

Mariusz MIEDZIŃSKI *

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU MIAST ŚREDNICH UKŁADU MULTIPOLARNEGO POMORZA ŚRODKOWEGO W ŚWIETLE CZYNNIKÓW ENDOGENICZNYCH I EGZOGENICZNYCH

Zarys treści: Podział administracyjny kraju jest jednym z kluczowych czynników kształtujących więzi społeczno-gospodarcze i powinien uwzględniać zmieniający się z upływem lat potencjał gospodarczy regionów i kraju. Reforma samorządowa z 1999 roku po 20 latach utrwaliła i pogłębiła różnice poziomu rozwoju gospodarczego między poszczególnymi obszarami obu województw nadmorskich. Postępująca polaryzacja rozwoju obu województw w ramach modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnego związana była z szybkim rozwojem metropolii trójmiejskiej i aglomeracji szczecińskiej przy postępującym wysysaniu potencjału rozwojowego ich obszarów peryferyjnych. Zanik funkcji administracyjnych spowodował znaczące osłabienie odnotowanych wskaźników gospodarczych i impulsów rozwoju Koszalina i Słupska, z zachowaniem szybkiego wzrostu znaczenia Kołobrzegu jako głównego ośrodka miejskiego Obszaru Wzrostu „Wybrzeże Zachodnie” o funkcjach turystyczno-uzdrowiskowych. Zwiększające się dysproporcje poziomu rozwoju i wzrostu Kołobrzegu względem Koszalina, Słupska, Szczecinka i Białogardu mogą w ciągu najbliższych lat doprowadzić do zmiany rangi i znaczenia poszczególnych ośrodków miejskich. Dominacja funkcji turystyczno-uzdrowiskowych na Pomorzu Środkowym w przypadku Kołobrzegu będzie stanowić podstawę do powtórnego przyjęcia roli najważniejszego gospodarczo i ekonomicznie miasta Pomorza Środkowego i całego zachodniego wybrzeża oraz uzyskania statusu ośrodka o znaczeniu regionalnym. W takim układzie obecne regionalne miasta Koszalin i Słupsk i subregionalne Szczecinek i Białogard będą koncentrowały funkcje usługowe i przemysłowe stanowiąc wsparcie dla silnie rozwijającego się turystycznie regionu Kołobrzegu. Mierniki gospodarcze oraz wyniki badań potwierdziły proces głębokich przemian funkcjonalnych i społeczno-gospodarczych oraz zmiany znaczenia 5 miast układu multipolarnego Pomorza Środkowego. Celem artykułu jest wskazanie możliwości i kierunków rozwoju układu multipolarnego 5 miast średnich na tle przemian społeczno-gospodarczych Pomorza Środkowego w latach 1999-2019.

Słowa kluczowe: układ multipolarny, funkcje miast, FUA, czynniki rozwoju, region.

* Instytut Geografii i Studiów Regionalnych, Akademia Pomorska w Słupsku

Przesłanki do współczesnych zmian administracyjnych

Aktualnie obowiązujący podział terytorialny kraju został wprowadzony ustawą z 24 sierpnia 1998 roku *o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa*. Tym samym od 1 stycznia 1999 roku obowiązuje podział na gminy, powiaty i województwa (16). W ustawie wskazano lokalizację władz województw. Z kolei rozporządzenie RM z dnia 7 sierpnia 1998 roku *w sprawie utworzenia powiatów pozwoliło na powołanie 308 powiatów ziemskich* i utworzenie zupełnie nowych 65 miast na prawach powiatów (tzw. powiatów miejskich), w tym Koszalina i Słupska. Kołobrzeg i Szczecinek nie otrzymały statusu miast na prawach powiatu.

Ustawa z 24 lipca 1998 roku zobowiązywała Sejm, Senat i Radę Ministrów do dokonania do końca 2000 roku oceny nowego zasadniczego podziału terytorialnego państwa. W przeprowadzonej wówczas ocenie nie wskazano powodów dla przeprowadzenia ponownych zmian w podziale terytorialnym Polski. Zwrócono w ocenie uwagę na fakt, że część najmniejszych powiatów utworzonych w 1999 roku ma znacząco mniejszy potencjał rozwoju w porównaniu z innymi. W przypadku Pomorza Środkowego, mimo podejmowania kilku istotnych inicjatyw ustawodawczych¹ oraz działań organizacji społecznych i gospodarczych, po 1999 roku nie doszło do istotnych zmian podziału administracyjnego. Najważniejszą zmianą w ciągu dwudziestu lat było utworzenie powiatu łobeskiego, likwidacja gminy Ostrowice oraz zmiany granic Koszalina i Szczecinka. W 2018 roku pojawiła się koncepcja układów wielobiegunowych, w tym układu: Koszalin-Słupsk-Kołobrzeg² określanego jako „układ trójbiegunowego z dynamicznie rozwijającym się turystycznie Kołobrzegiem”³.

Zmiany granic administracyjnych dokonywane są zwykle w celu dostosowania istniejącej struktury administracyjnej do zmieniających się okoliczności społeczno-gospodarczych i osadniczych. Przykładem takiej zmiany w 2010 roku na Pomorzu Środkowym było włączenie w granice administracyjne miasta Koszalin sołectw Jamno i Łabusz (15,02 km², 946 mieszkańców) w ramach realizacji strategii rozwoju miasta Koszalin wzdłuż tzw. Osi Bałtyckiej poprzez przyłączenie 2 „dawnych średniowiecznych wsi miejskich”. Obok powiązań funkcjonalnych argumentem była także chęć rozbudowy funkcji turystycznych miejscowości Jamno i Łabusz oraz zagospodarowanie przez miasto Koszalin

¹ E. Żuber, *Województwo środkowopomorskie. Dlaczego być powinno?*, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin 2010, ss. 368.

² P. Śleszyński, *Polska średnich miast – założenia i koncepcja deglomeracji w Polsce*, Klub Jagielloński, Warszawa 2018, s. 20.

³ P. Śleszyński, *Siedemnaście województwo nie wystarczy. Województw powinno być więcej... lub mniej*, Klub Jagielloński, Warszawa 2018.

południowego brzegu jeziora Jamno. Dzięki tym zmianom Koszalin powiększył swoją powierzchnię z 83,32 km² do 98,34 km² osiągając 107 692 mieszkańców. Po 1999 roku podejmowano także próby powiększenia miasta Koszalin o tereny gminy Świeszyno. W 2010 roku miasto Szczecinek powiększyło się o część obszarów obrębów geodezyjnych Sitno i Trzesieka o powierzchni 11,33 km². Zmianę motywowano chęcią racjonalnego zagospodarowania południowo-zachodniego brzegu jeziora Trzeciecko oraz pozyskania nowych terenów mieszkaniowych i inwestycyjnych. W 2009 roku podjęto także działania zmierzające do poszerzenia granic miasta Słupsk o obszary sołectw Bierkowo, Strzelino i Włynówko, jednak w wyniku braku porozumienia z gminami Słupsk i Kobylnica przy sprzeciwie mieszkańców zostały one zablokowane przez MSWiA. W przypadku Kołobrzegu przez ostatnie trzy dekady nie miały miejsca żadne zmiany granic administracyjnych, natomiast istniejąca baza noclegowa i zasoby mieszkaniowe miasta powiększyły się kilkukrotnie.

Obecnie gmina – miasto Kołobrzeg bardzo silnie odczuwa brak nowych terenów inwestycyjnych i realizuje politykę dogęszczania istniejących terenów zainwestowanych lub zagospodarowywania dawnych terenów powojkowych. Jednocześnie w ciągu ostatnich 20 lat bardzo intensywnie zagospodarowywane były tereny nadmorskie i bezpośrednio sąsiadujące z miastem Kołobrzeg rozmieszczone na obszarze gminy Kołobrzeg i gminy Ustronie Morskie. Według opracowania pt. *Monitoring Rozwoju Obszarów Wiejskich z 2018 roku*⁴ „gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie są gminami zurbanizowanymi o zredukowanej funkcji rolniczej” i są trwale wykorzystywane dla potrzeb funkcji turystycznych, wypoczynkowych, usługowych i komunikacyjnych stanowiąc rozległy obszar zainwestowania turystycznego, mieszkaniowego, usługowego i komunikacyjnego.

Sytuacja taka powoduje, że bardzo poważnie rozpatrywana jest kompleksowa zmiana granic miasta Kołobrzeg poprzez włączenie w granice obecnego miasta całej gminy Kołobrzeg i przeprowadzenie procesu jej całkowitej likwidacji. Tak znaczące powiększenie obszaru miasta (z 25,67 km² na 169,7 km²) i jego ludności (z 46 250 os do 57 363 os) oznaczałoby starania o uzyskanie statusu miasta na prawach powiatu.

Miasta Koszalin i Słupsk cechuje względnie stabilna liczba osób przebywających w ciągu roku, natomiast zmiany liczby ludności tych miast dotyczą np. studentów (odpowiednio ponad 10 000 i 3000) oraz dojazdów do pracy (brak zmian motywowanych turystycznie). W przypadku Kołobrzegu występują ogromne zmiany liczby ludności, a liczba turystów i odwiedzających może

⁴ *Monitoring Rozwoju Obszarów Wiejskich. Etap III – synteza*, M. Stanny, A. Rosner. (red.), Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa, Warszawa 2018, ss. 42.

zmieniać się w cyklach dobowych, weekendowych, miesięcznych, a także sezonowych. W szczytowych okresach sezonu letniego liczba turystów i odwiedzających może kilkukrotnie przekraczać liczbę stałych mieszkańców Kołobrzegu. W miesiącach zimowych Kołobrzeg jest 70-80 tys. miastem, natomiast latem wielkość ta sięga około 150 tys. osób.

