

WIKTOR SZYDAROWSKI

Uniwersytet Gdański

MODELE PASM ROZWOJU SPOŁECZNO- -GOSPODARCZEGO I ICH WERYFIKACJA W RZECZYWISTOŚCI EUROPY BAŁTYCKIEJ

Abstract: The paper casts a light at typology of development zones identified as linear areas along high-capacity transport corridors, which demonstrate distinctive socio-economic features and set off accelerated growth processes. Their origin and status are determined by performance of three agents responsible for transformation of settlement and transport infrastructures, namely: (1) global environment, (2) entrepreneurship and (3) local neighbourhood. Interplay of these effectuates in quality of response from the intermetropolitan space to development stimuli generated in and transmitted from metropolitan areas.

The two described models of bipolar and multipolar development zones, respective of statics or dynamics of the intermetropolitan space are further specified, with regards to their physical extension.

Applicability of the designed models is provided based on two hypothetical examples of development zones from the Baltic Sea Region, one from Scandinavia (Oslo-Gothenburg-Malmö-Copenhagen) and the other from Poland (Szczecin-Tri-City). Their stage of maturity is examined with a geographically distributed series of statistical data.

Conclusions drawn on the findings aim at delivering recommendations for growth policy-making at national, regional and sub-regional level. They particularly emphasise a need for collective infrastructural, institutional and systemic measures for a stagnant bipolar structure of the Polish study area.

1. Pojęcie pasma rozwoju

W koncepcjach organizacji przestrzeni, sieci ośrodków miejskich i połączeń transportowych są postrzegane jako współzależny i wewnętrznie uporządkowany system, w którym istnieją hierarchiczne relacje (funkcjonują ośrodki oraz ciągi wyższego i niższego rzędu). Dynamiczne prze-

miany tego systemu zachodzą pod wpływem pojawienia się technologicznych innowacji, wzrostu zamożności miejscowej społeczności, zmian popytu, lokalizowania się nowych działalności gospodarczych i wewnętrznego krążenia dóbr. Podlegają one określonym zasadom i prowadzą do pogłębiania bądź spłykania dysproporcji społeczno-gospodarczych w przestrzeni. Ciągom transportowym przypisuje się rolę strukturotwórczą, przez co należy rozumieć ich zdolność do indukowania przeobrażeń w bezpośrednim ich otoczeniu oraz do pobudzania procesów wzrostu w powiązanych z nimi ośrodkach miejskich. Ciągi spełniają bowiem funkcję kanałów przewodzących bodźce rozwoju, zaś natężenie ich rozprzestrzeniania wynika z rangi zarówno samego połączenia, jak i powiązanych ośrodków. Konsekwencją ich roli jest formowanie się punktowo-liniowych układów przestrzennych, przede wszystkim wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Dochodzi tam do koncentracji procesów społeczno-gospodarczych, a zjawisko to nabiera szczególnej intensywności w miejscach przecięcia dwóch lub większej liczby połączeń.

Przyjmuje się, że funkcjonowanie układów punktowo-liniowych spełniających określone warunki może stanowić zasadniczy czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego danego terytorium (por. Malisz 1984; Geyer 1989; Kołodziejski 1997). Wynika to z współczesnych tendencji kształtowania się procesów cywilizacyjnych, które prowadzą do metropolizacji ośrodków osadniczych, zwiększenia częstotliwości i szybkości wymiany dóbr materialnych i niematerialnych oraz wyeksponowania roli bezpośrednich kontaktów i dostępu do źródeł informacji w podwyższaniu pozycji konkurencyjnej miast i regionów. Obszary przylegające do ciągów komunikacyjnych o odpowiednich parametrach technicznych są zatem bardziej uprzywilejowane pod względem konkurencyjności.

Punktowo-liniowe układy działalności społeczno-gospodarczej doczekały się wielu definicji w literaturze przedmiotu, których autorzy dokonali precyzyjnego określenia ich zewnętrznych cech oraz procesów rozwoju zachodzących w ich wnętrzu (por. Pottier 1963; Penouil 1970; Grzeszczak 1971; Malisz 1984; Freeman 1992; Bremm 1995; Kołodziejski 1997; Domański 1998; Geyer 1989; Krätke 1999; Judge 1999; Weihe-Lindeborg 1999; Kukliński 2000a,b; Kaplan 2000). Abstrahując od semantycznych różnic, proponowana terminologia zawiera wiele elementów wspólnych, do których należą:

- podkreślenie ukierunkowania i geometrycznych atrybutów układu przez zastosowanie synonimów pojęcia linii i nadanie im znaczenia dynamicznego (ruch, przepływ, przemieszczenie);

- osadzenie układu w przestrzeni zawartej między obszarami metropolitalnymi lub metropolizującymi się i okalającej łączący je korytarz transportowy;
- wskazanie wzajemnych relacji między zbiorami elementów tworzącymi układ, poczynając od infrastruktury technicznej przewodzącej potoki ruchu – przez system osadniczy pobudzający wymianę dóbr, osób, informacji oraz kapitału i zarazem wytwarzający potencjał społeczny – aż po sferę administracyjno-regulacyjną;
- wyeksponowanie roli układu w zwiększaniu spójności przestrzennej regionów administracyjnych, na terytorium których się znajduje (efekt transregionalny i transgraniczny);
- dostrzeżenie roli układu w emitowaniu impulsów rozwoju ku przyległym obszarom, zwłaszcza położonych poza strefą bezpośredniego wpływu metropolii.

Ze względu na lepszą dostępność komunikacyjną układy punktowo-liniowe wykazują większą dynamikę rozwoju społeczno-gospodarczego, która rodzi trwale przekształcenia przestrzeni. Na skutek pewnych procesów wzrostu, w obrębie układów rozwijają się istniejące ogniska koncentracji działalności gospodarczej, ale powstają też nowe, w miejscach dotąd mniej predysponowanych. Między tymi obszarami tworzy się system powiązań kooperacyjnych, który inicjuje dalsze zmiany w przestrzeni. W rezultacie dochodzi do zespolenia przestrzeni w trwałą układ skoncentrowanej działalności gospodarczej, społecznej i administracyjnej, zwany **pasmem rozwoju**.

Dla pasma rozwoju przyjmuje się następującą definicję:

Jest to punktowo-liniowy układ przestrzenny, wykształcony wzdłuż ciągu komunikacyjnego łączącego obszary metropolitalne, odznaczający się wysoką dynamiką działalności społeczno-gospodarczej i wzmocnionymi procesami integracyjnymi pobudzanymi siecią współpracą i strategicznymi sojuszami funkcjonujących w jego obrębie podmiotów.

W zaproponowanej definicji pasma rozwoju nie rozpatruje się jakości funkcjonowania wnętrza układu, rozumianej jako swoista reakcja intermetropolitalnej przestrzeni na wypromieniowane z metropolii bodźce. Pozostawia się tym samym możliwość budowy typologii pasm rozwoju.

W stosunku do pasma rozwoju można też zastosować określenie podkreślające praktyczny wymiar – „przestrzeń wykorzystanych szans przez podmioty w niej gospodarujące” (Szydarowski 1999). Zgodnie z taką interpretacją, organizacje i instytucje funkcjonujące w obrębie

pasma rozwoju powinny współdziałać na rzecz przekształcenia obszaru wyróżniającego się korzystnym położeniem geograficznym w obszar rzeczywistego wzrostu społeczno-gospodarczego.

2. Czynniki decydujące o powstaniu i przekształceniach pasm rozwoju

Na podstawie analizy historycznych przekształceń układów osadniczo-transportowych można wyodrębnić 3 zasadnicze czynniki powstawania i przekształceń pasm rozwoju jako punktowo-liniowych układów koncentracji działalności społeczno-gospodarczej:

- otoczenie globalne, rozumiane jako technologiczne warunki działania oraz ich zmiany wynikające z wprowadzenia do użytku wynalazków w sferze transportu i komunikacji;
- przedsiębiorczość, pojmowana jako wola i skłonność do podejmowania działalności gospodarczej;
- środowisko lokalne, rozumiane jako miejsce podejmowania działalności gospodarczej.

Otoczenie globalne

Jak ocenia Kunzmann (1997), w Europie przełomu wieków można zaobserwować 3 tendencje rozwoju przestrzennego: globalną specjalizację, różnicowanie się poziomu rozwoju regionów oraz przestrzenną polaryzację, które łączą relacje przyczynowo-skutkowe. Główną przyczynę specjalizacji należy upatrywać w rosnącej intensywności przepływów ładunków i pasażerów oraz wymiany informacji, co sprawia, że miasta i regiony w walce o zyski starają się eksponować swój własny potencjał, wyróżniający je na tle konkurentów. Pozycja miasta/regionu w hierarchii gospodarczej pozostaje w bezpośrednim związku z jakością warunków bytowych i atrakcyjności inwestycyjnej. Słabnie jednocześnie znaczenie położenia geograficznego (renty położenia) i tradycji historycznych (van den Berg, van Klink 1995). Tym samym obok tradycyjnej płaszczyzny konkurencyjności zarezerwowanej dla firm w gospodarce rynkowej, rozwija się nowa płaszczyzna, w której dochodzi do gry konkurencyjnej między poszczególnymi układami terytorialnymi o nowy kapitał, tworzący miejsca pracy i przynoszący dochód (Jałowiecki 1999).

Podstawową siłą sprawczą tych przemian jest postęp w technologii przewozu osób i ładunków, a także przesyłu informacji. Zmniejsze-

nie odległości czasowej wyzwoliło możliwość częstszych spotkań bezpośrednich oraz wymiany i obrotu informacją. Pod wpływem rosnącej częstotliwości komunikowania się przestrzeń gospodarcza uległa zacieśnieniu, a metropolie przejęły rolę głównych producentów, dystrybutorów i dysponentów kontaktów. Dotychczasowa, terytorialna forma organizacji przestrzeni, której podstawowym wyznacznikiem jest bliskość geograficzna, zaczęła ustępować pola organizacji sieciowej, której wyznacznikiem jest wspólnota celów i priorytetów działania (por. tab. 1).

Współbieżność procesów rynkowych oraz działań regulacyjno-administracyjnych prowadzi do wykształcenia się w metropoliach europejskich centrów zarządzania, koordynujących funkcjonowanie firm działających na arenie międzynarodowej (Kochanowski 1992; Domański 1998). Za sprawą nowoczesnych technologii metropolie są w stanie bezpośrednio kontaktować się z sobą, a ich powiązania z przyległymi obszarami w coraz mniejszym stopniu decydują o tempie rozwoju. Podobnie jak w przypadku rewolucji przemysłowej, rewolucja informatyczna powoduje „zagęszczanie się” przestrzeni wokół dominujących centrów, choć na dużo większą skalę. W opinii Kołodziejskiego (1999) wyrazem polaryzacji przestrzeni jest zarówno koncentracja rozwoju w ośrodkach, biegunach, węzłach i niszach umożliwiających uzyskiwanie najwyższych korzyści z globalizacji, jak i peryferyzacja, a nawet marginalizacja tych struktur przestrzennych, które podobnych możliwości nie gwarantują. Jałowiecki (1999) uważa, że współczesne procesy rozwoju polegają na wytwarzaniu innowacji w silnie domkniętych układach lokalnych (metropolitalnych), o względnie niewielkiej liczbie. Związki między nimi są przy tym znacznie silniejsze niż z własnym otoczeniem regionalnym.

W warunkach sieciowej organizacji przestrzeni strefa wpływu poszczególnych obszarów metropolitalnych jest stopniowo zastępowana strefą kontaktu między obszarami metropolitalnymi. Zmiany te mają charakter ewolucyjny i stanowią rezultat złożonych przeobrażeń wewnątrz metropolii. Potencjał metropolii sprawia, że przechwytyują one technologiczne innowacje, i tym samym wykształcają bardziej zaawansowane funkcje.

