiem dwóch badanych poziomów.

---

<sup>5</sup> I. Timofiejuk: *Tzw. problem dystansu*. „Wiadomości Statystyczne”, 1997, nr 5, s. 9.

Sformalizowany zapis zagadnienia dystansu przedstawiono w pracy E. Wiśniewskiego<sup>6</sup>. Pojawiają się w niej co najmniej trzy podstawowe problemy, które w ujęciu aplikacyjnym brzmią:

- w jakim okresie subregion koszaliński, przy własnej stopie wzrostu  $r_k$ , osiągnie poziom miernika subregionu szczecińskiego (z okresu przeciętnego), tzn.  $X_s$ ?
- w jakim okresie, przy założeniu  $X_s > X_k$  oraz  $r_s < r_k$ , nastąpi zrównanie miernika dla obu subregionów?
- jakie powinno być tempo wzrostu  $r_k$  w subregionie koszalińskim, aby w określonym czasie  $t$  osiągnąć poziom subregionu szczecińskiego  $X_s$ ?

Zasadniczo w strategiach rozwoju gospodarczego należy przyjąć zmienne w czasie tempo rozwoju. Najczęściej stosuje się więc dwie metody<sup>7</sup>:

- wykorzystującą sumę wyrazów szeregu chronologicznego,
- opartą na wykorzystaniu iloczynu wyrazów szeregu chronologicznego.

Istnienie dystansu między różnymi subregionami jest nieuniknione, lecz niwelowanie jego poziomu zależy nie tylko od jakości algorytmów obliczeniowych, ale w większym stopniu od polityki państwa, metod realizacji stawianych celów strategicznych, polityki gospodarczej całego województwa, od decyzji władz różnych szczebli administracji samorządowej.

Do analizy rozwoju gospodarczego województw czy subregionów w ujęciu przestrzennym wykorzystano metodę taksonomiczną Hellwiga, zwaną metodą wzorca<sup>8</sup>. Metoda ta oparta jest na konstrukcji wzorca rozwoju  $P_o$ , a odpowiednie formuły obliczeniowe pozwalają określić poziom „odległości ekonomicznej” między subregionami a regionem najlepszym  $P_o$ . Ponadto oblicza się miarę rozwoju danego subregionu  $d_i$ ; im bardziej  $d_i$  zbliża się do 1, tym silniej dany obszar jest rozwinięty.

### 3. Kryteria porównywania subregionów

Ustalenie w sposób obiektywny optymalnego zbioru zmiennych, które charakteryzują rozwój gospodarczy nie jest sprawą łatwą. Różni

---

<sup>6</sup> E. Wiśniewski: *Analiza dystansu ekonomicznego pomiędzy danymi województwami: szczecińskim i koszalińskim, w nowym województwie zachodniopomorskim*. Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomii i Zarządzania, Politechnika Koszalińska, Koszalin 1999, nr 5, s. 118-119.

<sup>7</sup> I. Timofiejuk: *O liczeniu średniego tempa wzrostu*. „Wiadomości Statystyczne”, 1994, nr 12, s. 6-9.

<sup>8</sup> Z. Hellwig: *Zastosowanie metody taksonomicznej do typologicznego podziału ze względu na poziom rozwoju*. „Przegląd Statystyczny”, 1968, nr 4, s. 22-24.

autorzy przyjmują różne zestawy zmiennych, ustalając swoje wybory zarówno względami merytorycznymi, jak i formalnymi. M. Wierzbńska i M. Stec<sup>9</sup> porównują 30 zmiennych (26 stymulantów i 4 destymulanty). Dzięki wykorzystaniu miary rozwoju Hellwiga uzyskali ogólny obraz przestrzennego zróżnicowania pod względem rozwoju gospodarczego. Województwo szczecińskie uzyskało poziom 0,653, a koszalińskie 0,408. I. Roeskie-Słomka badała poziom życia ludności województw północnych, wyodrębniając 8 grup mierników-reprezentantów, odpowiadających różnym potrzebom ludności.

W wyniku jej badań uzyskano m.in.:

- tzw. dystansowy wskaźnik poziomu życia ludności regionu północnego, określający dystans od poziomu regionów najlepszych – wynosi on 0,65,
- stwierdzono, że woj. koszalińskie osiągnęło poziom o 40-45% niższy od poziomu woj. szczecińskiego<sup>10</sup>.