Skala rozwoju funkcji turystycznych powoduje, że perspektywicznie możliwe jest włączenie do miasta Kołobrzeg także gminy Ustronie Morskie tworzącej Nadmorski Obszar Funkcjonalny – Kołobrzeg, którego gminy są już objęte wspólną polityką funkcjonalną i planistyczną. Obszar NOF Kołobrzeg zamieszkuje obecnie ponad 61 000 mieszkańców, a łączna pojemność bazy noclegowej według prowadzonych badań⁵ przekroczyła już 110 000 miejsc noclegowych (oficjalnie według danych GUS rejestrowanych jest tu ponad 35 000 miejsc noclegowych). Należy jednocześnie podkreślić, że skala przygotowywanych, projektowanych i realizowanych inwestycji mieszkaniowych, apartamentowych, hotelowych i sanatoryjnych oznaczać może budowę kolejnych 50 000 miejsc noclegowych. W perspektywie 2025-2027 roku NOF Kołobrzeg (już jako miasto na prawach powiatu) mogłoby zatem zamieszkiwać około 61-63 000 mieszkańców, a łączna pojemność turystycznej bazy noclegowej mogłaby wówczas przekroczyć 160 000 miejsc noclegowych. Oznacza to, że w przypadku tak znacząco powiększonego obszaru Kołobrzegu (obecnego NOF Kołobrzeg) można byłoby mówić już o perspektywach rozwoju (do 2030-35 roku) największego ośrodka miejskiego zachodniego wybrzeża i największego w kraju miejskiego obszaru funkcjonalnego o wyspecjalizowanych funkcjach uzdrowiskowo-turystycznych, osiągającego dopuszczalne szczytowe sezonowe zaludnienie sięgające około 250 000 mieszkańców, turystów i odwiedzających jednocześnie. Są to wielkości ponad dwukrotnie przekraczające obecną i perspektywną skalę rozwoju Koszalina i Słupska. Tak silny rozwój funkcji turystycznych Kołobrzegu oznaczałby jednocześnie faktyczną dominację gospodarki turystycznej na Pomorzu Środkowym. W ciągu najbliższych kilkunastu lat Kołobrzeg razem z tworzącym się wokół niego „turystycznym” Obszarem Wzrostu „Wybrzeże Zachodnie” mógłby zatem „zdominować” pod względem gospodarczym Pomorze Środkowe. Tym samym miasto Kołobrzeg na prawach powiatu mogłoby stać się największym i najsilniejszym gospodarczo ośrodkiem miejskim środkowego i zachodniego wybrzeża ustępując w północno-zachodniej Polsce tylko miastu Szczecin.

⁵ M. Miedziński, *The Creation of the Model Threshold Tourist Area Life Cycle of the Functional Urban Area of Kołobrzeg*, “Economic Problems of Tourism”, No.4 (32), 2015, s. 45-62.

Cel, zakres i metody badań

Celem artykułu jest wskazanie możliwości i kierunków rozwoju układu multipolarnego 5 miast średnich na tle przemian społeczno-gospodarczych Pomorza Środkowego w latach 1999-2019. Obserwowane zmiany społeczno-gospodarcze oraz procesy i kierunki przekształceń 5 największych miast Pomorza Środkowego jakie dokonały się w okresie ostatnich dwudziestu lat po zmianie podziału terytorialnego kraju mogą mieć przełomowe znaczenie dla Pomorza Środkowego i Zachodniego. Praktyczny brak tzw. funkcji zarządczych, powolne, ale postępujące – punktowe zmniejszanie wykluczenia komunikacyjnego przy jednoczesnym zwiększaniu się dysproporcji poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego wskazuje na konieczność określenia kierunków i perspektyw rozwoju każdego z 5 miast średnich Pomorza Środkowego. W badaniach uwzględniono liczne czynniki przyrodnicze i antropogeniczne oraz 20 czynników endogenicznych i egzogenicznych. Na ich podstawie ustalona została liczba tzw. impulsów rozwoju dla poszczególnych miast. Dodatkowo przeprowadzona została subiektywna ocena czynników endogenicznych i egzogenicznych rozwoju wskazująca teoretyczną siłę wzrostu poszczególnych miast. Przedstawione w artykule i wykorzystane w analizach mierniki i wskaźniki gospodarcze oraz wyniki prowadzonych badań potwierdzają zróżnicowane przemiany funkcjonalne i społeczno-gospodarcze 5 badanych miast oraz możliwość „rewolucyjnej” zmiany rangi miasta Kołobrzeg w ramach sieci miast układu multipolarnego Pomorza Środkowego.

Endogeniczne – wewnętrzne czynniki rozwoju miast

Kluczowym czynnikiem rozwoju współczesnych miast oraz ich najbliższego zaplecza jest tzw. czynnik ludzki wynikający z możliwości oraz aspiracji mieszkańców. Każde miasto dysponuje określonymi zasobami społecznymi wynikającymi z atrakcyjności lokalizacyjnej, historii, zasobów i jakości środowiska, warunków życia oraz struktury demograficznej ludności. Istotnym czynnikiem wpływającym na funkcjonowanie miast jest także atrakcyjność inwestycyjna i społeczno-ekonomiczna. Duży wpływ na rozwój ośrodków miejskich odgrywają także przełomowe wydarzenia i okoliczności historyczne oraz szybkie zmiany geopolityczne i społeczno-gospodarcze.

Każde z rozpatrywanych miast średnich Pomorza Środkowego cechuje się bardzo indywidualnymi możliwościami i barierami rozwoju społeczno-gospodarczego i funkcjonalno-przestrzennego. Na rysunku 1 porównano lokalizację i układ przestrzenny 5 miast Pomorza Środkowego (Kołobrzegu, Koszalina, Słupska, Szczecinka i Białogardu).

Rysunek 1. Porównanie lokalizacji i układu przestrzennego 5 miast Pomorza Środkowego (Kołobrzegu, Koszalina, Słupska, Szczecinka i Białogardu)



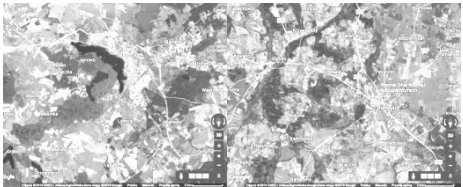
Kołobrzeg tworzy nadmorski pasmowy układ osadniczy liczący ponad 60 000 mieszkańców. Na obszarze 227 km² 3 gmin (NOF K-g) działa już 110 000 miejsc noclegowych. NOF Kołobrzeg ma długość 35 km i szerokość do 8 km.



Koszalin tworzy koncentryczny układ osadniczy liczący ponad 120 000 mieszkańców. Na obszarze blisko 150 km² obejmującym miasto i gminę Mielno, działa baza noclegowa licząca blisko 40 000 miejsc noclegowych.



Słupsk tworzy koncentryczny układ osadniczy dla ok. 100 000 mieszkańców. Na obszarze ponad 100 km² brak jest dużej bazy noclegowej. Słupsk rozbudowuje się głównie po zachodniej stronie w oddaleniu od rzeki Słupi, Redzikowa i SSSE.



Szczecinek tworzy układ pasmowy wzdłuż brzegów jeziora Trzebiecho, zaś Białogard rozwija się wzdłuż głównych dróg tworząc nieregularny układ osadniczy. Oba miasta są 2-3 krotnie mniejsze od pozostałych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: <https://www.google.pl/maps/> (5.12.2019).

Wśród licznych czynników endogenicznych na szczególną uwagę zasługują bariery przestrzenne i antropogeniczne. Warunkują one kierunki i skalę rozwoju układu osadniczego oraz możliwości wykorzystania przestrzeni pod względem funkcjonalnym i użytkowym. Na Pomorzu Środkowym najbardziej perspektywicznym kierunkiem rozwoju gospodarczego są funkcje turystyczne i uzdrowiskowe oraz lokalizacja nieuciążliwych i przyjaznych dla środowiska działalności przemysłowych, usługowych i logistycznych. Walory środowiska naturalnego (czyste powietrze, rozległe kompleksy leśne i tereny chronione, liczne jeziora oraz szerokie i piaszczyste plaże), a także oddalenie od wielkich aglomeracji miejsko-przemysłowych i portowych przy znacznych ogranicze-

niach dostępności komunikacyjnej tworzą szczególne warunki dla rozwoju funkcji turystycznych o charakterze uzdrowiskowym, wypoczynkowym, Spa&Wellness, sportowym i rekreacyjnym. Są to również warunki sprzyjające dla lokalizacji nieuciążliwych działalności przemysłowych o szczególnych wymogach jakości środowiska, w tym także ekologicznego rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego. Zgodnie z teoriami lokalizacji działalności gospodarczych należy dążyć do poszukiwania optymalnych lokalizacji przy zachowaniu zasady „aglomeryzacji” funkcji wspierających i towarzyszących przy jednoczesnym rozwijaniu i koncentracji specjalizacji funkcjonalnej. Czynniki lokalizacyjne oraz historyczne i współczesne specjalizacje każdego z 5 głównych miast Pomorza Środkowego wskazują na ich naturalny podział funkcjonalny oraz znaczenie wiodących funkcji na poziomie międzynarodowym, krajowym i regionalnym, tj.:

- Kołobrzeg (funkcje uzdrowiskowo-turystyczne i wypoczynkowe o znaczeniu międzynarodowym, funkcje usługowe i portowo-komunikacyjne z funkcjami uniwersalnego węzła transportowego dla potrzeb turystyki o znaczeniu regionalnym/krajowym),
- Koszalin (funkcje usługowe i logistyczne o znaczeniu ponadregionalnym/krajowym oraz funkcje przemysłowe o znaczeniu regionalnym, funkcje turystyczne o znaczeniu lokalnym),
- Słupsk (funkcje przemysłowe o znaczeniu ponadregionalnym/krajowym oraz funkcje usługowe i logistyczne o znaczeniu regionalnym, funkcje turystyczne o znaczeniu lokalnym),
- Szczecinek (funkcje przemysłowe o znaczeniu ponadregionalnym/krajowym i usługowe o znaczeniu subregionalnym, funkcje turystyczne o znaczeniu lokalnym),
- Białogard (funkcje przemysłowe o znaczeniu subregionalnym, funkcje usługowe i logistyczne o znaczeniu lokalnym/subregionalnym).

Każde z 5 wskazanych miast rozwija się głównie na bazie posiadanego już potencjału gospodarczego i społeczno-ekonomicznego oraz korzyści odnoszonych z koncentracji i specjalizacji gospodarczej.

Ustalenie wielkości PKB na poziomie lokalnym (na podstawie danych GUS z poziomu podregionów) jest utrudnione ze względu na brak szczegółowych danych wyjściowych. Pomorze Środkowe podzielone jest na 4 podregiony: koszaliński, słupski, szczecinecko-pyrzycki i chojnicki, przy czym dwa ostatnie w większości obejmują obszary nie zaliczane do Pomorza Środkowego. Kluczowe znaczenie mają dane społeczno-gospodarcze dla podregionu koszalińskiego (Kołobrzeg, Koszalin i Białogard), słupskiego (Słupsk) z częścią podregionu szczecinecko-pyrzyckiego (Szczecinek).