Przestrzenne efekty wprowadzania nowych technologii są ograniczone do najbliższego otoczenia metropolii i nie powodują większego rozrastania się struktur metropolitalnych. Wykształcająca się strefa kontaktu między obszarami metropolitalnymi jest w swoim inicjalnym etapie rozwoju przestrzenią ekstensywną, nieraz recesywną – w wyniku „zasysania” przez nie zasobów. W efekcie wprowadzania nowych tech-

Modelowe cechy organizacji terytorialnej i sieciowej

Organizacja terytorialna	Organizacja sieciowa	Efekty w przestrzeni
Cechy morfologiczne		
Granice	Połączenia	Struktury transgraniczne
Zwartość, ciągłość,	Rozproszenie, separacja, rola czasu	Układy ponadregionalne, powiązane funkcjonalnie
Znaczenie odległości geograficznej - bliskość, korzyści wspólnej lokalizacji	Znaczenie odległości izochronicznej – oddalenie, niewrażliwość na odległość	Długodystansowe powiązania infrastrukturalne z kluczową rolą infostruktur
Fizyczna obecność, posiadanie	Zdalna obecność, dostęp	Dostępność komunikacyjna (z zewnątrz i wewnątrz)
Centrum i peryferia	Węzły i pasma	Układy punktowo-liniowe
Ekspansja terytorialna, walka o obszary wpływów	Wzajemne przenikanie	Nakładanie się stref oddziaływania ośrodków wzrostu
Sposób funkcjonowania		
Kumulacja więzi, wielofunkcyjność	Selektywność	Specjalizacja w przestrzeni
Zamknięcie przed ingerencją z zewnątrz, autochtoniczność zjawisk i procesów	Przestrzenne otwarcie, allochtoniczność zjawisk i procesów	Struktury otwarte, ograniczone strefami indyferencji
Akcent na terytorium i jego autonomię	Akcent na podmioty i ich autonomię	Współdziałanie tworzące struktury
Znaczenie miejsc	Znaczenie przepływów	Wymiana kapitału, decyzji i informacji kształtująca procesy przestrzenne
Stołość, sztywność	Krótkotrwałość, elastyczność, turbulencja	Duża dynamika zmian przestrzennych
Odrębność interesów	Wspólnota interesów, krzyżujące się i przenikające więzi między podmiotami	Rozwój zintegrowany i wielosektorowy
Terytorialne przedstawicielstwo i mediacja	Bezpośrednie uczestnictwo bez przedstawicielstwa i mediacji	Procesy integracyjne, wzrost spójności przestrzennej
Dychotomia między elementami rodzimymi i obcymi	Odterytorializowanie elementów rodzimych i obcych	Decentralizacja i specjalizacja w przestrzeni
Hierarchia terytorialna. Więzi pionowe	Heterarchia terytorialna. Więzi poziome (współpraca i współzawodnictwo)	
Powiązania formalno-organizacyjne i instytucjonalne	Powiązania formalne i nieformalne	
Podział na mikro i makro	Konwergencja mikro i makro	

Źródło: Mlinar (1997) - uzupełnione i zmienione.

nologii komunikacji i informacji, otoczenie regionalne metropolii obok tradycyjnego przyswajania wytwarzanych tam innowacji, pośredniczy w dokonywaniu niematerialnych i materialnych przepływów między centrum układu a innymi ośrodkami metropolitalnymi. Ponieważ zgodnie z zasadą ekonomicznej oszczędności niematerialne i materialne przepływy w sposób najbardziej intensywny są przenoszone za pomocą najszybszych i najbardziej sprawnych środków komunikacji, pośrednictwo to nie prowadzi do uzyskania korzyści w postaci trwałych struktur przestrzennych. Przestrzeń intermetropolitalna na skutek efektu „tunelowego”, za który odpowiadają bezpośrednie przepływy między metropoliami, staje się przestrzenią „martwą” – stagnującą bądź recesywną. Procesy wzrostu pobudzone wyłącznie za pomocą nowych technologii zachodzą tylko w najbliższym otoczeniu obszarów metropolitalnych.

Przedsiębiorczość

Procesy globalne związane z postępem cywilizacyjnym kształtują infrastrukturalne otoczenie działalności gospodarczej, ale i wpływają zarazem na sam jej wymiar. Jak podkreśla cytowany przez Jałowickiego (1999) Rochefort, rozwój określonego obszaru w coraz mniejszym stopniu zależy od wewnętrznej dynamiki gospodarczej, a w coraz większym – od strategii działania międzynarodowych korporacji (*multinational corporations*), określanych również mianem „firm globalnych” (Porter 2001). Rozwijanie globalnych sieci przez te przedsiębiorstwa na nowo kształtuje przestrzeń regionalną, a nawet krajową (Simmie 1997). Pod wpływem strategii działania korporacji metropolie wytwarzają dodatkową, obok połączeń infrastrukturalnych, sieć funkcjonalnych powiązań. Niektóre z tych sieci charakteryzuje wysoki stopień konkurencyjności i adaptabilności do zmieniających się warunków otoczenia (Stryjakiewicz 1999; Porter 2001).

Decyzje podejmowane przez firmy globalne, jako miejsca ulokowania działalności wyznaczają obszary aktywności gospodarczej. U ich podstaw leży potrzeba rozłożenia ryzyka inwestycyjnego, obrony bądź powiększenia udziałów w rynku, uzyskania dostępu do zasobów siły roboczej lub instytucji naukowo-badawczych oraz uniknięcia kosztów transakcji związanych z ochroną miejscowego rynku (do których należą np. opłaty celne i taryfowe) (Lambooy 1990). Z perspektywy bilansu zysków i kosztów, najbardziej atrakcyjnym miejscem działania korporacji są światowe metropolie i w związku z tym stają się one siedzibą „central do-

wodzenia" (*headquarters*). Centrale te odpowiadają za zarządzanie, obsługę finansowo-prawną, sferę badawczo-rozwojową, wzornictwo, marketing i logistykę, natomiast działalność produkcyjna i montażowa podlega eksternalizacji. W opinii Lambooya (1990) podział zadań w obrębie międzynarodowych sieci przedsiębiorstw może przyjąć dwie formy: (1) współpracy między niezależnymi ale komplementarnymi firmami lub (2) delegowania określonych funkcji firmy globalnej na mniejsze, mniej lub bardziej niezależne firmy satelitarne. Różni je zatem zakres podległości, która przyjmuje formę zależności bardziej hierarchicznych lub bardziej sieciowych.

Eksternalizacja produkcji i usług jest przejawem procesów globalizacyjnych wynikających z postępu w technologiach komunikacyjnych. W dążeniu do obniżania kosztów własnych, celowym staje się zakup wybranych dóbr i usług przez korporację od wyspecjalizowanej mniejszej firmy, niekoniecznie ulokowanej w najbliższym otoczeniu. Niezależnie jednak od wybranego rozwiązania kooperacyjnego, w aspekcie lokowania struktur produkcji i montażu istotną rolę odgrywa jakość środowiska lokalnego. W sprzyjających okolicznościach eksternalizacja produkcji i usług może bowiem uruchamiać przestrzenne procesy wzrostu społeczno-gospodarczego.

Środowisko lokalne

Wybór lokalnego środowiska działania przez międzynarodowe korporacje jest uzależniony od atutów lokalizacyjnych, którymi dysponują miasta i regiony. Lokalne środowisko działania nie stanowi przy tym dla firm globalnych tylko faktycznego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej ani rynku zbytu. Powstaje swego rodzaju więź, w której środowisko lokalne wzmacnia się obecnością firmy globalnej, ale i firma globalna zyskuje w rywalizacji na płaszczyźnie międzynarodowej, czerpiąc z atutów, którymi dysponuje dane środowisko lokalne. Relację tę Simmie (1997) w ślad za rozważaniami Portera (1990) określa mianem globalno-lokalnego styku (*global-local interface*). Podkreśla on przy tym korzyści z tytułu funkcjonowania w danym środowisku firmy globalnej dla władz lokalnych i podmiotów operujących na lokalnym rynku, które dzięki temu zyskują dostęp do nowoczesnych technologii i poprawiają swój potencjał eksportowy. Dzięki wkomponowaniu się w lokalne środowisko, firma globalna wykorzystuje dostępne na miejscu kwalifikacje i zasoby, w zamian udostępniając miejscowym podmiotom światową sieć wiedzy i informacji (Huggins 1997).

Zgodnie z koncepcją globalno-lokalnego styku, firma globalna oczekuje od środowiska lokalnego satysfakcjonujących warunków funkcjonowania, umożliwiających jej uzyskanie oszczędności w kosztach dystrybucji dóbr i usług oraz dostępu do wiedzy i informacji. Przyciągnięcie firmy globalnej jest więc w dużej mierze zależne od wyposażenia danej przestrzeni w multimodalną infrastrukturę, umożliwiającą szybkie, skoordynowane przepływy informacji, osób i ładunków, oraz od obecności prężnych ośrodków naukowo-technologicznych (Drewe 1990). Konsekwencją dobrej kondycji firmy globalnej w lokalnym środowisku jest szansa rozwinęcia na danym obszarze produkcyjno-montażowych i usługowych sieci kooperacyjnych.

Osadzenie się firmy globalnej w lokalnym środowisku przynosi korzyści również jej samej, gdyż redukuje pewne niedogodności wywołane realizacją strategii globalnej. Yip (1996) zalicza do nich m.in. zmniejszoną wrażliwość na potrzeby klientów wskutek standaryzacji produktu, oddalenie działalności od klientów pogarszające elastyczność postępowania czy też słabszą adaptację do lokalnych zachowań konsumenckich i warunków rynkowych na skutek ujednoliconego marketingu.

Bardziej kompletny obraz pożądaných atutów lokalizacyjnych, którym powinno odznaczać się środowisko lokalne, przynoszą oceny atrakcyjności inwestycyjnej miast. Z badań prowadzonych w Polsce przez Swianiewicza i Dziemianowicza (2001b) wynika, że do głównych czynników atrakcyjności należą: (1) chłonność rynku lokalnego, powiązana z wielkością rynku, zamożnością społeczności lokalnej oraz poziomem aktywności gospodarczej; (2) jakość rynku pracy mierzona głównie poziomem wykształcenia oraz obecnością i jakością instytucji naukowych, edukacyjnych i badawczych; (3) klimat społeczny, związany z aktywnością społeczną, tworzeniem się instytucji społeczeństwa obywatelskiego oraz ze stabilnością polityczną; (4) infrastruktura otoczenia biznesu, w postaci sieci instytucji obsługujących życie gospodarcze; (5) zaawansowanie przekształceń gospodarczych, przez co rozumie się postęp w rozwoju sektora prywatnego, dotychczasową aktywność inwestorów zagranicznych oraz zróżnicowanie branżowej struktury gospodarczej; (6) aktywność marketingowa lokalnych władz; oraz (7) możliwości wypoczynkowe związane z bliskością terenów cennych przyrodniczo i oznaczających się walorami kulturowymi.

Szczególnie znaczenie w zachęcaniu firm globalnych do zakorzenienia swojej działalności w określonym środowisku lokalnym ma postawa władz publicznych. Oczekuje się od nich utrzymywania sprzy-

jającego klimatu inwestycyjnego i tworzenia płaszczyzny współdziałania zewnętrznych firm z miejscowym sektorem produkcyjnym.