E. Wiśniewski, opierając się na danych GUS z 1997 r., wybrał kompleksowy zbiór zmiennych do porównania obu województw<sup>11</sup>. Bazując na tych danych oraz wykorzystując algorytm dystansu, uzyskano szacunkową wartość krotności dystansu na poziomie 2,25. Wynik ten jest porównywalny z relatywnym wskaźnikiem poziomów PRB, który wynosił 2,66.

Wykorzystując dostępne dane statystyczne, a w szczególności Biuletynu WUS oraz *Informacje o sytuacji społeczno-gospodarczej województw*, autor powtórzył obliczenia dla obecnych subregionów w 2000 r. Syntetyczne rezultaty są następujące:

- według miary rozwoju Hellwiga subregion szczeciński ma poziom 0,6942, subregion koszaliński zaś 0,4817;
- według algorytmu Roeske-Słomki dystans zaspokojenia potrzeb subregionu koszalińskiego w stosunku do subregionu szczecińskiego wynosi ok. 40%;
- według obliczeń Wiśniewskiego szacunkowa krotność dystansu między obu subregionami zwiększyła się do poziomu 2,52, a relatywny wskaźnik poziomu PRB wyniósł szacunkowo 2,75<sup>12</sup>.

---

<sup>9</sup> M. Wierzbńska, M. Stec: *Ranking województw ze względu na rozwój gospodarczy*. „Wiadomości Statystyczne”, 1996, nr 6, s. 24.

<sup>10</sup> I. Roeskie-Słomka: *Dystans zaspokojenia wybranych potrzeb w regionie północnym od poziomów najwyższych*, [w:] *Społeczno-ekonomiczne konsekwencje procesów transformacyjnych w regionach o wysokim bezrobociu*. Politechnika Koszalińska, Koszalin 1997, s. 157-164.

<sup>11</sup> E. Wiśniewski: *Analiza...*, op. cit., s. 124-126.

<sup>12</sup> E. Wiśniewski: *Weryfikacja poziomu dystansu ekonomicznego pomiędzy subregionami województwa zachodniopomorskiego*, [w:] *Integracja i rozwój Pomorza Środkowego*. Materiały konferencyjne, Politechnika Koszalińska, Koszalin 2001, s. 156.

Na podstawie powyższych rezultatów można szacować, że czas osiągnięcia poziomu gospodarczego zachodniej części województwa przez tereny dawnego woj. Koszalińskiego wynosi 11-20 lat, w zależności od tempa wzrostu gospodarczego ziem subregionu koszalińskiego. Nie jest to jednak tak oczywiste, gdyż dane empiryczne zaprzeczają założeniom modelu o „doganianiu” przez subregion słabszy. Rzeczywisty dystans społeczno-gospodarczy powiększa się.

### 3. Koncepcja dipola gospodarczego Koszalin–Kołobrzeg

Sygnalizowana dysproporcja między obu subregionami nowego województwa oraz pogłębiający się dystans ekonomiczny skłaniają do głębszych refleksji nad przyszłością ziem dawnego woj. koszalińskiego.

Badania przeprowadzone przez E. Rydza<sup>13</sup> wykazały, że środkowa część regionu nadmorskiego ma pewne szanse rozwoju. Tkwią one w korzystnym położeniu geograficznym, przemyśle związanym z gospodarką morską, a także w potencjale demograficznym społeczeństwa, korzystnym pod względem wieku i wykształcenia. Jedną z najważniejszych jest funkcja turystyczna, która staje się dominującą dziedziną subregionu<sup>14</sup>.

Rzeczywista sytuacja nie jest jednak optymistyczna. Włączone do woj. zachodniopomorskiego woj. koszalińskie nie akceptuje działań władz wojewódzkich i marszałkowskich, władza nowego województwa nie podejmuje także kroków w celu aktywizowania gospodarczego włączonej części. Odnosi się wręcz wrażenie, że preferowane są projekty rozwoju zachodniej części regionu. Brakuje też pełnej akceptacji społecznej dla obecnego *status quo*.

Według L. Brożka i A. Suszyńskiego<sup>15</sup> szczeciński biegun wzrostu okazuje się pompą ssącą z terenów przyłączonych. Dostrzega się odpływ kadr z wysokimi kwalifikacjami, a także zmniejszenie zainteresowania inwestorów Pomorzem Środkowym.