Analiza potencjału społeczno-gospodarczego wymaga podkreślenia bardzo znaczącego zróżnicowania lokalizacyjnego i strukturalnego poszczególnych funkcji gospodarczych każdego z analizowanych miast ze wskazaniem ich kluczowych specjalizacji⁶ (tab.1).

Tabela 1. Szacowana wartość PKB brutto i PKB per capita dla pięciu najważniejszych ośrodków miejskich Pomorza Środkowego

wyszczególnienie	Ludność (w tys.)	PKB/ per capita	Suma (mld zł)	Turystyka	Usługi	Przemysł	Handel	Budownictwo	Administracja	Inne
Miasto Kołobrzeg	46	158 696	7,3	5,0	0,5	0,1	0,5	0,6	0,2	0,4
MOF Kołobrzeg	61	155 738	9,5	6,5	0,6	0,4	0,6	0,7	0,2	0,5
Miasto Koszalin	106	69 811	7,4	0,0	1,8	2,5	1,4	0,3	0,4	1,0
MOF Koszalin	120	78 333	9,4	1,0	2,0	2,8	1,5	0,4	0,5	1,2
Miasto Słupsk	89	67 416	6,0	0,0	1,3	2,0	1,1	0,2	0,4	1,0
MOF Słupsk	105	76 190	8,0	0,1	1,7	3,0	1,2	0,4	0,4	1,2
Szczecinek	40	95 000	3,8	0,0	0,3	2,5	0,4	0,1	0,2	0,3
MOF Szczecinek	50	78 000	3,9	0,0	0,4	2,5	0,4	0,1	0,2	0,3
Białogard	25	44 000	1,1	0,0	0,2	0,4	0,1	0,1	0,1	0,2
MOF Białogard	49	34 694	1,7	0,0	0,3	0,8	0,2	0,1	0,1	0,2
Razem 5 miast	306	434 923	25,6	5,0	4,1	7,5	3,5	1,3	1,3	2,9
Razem 5 MOF	385	422 955	32,5	7,6	5,0	9,5	3,9	1,7	1,4	3,4

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS wg NTS-3 (produkcja przemysłowa sprzedana, PKB wg podregionów, wartość dodana brutto + szacowana wartość PKB z turystyki), (<https://gdansk.stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty-1013/rachunki-regionalne-dane-powiatowe-1185/> oraz <https://szczecin.stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty/rachunki-regionalne/> (22.05.2019).

Funkcje przemysłowe Koszalina i Szczecinka ulokowane są w przeważającej większości w granicach administracyjnych obu wskazanych miast. W przypadku Słupska większość potencjału przemysłowego ulokowana jest w podstrefach Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w gminach Słupsk

⁶ Miedziński M., 2017, Koncepcja nowego podziału terytorialnego kraju w świetle możliwości utworzenia województwa środkowopomorskiego, Tom 1 nr 21 (2017), Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska, Koszalin, s. 135-158.

i Kobylnica, a faktycznie największym ośrodkiem koncentracji dojazdów do pracy jest gmina Ustka, a nie samo miasto Słupsk (firma Movi Poland S.A. w Duninowie – 3500 osób).

Najwyższy poziom rozwoju gospodarczego i funkcjonalnego oraz największe znaczenie w skali międzynarodowej i krajowej na Pomorzu Środkowym osiągnął Kołobrzeg. Miasto to specjalizuje się w praktycznie wszystkich ogólnodostępnych funkcjach turystycznych (turystyka uzdrowiskowa, SPA&Wellness, wypoczynkowa, kulturowa, medyczna, specjalistyczna, konferencyjna) na poziomie porównywalnym wyłącznie z milionowymi aglomeracjami Warszawy, Krakowa i Trójmiasta. Koncentracja działalności turystycznej Kołobrzegu związana jest także z rozbudową węzła komunikacyjnego obejmującego drogi ekspresowe S-6 i S-11, węzła kolejowego dla połączeń EIP, IC, IR, Regio, uniwersalnego portu morskiego, sąsiedztwem 2 lotnisk (Goleniów, Bagicz) oraz licznie działającymi tam firm przewozowych dysponujących flotą ponad 100 autokarów turystycznych i rejsowych. Wyjątkowe walory uzdrowiskowe i wysoka atrakcyjność inwestycyjna sprawia, że w Kołobrzegu działa bardzo silna grupa lokalnych i krajowych firm deweloperskich, a skala realizowanych przez nie inwestycji mieszkaniowych, apartamentowych, hotelowych i usługowych jest największa w regionie. Nadmorski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg (łącznie z gminą Trzebiatów) skupia prawie 2/3 (63%) gospodarki turystycznej i dochodów z turystyki całego Pomorza Środkowego. Według oficjalnych danych statystycznych GUS w powiecie kołobrzeskim (NOF Kołobrzeg) realizowanych jest około 5,7% wszystkich osobonoclegów kraju, przy założeniu, że polska turystyka wytwarza około 5% PKB kraju (2018 rok – 2 bln 81 mld zł). Zgodnie z tymi założeniami PKB polskiej turystyki wynosi zatem około 105 mld zł, a szacowanie wyłącznie na podstawie oficjalnej liczby udzielonych osobonoclegów wskazuje, że sektor turystyczny powiatu kołobrzeskiego (NOF Kołobrzeg) wytworzył w 2018 roku od 8,7 mld do 11,6 mld zł PKB (2-2,5 mld euro). Obok turystyki w Kołobrzegu reprezentowane są także usługi, handel, budownictwo i transport, natomiast przemysł i rolnictwo mają znaczenie marginalne. Atrakcyjne nadmorskie położenie, walory przyrodnicze i postępująca poprawa dostępności komunikacyjnej przyczyniają się do ciągłego napływu inwestycji i wzrostu znaczenia gospodarczego. Według danych GUS w 2018 roku oddano tu do użytku 1187 mieszkań, a rynek lokali niemieszkalnych w 2018 roku był 4 co do wielkości w kraju. Liczne inwestycje hotelowe, apartamentowe i rozrywkowe przyczyniają się do ciągłego wzrostu turystyczno-usługowej bazy ekonomicznej miasta.

Wdrożenie Gminnego Programu Rewitalizacji⁷, rozbudowa portu morskiego, ustanowienie strefy lokalizacji inwestycji, bardzo znacząca rozbudowa węzła kolejowego oraz różnorodnej infrastruktury transportowej powinny wspierać dalszy rozwój miasta. Kołobrzeg obecnie zamieszkuje 45 000 mieszkańców, a baza noclegowa miasta liczy około 60 000 miejsc noclegowych. Silne powiązania przestrzenne i społeczno-gospodarcze z sąsiadującymi gminami sprawiają, że przygotowywana jest korekta granic administracyjnych dla 2-3 gmin MOF Kołobrzeg (NOF Kołobrzeg). Istotnym wzmocnieniem gospodarczym miasta będzie modernizacja linii kolejowych 402 i 404 w ramach szprychy nr 1 do CPK i Magistrali Nadbałtyckiej. Perspektywicznie Kołobrzeg w nowych granicach administracyjnych na prawach powiatu liczyłby 60 000 mieszkańców i posiadałby ponad 110 000 miejsc noclegowych i 11 500 podmiotów gospodarczych.

Koszalin jako dawna stolica województwa koszalińskiego przez blisko 50 lat pełnił kluczowe funkcje zarządcze dla Pomorza Środkowego. Lokalizacja wielu instytucji i urzędów poziomu wojewódzkiego sprawiała, że Koszalin w ciągu kilkudziesięciu lat (1973-2000) stał się największym pod względem liczby ludności miastem Pomorza Środkowego. Status największego pod względem liczby mieszkańców miasta regionu sprzyja koncentracji podmiotów gospodarczych, których liczba w 2018 roku wynosiła 17 752 pomimo tego, że od czasu utraty funkcji wojewódzkich nastąpił spadek liczby ludności ze 111 618 osób (w 2000 roku) do 107 670 osób (w 2018 roku). Kluczowym walorem funkcjonalnym Koszalina jest największa na Pomorzu Środkowym koncentracja instytucji i podmiotów świadczących usługi poziomu ponadregionalnego i regionalnego (Politechnika Koszalińska, Szpital Wojewódzki, Poliklinika, PWSZ, COSSG, 8 PPL, Seminarium Duchowne, siedziba Diecezji Koszalińsko-Kołobrzesckiej, galerie handlowe Atrium i Emka, Północna Izba Gospodarcza, KIPH, ZDW, Delegatura WIOŚ, Delegatura ZUW, Oddział WUS, Archiwum Państwowe). Koszalin jest znaczącym ośrodkiem przemysłowym, przy czym skala jego produkcji przemysłowej jest mniejsza niż w Słupsku. Od października 2003 roku na terenie Koszalina funkcjonuje podstrefa SSSE o powierzchni 150 ha, na terenie której w ramach 32 projektów inwestycyjnych powstało łącznie około 2 000 miejsc pracy. Koszalin jest także lokalnym ośrodkiem turystycznym i stanowi zaplecze usługowe i komunikacyjne dla bardzo

⁷ *Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Kołobrzeg na lata 2018-2028*. <http://umkolobrzeg.esp.parseta.pl/index.php?id=107754> (dokument finalny opracowany na bazie opracowania pt. „Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Kołobrzeg na lata 2018-2028, ludność, gospodarka, turystyka, transport, planowanie przestrzenne, ochrona środowiska” – opracowanie eksperckie <https://rewitalizacja.kolobrzeg.eu/dzial-plikow/func-startdown/22/>).

rozbudowanej – sezonowej bazy noclegowej miasta i gminy Mielno liczącej około 40 000 miejsc noclegowych. Baza ta funkcjonuje głównie w okresie sezonu letniego. Koszalin podobnie jak każde większe miasto w ramach MOF tworzy własną strefę podmiejską koncentrującą różnorodne funkcje gospodarcze o charakterze usługowym i produkcyjnym. Istotnym wzmocnieniem gospodarczym Koszalina może być modernizacja linii kolejowych 202 i 402 w ramach tzw. szprychy nr 1 w kierunku CPK. Kluczowe znaczenie ponadregionalne odgrywa Politechnika Koszalińska, na której studiuje kilkanaście tysięcy studentów głównie na kierunkach inżynierskich i magisterskich (profil akademicki i zawodowy). Jest to obecnie najważniejsza instytucja o funkcjach ponadregionalnych w Koszalinie, dodatkowo wspierająca rozwój miasta i regionu swoim potencjałem badawczo-naukowym. Odgrywa ona ważną rolę w systemie ekonomicznym i finansowym miasta (podatki, pensje, zasoby mieszkaniowe).