Obok infrastruktury zdolnej przewodzić materialne i niematerialne przepływy, dla przyciągnięcia globalnej firmy i rozwinięcia przez nią powiązań kooperacyjnych z miejscowymi podmiotami, niezbędna jest otwartość powiązanej ciągami komunikacyjnymi przestrzeni na nowe impulsy rozwoju. Szczególnie istotna w tym kontekście jest rola ośrodków subregionalnych (miast średniej wielkości), położonych wzdłuż ciągów łączących metropolie. Przenoszenie przez nie impulsów rozwoju płynących z centrów układu wymaga wykształcenia struktur absorbujących, przetwarzających i emitujących innowacje – przy pomocy systemu współpracujących ze sobą podmiotów gospodarczych, instytucji otoczenia biznesu, ośrodków nauki i techniki oraz władz lokalnych (model partnerstwa publiczno-prywatnego). Podwalinę pod budowę systemu stanowi opracowywanie wspólnych planów strategicznych dla danego ośrodka miejskiego, uwzględniających nie tylko potencjał endogeniczny, ale i zewnętrzne warunki rozwoju, związane z globalizacją, informatyzacją i budową nowej gospodarki opartej na kapitale ludzkim i wiedzy.

3. Typologia pasm rozwoju

Ogólnej klasyfikacji pasm rozwoju, nazywanych w opracowaniu osiami rozwoju, dokonał Geyer (1989), na podstawie pewnych zbiorów ich właściwości (por. tab. 2). Klasyfikacja Geyera porządkuje wcześniejsze próby wyznaczenia rodzajów pasm rozwoju, ale ze względu na niezależne rozpatrywanie poszczególnych właściwości, zawiera, jak zresztą przyznaje sam autor, wiele przypadków teoretycznych.

Proponowany przez autora sposób klasyfikowania pasm rozwoju integruje wiele zbiorów właściwości przez niego rozpatrywanych. Zgodnie z przyjętą definicją pasma rozwoju, zmodyfikowana klasyfikacja ogranicza i upraszcza liczbę możliwych kategorii, zważywszy na to, że:

- podstawowym warunkiem uformowania się pasma rozwoju jest istnienie funkcjonalnego układu co najmniej dwóch obszarów metropolitalnych bądź metropolizujących się, które są powiązane ciągami infrastrukturalnymi o wysokiej przepustowości;
- pasmo rozwoju jest strukturą ponadregionalną, a jego przestrzenna skala ograniczona jest możliwościami wystąpienia procesów

Klasyfikacja osi (pasm rozwoju) według ich właściwości

Właściwość	Typ
Morfologia (struktura wewnętrzna)	osie monocentryczne osie bicentryczne osie wielocentryczne
Chronologia (ewolucja)	osie potencjalne osie w niedojrzałym stadium rozwoju osie w dojrzałym stadium rozwoju osie w schyłkowym stadium rozwoju
Dynamika	osie trzeciorzędne osie drugorzędne osie podstawowe
Cechy przestrzenne (skala urbanizacji)	osie wewnątrzmięskie osie międzymiejskie osie międzymetropolitalne osie międzymegalopolitalne
Cechy przestrzenne (zasięg geograficzny)	osie lokalne osie regionalne osie krajowe osie międzynarodowe osie międzykontynentalne
Zawartość (funkcja)	osie rezydencjalne osie przemysłowe osie handlowe kombinacja dwóch z trzech powyższych typów osie miejskie
Znaczenie (instrumentalizm)	funkcja komunikacyjna kontrolowanie spontanicznego rozwoju inicjowanie rozwoju rozładowywanie zagęszczenia (kongestii)

Źródło: Geyer (1989).

wzrostu w efekcie przepływów między współdziałającymi ośrodkami miejskimi;

- funkcja pasma rozwoju zależy od poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów, przez które przebiega, oraz od celów polityki regionalnej prowadzonej przez władze publiczne;
- wyróżnikami odmienności pasm rozwoju są: zakres przekształceń i zasięg przestrzenny; w zależności od stadium przeznacza im się odpowiednie funkcje związane z pobudzaniem rozwoju lub ze sterowaniem występującymi procesami wzrostu;

- czynnikiem różnicującym pasma rozwoju jest również ich struktura wewnętrzna, której niejednorodność wynika z istnienia obszarów „gorących” (szybkiego wzrostu społeczno-gospodarczego), „chłodnych” (stagnacji) i „zimnych” (recesji), a także z występowania barier fizycznych i politycznych. Przykładem bariery fizycznej są zbiorniki wodne wymuszające zmianę środka transportu, zaś politycznej – przejścia graniczne.

4. Model bipolarnego pasma rozwoju jako układu funkcjonującego w warunkach przestrzeni pasywnej

Wysoka dynamika działalności społeczno-gospodarczej, sieciowa współpraca i strategiczne sojusze między podmiotami gospodarującymi w obszarach metropolitalnych – przy istnieniu zaawansowanych technologii transportowych i teleinformatycznych – doprowadzają do powstania zintegrowanego funkcjonalnie układu bipolarnego. Układ ten opiera się na procesach wzrostu wytwarzanych przez metropolie i rozwijających się między nimi relacjach konkurencji i komplementarności (Szydarowski 2001a) – por. ryc. 1.

Integracja funkcjonalna w bipolarnym pasmie rozwoju ma postać pewnej wspólnoty interesów obszarów metropolitalnych. Do współdziałania dochodzi zarówno w sektorze prywatnym (wielonarodowe korporacje, organizacje skupiające przedsiębiorców, sektor finansowo-ubezpieczeniowy), jak i w publicznym (administracja, organizacje pozarządowe). Współpraca prowadzi do pojawienia się konkretnych rezultatów, którymi są: wspólnie uzgodnione i przyjęte dokumenty strategiczne, umowy kooperacyjne, przedsięwzięcia w sferze otoczenia biznesu, prowadzone wspólnie kampanie promocyjno-informacyjne, oferty inwestycyjne i nowe inwestycje infrastrukturalne służące rozwojowi całego układu bipolarnego.

W układach bipolarnych przestrzeni intermetropolitalna odgrywa wtórną rolę. Wykształcają się one ponad granicami regionów i państw, mogą mieć różną długość, szerokość i pojemność, w ich przebiegu występują odcinki podwyższonej i obniżonej aktywności gospodarczej – tzw. miejsca gorące i zimne. Ulokowane w tej przestrzeni ośrodki miejskie pełnią funkcje węzłów organizujących strumienie przepływów w korytarzu transportowym. Służą również za punkty rozgałęzień korytarza transportowego (Weihe-Lindenborg 1999).



Ryc. 1. Bipolarne pasmo rozwoju – układ funkcjonujący w przestrzeni pasywnej
Źródło: Opracowanie własne.

Intensyfikacja kontaktów między ośrodkami metropolitalnymi powoduje zaledwie wzmocnienie funkcji tranzytowej przestrzeni intermetropolitalnej. Ponieważ zgodnie z zasadą ekonomicznej oszczędności niematerialne i materialne przepływy w sposób najbardziej intensywny są przenoszone za pomocą najszybszych i najbardziej sprawnych środków komunikacji, powstające między metropoliami powiązania komunikacyjne uniezależniają się od oddzielającej je przestrzeni. Wzrasta liczba bezpośrednich połączeń, a węzły transportowe znajdujące się w niej tracą na znaczeniu.

Bipolarne pasma rozwoju funkcjonują więc w warunkach przestrzeni pasywnej. Ich zasadniczym wyróżnikiem są powiązania funkcjonalne. Wysoka dynamika działalności społeczno-gospodarczej i wzmożone procesy integracyjne ograniczają się do najbliższego otoczenia obu metropolii, zaś oddzielająca je przestrzeń odgrywa rolę funkcjonalnej strefy kontaktu.

Obszary gorące w układzie bipolarnym rozwijają się w najbliższym otoczeniu metropolii. Im większa jest dynamika rozwoju ośrodków metropolitalnych i im silniejsze impulsy wzrostu one wytwarzają, tym większą powierzchnię te obszary zajmują. Usytuowanie obszarów chłodnych i zimnych zależy od warunków lokalnych.

Procesy strukturotwórcze w tej przestrzeni, jeśli zachodzą, wynikają raczej z lokalnych walorów, tradycji i kultury gospodarowania (*milieu*), a w mniejszym stopniu z oddziaływania ośrodków metropolitalnych. Wnętrze pasma rozwoju „świeci światłem odbitym” metropolii.

5. Model multipolarnego pasma rozwoju jako układu funkcjonującego w warunkach przestrzeni aktywnej

Zawiązywanie przez same metropolie bezpośrednich układów kooperacyjnych, choć prowadzi do rozprzestrzeniania innowacji, to jednak w stagnująco-recesywnej przestrzeni proces ten przybiera formę pasywnej indukcji. Aktywne przyswajanie innowacji wymaga ich podsylenia przez ośrodki subregionalne zlokalizowane wzdłuż wiązki połączeń komunikacyjnych, na co zwracają uwagę Engström i Tuovinen (2000). Ośrodki tej rangi muszą wykazać strukturalną gotowość do wchłaniania, przetwarzania i wypromieniowywania bodźców innowacyjnych płynących z metropolii oraz do wytwarzania własnych impulsów rozwoju. Istota rozwoju multipolarnego tkwi więc w otwartości i podatności wewnętrznej przestrzeni układu na innowacje, a także w wykształceniu i utrzymaniu przez ośrodki subregionalne procesów wzrostu, które skutkowałyby strukturalnymi przemianami w ich otoczeniu. Oznacza to, że skuteczność i trwałość aktywizacji przestrzeni intermetropolitalnej jest uwarunkowana pobudzeniem ośrodków subregionalnych rozlokowanych wzdłuż linii połączeń komunikacyjnych do transmisji impulsów rozwoju płynących z metropolii. Dzięki temu ośrodki subregionalne są w stanie wytworzyć rozleglejsze strefy oddziaływania.

Powstanie multipolarnego układu koncentracji działalności społeczno-gospodarczej w strefie kontaktu między metropoliami jest uzależnione od wspomagania procesów rynkowych występującymi w przestrzeni – przedsięwzięciami podwyższającymi walory i atuty lokalnego środowiska. W tym celu konieczne jest (Engström, Tuovinen 2000; Szydarowski 2001b):

- pobudzanie współpracy firm globalnych ulokowanych w metropoliach z wyspecjalizowanymi małymi i średnimi podmiotami gospodarczymi funkcjonującymi w mniejszych ośrodkach miejskich, w celu zwiększenia pozycji konkurencyjnej całego układu;
- współdziałanie na podstawie publiczno-prywatnego partnerstwa w strategicznych sektorach działalności, zwiększające komplementarność funkcji całego układu;
- formułowanie wspólnej polityki rozwoju i wybór odpowiednich instrumentów finansowych i realizacyjnych przez podmioty publiczne odpowiedzialne za kreowanie warunków rozwoju gospodarczego;
- poprawa umiejętności i kwalifikacji personelu administracyjnego przez wzajemne uczenie się i dzielenie doświadczeniami (dobrymi praktykami).

Przytoczone kierunki działań wskazują na kluczowe znaczenie aktywnej postawy sektora administracji publicznej w kształtowaniu układów multipolarnych. Dotyczy to w szczególności organizacji i instytucji lokalnych, przed którymi stawia się zadanie pogłębienia sieciowej współpracy rozwiniętej na poziomie ponadregionalnym i ukierunkowania jej na osiągnięcie konkretnych efektów społeczno-gospodarczych w obrębie danego terytorium. Tym samym współpraca sieciowa przybiera charakter partnerstwa między- i wewnątrzregionalnego.