---

<sup>13</sup> E. Rydz: *Pomorze Środkowe na tle transformacji gospodarki w kraju*, [w:] *Polityka regionalna a wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich Pomorza Środkowego*. Politechnika Koszalińska, Koszalin 1997, s. 53-70.

<sup>14</sup> A. Szwichtenber: *Pomorze Środkowe poza oddziaływaniami aglomeracji szczecińskiej i trójmiejskiej*, [w:] *Integracja i...*, op. cit., s. 100.

<sup>15</sup> L. Brożek, A. Suszyński: *Problemy regionalne w procesie scalania województwa zachodniopomorskiego*, [w:] *Społeczno-ekonomiczne konsekwencje procesów transformacyjnych w regionie o wysokim bezrobociu*. Politechnika Koszalińska, Koszalin 1998, s. 21-23.

Jednym z rozwiązań systemowych, mogących zmniejszyć dystans ekonomiczny w układzie przestrzennym woj. zachodniopomorskiego jest stworzenie dipola gospodarczego z dwóch większych ośrodków dawnego woj. koszalińskiego: Koszalina i Kołobrzegu (odległość 44 km). Położenie geograficzne oraz głównie komplementarność kluczowych kompetencji obu miast mogą przyczynić się do znacznego efektu synergii gospodarczej.

Przedstawiana wcześniej metoda miary rozwoju Hellwiga została wykorzystana przez autora do obliczenia podobnych wskaźników dla Koszalina i Kołobrzegu w odniesieniu do wzorca – Szczecina. Wyniki są następujące:

- poziom dla Koszalina: 0,365;
- poziom dla Kołobrzegu: 0,293;
- poziom dla układu dipolowego Koszalin–Kołobrzeg: 0,442.

Autor zdaje sobie sprawę z uproszczeń zawartych w konfrontacji europolii – Szczecina z miastami o innej strukturze społeczno-gospodarczej, lecz w rachunku tym zostały uwzględnione w większym stopniu korelacje między zmiennymi opisującymi stany gospodarcze.

Koszalin i Kołobrzeg tworząc *quasi*-alians, zwiększają znacznie swoje szanse w konkurencji terytorialnej. Tabela 1 przedstawia istotę komplementarności w ramach dipola, szczególnie w zakresie atrakcyjności postrzeganej przez mieszkańców, inwestorów i turystów.

Argumentami popierającymi koncepcję dipola gospodarczego są ponadto<sup>16</sup>:

- wysoka pozycja obu miast według kryteriów rozwoju cywilizacyjnego,
- rozwinięte kształcenie na poziomie wyższym,
- dobry poziom kształcenia licealnego i pomaturalnego,
- duże zasoby wód, gazu, ropy naftowej, kruszyw,
- atrakcyjne tereny dla budownictwa rekreacyjnego,
- położenie na szlaku tranzytowym z zachodu do nowych państw bałtyckich,
- rosnące znaczenie wypoczynku weekendowego dla mieszkańców miast innych regionów,
- walory krajobrazowe i turystyczne,
- czyste powietrze jako warunek przyszłych inwestycji w zakresie mikroelektroniki,
- duże zainteresowanie obcokrajowców Koszalinem i Kołobrzegiem.

---

<sup>16</sup> W. Kacalak: *Podstawy efektywnego rozwoju Pomorza Środkowego w okresie 2000-2015*, [w:] *Integracja...*, op. cit., 2001, s. 31.

Układ Koszalin–Kołobrzeg zwiększa swoją konkurencyjność terytorialną, dostarczając w sposób bardziej efektywny zbioru satysfakcjonujących wartości. W koncepcję zarządzania strategicznego dipola musi być wpisana na stałe orientacja marketingowa i wykorzystane specyficzne kluczowe kompetencje.

Warunkiem powodzenia i skuteczności ekonomicznej układu Koszalin–Kołobrzeg jest wdrożenie innych zasad zarządzania samorządowego. Powinny powstać instytucje ponadgminne, działające elastycznie, preferujące jakość, kreatywność i współpracę władz lokalnych.