Miasto Słupsk dzięki swojej strategicznej lokalizacji nad rzeką Słupią, atrakcyjności inwestycyjnej i aktywności mieszkańców przez ponad 100 lat (1880-1980) był największym pod względem liczby ludności ośrodkiem miejskim Pomorza Środkowego. Kluczowym czynnikiem wspierającym rozwój miasta było rzemiosło i manufaktury, a od drugiej połowy XIX wieku rolę tę pełnił rozbudowywany przemysł oraz związany z nim węzeł kolejowy. Zniszczenia I i II wojny światowej były na tyle niewielkie, że już w 1946 roku miasto zamieszkiwało 34 tys. mieszkańców (trzykrotnie więcej niż Koszalin i kilkunastokrotnie więcej niż w całkowicie zniszczonym Kołobrzegu). Słupsk korzystając z nagromadzonego potencjału ludnościowego i gospodarczego oraz pełnienia funkcji stolicy województwa w latach 1975-1999 osiągnął największą w swoich dziejach liczbę ludności w 2000 roku (102 244 mieszkańców). Utrata funkcji wojewódzkich w połączeniu ze stopniową utratą funkcji społeczno-gospodarczych, mimo aktywnych działań władz samorządowych, doprowadziła do spadku liczby ludności, przez co obecnie Słupsk liczy około 88 000 mieszkańców. Znaczna część ludności wyemigrowała do gminy Słupsk i gminy Kobylnica przez co ogólna liczba ludności MOF Słupsk (bez miasta i gminy Ustka) wynosi nieco ponad 100 000 osób. Współczesny Słupsk rozwija się w ramach koncentrycznego układu osadniczego rozbudowywanego wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Głównym ograniczeniem rozwoju przestrzennego Słupska jest droga ekspresowa S-6 (obwodnica Słupska), dolina rzeki Słupi oraz rozległe tereny zielone Parku Krajobrazowego „Dolina Słupi”, natomiast na terenie samego miasta ważną rolę przyrodniczą i ochronną pełni Lasek Północny i Lasek Południowy. Bardzo istotną barierą przestrzenną o charakterze antropogenicznym, funkcjonalnym i militarnym jest Baza Obrony Przeciw-rakietowej USA oraz tereny wojskowe 8 BZ. Słupsk do 1999 roku pełnił funkcję stolicy województwa, znaczącego ośrodka przemysłowego, naukowego

i różnorodnych usług administracyjnych i zarządczych dla regionu słupskiego. Zmiana podziału administracyjnego kraju w 1999 roku spowodowała utratę funkcji wojewódzkich oraz likwidację lub degradację większości instytucji i urzędów o znaczeniu ponadregionalnym. Istotną oznaką obniżenia rangi miasta jest systematyczny spadek jego ludności ze 102 000 w 2000 roku do 88 000 w 2018 roku. Miasto jest zaliczane do ośrodków miejskich tracących funkcje społeczno-gospodarcze. Obecnie na terenie Słupska funkcjonuje kilkanaście instytucji i podmiotów gospodarczych o istotnym znaczeniu dla miasta i regionu, tj: Akademia Pomorska, Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego (PARR), Urząd Morski (niepewny status – delegatura?), Delegatura PUW, Oddział WUS, Sąd Okręgowy, Szpital Wojewódzki i Galeria Jantar. Fundamentalne znaczenie dla rozwoju miasta Słupsk pełni SSSE oraz PARR. Od września 1997 roku wokół Słupska funkcjonują łącznie 4 podstrefy SSSE zarządzane przez PARR S.A. o łącznej powierzchni 285 ha, na terenie których inwestorzy utworzyli około 3200 miejsc pracy. Należy także wspomnieć o firmie Movi Poland S.A. w Duninowie w gminie Ustka, która jest największym ośrodkiem dojazdów do pracy na Pomorzu Środkowym dla blisko 3 500 osób. Bardzo ważną funkcję centrotwórczą i gospodarczą pełni Akademia Pomorska, koncentrująca działalność naukowo-badawczą i studencką na kierunkach magisterskich i licencjackich (profil akademicki i zawodowy). Istotne znaczenie dla rozwoju Słupska odgrywają gminy Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz koncepcja tzw. dwumiasto Słupsk-Ustka. Istotna dla gospodarki miasta może być przebudowa linii kolejowych 202 w ramach szprychy nr 1 do CPK i linii nr 405 (Ustka-Słupsk-Szczecinek). W 2018 roku działało tu 12 559 podmiotów gospodarczych (31.12.2018).

Szczecinek rozwija układ pasmowy wzdłuż jeziora Trzesiecko i głównych ciągów komunikacyjnych, w tym drogi ekspresowej S-11. W 2018 roku Szczecinek zamieszkiwało około 40 000 m i działało w nim 5 050 podmiotów gospodarczych. Historycznie Szczecinek był zawsze najważniejszym miastem i ośrodkiem gospodarczym pojezierzy środkowopomorskich, jednak z powodu trudnych warunków fizjograficznych, słabych gleb, małej liczby ludności i oddalenia komunikacyjnego pojezierzy nigdy nie wykształcił się tu znaczący ośrodek miejski. Kluczowym czynnikiem dla rozwoju miasta było dopiero powstanie węzła kolejowego i lokalizacja na skrzyżowaniu 2 ważnych drogowych szlaków komunikacyjnych. Szczecinek historycznie aż do II wojny światowej był miastem co najmniej dwukrotnie mniejszym od każdego z trzech największych miast Pomorza Środkowego, natomiast obecnie pod względem liczby ludności jest porównywalny z Kołobrzegiem, ale ustępuje mu blisko dwukrotnie pod względem np. liczby podmiotów gospodarczych. Szczecinek jako największe miasto pojezierzy środkowopomorskich pełni wiodące funkcje przemysłowe.

we, usługowe i kulturalno-rozrywkowe. Jest siedzibą Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych i „Klastra Drzewnego” tworzonoego przez Wydział Drzewny PK oraz zakłady przemysłu drzewnego i meblowego funkcjonujące w Podstrefie SSSE. Bardzo ważną rolę miastotwórczą pełni tu kilka dużych zakładów przemysłu drzewnego i meblowego na czele z firmą Kronospan, zatrudniających łącznie kilka tysięcy pracowników. Miasto pełni także funkcję ważnego węzła kolejowego i ośrodka logistycznego. Brak tradycji administracyjnych wyższego szczebla (poza powiatowymi) oraz niewielki potencjał ludnościowy MOF Szczecinek (50 000 mieszkańców) oznacza, że miasto opiera swój rozwój na funkcjach ośrodka przemysłu drzewnego i meblowego o znaczeniu krajowym, pełniąc także rolę subregionalnego ośrodka usług i logistyki oraz lokalnego ośrodka turystycznego. Podstawę rozwoju gospodarczego i społecznego Szczecinka od wielu lat stanowią funkcje przemysłowe i usługowe opierające się na klastrze podmiotów gospodarczych związanych z przemysłem drzewnym i meblowym. Niestety w ciągu ostatnich kilkunastu lat Szczecinek dotknęło zjawisko utraty funkcji społeczno-gospodarczych i trudności z utrzymaniem dotychczasowej liczby ludności. Szansą dla Szczecinka może być w przyszłości przebudowa linii kolejowych i uzyskanie statusu najważniejszego węzła kolejowego południowej części Pomorza Środkowego z bardzo dobrą dostępnością czasową do CPK i wybrzeża (linia 404). Szansą jest droga ekspresowa S-11 (Kołobrzeg-Poznań).

Białogard z niewielkim Karlinem tworzy układ bipolarny rozbudowywany wzdłuż ciągów komunikacyjnych, zamieszkiwany przez około 30 000 mieszkańców. Białogard jest miastem średnim o rozwiniętych funkcjach usługowych, przemysłowych i znaczącym węzłem kolejowym. W sąsiedztwie miasta (Karlino) ulokowane są tereny podstrefy SSSE o powierzchni 180 ha. Wyróżniający się potencjał demograficzny i brak wyraźnej specjalizacji gospodarczej skutkuje relatywnie znaczącą liczbą 3 651 działających podmiotów gospodarczych. Należy podkreślić, że Białogard z Karlinem wspólnie funkcjonują w ramach Koszalińsko-Kołobrzęsko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego i uczestniczą w projektach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych KKBOF. Dużą szansą dla miasta jest modernizacja linii kolejowych 202 i 404 związana ze szprychą nr 1 prowadzącą do CPK oraz przywrócenie rangi dużego węzła kolejowego. Miasta Białogard i Karlino pod względem gospodarczym funkcjonują pod bardzo silnym wpływem Koszalina i Kołobrzegu, co skutkuje licznymi dojazdami do pracy oraz świadczeniem wielu usług dla ludności i gospodarki. Dzięki konkurencyjnym cenom usług wiele podmiotów gospodarczych z Białogardu świadczy usługi i realizuje zlecenia na rzecz firm i osób prywatnych z Kołobrzegu i Koszalina.