W wyniku procesów integracyjnych, w które włączone są ośrodki subregionalne i lokalne, w układach multipolarnych wykształcają się powiązania funkcjonalno-przestrzenne (por. ryc. 2). Ich głównym wyznacznikiem są wzajemnie przenikające się międzyregionalne i wewnątrzregionalne sieci współdziałania podmiotów publicznych i prywatnych, funkcjonujących w metropoliach oraz w ośrodkach niższej rangi. Są one oparte na sformalizowanych wizjach i strategiach rozwoju, które zakładają rozciągnięcie wspólnoty interesów i partnerstwo sektora publicznego i prywatnego na obszarze całego pasma rozwoju. Intermetropolitalnym połączeniem transportowym towarzyszy sprawny system komunikacji publicznej; powszechnie dostępna jest również sieć informatyczna, umożliwiająca dostęp do usług „zdalnych” mieszkańcom mniejszych ośro-

ków. W układach multipolarnych dochodzi także do wrastania międzynarodowych korporacji w środowisko lokalne, dzięki któremu miejscowe podmioty gospodarcze mogą rozwinąć więzi kooperacyjne i uzyskać dostęp do rynków globalnych (Grzeszczak 1999).

Jednym z bardziej istotnych wyróżników układów multipolarnych jest wykształcenie się lokalnych *milieux*, rozumianych – w kategoriach przedsiębiorczości – jako miejsca oferujące lepsze warunki lokalizacyjne dla kapitału zewnętrznego i odznaczające się atrakcyjnym



Ryc. 2. Multipolarne pasmo rozwoju – układ funkcjonujący w przestrzeni aktywnej

Źródło: Opracowanie własne.

klimatem inwestycyjnym. Są one korzystnie ułożone pod względem dostępności komunikacyjnej, dysponują wysokiej jakości infrastrukturą dla prowadzenia działalności gospodarczej, wykazują również duży poziom synergii między działaniami władz administracyjnych i podmiotów gospodarczych.

6. Zasięg przestrzenny jako kryterium dalszego podziału typologicznego pasm rozwoju

Obok zakresu przekształceń, kryterium decydującym o typologicznym zróżnicowaniu korytarzy rozwoju jest zasięg przestrzenny. Wzajemne relacje tych kryteriów dają podstawy do wyodrębnienia określonych podtypów pasm rozwoju (por. tab. 3).

Krajowe bipolarne pasma rozwoju stanowią najmniej dojrzałą, inicjalną formę strukturalną. Rozwijają się między dwoma biegunami wzrostu społeczno-gospodarczego, należącymi do podstawowych ogniw polityki zagospodarowania przestrzennego kraju. Są to najczęściej ośrodki o statusie aglomeracji miejsko-przemysłowych, w których pojawiają się pierwsze znamiona metropolii (tzw. metropolie w stanie tworzenia – *in statu nascendi*). Ośrodki te są ze sobą skomunikowane siecią połączeń drogowych i kolejowych, które jednak nie przewodzą i nie utrwalają procesów wzrostu w otaczającej przestrzeni. Dzieje się tak na skutek niedostatecznych parametrów technicznych infrastruktury transportowej, które utrudniają bezpośrednie kontakty lub też parametrów osiągających wysokie wartości, które z kolei w otaczającej przestrzeni uruchamiają procesy tunelowe. W pierwszym przypadku polityka kształtowania pasma rozwoju skupia się przede wszystkim na poprawie przepustowości infrastrukturalnej; w drugim zaś – celem staje się przeciwdziałanie zjawiskom stagnacji gospodarczej i zapaści cywilizacyjnej w przestrzeni międzyaglomeracyjnej.

Tabela 3

Podtypy pasm rozwoju

Zakres przekształceń	Zasięg przestrzenny	
	Krajowe bipolarne	Transgraniczne bipolarne
	Krajowe multipolarne	Transgraniczne multipolarne

Źródło: Opracowanie własne.

Transgraniczne bipolarne pasma rozwoju mają dwojakie pochodzenie. Stają się nimi pasma krajowe, jeśli na skutek poczynionych inwestycji ich zasięg przestrzenny przekracza granice państwowe wiążąc znajdujący się na zewnątrz duży ośrodek miejski, albo też stanowią pierwotne stadium pasma rozwoju – w położonych blisko siebie, ale rozdzielonych granicą aglomeracjach. Podstawową barierą rozwoju tej kategorii jest występowanie różnych warunków kształtowania pasm rozwoju po obu stronach granicy państwowej. Dodatkowo, w przypadku mniej otwartych gospodarek narodowych, procedury graniczne ograniczają intensywność przepływów. Polityka kształtowania transgranicznych bipolarnych pasm rozwoju koncentruje się na poprawie transgranicznej i interregionalnej spójności, a przy występowaniu utrudnień granicznych – uzupełnia je o poprawę przepustowości infrastrukturalnej.

Krajowe multipolarne pasma rozwoju stanowią spójne obszary funkcjonalne położone w granicach państwa. Można je określić jako efekt harmonijnego współdziałania podmiotów rynkowych i sfery publicznej, której instytucje i organizacje przeprowadziły skuteczne działania restrukturyzacyjne w obszarach napotykających na pewne bariery wzrostu społeczno-gospodarczego. W sieci przepływów i współpracy – obok metropolizujących się w sposób zaawansowany obszarów aglomeracyjnych – występują także subregionalne ośrodki wzrostu. Przestrzeń intermetropolitalna wypełniona jest nakładającymi się na siebie strefami wpływów poszczególnych ośrodków. Polityka kształtowania krajowych multipolarnych pasm rozwoju zmierza do podniesienia regionalnej konkurencyjności całego układu oraz do sterowania procesami równoważenia rozwoju, czego przykładem jest kontrolowana dekoncentracja i deglomeryzacja.

Transgraniczne multipolarne pasma rozwoju są najbardziej zaawansowaną i dojrzałą formą stadialną, powstałą w wyniku przekształceń strukturalnych układów bipolarnych. Odznaczają się spójnością funkcjonalno-przestrzenną ponad granicami państw, do której – obok partnerstwa publiczno-prywatnego – doprowadziła harmonizacja krajowych polityk wzrostu społeczno-gospodarczego. Ewentualne ograniczenia przepływów w przebiegu pasma wynikają z lokalnych ograniczeń infrastrukturalnych i nie wykazują związku z procedurami administracyjnymi. W przestrzeni intermetropolitalnej dochodzi do nakładania się stref wpływów należących do ośrodków leżących na terytoriach różnych państw. Polityka kształtowania transgranicznych multipolarnych pasm rozwoju – obok wprowadzania narzędzi sterujących i regulacyjnych, ma na celu podniesienie konkurencyjności całego układu w skali europejskiej.

7. Przekształcenia wybranych pasm rozwoju w Europie Bałtyckiej

Obszar Europy Bałtyckiej odznacza się niskim stopniem spójności przestrzennej, dzięki czemu możliwe jest rozpoznanie układów punktowo-liniowych o różnym tempie rozwoju i zróżnicowanej dojrzałości, które mogą stanowić potencjalne i rzeczywiste pasma rozwoju. Do szczegółowych analiz wybrano dwa układy – jeden zawarty jest w granicach Polski, drugi – przebiega przez terytorium Szwecji i Norwegii. Taki wybór daje możliwość dokonania oceny podobieństw i różnic w intensywności procesów społeczno-gospodarczych oraz stopnia powiązań między obszarami metropolitalnymi a ośrodkami niższego rzędu.

Procesy przestrzenne i dynamika rozwoju pasma Kopenhaga/Malmö – Göteborg – Oslo

Rdzeniem tego pasma jest korytarz transportowy złożony z linii kolejowej i międzynarodowej drogi szybkiego ruchu, która na niektórych odcinkach przybiera parametry autostrady. Temu ciągowi towarzyszą kabotażowe linie żeglugowe między zaliczanymi do pasma portami morskimi oraz ulokowane przy większych ośrodkach miejskich – międzynarodowe i międzyregionalne porty lotnicze.

Omawiane pasmo ma przebieg południkowy i rozwija się między dwoma metropolitalnymi biegunami wzrostu: transgranicznym układem miejskim Kopenhaga-Malmö i stolicą Norwegii – Oslo. W jego przebiegu znajduje się drugi co do wielkości ośrodek osadniczy Szwecji: Göteborg, kształtujący własną strefę wpływów. Rozpiętość całego układu, mierzona długością osi drogowej, przekracza 600 km. W zasięgu jego oddziaływania (skala regionów w podziale administracyjnym) zamieszkuje ok. 6,5 mln osób (2000).

Zestawienia uśrednionych danych odnoszących się do zmian w wielkości zaludnienia na poziomie regionalnym i lokalnym, przemieszczeń mieszkańców oraz przemian na rynku pracy – opracowane dla wszystkich państw skandynawskich (Hanell i in. 2002), jak również dane z poszczególnych lat dostępne w systemie statystyki publicznej Szwecji i Norwegii (dotyczące salda migracji oraz wielkości przychodów podatkowych przypadających na jednego mieszkańca) – umożliwiają rozpoznanie stanu przekształceń społeczno-gospodarczych w otoczeniu pasma rozwoju Kopenhaga/Malmö-Göteborg-Oslo w drugiej połowie lat 90. Należą do nich:

- występowanie silnego strumienia migracyjnego ku gminom nadmorskim;
- odpływ ludności z gmin położonych w głębi lądu, zwłaszcza z tych, które odznaczają się gorszym położeniem komunikacyjnym (tzn. są oddalone od ciągów drogowych o znaczeniu krajowym lub międzynarodowym) i mają mniejszy potencjał ludnościowy (do 20 tys. mieszkańców);
- niski poziom bezrobocia, którego stopa na ogół nie przekracza 10%, z dysproporcjami uwarunkowanymi raczej postępowaniem w realizacji polityk krajowych niż regionalnych;
- duże rozpiętości w dynamice zmian w zatrudnieniu na poziomie lokalnym, które rzutują na wielkość stopy bezrobocia i salda migracji;
- niewielkie zróżnicowanie poziomu zamożności gmin w części szwedzkiej, mierzone w stosunku do średniej regionalnej (dla danego regionu administracyjnego); w części norweskiej rozpiętość ta jest znacznie większa.

Analiza rozkładu przestrzennego badanych cech rozwoju społeczno-gospodarczego daje podstawy do opracowania typologii gmin w obszarze oddziaływania układu transportowego.

Pierwsza grupa obejmuje gminy nadmorskie ulokowane w otoczeniu nadbrzeżnej osi komunikacyjnej i dysponujące satysfakcjonującą, w odczuciu społecznym ofertą miejsc pracy i zamieszkania. Wobec braku dokładniejszych danych należy założyć, że w gminach tych powstały lokalne sieci kooperacyjne skupione wokół pewnych branż podstawowych. W większych ośrodkach miejskich są to branże innowacyjne, wykorzystujące kwalifikacje pracowników, które czerpią swój potencjał z dobrej współpracy z ośrodkami naukowo-badawczymi i akademickimi. Podstawą rozwoju mniejszych gmin są z kolei branże oparte na miejscowych walorach i zasobach, zaliczane do usług czasu wolnego (*leisure industry*). Funkcjonowanie tych sieci ma charakter trwały, co wiąże się z elastycznością dopasowywania produktu innowacyjnego do potrzeb rynku i wszechstronnością oferowanego produktu turystycznego (dostępnego przez cały rok).