Przewidywane i postulowane zmiany w pracy samorządu można określić następująco:

- samorząd nie powinien poprzestawać na tym, co sam może zrobić,
- samorząd powinien tworzyć wraz z równouprawnionymi partnerami centra rozwoju,
- samorząd powinien opierać się na środkach powszechnego komunikowania i naukowych metodach podejmowania decyzji,
- samorząd powinien być „odpolityczniony”.

W celu spełnienia oczekiwań społecznych niezbędna jest jednak zmiana polityki państwa w zakresie kreowania procesów gospodarczych i społecznych, tworzenia warunków prawdziwej samorządności i zwiększenia wrażliwości na problemy subregionalne.

Koszalin i Kołobrzeg, przez inwestycje w zakresie infrastruktury technicznej, będą tworzyć warunki do zwiększenia atrakcyjności. Musi być realizowane współdziałanie w rozwiązywaniu wspólnych problemów: komunikacji jako warunku nowoczesności i integracji europejskiej, nauki i edukacji jako czynników restrukturyzacji gospodarki i obsługi mieszkańców, budownictwa jako źródła inwestycji i rozwoju innych dziedzin, gospodarki, rozwoju samorządności i integracji lokalnej.

Dipol Koszalin–Kołobrzeg może realizować liczne programy, które będą wykorzystywać osiągnięcia nauki i technologii, m.in.:

- „Integracja Europejska” – pakiet programów integracji i współpracy z krajami Unii Europejskiej,
- „Bałtyk” – program rozwoju turystyki, gospodarki morskiej, funkcji Koszalina i Kołobrzegu jako miast nadmorskich,
- „Szybka komunikacja” – program rozwoju wszystkich form komunikacji i przemieszczania,
- „Budownictwo indywidualne i rekreacyjne” – jako efektywny sposób aktywizacji innych dziedzin gospodarki,
- „Wsparcie dla rozwoju MSP” – rozwijanie przedsiębiorczości, małych i średnich przedsięwzięć,

Czynniki wyznaczające atrakcyjność lokalizacyjną Koszalina i Kołobrzegu

Wyszczególnienie	Koszalin	Kołobrzeg
I. Naturalne walory użytkowe	bliskość Morza Bałtyckiego Jezioro Jamno tereny rekreacyjne, Góra Chełmska oddzielenie strefy miasta od morza	bogactwa naturalne: surowce balneologiczne nadmorski klimat czysta woda morską pas czystych, szerokich plaż oddzielenie strefy nadmorskiej od miasta
II. Walory użytkowe – wytwory działań człowieka	przemysł elektroniczny, spożywczy centra handlowe lotnisko w Zegrzu sieć wyższych szkół hurtownie tzw. drugie domy w pasie nadmorskim	port handlowy, firmy przetwórstwa rybnego i spożywczego, firmy budowlane baza hotelowa port rybacki sanatoria, uzdrowisko port pasażerski, turystyka morską hala sportowo-widowiskowa port jachtowy nowoczesny szpital oczyszczalnia ścieków lotnisko w Bagiczu
III. Siła robocza	nadmiar dobrze wykwalifikowanych pracowników	zróżnicowana struktura kwalifikacji, tradycje dobrej i solidnej roboty
IV. Stabilność sytuacji gospodarczej i politycznej	tradycja dominacji ugrupowań lewicowych	„określone reguły gry” <i>quasi</i> -stabilizacja polityczna
V. Instytucje promujące miasto i gminę	Urząd Miasta	Urząd Miasta, CEPiT, Stowarzyszenie Firm Turystycznych Polska Żegluga Bałtycka SA
VI. Kultura i tradycja	zabytki, obiekty kulturalne: teatr, filharmonia, amfiteatr cykliczne imprezy festiwalowe	przedsiębiorczość pielęgnowane cechy autochtonów wizerunek miasta, zabytki oferta sportowo-rozrywkowa ekologiczny stan środowiska

Źródło: Opracowanie własne.

- „Produkt koszalińsko-kołobrzeski” – zestaw przedsięwzięć promocyjnych obu miast,
- „Inteligentne miasto” – program inteligentnego zarządzania i organizacji życia w mieście z wykorzystaniem najnowszych narzędzi do komunikowania i sterowania zasobami, ruchem komunikacyjnym, nadzorowaniem, aktywną ochroną środowiska i aktywnym sterowaniem zjawiskami gospodarczymi<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> Tamże, s. 32-37.