Z powyższej analizy wybranych czynników endogenicznych wynika, że po 20 latach od zmian podziału administracyjnego kraju w 1999 roku, dwa największe ośrodki miejskie Pomorza Środkowego bazują na dotychczasowym potencjale demograficznym i gospodarczym przy braku nowych impulsów rozwoju. Miasta Koszalin i Słupsk utrzymują swoją rangę głównie dzięki osiągniętej w przeszłości (około 2000 roku) wielkości ośrodków miejskich, mocno odczuwając skutki utraty pełnionych przez nie funkcji administracyjnych. Należy jednocześnie zauważyć, że obecnie Słupsk jest znacząco mniejszym ośrodkiem miejskim (88-107 tys.) i gospodarczym w porównaniu z Koszalinem, a przy tym jest pozycjonowany w gronie miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze (zagrożenie marginalizacją). Z podobnym problemem tracenia funkcji społeczno-gospodarczych i stagnacji zmagają się średniej wielkości miasta Szczecinek i Białogard zlokalizowane bezpośrednio na obszarach zmarginalizowanych. Spośród pięciu analizowanych ośrodków miejskich najkorzystniejsza sytuacja społeczno-gospodarcza i funkcjonalna dotyczy silnie rozwijającego się turystycznie Kołobrzegu, którego podmioty gospodarcze i mieszkańcy w ciągu ostatnich 20 lat tak znacząco zwiększyły przychody z gospodarki turystycznej, że szacowana łączna wielkość PKB Kołobrzegu jest większa od PKB Słupska i porównywalna z PKB miasta Koszalin (tab. 2). Kołobrzeg od wielu lat jest praktycznie jedynym średnim miastem Pomorza Środkowego, które stale rozwija swoje funkcje społeczno-gospodarcze i wciąż zyskuje nowe możliwości rozwojowe. Na tym tle ponad dwukrotnie większy ludnościowo Koszalin nie osiąga tak dobrych wyników wzrostu (relatywnie słabszy rozwój społeczno-gospodarczy), natomiast pozostałe trzy miasta (Słupsk, Szczecinek, Białogard) cechują się bardzo niewielkim wzrostem, a wręcz okresami stagnacji gospodarczej. Ogólnodostępne dane społeczno-gospodarcze, tj. zmiany wielkości stopy bezrobocia, liczba bezrobotnych, dojazdy do pracy, wielkość i rozwój rynku mieszkaniowego, liczba inwestycji oraz wpływy podatkowe wskazują, że Kołobrzeg jest obecnie najszybciej rozwijającym się ośrodkiem miejskim zachodniego wybrzeża.

Należy przy tym zaznaczyć, że dla potrzeb analiz tzw. potencjału endogenicznego miast istotne jest zjawisko procesu „migracji działalności” części firm koszalińskich w kierunku Kołobrzegu, które to tworzą w nim swoje filie lub oddziały. Jeśli założymy, że w ciągu najbliższej dekady Kołobrzeg faktycznie osiągnie status największego środkowo-europejskiego uzdrowiska i największego wyspecjalizowanego centrum turystycznego SPA&Wellness i turystyki medycznej w kraju, a przy tym nastąpi dalszy rozwój funkcji usługowych oraz komunikacyjnych, wówczas może dojść do zmiany statusu i rangi – klasyfikacji ośrodków miejskich Pomorza Środkowego.

Tabela 2. Szacunek PKB wytwarzanego w turystyce wg. powiatów w 2018 r.

wyszczególnienie	Oficjalna liczba osobonoclegów w mln*	szacowana liczba osobonoclegów w mln (+50%)**	Dochody w mld zł (5 % PKB)	Dochody w mld zł (7,5 % PKB)
W kraju:	88,9	133,4	105,0	156,0
W tym powiaty:				
Warszawa	6,4	8,0	7,5	9,3
Kraków	5,6	7,0	6,6	8,2
Kołoński	5,1	7,6	6,0	8,9
Tatrzański	3,2	4,8	3,8	5,6
Gdańsk	2,6	3,3	3,1	3,8
Nowosądecki	2,1	3,2	2,5	3,7
Świnoujście	2,1	3,1	2,5	3,7
Wrocław	2,0	2,6	2,4	3,0
Jeleniogórski	2,0	3,1	2,4	3,6
Gryficki***	1,5	2,3	1,8	2,7
Sławiński	1,5	2,2	1,7	2,6
Koszaliński	1,3	2,0	1,5	2,3
Słupski	1,0	1,5	1,2	1,8
Wybrzeże Środkowe	10,4	15,6	12,3	18,3
Pozostałe	53,4	84,3	63,1	98,6

Źródło: Raport Money.pl – Kto zarabia najwięcej w Polsce na turystach 2014, <http://firma.money.pl/pressroom/artykuly/raport;money;pl;kto;zarabiaja;najwiecej;w;pol;sce;na;turystach;105,0;1594985.html> (Dostęp 26.04.2016); Opracowanie własne na podstawie danych GUS 2018r(osobonoclegi) i szacunku dochodów z turystyki.

* dane dla obiektów liczących 10 i więcej miejsc noclegowych KT-1 (5% PKB)

** szacowana liczba osobonoclegów z uwzględnieniem kwater prywatnych, mieszkań, pokoi gościnnych, apartamentów (z danymi GUS*), (7,5% PKB)

*** powiat gryficki wliczany do Wybrzeża Środkowego ze względu na Mrzeżyno (powiaty: kołoński, gryficki, koszaliński, sławiński, słupski)

W porównaniu z Kołobrzegiem obecnie największym problemem Koszalina i Słupska jest wyczerpywanie się klasycznych endogenicznych czynników wzrostu, a brak impulsów zewnętrznych przy osłabieniu czynników endogenicznych doprowadził do wyhamowania ich rozwoju. W okresie ostatnich dwudziestu lat Koszalin i Słupsk utraciły status miast dominujących, stając się jednymi z trzech głównych ośrodków miejskich regionu środkowopomorskiego. Zmiany jakie dokonały się w tym czasie w 3 miastach Pomorza Środkowego sprawiają, że kluczową rolę w najbliższej dekadzie odgrywać będzie nie tylko utrzymanie i rozwój wewnętrznego potencjału endogenicznego miast, ale także pozyskiwanie nowych impulsów egzogenicznych – zewnętrznych, mogących wpłynąć na ich funkcjonowanie i rolę społeczno-gospodarczą.

Egzogeniczne – zewnętrzne czynniki rozwoju miast

Czynniki egzogeniczne – zewnętrzne decydujące dla rozwoju miast to kluczowe procesy i zjawiska zachodzące w ich wnętrzu i otoczeniu. Spośród wielu możliwych czynników egzogenicznych na szczególną uwagę zasługują trzy, tj.:

- decyzje polityczne wprowadzające zmiany zarządcze i administracyjne (np. reformy administracyjne i instytucjonalne, zmiany władzy, lokalizacja baz wojskowych, itp.),
- decyzje o lokalizacji wielkich inwestycji i przedsięwzięć gospodarczych (np. budowa Gdyni, CPK, port centralny, magistrała nadbałtycka, wielkie inwestycje prywatne, itp.),
- decyzje o realizacji kluczowego programu/strategii (np. KSSR 2030, Krajowy Program Kolejowy, program miast średnich, gminny program rewitalizacji, itp.).

Podjęcie decyzji „zewnętrznej” o kluczowym lub przełomowym znaczeniu dla danego miasta lub regionu może spowodować zarówno długookresowy wzrost znaczenia społeczno-gospodarczego jak i jego długookresową stagnację⁸. Przykładowa zmiana przebiegu głównych szlaków komunikacyjnych, rozpoczęcie wieloletniego procesu przebudowy lub modernizacji określonego obszaru albo uzyskanie bardzo znaczącej przewagi funkcjonalnej o określonej specjalizacji może w okresie wielu lat trwale wpłynąć na rozmieszczenie obszarów strategicznej interwencji (OSI) tj. obszary zagrożone trwałą marginalizacją, obszary i miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Polska Wschodnia, Śląsk, itp. wyróżnianych w ramach KSSR 2030. Niestety w dokumencie KSSR 2030 brak jest wyznaczonych OSI typu „obszar wzrostu” czy „Pomorze Środkowe”. Analizowane Pomorze Środkowe jest obszarem kraju o szczególnym natężeniu rozmieszczenia obszarów marginalizowanych obejmujących blisko 2/3 powierzchni całego regionu. Jedynym obszarem o względnie korzystnych warunkach rozwoju w regionie środkowopomorskim jest pas pobraża o szerokości kilkunastu kilometrów rozciągający się wokół Kołobrzegu, Koszalina i Słupska. Spośród pięciu największych miast właściwie tylko Kołobrzeg zyskuje stale nowe funkcje społeczno-gospodarcze, Koszalin wykazuje stagnację funkcji społeczno-gospodarczych, natomiast Słupsk, Szczecinek, Białogard, a także Świdwin i Gryfice są miastami średnimi tracącymi funkcje społeczno-gospodarcze. Szczególne znaczenie dla tych miast mają przygotowywane i budowane drogi ekspresowe (dla Koszalina i Kołobrzegu – S-6 i S-11), Słupsk (S-6), Szczecinek (S-11). Największe korzyści z ich otwarcia powinny być odczuwane w Kołobrzegu i sąsiadujących miejscowościach turystycznych (wsparcie rozwoju funkcji turystyczno-uzdrowiskowych, miesz-

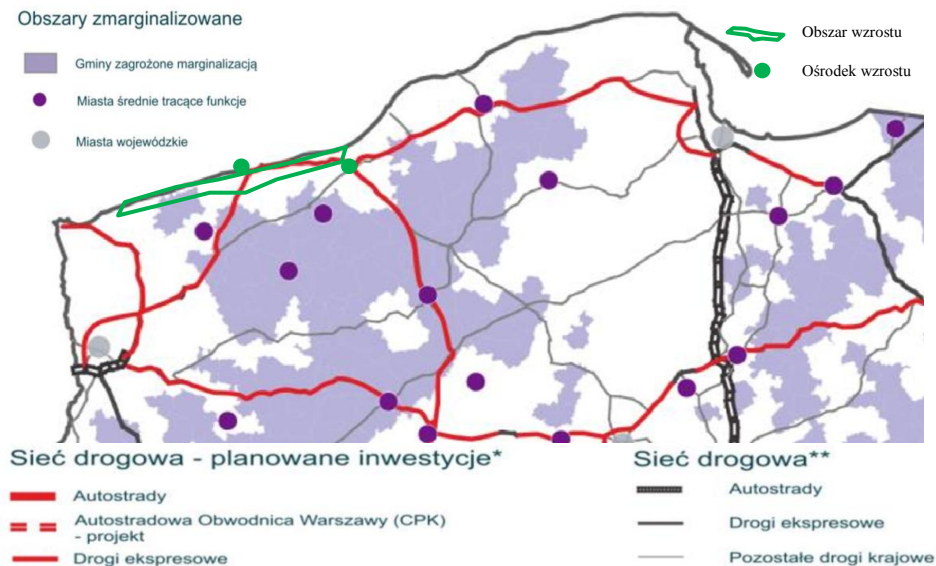
⁸ I. Jażewicz, *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, AP, Słupsk 2013, s. 28-30.