W grupie tej obok stabilnie rozwijających się Kopenhagi i Oslo znalazły się ośrodki miejskie, których potencjał produkcyjno-usługowy przyciąga zasoby siły roboczej i które dysponują atrakcyjną ofertą mieszkaniową (Helsingborg, Göteborg). Plasują się tu również miejscowości położone w obszarze ciążenia do większych ośrodków (np. gminy ulokowane w otoczeniu Göteborga i Malmö). Gminy zaliczane do tej kategorii wyróżnia wysokie średnioroczne saldo migracji (5-10‰ w Szwecji,

w regionach norweskich przekraczające 15‰) oraz duży średnioroczny przyrost liczby zatrudnionych (do 10% w Szwecji, a w regionach norweskich nawet do 30%). W skali rocznej saldo migracji w tych gminach przekracza 5‰ i jest dość ustabilizowane. Są to jednocześnie gminy bardzo zamożne, o stale rosnącym, w stosunku do średniej regionalnej, poziomie przychodów podatkowych. Różnica ta sięga nawet 30%.

Drugą grupę tworzy zbiór zróżnicowanych pod względem wielkości gmin, w których wartości jednego z analizowanych wskaźników odbiegają na niekorzyść od ponadprzeciętnych wartości notowanych dla pozostałych wskaźników. Zaliczono tu ośrodki o wysokich ale dość niestabilnych przyrostach migracyjnych, odznaczających się przeciętnym poziomem przychodów podatkowych – stabilnym lub obniżającym się (np. Malmö i Burlöv w Skanii, Halmstad w Halland, Strömstad w Västra Götaland, Halden i Moss w Østfold, Skedsmo i Gjerdum w Akershus). Do grupy zakwalifikowano również gminy o wysokich przychodach budżetowych, w których jednak występuje odpływ ludności (np. Ängelholm i Svedala w Skanii, Lerum w Västra Götaland, Aremark w Østfold, Opegaard i Baerum w Akershus), mogący stanowić zagrożenie dla stabilności bazy podatkowej. Znalazły się tu także gminy, które w ostatnich latach rekompensują odpływ ludności wysokimi przypływami migracyjnymi, ale ich przychody budżetowe stale maleją (np. Landskrona w Skanii, Askim w Østfold).

W trzeciej grupie znalazły się gminy charakteryzujące się korzystną lokalizacją geograficzną, ale przeciętnymi wartościami analizowanych wskaźników. Prawdopodobnie czynnikiem spowalniającym w ich przypadku tempo wzrostu gospodarczego jest jakość współdziałania sfery publicznej z podmiotami prywatnymi i stopień zaawansowania przekształceń wewnątrz lokalnego systemu, dostosowujących go do funkcjonowania w warunkach otwartej gospodarki. W grupie tej znalazły się niektóre ośrodki miejskie o znaczeniu regionalnym (Landskrona, Falkenberg, Trollhattan, Vanersborg, Valberg). Zaklasyfikowane gminy charakteryzują się niższym średniorocznym saldem migracji, sięgającym 2-5‰ i nieznacznym, nieprzekraczającym 5% rocznie przyrostem zatrudnienia. Roczni poziom przychodów podatkowych do budżetu w gminach tej kategorii waha się w granicach średniej dla danego regionu.

Czwartą grupę stanowią gminy usytuowane w pasie nadmorskim lub w głębi lądu, w zasięgu krótkich połączeń dowozowych do głównej osi transportowej. Reprezentatywna dla nich jest przeciętna zamożność i ujemne saldo migracji (np. Lysekil w Västra Götaland), którym może towarzyszyć odpływ siły roboczej (np. Falkenberg w Halland).

Piątą grupę tworzą gminy o wysokiej bądź bardzo wysokiej dynamice przyływów migracyjnych, kontrastujących z niskim i na ogół malejącym poziomem przychodów podatkowych (np. Enebakk i Nes w Akershus). W niektórych przypadkach te strumienie migracyjne już ustały (Ski w Akershus). Dostępność transportowa tych ośrodków jest zróżnicowana i nie stanowi czynnika determinującego kierunek tendencji rozwoju. Należy zwrócić uwagę, że ośrodki te okalają od południowego wschodu metropolię Oslo i prawdopodobnie stanowią obszar migracji na pobyt stały mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Zjawisko to dostrzegła Alvheim (2000) w przypadku obszarów położonych na południowy zachód od regionu metropolitalnego Oslo.

W kontekście przedstawionej klasyfikacji gmin warto skonfrontować występujące w nich tendencje rozwoju społeczno-gospodarczego z rozwojem ośrodków potraktowanych w pracy jako referencyjne. Według postawionej hipotezy badawczej, miały one odznaczać się niższą dynamiką rozwoju, ze względu na oddalenie od głównych ciągów transportowych, a przez to wykazywać niższy wzrost dochodów (poziomu zamożności) i ujemne saldo migracji.

Rozwój ośrodków referencyjnych można streścić następująco:

- W części szwedzkiej podstawową determinantą jest położenie geograficzne, a w następnej kolejności dostępność transportowa. Ośrodki referencyjne ulokowane na wybrzeżu i stanowiące ważne węzły transportowe (Trelleborg, Ystad) odznaczają się wysokim dodatnim saldem migracji. W gminach położonych w głębi lądu strumień migracyjny osiąga wartości bliskie zeru, często z przewagą ubytku ludności. Tendencja ta może być równoważona lokalizacją przy drodze o dobrych parametrach technicznych (Borås). We wszystkich wybranych ośrodkach referencyjnych w pobliżu szwedzkiego odcinka pasma przychody podatkowe do budżetów gmin kształtują się na przeciętnym poziomie, nieraz z tendencją malejącą. Ośrodki te odnotowały na ogół znaczny (3-7%) ubytek zasobów siły roboczej bądź minimalny przyrost.
- W części norweskiej na sytuację ośrodków referencyjnych zasadniczo wpływa ich niewielkie oddalenie od nabrzeżnego ciągu transportowego i obszaru metropolitalnego Oslo. Wszystkie badane gminy odnotowały wysoką dynamikę salda migracji, tymczasem poziom ich zamożności wyraźnie odbiega na niekorzyść od średniej regionalnej. W większości przypadków jest ona niższa od 90% przeciętnej wartości. Przyrost zatrudnienia w tych ośrodkach jest dość zróżnicowany, przeważnie dodatni i prawdopodobnie wynika z napływu migran-

tów z peryferyjnych obszarów Norwegii ku obszarowi metropolitalnemu Oslo i jego otoczeniu.

Procesy przestrzenne i dynamika rozwoju pasma Szczecin-Trójmiasto

Ciąg komunikacyjny stanowiący rdzeń tego pasma składa się z drogi krajowej o znaczeniu międzynarodowym i linii kolejowej. Podobnie jak w przypadku układu skandynawskiego, ciąg ten dopełniają powiązania żeglugowe między usytuowanymi w obrębie pasma portami morskimi, a także podstawowe i drugorzędne porty lotnicze.

Analizowane pasmo rozciąga się wzdłuż polskiego wybrzeża Bałtyku i jest ograniczone dwiema aglomeracjami miejsko-przemysłowymi Szczecina i Trójmiasta, których główne centra pełnią funkcję siedzib władz wojewódzkich w nowym układzie administracyjnym. W przebiegu pasma zlokalizowane są dawne ośrodki wojewódzkie Koszalina i Słupska, mające obecnie status powiatów grodzkich, oraz wiele mniejszych ośrodków miejskich o znaczeniu ponadlokalnym. Długość układu, mierzona wzdłuż trasy drogowej, dochodzi do 350 km. W zasięgu jego oddziaływania (skala regionów w podziale administracyjnym) zamieszkuje 3,9 mln mieszkańców (2001 r.).

Trwałym, infrastrukturalnym elementem wiążącym aglomerację szczecińską i trójmiejską jest wiązka połączeń skupiona w ciągu komunikacyjnym, który stanowi funkcjonalne przedłużenie korytarza transportowego IA: Kowno-Kaliningrad-Gdańsk. Korytarz ten wyznaczono na podstawie prac badawczych prowadzonych w ramach unijnej inicjatywy TINA. W europejskich, zwłaszcza bałtyckich dokumentach planistyczno-przestrzennych i koncepcjach rozwoju ciąg wiodący od Kaliningradu przez Elbląg, Trójmiasto, Słupsk, Koszalin, Szczecin – do Berlina i Hamburga nosi nazwę *Via Hanseatica*.

W okresie 1995-2000 w aglomeracjach Szczecina i Trójmiasta nasiliły się procesy migracyjne skutkujące wyludnianiem się śródmieści i zwiększaniem zaludnienia stref podmiejskich. Jednocześnie spadło tempo wzrostu liczby ludności obu aglomeracji, gdyż wzrost liczby mieszkańców w gminach podmiejskich nie rekompensuje w pełni ubytku w ośrodkach rdzeniowych.

W odniesieniu do **aglomeracji szczecińskiej**, silniejsze procesy wzrostu w badanym sześcioleciu wystąpiły w jej zachodniej części, na co podstawowy wpływ miało stopniowe otwieranie granicy polsko-niemieckiej dla współpracy gospodarczej. Średnie saldo migracji w latach

1995-2000 wyniosło dla gminy Kołbaskowo 33,7%, a dla gminy Dobra Szczecińska aż 45,0%. W ich przypadku na procesy demograficzne towarzyszące rozwojowi wielkich skupisk miejskich nałożyły się transgraniczne procesy integracyjne. Obie gminy położone są między Szczecinem a granicą z Niemcami, w związku z czym należy założyć, że imigrantami są przede wszystkim osoby bardziej zamożne, prowadzące własną działalność gospodarczą, skoncentrowaną na obsłudze przewozów pasażersko-towarowych i wymianie handlowej z państwami zachodnioeuropejskimi. W gminie Kołbaskowo strumień migracyjny z każdym rokiem ulega zmniejszeniu, co może wskazywać na kurczenie się zasobu wolnych gruntów budowlanych, podczas gdy w gminie Dobra Szczecińska oscyluje w granicach 36-62%, korelując zapewne z terminami finalizowania kolejnych inwestycji.

Pod względem wskaźników przedsiębiorczości gminy te nie ustępują Szczecinowi, a nawet stają się od niego bardziej zamożne. Poziom dochodów gminy Kołbaskowo w 2000 r. stanowił aż 440% średniej dla woj. zachodniopomorskiego (podczas gdy w 1995 r. wyniósł tylko 151%), Dobrej Szczecińskiej: 205%, zaś głównego ośrodka aglomeracji – tylko 128%. Głównym czynnikiem rozwoju w tych gminach są aktywne i elastyczne małe i średnie przedsiębiorstwa, przystosowane do wahań koniunktury i wchodzące w liczne układy kooperacyjne (na ogół dowozowo-dostawcze).

Lokalne systemy gospodarcze Polic i Gryfina zbudowane wokół dużych przedsiębiorstw położonych z dala od przejść granicznych stagnują, osiągnąwszy poziom 100 podmiotów na 1000 mieszkańców. W przypadku Gryfina i tak niewielka porównywalna wysokość dochodów wzrosła nieznacznie do wartości zaledwie 76% średniej wojewódzkiej w 2000 r. W Policach zaś doszło do strukturalnego załamania, które objawiło się spadkiem komparatywnej wysokości dochodów z pułapu 153% średniej wojewódzkiej dla 1995 r., co plasowało Police na pierwszym miejscu wśród gmin obecnego woj. zachodniopomorskiego położonych z dala od pasa nadmorskiego – do poziomu 92% średniej z 2000 r.

Wschodnia część aglomeracji szczecińskiej odznacza się mniejszą dynamiką rozwoju. Oddziaływanie pasa granicznego jest nieistotne, a większego znaczenia nabiera istnienie ośrodka wzrostu domykającego od strony wschodniej przestrzeń podmiejską. Przykładowo, średnioroczne saldo migracji w badanym okresie dla gminy wiejskiej Kobylanka osiągnęło 7,0‰ (12 km na wschód od niej znajduje się prężny demograficznie ośrodek regionalny Stargard Szczecińskiego z dodatnim saldem migracji), tymczasem w gminie wiejskiej Stare Czarnowo

zaznacza się odpływ ludności (saldo $-2,8\%$), gdyż spełnia ona funkcję tranzytową w stosunku do nieodległych Pyrzyc (ujemne średnioroczne saldo migracji: $-3,0\%$).

Ta wprost proporcjonalna zależność uwidacznia się również w przypadku rozmiarów aktywności gospodarczej. Jeżeli w domykających ośrodkach miejskich wzrasta liczba podmiotów gospodarczych, wzrost ten powinien wystąpić także w znajdujących się między nimi a Szczecinem gminach wiejskich, których przedsiębiorstwa dopełniają układy kooperacyjne. Położona w osi Szczecin–Stargard Szczeciński Kobyłanka rejestruje dzięki temu stabilny wzrost, umożliwiając jej wydzwignięcie do poziomu Szczecina (do 131 podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, tj. o 41% między 1995 a 2000 r.). Jeszcze szybsze tempo rozwoju sektora gospodarczego prezentuje Stare Czarnowo, przezwyciężające słabą pozycję wyjściową (39 podmiotów na 1000 mieszkańców w 1995 r. i wzrost do 86 podmiotów w roku 2000, czyli o ponad 140%). W istotny sposób obie gminy zwiększyły również swoje dochody, które sięgnęły w 2000 r. 200% średniej wartości dla całego województwa.

Niższy wskaźnik aktywności gospodarczej i spadek dochodów gminy miejsko-wiejskiej Goleniowa w badanym okresie, mimo atrakcyjności osiedleńczej (dodatnie średnioroczne saldo migracji $2,0\%$), wskazuje na ograniczoną siłę oddziaływania Szczecina jako ośrodka stołecznego całego układu. Strefa podmiejska aglomeracji obejmuje tylko południowo-zachodnią część gminy i nie sięga do samego Goleniowa, mimo jego dobrej dostępności komunikacyjnej. Nie wytworzyły się bowiem na tyle silne powiązania gospodarcze obu ośrodków, aby wciągnąć Goleniów w orbitę wpływów aglomeracji.

Zachodzące w **aglomeracji trójmiejskiej** współczesne procesy osadnicze powodują depopulację obszaru węzłowego Trójmiasta. W latach 1985-2000 liczba mieszkańców Gdańska zmniejszyła się o 13 tys., Sopotu – o 10 tys. Jedynie Gdynia, za sprawą dużych inwestycji mieszkaniowych, odnotowała przyrost liczby mieszkańców – o 9 tys. W tym samym czasie od 2 do 16% powiększyło się zaludnienie gmin otaczających centrum układu – zarówno miejskich nadbrzeżnego pasma osadniczego (Pruszcz Gdański, Rumia, Reda), jak i przylegających gmin wiejskich.

Północna część aglomeracji jako obszar wlotowy ciągu komunikacyjnego wiodącego ze Szczecina odznacza się szybkim tempem rozwoju. Dodatnie wartości salda migracji charakteryzują gminy miejskie i wiejskie najbliższego otoczenia trasy drogowo-kolejowej. Bardzo intensywnie rozwija się w nich funkcja mieszkaniowa – gminy te sta-

nowią na ogół miejsca zamieszkania dla pracowników trójmiejskich przedsiębiorstw. W latach 1995-1998 najwyższe wskaźniki salda migracji odnotowywała Reda (w granicach 12-17%). Strumień ten w dwóch następnych latach wskutek wyczerpywania się zasobów terenowych uległ dużemu ograniczeniu, a ruch inwestycyjny wzmógł się w okolicznych gminach (Rumia, Kosakowo, Szemud, gmina wiejska Wejherowo). Ta ostatnia przoduje pod względem średniorocznego salda migracji w całym analizowanym okresie (11,0%), przyjmując migrantów nie tylko z Trójmiasta, ale i miasta Wejherowa. Niewiele mniejszą wartość osiągnęła gmina Kosakowo, w której nowych osiedlach mieszkaniowych zamieszkało wielu mieszkańców Gdyni.

Przekształcenia struktury gospodarczej północnej części aglomeracji trójmiejskiej na skutek rozrostu strefy podmiejskiej spowodowały dynamiczny rozwój aktywności gospodarczej związanej ze wspomaganiem funkcji mieszkaniowej drobną wytwórczością i usługami. W mniejszym stopniu jest on pochodną wyprowadzania się poza Trójmiasto działalności terenochłonnych, tworzących własne więzi kooperacyjne. Podczas gdy w Trójmieście wskaźnik liczby podmiotów gospodarczych rejestrowanych w systemie REGON na 1000 mieszkańców przekroczył 100 (w Sopocie nawet 150), w gminach północnej części aglomeracji jest z reguły o kilkanaście procent niższy, wykazując jednak przy tym wyższą dynamikę wzrostu. Od 1995 r. wskaźnik wzrósł w Kosakowie o 95%, w gminie wiejskiej Wejherowo o 97%, a w gminie wiejskiej Szemud o 91%. W tym samym czasie w Trójmieście przyrost podmiotów gospodarczych nie przekroczył 70%.

Podczas gdy w gminach północnej części aglomeracji bezpośrednio otaczających jej rdzeń rozwijające się procesy przestrzenne mają związek z ekspansją zabudowy mieszkaniowo-usługowej, jej skrajnie położony północno-zachodni fragment – otoczenie Wejherowa – odznacza się specyficznym profilem gospodarczym. Funkcjonują tu średniej wielkości przedsiębiorstwa z udziałem kapitału zagranicznego, które zajmują się przeróbką miejscowego surowca (drewno). Stworzyły one swój własny układ powiązań kooperacyjnych, pozwalający na utrzymanie przez gminę wiejską Wejherowo stabilnego poziomu dochodów w granicach przeciętnej wartości dla całego województwa. Firmy te ulokowały się na terenach przylegających do ciągu komunikacyjnego, który wyprowadza ruch z aglomeracji w kierunku Szczecina, tworząc w ten sposób obszar ciągłej zabudowy.

Odcinek trasy drogowo-kolejowej między Wejherowem a Lęborkiem może stanowić interesujące studium kształtowania się pasma roz-

woju. Impuls rozwoju, jaki w ostatnich latach zyskało Wejherowo, zdaje się rozprzestrzeniać przede wszystkim w kierunku zachodnim, wzdłuż drogi krajowej nr 6. W położonych między tymi ośrodkami gminach wiejskich zachodzą pozytywne ruchy migracyjne. W Luzinie średnioroczne saldo migracji w latach 1995-2000 wyniosło 9,9‰, a samo zjawisko ma charakter ustabilizowany. Strumień migracyjny kieruje się również do przylegającej do Lęborka gminy Nowa Wieś Lęborska, a zjawisko to w ostatnich latach nabrało intensywności (ponad 3‰ w 1999 i 2000 r.). Po części jest to również efektem procesów suburbanizacyjnych w rozwoju Lęborka (gmina ta stanowi jego bezpośrednie otoczenie).

Wszystkie trzy gminy wiejskie między Wejherowem i Lęborkiem stały się atrakcyjnym miejscem lokalizacji działalności gospodarczej – w okresie 1995-2000 liczba podmiotów gospodarczych przypadających na 1000 mieszkańców wzrosła w gminach Luzino i Łęczycy o ponad 100%, osiągając ponadprzeciętny, jak na gminy wiejskie, poziom 52-55 jednostek. Dynamika wzrostu aktywności gospodarczej w Nowej Wsi Lęborskiej była niższa, ale wskutek wysokiej pozycji początkowej w 2000 r. zarejestrowano tam już prawie 62 podmioty na 1000 mieszkańców. Pod względem porównywalnego poziomu dochodów Luzino utrzymało swoją pozycję, mocno poprawiła się natomiast sytuacja Łęczyc i Nowej Wsi Lęborskiej (wzrost do ponad 70% średniej dla województwa).

W bardziej odległej przestrzeni międzyaglomeracyjnej można wyróżnić charakterystyczne obszary dodatnich i ujemnych procesów wzrostu.

Dodatnie procesy wzrostu są charakterystyczne dla niektórych gmin nadmorskich, szczególnie tych, które odznaczają się wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi. Średnioroczne saldo migracji dla tych gmin sięga na ogół 3-5‰, zaś pod względem dochodów plasują się one w ścisłej czołówce jednostek terytorialnych, co pozostaje w związku z liczbą i tempem przyrostu podmiotów gospodarczych. W tym gronie znajdują się gminy-fenomeny, odnotowujące co roku dwucyfrowe saldo migracji. W latach 1995-2000 średnioroczny strumień migrantów na obszar gminy wiejskiej Rewal przybrał wartość 15,2‰, w 1996 r. osiągnął 21,4‰, a w 2000 r. 19,1‰. Społeczność gminy powiększyła się w tym czasie z 3 tys. do 3,3 tys. osób. Wyraźny wzrost wielkości migracji notuje od 1997 r. również gmina wiejska Kołobrzeg, ze szczególnym nasileniem w roku 1997, w którym saldo wyniosło 18,4‰. Do gmin szybko wzrastających pod względem liczby ludności należą także Mielno.

Wysoka dynamika procesów wzrostu w gminach otaczających Kołobrzeg stanowi efekt oddziaływania dwóch czynników lokalizacyjnych – położenia w pasie nadmorskim oraz bliskości dużego organizmu miejskiego Koszalina, w otoczeniu którego rozwinęły się procesy suburbanizacyjne. Ilustrują to zmiany wartości salda migracji w gminie Biesiekierz, usytuowanej na zachód od Koszalina, w osi drogi krajowej i linii kolejowej do Szczecina. Od 1996 r. więcej osób osiedla się w niej niż emigruje, a w 1998 r. saldo wyniosło aż 19,1%. Uczestnikami tego ruchu migracyjnego są przede wszystkim osoby lepiej sytuowane, a płacone przez nich podatki wpłynęły na poprawę kondycji materialnej gminy. W 2000 r. Biesiekierz uplasował się powyżej średniej wojewódzkiej pod względem dochodów gminy na jednego mieszkańca, podczas gdy jeszcze w 1995 r. wartość ta odbiegała od średniej o 15 punktów procentowych.

Dodatni strumień migracyjny związany z suburbanizacją uwiadczenia się również w otoczeniu Słupska i Łęborka. Procesy wzrostu obserwuje się w sąsiadujących z nimi gminach wiejskich: Słupsk, Kobylnica, Ustka i Dębica Kaszubska oraz Nowa Wieś Łęborska.

Strefy ubytku mieszkańców na skutek ruchów migracyjnych wykazują charakterystyczny pasowy układ, rozpościerając się od wybrzeża aż po obszar pojezierzy. Należy jednak zaznaczyć, że negatywne zjawiska społeczno-gospodarcze rozwinęły się również w gminach pasa nadmorskiego, mimo naturalnych cech predestynujących je do wysokiej pozycji konkurencyjnej. Rozdzielają je przedstawione wyżej wyspowe obszary dodatnich ruchów migracyjnych, wywołanych procesami suburbanizacyjnymi w otoczeniu ośrodków miejskich (Koszalin, Słupsk, Łębork).

Pierwsza strefa rozciąga się między Goleniowem a Białogardem, obejmując od północy nadmorską gminę Trzebiatów. Występują tu bardzo wysokie wartości odpływów migracyjnych, dochodzące do 8% (Radowo Małe). W strefie tej leżą również ośrodki o funkcji ponadlokalnej: Nowogard, Ploty, Resko, które odnotowują ubytek ludności rzędu 2-3% mimo dobrej dostępności komunikacyjnej (przy drodze krajowej nr 6). Położone dalej od ciągu komunikacyjnego gminy miejsko-wiejskie pojezierzy, wybrane jako ośrodki referencyjne, demonstrowają podobne wartości średniorocznego salda migracji w badanym stuleciu (Chociwel: -5,0%, Łobez: -3,2%, Świdwin: -2,2%). W przeciwieństwie jednak do gmin usytuowanych w sąsiedztwie drogi krajowej nr 6, odpływ ludności z tych ośrodków w ostatnich latach pogłębia się, przy saldzie dochodzącym do minus 6-7%.