kaniowych i portowych), w Koszalinie (wsparcie funkcji usługowo-przemysłowych), a docelowo także w Szczecinku i Słupsku (jako wsparcie rozwoju funkcji przemysłowo-usługowych). Otwarta dla ruchu w drugiej połowie 2019 roku droga ekspresowa S-6 z Goleniowa do Kołobrzegu i Koszalina bardzo poprawi dostępność komunikacyjną względem Berlina (przez A-6) i zachodniej części kraju (przez S-3). Dzięki drodze S-6 dojazd z Kołobrzegu do Szczecina będzie trwał około 1-1,5h, a do Berlina 2,5-3 godziny. Projektowana i budowana droga S-11 umożliwi z kolei dojazd do Poznania w czasie 2,5 h. Tym samym Kołobrzeg może już faktycznie aspirować do roli nadbałtyckiego weekendowego kurortu Berlina i weekendowego kurortu Poznania i Dolnego Śląska. W przypadku Kołobrzegu drogi te umożliwią także docelowe utrzymanie statusu najważniejszego regionalnego portu morskiego wybrzeża środkowego (podobny status wg SZRT⁹ do 2030 mają porty morskie w Policach, Ustce i Elblągu). W ramach analizy czynników egzogenicznych na uwagę zasługuje także docelowa koncepcja przebudowy systemu sieci kolejowej do roku 2030 w ramach realizacji KPK i komponentu kolejowego dla CPK. Kluczową inwestycją kolejową na Pomorzu Środkowym wzdłuż wybrzeża jest projektowana tzw. Magistrala Nadbałtycka w ciągu linii kolejowych 202 i 402. Docelowo projektowana jest tu budowa dwutorowej linii kolejowej na odcinkach: Gdynia – Słupsk (prędkość 200-250 km/h), Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg/Białogard (prędkość 160-200 km/h) i zmodernizowanej jednotorowej/dwutorowej linii kolejowej na odcinkach Kołobrzeg – Goleniów i Białogard – Stargard (prędkość 120-160 km/h). Przygotowywane są także połączenia Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – Okonek (prędkość 100-160 km/h) w kierunku CPK (120/160/250 km/h – 4h do CPK) oraz linia Runowo Pomorskie – Szczecinek – Słupsk – Ustka spinająca południową i wschodnią część Pomorza Środkowego (prędkość 100 km/h). Nowe, przebudowywane i zmodernizowane linie kolejowe umożliwią bardzo szybkie przemieszczanie się między głównymi miastami Pomorza Środkowego. Optymalizacja czasów i częstotliwości przejazdów powinna sprzyjać wystąpieniu procesów aglomeracyjnych zwłaszcza między Koszalinem, Kołobrzegiem i Białogardem. Analiza docelowych koncepcji rozwoju systemu transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego Pomorza Środkowego pozwala na stwierdzenie, że w najbliższej dekadzie będzie to najprawdopodobniej najsilniejszy czynnik egzogeniczny wpływający na rozwój miast Pomorza Środkowego (rys. 2, 3, 4, 5). W ramach delimitacji OSI wskazano lokalizację Obszaru Wzrostu „Zachodnie Wybrzeże” o znaczeniu krajowym w ramach podsystemu turystyczno-rekreacyjnego kraju¹⁰.

⁹ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030*. Projekt z dnia 12.03.2019., MliR, Warszawa, s.1-171.

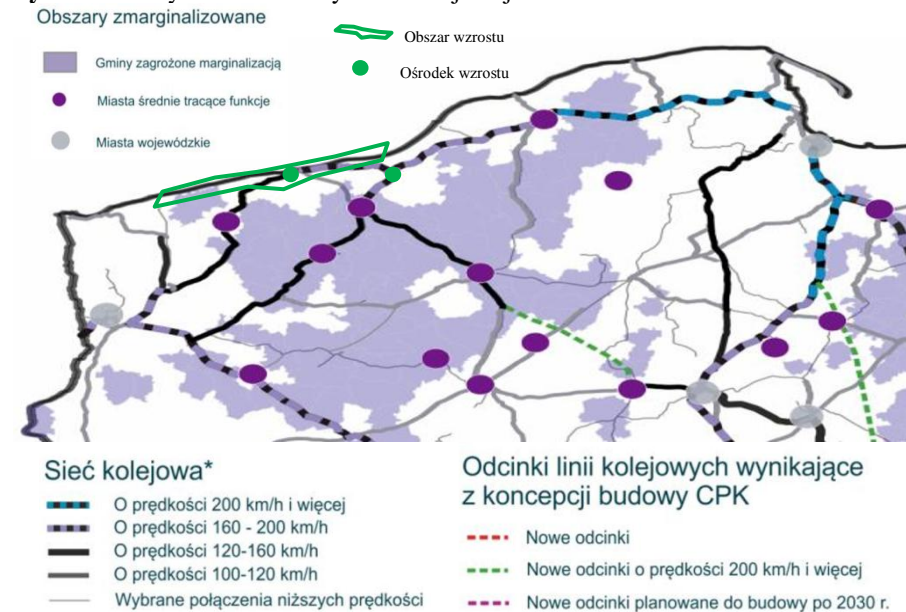
¹⁰ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, URM, Warszawa 2017, ss. 419.

Rysunek 2. Wybrane elementy sieci drogowej w 2030

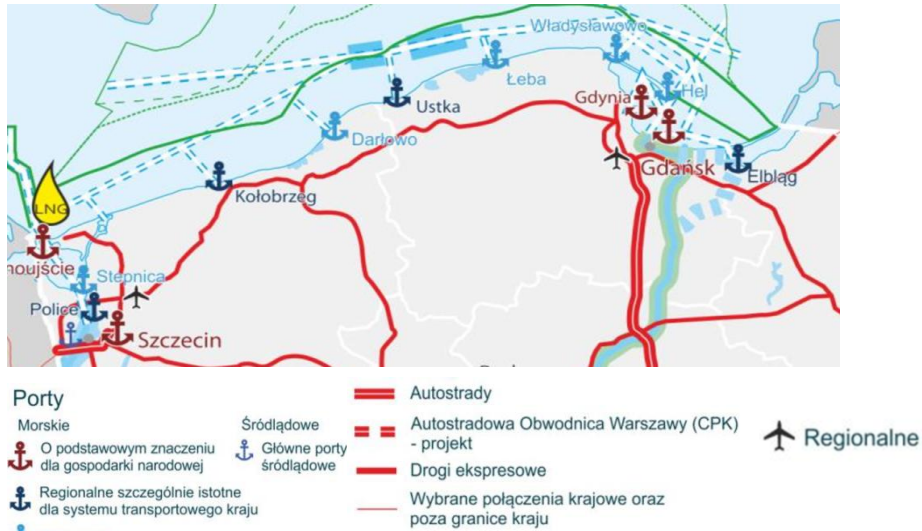


Źródło: *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku*, projekt z dnia 12.03.2019, Ministerstwo Infrastruktury, s. 157.

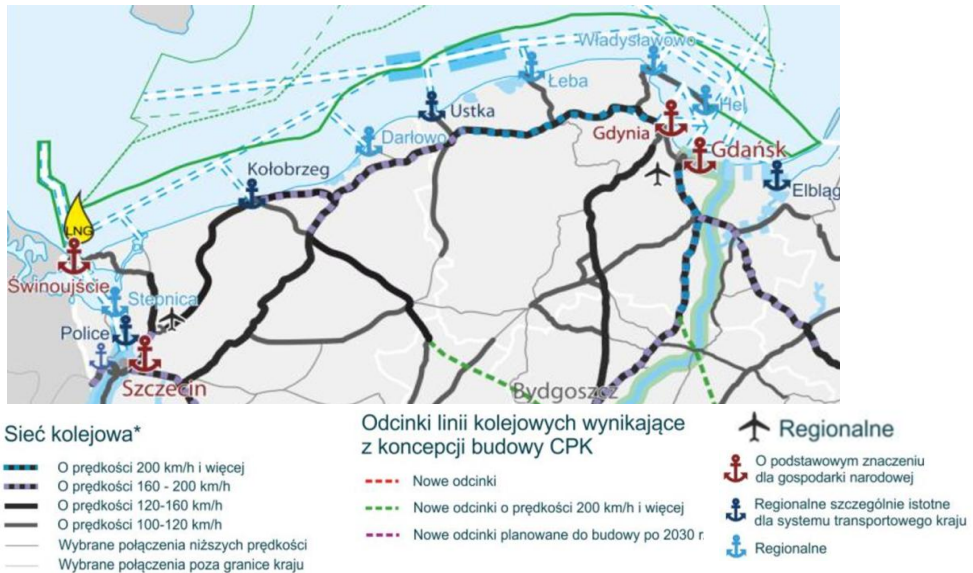
Rysunek 3. Wybrane elementy sieci kolejowej w 2030



Źródło: *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku*, projekt z dnia 12.03.2019, Ministerstwo Infrastruktury, s. 158.

Rysunek 4. Sieć drogowa 2030, lotniska, porty, drogi wodne

Źródło: *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku*, projekt z dnia 12.03.2019, Ministerstwo Infrastruktury, s. 68.

Rysunek 5. Sieć kolejowa, lotniska, porty i drogi wodne

Źródło: *Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku*, projekt z dnia 12.03.2019, Ministerstwo Infrastruktury, s. 67.

Należy podkreślić, że projektowana i budowana infrastruktura drogowa i kolejowa w najbliższych latach będzie kluczowym czynnikiem egzogenicznym wpływającym na rozwój społeczno-ekonomiczny miast Pomorza Środkowego. Zdecydowana poprawa infrastruktury drogowej i kolejowej będzie dotyczyć w szczególności Kołobrzegu i Koszalina, a następnie Słupska i Szczecinka. Efekt synergii czynników endogenicznych i egzogenicznych powinien kumulować się w szczególności wokół Kołobrzegu oraz miejscowości nadmorskich w jego najbliższym sąsiedztwie.

Dotychczasowa niewystarczająca infrastruktura transportowa (drogowa i kolejowa) oraz ograniczona dostępność komunikacyjna były w przypadku tych miast głównym czynnikiem ograniczającym ich dalszy rozwój społeczno-gospodarczy.