Druga strefa odpływu ludności rozwinęła się między Koszalinem a Słupskiem, sięgając na północy po gminy nadmorskie Darłowo i Pustomino. Średnioroczne wartości salda migracji na tym obszarze są niższe i nie przekraczają minus 3%, z wyjątkiem gminy miejskiej Darłowo (-4,4%). Podobna skala zjawiska występuje w ośrodkach referencyjnych (Bobolice, Polanów, Szczecinek, Kępice).

Trzecia strefa ubytków migracyjnych rozbudowała się między Słupskiem a Lęborkiem i obejmuje gminy wiejskie Damnica i Potęgowo. W położonej bliżej Słupska Damnicy średnioroczne saldo migracji odznacza się niewielkimi wartościami ujemnymi; w Potęgowie przekracza -3%. Na północy strefa ta sięga po nadmorską gminę Choczewo, w której saldo średnioroczne wyniosło w badanym okresie -6,7%, przy stałej tendencji wzrostowej (w 2000 r. już tylko -2,7%). W tym samym czasie średnioroczne saldo migracji w ośrodkach referencyjnych Bytowa i Sierakowic wahało się w okolicach zera, z zarysowującą się korzystną tendencją wzrostu.

Analiza kierunków i intensywności kształtowania się strumieni migracyjnych w przestrzeni między aglomeracją szczecińską i trójmiejską eksponuje problem zagospodarowania potencjału ludnościowego ośrodków subregionalnych i ponadlokalnych. Mimo dużego przyrostu względnej liczby podmiotów gospodarczych między 1995 a 2000 r., świadczącego o ożywieniu miejscowej przedsiębiorczości, sytuacja dochodowa tych ośrodków pogarsza się, a saldo migracji zyskuje wartości ujemne. W miejsko-wiejskiej gminie Nowogard liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON na 1000 mieszkańców wzrosła w badanym okresie o 70%, osiągając w samym mieście wartość 107 jednostek. Jednocześnie jednak dochody gminy miejsko-wiejskiej przypadające na jednego mieszkańca obniżyły się ze 102% do niecałych 70% średniej wojewódzkiej, przy ujemnym saldzie migracji wynoszącym średnio -2,0% i trwałej tendencji odpływu mieszkańców.

Podobne zjawiska występują w innych 15-25-tys. gminach miejsko-wiejskich ulokowanych w przestrzeni międzyaglomeracyjnej z dala od byłych lub obecnych ośrodków wojewódzkich, niezależnie od tego, czy pełnią one dodatkowo funkcję siedzib powiatów. W takich ośrodkach, jak Gryfice, Trzebiatów czy Sławno dokonały się, co prawda, istotne przekształcenia gospodarcze, skutkujące kilkudziesięcioprocentowym wzrostem względnej liczby podmiotów gospodarczych, ale raczej nie spowodowały one trwałego i znacznego przyrostu bazy dochodowej. Na niską dynamikę wzrostu poziomu dochodów w tych gminachłożyły się dwie przyczyny. Po pierwsze, odpływy migracyjne są

w znacznej mierze udziałem bardziej aktywnych i przedsiębiorczych mieszkańców, którzy emigrują w poszukiwaniu odpowiedniego zajęcia. Osiedlają się w gminach, które takie możliwości im oferują. Po drugie, w lokalnym środowisku gospodarczym dominują niskodochodowe przedsiębiorstwa, opierające swoją działalność na eksploatacji i przetwórstwie lokalnych surowców. Są to najczęściej firmy produkcyjno-usługowe funkcjonujące w branży rolno-spożywczej, drzewnej, maszynowej i metalowej. Nastawione są na obsługę miejscowego rynku, a ponieważ nie wykorzystują najnowszych technologii – nie wymagają od swoich pracowników wysokich kwalifikacji zawodowych.

Przestrzenny rozkład dynamiki dochodów gmin przypadających na jednego mieszkańca w stosunku do średniej wojewódzkiej udowadnia, paradoksalnie, że liderami transformacji gospodarczej stały się nadmorskie gminy wiejskie, które uczyniły z turystyki motoryczną branżę rozwoju. Ścisłą czołówkę tworzą Dziwnów, Rewal, Ustronie Morskie i Mielno. Porównywalny poziom dochodów tych ośrodków przekracza dwukrotnie średnią wojewódzką (w przypadku Rewala nawet trzykrotnie). Ta ostatnia gmina przoduje też w całym analizowanym obszarze pod względem aktywności gospodarczej, z 390 podmiotami na 1000 mieszkańców w 2000 r. Pod względem poziom dochodów wyróżnia się również Łeba.

Tymczasem w ośrodkach rangi regionalnej i ponadlokalnej proces kształtowania systemu gospodarczego jest przestrzennie ograniczony i nie prowadzi do dyfuzji bodźców rozwoju ku otaczającym obszarom. Co więcej, system ten często nie działa prawidłowo, czego rezultatem jest relatywne osłabienie pozycji rozwoju takich ośrodków, jak Goleńiów i Nowogard.

Inne ośrodki funkcjonujące w przestrzeni międzyaglomeracyjnej charakteryzują się najwyżej przeciętnym potencjałem rozwoju, którego syntetyczny wskaźnik jest sumą nielicznych i funkcjonalnie ze sobą niepowiązanych atutów oraz wielu utrudnień w sferze społeczno-gospodarczej. Dotyczy to przede wszystkim miejscowości położonych z dala od wybrzeża, które nie wykorzystują atutu dobrej dostępności komunikacyjnej dzięki trasie drogowo-kolejowej Szczecin-Trójmiasto. Do ich zasadniczych barier rozwoju, zidentyfikowanych w badaniach atrakcyjności inwestycyjnej (Swianiewicz, Dziemianowicz 2001a) zalicza się niską chłonność lokalnego rynku i jakość rynku pracy, niedostateczny stopień przekształceń strukturalnych w gospodarce, a także stan infrastruktury technicznej. Wiele ośrodków usiłuje nadrabiać niedostatki aktywnymi działaniami marketingowymi (np. Łobez, Białogard).

Potencjalne ośrodki przenoszenia rozwoju (podwyższonej koncentracji procesów społeczno-gospodarczych) w osi Trójmiasto-Szczecin tej roli jeszcze nie odgrywają. Ich stadium rozwoju można określić jako przejściowe między fazą przemysłowo-usługowej dojrzałości (w tradycyjnym rozumieniu tego słowa), z branżami energo- i kapitałochłonnymi bazującymi na miejscowych zasobach i tradycjach produkcyjnych – a fazą gospodarki opartej na wykorzystaniu wiedzy, wykorzystującą naukowo-technologiczne innowacje, stawiającą na systemowy układ współpracy małych, średnich i dużych przedsiębiorstw, który zapewnia większą odporność na koniunkturalne fluktuacje. W przypadku Koszalina-Kołobrzegu, Słupska-Ustki i być może także Lęborka pojawiają się przesłanki wchodzenia w nową fazę rozwoju (kwalifikowana turystyka, placówki szkolnictwa wyższego, silny sektor MSP, zachęty dla inwestorów zagranicznych, społecznie zaaprobowane dokumenty strategiczne).

Podsumowanie

Ze względu na stopień zaawansowania procesów społeczno-gospodarczych, układy punktowo-liniowe znajdują się w różnym stadium rozwoju. Najbardziej dojrzałą formą pasm rozwoju są transgraniczne układy multipolarne. Mimo że odznaczają się niejednorodną strukturą wewnętrzną, co wykazały analizy wskaźników statystycznych, na tle otaczających obszarów wyróżnia je zwłaszcza nasilenie napływów migracyjnych, co z kolei przekłada się na wielkość inwestycji gospodarczych, mierzonych wpływami do budżetu gmin z tytułu podatków. W efekcie analiz tendencji rozwoju układu Kopenhaga/Malmö-Göteborg-Oslo uprawnione jest stwierdzenie, że wśród podstawowych czynników warunkujących funkcjonowanie pasm rozwoju nie występuje ranga danego ośrodka w systemie osadniczym. Wskazuje na to sytuacja społeczno-gospodarcza większych ośrodków miejskich położonych z dala od głównych ciągów infrastrukturalnych, badanych jako tzw. ośrodki referencyjne. Do czynników tych można zaliczyć:

- jakość infrastruktury transportowej tworzącej oś układu;
- dostępność transportową danego ośrodka, czyli jego odległość od głównego ciągu komunikacyjnego układu;
- efektywność lokalnego systemu gospodarczego, rozumianą jako jakość współdziałania, nakierowanego na rozwiązywanie problemów rozwoju, między podmiotami publicznymi, w tym administracją lokalną a sektorem przedsiębiorstw;

- istnienie walorów przyrodniczo-krajobrazowych podnoszących atrakcyjność lokalizacyjną, np. bliskość brzegu morskiego;
- zakres i intensywność współpracy sieciowej ponad granicami administracyjnymi – w postaci np. wspólnych ciał roboczych, umów strategicznych, działalności lobbingowej.

Przekształcenia pasm rozwoju dokonują się wskutek współoddziaływania procesów rynkowych i regulacyjnych. Te ostatnie odgrywają szczególną rolę w przypadku inicjalnej formy pasma rozwoju, jaką jest krajowe pasmo bipolarne. Jak bowiem wykazano na przykładzie układu Szczecin-Trójmiasto – rozwój społeczno-gospodarczy ogranicza się do pewnych punktowych lokalizacji, nie ma zaś charakteru liniowego (pasmowego). Największe nasilenie zjawisk społeczno-gospodarczych obserwuje się bowiem w obu aglomeracjach i ich bliskim otoczeniu oraz wokół większych ośrodków miejskich położonych wzdłuż drogi krajowej nr 6. Stan ten wynika raczej z oddziaływania procesów suburbanizacyjnych, niż z rozprzestrzeniania się impulsów rozwoju wzdłuż połączeń drogowych wyprowadzających ruch przewozowy z aglomeracji. Poza nimi skupiska działalności gospodarczej tworzą wybrane miejscowości pasa nadmorskiego, które swój potencjał zawdzięczają sezonowym usługom turystycznym.

Wydaje się, że właśnie jakość sfery regulacyjnej odgrywa podstawową rolę w pobudzaniu i podtrzymywaniu procesów wzrostu w przestrzeni międzyaglomeracyjnej układu bipolarnego. Mieszcząca się w tym pojęciu aktywna postawa władz lokalnych powinna dotyczyć przystosowania rynku pracy do potrzeb i wymogów potencjalnych inwestorów, jak i prowadzenia aktywnej polityki promocyjnej, nakierowanej na pozyskanie zewnętrznego kapitału w odpowiednich branżach miejscowej gospodarki. W przeciwieństwie do układu Kopenhaga/Malmö–Göteborg–Oslo jako przykładu transgranicznego pasma multipolarnego, roli takiej nie odgrywa z pewnością położenie komunikacyjne. Ośrodki usytuowane wzdłuż drogi krajowej nr 6 łączącej aglomeracje szczecińską i trójmiejską nie wykazują wyższego tempa rozwoju i nie są bardziej atrakcyjne pod względem osiedleńczym w stosunku do ośrodków położonych poza hipotetycznym obszarem wpływu przewozów i przepływów transportowych. Należy jednak pamiętać, że wpływ tego czynnika ograniczony jest niską wydajnością i przepustowością trasy kolejowo-drogowej między Szczecinem a Trójmiastem, które odgrywają główną rolę w kategorii czynnika determinującego rozwój całego układu. Ze względu na swoje parametry techniczne, połączenia te mają charakter ledwie ciągu komunikacyjnego,

inaczej niż w przypadku układu Kopenhaga/ Malmö–Göteborg–Oslo – którego rdzeniem jest korytarz transportowy.

Na podstawie analizy stanu rozwoju i procesów społeczno-gospodarczych wybranych układów punktowo-liniowych z obszaru Europy Bałtyckiej można stwierdzić, że sformułowana na wstępie teza, że

Tabela 4

Zakres przedmiotowy i strukturalny celów polityki regionalnej w tworzeniu pasma rozwoju
Szczecin – Trójmiasto

Cele polityki regionalnej	Kierunki działań		
	Płaszczyzna krajowa	Płaszczyzna wojewódzka i międzywojewódzka	Płaszczyzna lokalna
Wzmocnienie oddziaływania obu aglomeracji	Restrukturyzacja podmiotów gospodarczych	Projekty współpracy międzyregionalnej	Współpraca bilateralna obu aglomeracji (władz i podmiotów w nich gospodarujących)
Poprawa dostępności układu liniowego	Poprawa dostępności zewnętrznej i wewnętrznej przepustowości	Poprawa wewnętrznego skomunikowania	Poprawa dostępu do punktów węzłowych (ośrodki gminne i powiatowe)
Odblokowywanie potencjału społeczno-gospodarczego przestrzeni międzyaglomeracyjnej	Tworzenie i realizacja horyzontalnych programów wsparcia sektora MSP i rynku pracy	Wspomaganie lokalnych <i>milieux</i>	Profilowanie działalności gospodarczej (identyfikacja branż podstawowych), wsparcie instytucjonalne
Tworzenie układów kooperacyjnych między sektorem publicznym a prywatnym	Wprowadzanie stosownych zapisów ustawowych, w tym zwiększających samodzielność finansową samorządów	Inicjowanie układów kooperacyjnych, formułowanie zasad i kryteriów dostępu do funduszy pomocowych na rozwój i utrwalanie partnerstwa	Budowa partnerstwa lokalnego
Skodyfikowanie polityki rozwoju układów liniowych	Formułowanie zapisów ustawowych określających mechanizmy wsparcia rozwoju regionalnego, uwzględnianie potrzeb rozwoju układów liniowych w narodowych dokumentach polityki rozwoju	Uwzględnianie potrzeb rozwoju układów liniowych w wojewódzkich dokumentach polityki rozwoju, opracowanie międzyregionalnego programu dla pasma rozwoju Szczecin–Trójmiasto	Uwzględnianie potrzeb rozwoju układów liniowych w gminnych i powiatowych dokumentach polityki rozwoju, orientacja lokalnej polityki gospodarczej na realizację przedsięwzięć urzeczywistniających powstanie multipolarnego pasma rozwoju

Źródło: Opracowanie własne

najwyższą dynamiką wzrostu odznaczają się obszary położone w pasmach rozwoju, jest uprawnoczniona tylko do pewnego stopnia. Spośród dwóch badanych odmian typologicznych prawidłowość tę wykazują tylko transgraniczne pasma multipolarne, rozwinięte wzdłuż ciągów komunikacyjnych o wysokich parametrach technicznych (korytarze transportowych). Niska przepustowość infrastruktury transportowej, połączona z brakiem spójnej polityki rozwoju regionalnego na różnych szczeblach zarządzania, manifestuje się punktowym charakterem rozwoju społeczno-gospodarczego.

W kontekście dominującego w przypadku krajowego bipolarnego pasma rozwoju Szczecin-Trójmiasto punktowego mechanizmu wzrostu społeczno-gospodarczego, zadania polityki regionalnej dotyczą innego zestawu celów niż dla zaawansowanych rozwojowo korytarzy multipolarnych. **Wzmocnienie układu bipolarnego, a następnie przekształcenia go w układ multipolarny, wymaga kompleksowych działań infrastrukturalnych, instytucjonalnych i systemowych.** Stopień złożoności problemów sprawia, że podstawowe zadania polityki regionalnej w tworzeniu pasma rozwoju Szczecin-Trójmiasto należy rozpatrywać w trzech płaszczyznach: **krajowej, regionalnej i lokalnej**, zintegrowanych według schematu przedstawionego w (tab. 4):

Literatura

- Alvheim S., 2000, *The urban system of Eastern Norway*, [w:] N.B. Groth (red.), *National urban systems in the Baltic Sea Region*. VASAB 2010 Secretariat, Gdańsk.
- Berg L. van den, Klink H. A. van, 1995, *Regional competition, city marketing and strategic urban networks*, [w:] P. Cheshire, I. R. Gordon (red.), *Territorial competition in an integrating Europe*. Avebury, Aldershot.
- Bremm H.-J., 1995, *European integration and German unification: territorial competition under changed political and economic conditions*, [w:] P. Cheshire, I. R. Gordon (red.), *op. cit.*
- Domański R.(red.), 1998, *The spatial transformation of the economy*, Studia Regionalia KPZK PAN, t. 7, Warszawa.
- Drewe P., 1990, *The coming economic cycle and the geography of innovation*, [w:] A. Kukliński (red.), *Globality versus locality*. University of Warsaw, Faculty of Geography and Regional Studies, Institute of Space Economy, Warsaw.
- Engström C-J., Tuovinen P., 2000, *The Baltic Palette – a region full of colours*. Final report approved at the Baltic Palette Political Conference in Stockholm, March 23-24.

- Freeman C., 1992, *Economics of hope. Essays on technology, change, economic growth and the environment*. Printer Publishers, London.
- Geppert-Hebrard A., 1995, *Inter-cities networking in the Région Champagne – Ardenne – France*, [w:] R. Domański, T. Marszał (red.), *Planning and socio-economic development*. Łódź University Press, Łódź.
- Geyer H.S., 1989, *The terminology, definition and classification of development axes*. South African Geographer 16 (1/2).
- Grzeszczak J., 1971, *Koncepcje polaryzacyjne w przestrzennym zagospodarowaniu kraju (na przykładzie Francji)*, Studia KPZK PAN t. XXXVI, PWN Warszawa.
- Grzeszczak J., 1999, *Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej*. Pr. Geogr. IGiPZ PAN, 173.
- Hanell T., Aalbu H., Neubauer J., 2002, *Regional development in the Nordic countries*. Nordregio Report, 2.
- Huggins R., 1997, *Competitiveness and the global region. The role of networking*, [w:] J. Simmie (red.), *Innovation, networks and learning regions?* Regional Policy and Development Series 18, Regional Studies Association, Jessica Kingsley Publishers, London.
- Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*. Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku.
- Judge E., 1999, *The indirect economic effects of the planned Polish highway system: some reflections on the trajectory Berlin–Poznań–Warsaw*, [w:] R. Domański (red.), *The changing map of Europe. The trajectory Berlin–Poznań–Warsaw*. Friedrich Ebert Stiftung, Oficyna Wyd. „Rewasz”.
- Kaplan R., 2000, *Czy Stany Zjednoczone przetrwają do 2050 roku*. „Gazeta Wyborcza”, 25-26 listopada.
- Kochanowski M., 1992, *Restrukturalizacja aglomeracji miejskich w Polsce*, [w:] B. Jałowiecki (red.), *Gra o miasto*. Biuletyn KPZK PAN z. 157, Warszawa.
- Kołodziejski J., 1997, *O miejsce Polski w nowej przestrzeni europejskiej*, [w:] A. Kukliński (red.), *Problematyka przestrzeni europejskiej*. Euroreg, Warszawa.
- Kołodziejski J., 1999, *Przekształcenia polskiej przestrzeni uwarunkowane cywilizacją informatyczną*, [w:] J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*. Biuletyn KPZK PAN z.186, Warszawa.
- Krätke S., 1999, *Berlin: restructuring of a metropolitan region's economy and spatial fabric*, [w:] R. Domański (red.), *The changing map of Europe*, op. cit.
- Kuciński K., Kudłacz T., Markowski T., Ziobrowski Z., 2002, *Zintegrowany rozwój aglomeracji a konkurencyjność polskiej przestrzeni*. Studia KPZK PAN, t. CXI, Warszawa.
- Kukliński A., 2000a, *Paneuropejski korytarz komunikacyjny Drezno-Wrocław-Kijów. Program międzynarodowych badań naukowych na lata 2000-2003*. Studia nad Rozwojem Dolnego Śląska, 3(4), Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.

- Kukliński A., 2000b, *Ścieżki rozwojowe w Europie w XXI wieku*. Studia nad Rozwojem, *op. cit.*
- Kunzmann K., 1997, *Contemporary challenges to European spatial planning*. North, 8, 5/6.
- Lambooy J.G., 1990, *Local and global economy: a new dilemma?* [w:] A. Kukliński (red.), *Globality versus locality*, *op. cit.*
- Lever W.F., 1999, *Competitive cities in Europe*. Urban Studies 36, 5-6.
- Malisz B., 1984, *Podstawy gospodarki i polityki przestrzennej*. Wyd. PAN Warszawa.
- Mlinar Z., 1997, *The Process of globalization and social transformation in Central and Eastern Europe*. (First draft). Paper for European Science Foundation Conference, Prague.
- Penouil M., 1970, *Bieguny rozwoju w regionach słabo rozwiniętych i w krajach słabo rozwiniętych* [pol. tłum.], [w:] J. Grzeszczak (red), 1978, *Teoria biegunów wzrostu*. Przeg. Zagr. Lit. Geogr. 3-4, IGiPZ PAN.
- Porter M., 1990, *The competitive advantage of nations*. London, MacMillan.
- Porter M., 2001, *Porter o konkurencji*. PWE Warszawa.
- Pottier P., 1963, *Axes de communication et développement économique*. Revue Economique, 14, 1.
- Simmie J., 1997, *The origins and characteristics of innovation in highly innovative areas. The case of Hertfordshire*, [w:] J. Simmie (red.), *Innovation, networks*, *op. cit.*
- Strykiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*. UAM Seria Geogr. nr 61, Wyd. Nauk. UAM, Poznań.
- Swianiewicz P., Dziemanowicz W., 2001a, *Atrakcyjność inwestycyjna małych miast*. IBnGR (masz. pow.).
- Swianiewicz P., Dziemanowicz W., 2001b, *Atrakcyjność inwestycyjna miast*. IBnGR (masz. pow.).
- Szydarowski W., 1999, *TEM/TER europejską strefą rozwojową. Szanse i wyzwania dla Gdyni*, [w:] Kołodziejski J., Parteka T. (red.), *op. cit.*
- Szydarowski W., 2001a, *Strategiczne sojusze interregionalne w Europie Bałtyckiej*, [w:] M. Pacuk (red.), *Europa Bałtycka. Rozwój koncepcji*. Regiony Nadmorskie 2, Kat. Geogr. Rozw. Region., Wyd. UG.
- Szydarowski W., 2001b, *Inicjatywa Wspólnotowa INTERREG a rozwój regionalny polskich województw nadmorskich*, [w:] W. Szydarowski (red.), *Województwa nadmorskie w Inicjatywie Wspólnotowej INTERREG*. Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Weihe-Lindeborg L., 1999, *Mapping European trajectories – the cultural imperative. A comparative study: København/Malmö-Göteborg-Oslo, Trondheim-Östersund-Sundsvall, Berlin-Poznań-Warsaw*, [w:] R. Domański (red.), *The changing map of Europe*, *op. cit.*
- Yip G., 1996, *Strategia globalna. Światowa przewaga konkurencyjna*. PWE Warszawa.