Poprawa dostępności komunikacyjnej może także docelowo doprowadzić do wystąpienia efektu synergii w ramach rozwoju Obszaru Strategicznej Interwencji – Obszaru Wzrostu (OSI – OW) „Zachodnie Wybrzeże” rozciągającego się od gminy Rewal po miasto Mielno, którego centralnym ośrodkiem społeczno-gospodarczym jest miasto Kołobrzeg. Obok OW „Zachodnie Wybrzeże” znaczącym potencjałem wzrostu cechują się również Koszalin i Słupsk, przy czym oba te miasta rozwijają głównie funkcje usługowe i przemysłowe przy śladowej roli sektora turystycznego i paraturystycznego. Ważnym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność zamieszkania i inwestowania w Koszalinie i Słupsku jest obecność szkolnictwa wyższego (Politechnika Koszalińska, Akademia Pomorska). Znaczący potencjał usługowy i przemysłowy obu ośrodków miejskich przyczynia się do wzrostu znaczenia budownictwa mieszkaniowego oraz funkcji wyższego rzędu (np. doradztwo gospodarcze, kancelarie, stowarzyszenia, itp.). Utrata funkcji wojewódzkich przez te ośrodki w połączeniu z ciągłym rozwojem społeczno-gospodarczym Kołobrzegu może wskazywać kierunek dalszych zmian znaczenia społeczno-gospodarczego miast Pomorza Środkowego.

Koncentracja endogenicznych i egzogenicznych czynników wzrostu oraz znaczenia społeczno-gospodarczego wybranych miast jest często połączona z wysoką atrakcyjnością inwestycyjną, doskonałymi walorami środowiskowymi i przyrodniczymi oraz osiąganą wyjątkowo korzystną stopą zwrotu inwestycji opierających się na skali i całorocznym systemie funkcjonowania np. turystyki uzdrowiskowo-wypoczynkowej. Niezbędne jest wskazanie kluczowych mierników i wskaźników gospodarczych (tab. 3).

Tabela 3. Porównanie mierników i wskaźników dla 5 miast i 5 miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) na Pomorzu Środkowym

Miernik / średnia / razem	Miasta w obecnych granicach administracyjnych					Miejskie obszary funkcjonalne miast					
	Koszalin	Ślupsk	Kołobrzeg	Szczecinek	Białogard	średnia razem	Koszalin	Ślupsk	Kołobrzeg	Szczecinek	Białogard
Powierzchnia w km2	98	43	26	48	26	241	991	776	579	547	495
Liczba mieszkańców (31 XII 2018)	107670	91465	46568	40292	24368	310363	155614	145372	75431	49739	41390
Gęstość zaludnienia (os/km2)	1099	2127	1791	839	937	1288	157	187	130	91	84
Liczba mieszkań ogółem (szt.)	46307	39336	23577	15282	9067	133669	63472	58849	33724	17970	14559
Liczba lokali na 1000 mieszkańców	430	430	506	379	372	430	408	405	447	361	352
Zmiana liczby izb mieszkalnych (1995-2017)	10898	7391	9108	1832	1541	30770	17358	14337	12899	1945	2300
Zmiana liczby mieszkań na 1000 mieszk. (1995-2017)	101	81	196	45	63	99	112	99	171	39	56
Liczba izb mieszkalnych ogółem (szt.)	167718	138319	87995	56187	33682	483831	245626	218085	135903	67238	54878
Liczba izb mieszkalnych na 1000 mieszkańców	1558	1512	1890	1393	1381	1559	1578	1500	1796	1352	1326
Zmiana liczby izb mieszkalnych ogółem (szt.)	46003	28275	38231	9413	7716	129638	81277	62263	59780	10771	11819
Zmiana liczby izb mieszkalnych na 1000 mieszk. (1995-2017)	427	309	821	234	317	418	522	428	793	217	286
Powierzchnia zasobów mieszkaniowych w tys m2 (2017)	2965422	233409	1557663	952021	602756	8411271	4579631	3917722	2606443	1170294	999559
Powierzchnia zasobów mieszkaniowych na 1000 mieszk. (2017)	27542	25511	33449	23628	24736	27101	29429	28950	34854	23529	24150
Zmiana powierzchni zasobów mieszkaniowych w tys m2 (1995-2017)	1048194	612647	776746	213926	186227	2837740	1930727	1418687	1339889	260357	289955
Zmiana powierzchni zasobów mieszkaniowych w tys m2/1000	9735	6698	16680	5309	7642	9143	12407	9759	17759	5234	7005
Szacowana pojemność mieszkaniowa (wg. liczby mieszkań)	107600	91402	54784	35509	21068	310363	155614	145372	75431	49739	41390
Szacowana pojemność zasobów mieszkaniowych (wg. liczby izb)	107586	88727	56446	36010	21593	310363	155614	145372	75431	49739	41390
Szacowana pojemność zasobów mieszkaniowych (wg pow.)	109420	86099	57475	35128	22241	310363	155614	145372	75431	49739	41390
Szacunkowa pojemność ludnościowa (średnia 3 mierników)	108202	88743	56235	35549	21634	310363	155614	145372	75431	49739	41390
Szacowana rezerwa zasobów mieszkaniowych (liczba lokali)	532	-2722	9667	-4743	-2734		3683	-3618	12320	-6620	-5765
Oficjalna pojemność bazy noclegowej (GUS) (miesc)	697	750	17323	500	250	19520	18996	12324	30118	1000	500
Szacunkowa łączna pojemność zabudowy mieszkaniowej i tur.	1229	-1972	26990	-4243	-2484	19520	22679	8706	42438	-5620	-5265
Łączna szacunkowa pojemność demograficzna (GUS+rezerwa	108899	89493	73558	36049	21884	329883	174610	157696	105649	50739	41890
Szacunkowa pojemność bazy noclegowej wg badań autora (os.)	1500	1500	55000	1000	500	59500	40000	30000	105000	3000	1000
Szacunkowa łączna pojemność zabudowy mieszkaniowej i tur (os.)	109702	90243	111235	36549	22134	369863	195614	175372	180431	52739	42390
Łączna liczba podmiotów gospodarczych (grudzień 2018) (szt.)	17752	12599	8198	5050	2986	46545	24108	19008	12629	5688	4510
Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców	165	137	176	125	123	150	155	131	167	114	109
Liczba osób bezrobotnych (XII 2018)	2500	1400	400	1500	1200	7000	3900	3500	700	2000	2300
Stopa bezrobocia w % (XII 2018)	4,0	3,5	1,4	6,0	7,8	4,0	5,0	5,0	1,4	7,0	9,0
Dojazdy do pracy (na podstawie danych GUS za 2016 rok) (os.)	7519,0	6223,0	2490,0	1570,0	1157,0	18953,0	3796,0	3855,0	1656,0	974,0	744,0
Wyjazdy do pracy (na podstawie danych GUS za 2016 rok) (os.)	2806,0	5172,0	1065,0	940,0	1315,0	11298,0	1358,0	274,0	782,0	859,0	1199,0
Saldo dojazdów do pracy (obliczenia własne wg danych GUS) (os.)	4707,0	1051,0	1425,0	630,0	-158,0	7655,0	2438,0	1081,0	874,0	115,0	-455,0

Tab. 3. Porównanie mierników i wskaźników dla 5 miast i 5 miejskich obszarów funkcjonalnych (MOF) na Pomorzu Środkowym. Opracowanie własne BDL GUS 2017

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/temat>, (6.12.2019).

Analiza kilkudziesięciu mierników i wskaźników gospodarczych dla 5 miast i 5 miejskich obszarów funkcjonalnych pozwala na stwierdzenie, że: Koszalin stracił większość przewag wobec Słupska i Kołobrzegu, przy czym Słupsk wykazuje istotne problemy strukturalnie i mimo swojej wielkości, jest miastem wykazującym podobieństwa do znacząco mniejszego Szczecinek i Białogardu. Najkorzystniejsze odczyty społeczno-gospodarcze odnotowywane są dla Kołobrzegu i NOF Kołobrzeg.

Tabela 4. Subiektywna ocena oddziaływania czynników endogenicznych i egzogenicznych dla pięciu analizowanych miast

Czynniki endogeniczne i egzogeniczne	Kołobrzeg	Koszalin	Słupsk	Szczecinek	Białogard
Atrakcyjność położenia geograficznego	+++	++	+	+	+
Walory środowiska i jakość środowiska	+++	++	+	+	-
Dostępność komunikacją drogową*	+++	+++	+	++	-
Dostępność komunikacją kolejową*	+++	+++	+++	+++	+++
Dostępność komunikacją lotniczą*	+++	+	-	-	-
Dostępność komunikacją morską	++	-	-	--	--
Atrakcyjność inwestycyjna dla przemysłu	---	+++	+++	++	+
Atrakcyjność inwestycyjna dla usług	+++	+++	+++	++	+
Atrakcyjność inwestycyjna dla logistyki	+++	+++	+++	+++	+
Atrakcyjność inwestycyjna dla turystyki	+++	+	+	+	+
Poziom rozwoju i warunki techniczne sieci	+++	+++	+++	++	+
Zasoby mieszkaniowe i skala inwestycji	+++	+++	+++	++	+
Brak ograniczeń rozwoju przestrzennego	+++	++	+++	+	++
Dostępność do zasobów środowiska	+++	+++	+++	++	++
Potencjał naukowy i technologiczny	+	+++	++	+	-
Saldo dojazdów do pracy	++	+++	+	+	-
Liczba i zróżnicowanie podmiotów gosp.	++	+++	++	+	+
Saldo migracji ludności	+++	+	-	-	-
Możliwości spędzania czasu wolnego	+++	++	++	++	+
Kapitał społeczny i aktywność biznesu	++	+++	++	+	+
Razem liczba punktów:	49	46	36	25	11

Źródło: Opracowanie własne (skala subiektywna równoważna: +++, ++, +, -, --, ---).

*Ujęto oddawane do użytku odcinki dróg S-6 i S-11 oraz komponent kolejowy CPK.

Według badań realizowane, przygotowywane i planowane inwestycje mieszkaniowe, apartamentowe, hotelowe służące dla potrzeb dalszego rozwoju funkcji turystycznych Kołobrzegu mogą zwiększyć jego potencjał gospodarczy nawet o 1,8 mld zł. Znaczące inwestycje mieszkaniowe będą kontynuowane także w Koszalinie i Słupsku, jednak ich przyrost nie jest i nie będzie determinowany potrzebami wynajmu turystycznego oraz długookresowej lokaty kapitału w ramach tzw. „drugich domów” w formie mieszkań lub apartamentów.

Ostatnie lata wskazują, że największy przyrost zasobów mieszkaniowych będzie odnotowywany w Kołobrzegu i NOF Kołobrzeg.

Wskazane wcześniej funkcje przemysłowe i usługowe lokalizowane w Koszalinie, Szczecinku i Słupsku powinny stopniowo zwiększyć potencjał gospodarczy tych miast. W przypadku Słupska będzie to dotyczyło głównie gmin sąsiadujących ze Słupskiem. Warunkiem wzrostu jest dalsza realizacja kluczowych połączeń drogowych (S-6, S-11) i kolejowych (linia 202, 402). Poprawa dostępności komunikacyjnej i docelowe zakończenie budowy infrastruktury komunikacyjnej pozwoli w pełni wykorzystać synergię potencjału endogenicznego i egzogenicznego wskazanych miast.

Inną metodą oceny możliwości rozwoju zróżnicowanych ośrodków miejskich jest przyporządkowanie sił oddziaływania 20 różnorodnych czynników endogenicznych i egzogenicznych. Z przeprowadzonej analizy (tab.4) wynika, że Kołobrzeg dysponuje najsilniejszym zestawem impulsów rozwojowych, nieco wyprzedzając pod tym względem miasta Koszalin i Słupsk. Kolejne miejsca zajęły Szczecinek i Białogard.

Czynniki endogeniczne i egzogeniczne wskazane w opracowaniu (tab.4) potwierdzają zatem występowanie głębokich zmian funkcjonalno-przestrzennych i społeczno-gospodarczych w miastach na Pomorzu Środkowym. Spośród analizowanych 5 miast najsilniejszym oddziaływaniem czynników endogenicznych i egzogenicznych o charakterze dodatnim cechuje się Kołobrzeg. Obok zakazu lokalizacji przemysłu cechuje go również znacząco niższy potencjał naukowy i technologiczny (brak wyższych uczelni) oraz mniejsza skala osiągniętych mierników np. w stosunku do Koszalina. Koszalin cechują ograniczenia dostępności komunikacyjnej (brak portu morskiego i lotniska) oraz niska atrakcyjność dla turystyki i niskie saldo ludności. Słupsk wykazuje przewagę średnich wartości większości czynników endogenicznych i egzogenicznych o niższej skali niż dla Koszalina. Miasta Szczecinek i Białogard cechuje przewaga niskich i średnich wartości analizowanych czynników z licznymi ograniczeniami rozwoju.

Podsumowanie

W ciągu ostatnich lat, a zwłaszcza w perspektywie najbliższych kilku-kilkunastu lat możliwe będzie wystąpienie zjawiska przesunięcia wagi znaczenia społeczno-gospodarczego miast w regionie środkowopomorskim. Planowane i projektowane inwestycje transportowe oraz rozwój kluczowych funkcji gospodarczych tj. turystyka, usługi i przemysł może doprowadzić do wyewoluowania nowej struktury osadniczej i gospodarczej regionu. Każde z analizowanych pięciu miast powinno wciąż rozwijać swoje kluczowe specjalizacje, a dzięki poprawie dostępności komunikacyjnej możliwe będzie wykreowanie multipolarnego układu osadniczego na Pomorzu Środkowym. Kluczową rolę na Pomorzu Środkowym będzie odgrywać KKB OF, którego uzupełnieniem będzie dwumiejsko Słupsk-Ustka oraz miasto Szczecinek. Zaniechanie zmian w podziale administracyjnym na Pomorzu Środkowym i brak jakichkolwiek decyzji o utworzeniu województwa środkowopomorskiego, pomimo poprawy dostępności komunikacyjnej może w najbliższych latach dalej utrzymywać poczucie stagnacji społeczno-gospodarczej w Koszalinie i Słupsku¹¹. Długotrwały brak tzw. „regionalnych funkcji zarządczych” w połączeniu ze znaczącym ułatwieniem wyjazdów ludności powodowanym poczuciem braku perspektyw rozwoju może prowadzić do znaczącego wysysania migracyjnego Słupska przez Trójmiasto natomiast Koszalina i Szczecinka przez Poznań. Wystąpienie takich zjawisk społeczno-przestrzennych powoduje, że obecnie drugie, a nawet trzecie pokolenie mieszkańców Koszalina i Słupska będzie odczuwało świadomość występowania poczucia zamieszkiwania tylko w „małym prowincjonalnym mieście powiatowym”, a swoje szanse będą oni częściej widzieć 2-3 godziny dalej, np. w Trójmieście lub Poznaniu. Sytuacja ta grozi dalszą marginalizacją regionu środkowopomorskiego połączoną ze zubożeniem, w wyniku czego pogłębiać się będzie zjawisko długookresowej stagnacji lub opóźnienia społeczno-gospodarczego. W przypadku Koszalina, Słupska, Szczecinka i Białogardu trudno jest wskazać nowe spektakularne impulsy rozwojowe.

Z kolei w przypadku Kołobrzegu nastąpiło rzadko spotykane nałożenie się kilku istotnych czynników endogenicznych i egzogenicznych, które w połączeniu z walorami i możliwościami rozwojowymi sprawiają, że w ciągu najbliższych lat Kołobrzeg i opierający się na nim Nadmorski Obszar Funkcjonalny powinien przekroczyć kolejny próg rozwoju funkcjonalno-gospodarczego i urbanistyczno-przestrzennego, przekształcając się w wiodący w skali kraju obszar koncentracji funkcji o charakterze turystyczno-uzdrowiskowym¹² i usługowo-komunikacyjnym (w tym portowym) określane docelowo jako Obszar

¹¹ I. Jażewicz, op. cit., s. 149.

¹² M. Miedziński, *The Creation ...*, op. cit., s. 45-62.

Wzrostu „Zachodnie Wybrzeże”. Szybki rozwój OW „Zachodnie Wybrzeże” wokół Kołobrzegu może doprowadzić do zmiany znaczenia sąsiednich miast, czego skutkiem może być nieformalne lub oddolne „samoistne” scedowanie na miasta Koszalin i Białogard roli miast - ośrodków „obsługujących” i „zaopatrujących” OW „Zachodnie Wybrzeże”, a zwłaszcza dzielnice turystyczne i usługowe NOF-u Kołobrzeg. W Kołobrzegu Śródmieście Północne będzie przekształcać się w Dzielnicę Turystyczno-Biznesową TBD i rozrywkową, a Śródmieście Południowe (Zamoście) w dzielnicę mieszkaniowo-administracyjną. Podobne funkcje w przypadku szybkiego rozwoju Ustki pełnić mógłby Słupsk – będący zapleczem usługowo-przemysłowym i zaopatrzeniowym dla szybko rozwijającej się funkcji uzdrowiskowo-turystycznej Ustki (W nieporównywalnie mniejszej skali niż miałyby to miejsce w przypadku Kołobrzegu). Miasta Koszalin i Słupsk koncentrowałyby zatem swój rozwój na potencjale przemysłowo-usługowym i logistycznym działającym docelowo na rzecz obsługi rozległej strefy nadmorskiej o silnie wykształconych funkcjach turystyczno-uzdrowiskowych. Tym samym pas wybrzeża wokół Kołobrzegu, rozciągający się od Mrzeżyna po Mielno (będący węzłową częścią OW „Zachodnie Wybrzeże”) wraz z odrębną Ustką mógłby stanowić kluczowy czynnik rozwoju wybrzeża zachodniego i środkowego generujący największe przychody, liczbę miejsc pracy i liczbę aktywnych podmiotów gospodarczych. Dalszy rozwój całorocznego sektora turystycznego i uzdrowiskowego może szybko doprowadzić do bardzo znaczących zmian w strukturze społeczno-gospodarczej i zagospodarowaniu przestrzenno-funkcjonalnym wybrzeża, czego potwierdzeniem są 3 skupienia miast: (1) wokół Szczecina, (2) wokół Koszalina i Słupska oraz nowe (3) od Kołobrzegu w stronę Świnoujścia¹³. W przypadku zmian administracyjnych kraju i wskazywania kluczowych miast średnich Kołobrzeg obok Koszalina (ośrodka regionalnego/subregionalnego) i Słupska (ośrodka subregionalnego) jest wskazywany jako postulowany ośrodek subregionalny z zapleczem dla okręgu liczącego około 200 000 mieszkańców¹⁴. Pomorze Środkowe znalazło się zatem u progu bardzo poważnej zmiany przestrzennej, która być może już za kilka-kilkanaście lat doprowadzi do wykształcenia zupełnie nowej struktury multipolarnej opierającej się na 3-4-5 głównych miastach tworzących silnie powiązany ze sobą układ osadniczy, w którym turystyka mogłaby stanowić „koło zamachowe” dla całego regionu, a miasto Kołobrzeg w ramach OW „Zachodnie Wybrzeże” pełniłoby wiodące funkcje na Pomorzu Środkowym, ściśle współpracując gospodarczo i społecznie w ramach KKBOF z Koszalinem i Białogardem.

¹³ I. Jażewicz, op. cit., 165, 169.

¹⁴ Ł. Zaborowski, *Deglomeracja czy degradacja? Potencjał rozwoju średnich miast w Polsce*, Klub Jagielloński, Warszawa 2019, s. 35.

Bibliografia

1. Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/>
2. podgrup/temat, (6.12.2019).
3. *Gminny Program Rewitalizacji Gminy Miasto Kołobrzeg na lata 2018-2028*, Kołobrzeg 2018, ss. 340.
4. <https://gdansk.stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty-1013/rachunki-regionalne-dane-powiatowe-1185/> (22.05.2019).
5. <https://szczecin.stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty/rachunki-regionalne/> (22.05.2019).
1. <https://www.google.pl/maps/> (5.12.2019).
2. Jażewicz I., *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, AP, Słupsk 2013, ss. 224
3. Miedziński M., *The Creation of the Model Threshold Tourist Area Life Cycle of the Functional Urban Area of Kołobrzeg*, "Economic Problems of Tourism", No.4 (32), 2015, s. 45-62.
4. Miedziński M., *Koncepcja nowego podziału terytorialnego kraju w świetle możliwości utworzenia województwa środkowopomorskiego*, Zeszyty Naukowe Wydziału Nauk Ekonomicznych, Politechniki Koszalińskiej, nr 21, 2017, s. 135-158.
5. *Monitoring Rozwoju Obszarów Wiejskich. Etap III – synteza*, M. Stanny, A. Rosner. (red.), Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa, Warszawa 2018, ss. 42.
6. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030. Projekt z dnia 12.03.2019.*, MłiR, Warszawa, s. 1-171.
7. *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, URM, Warszawa 2017,ss. 419.
8. Śleszyński P., *Polska średnich miast – założenia i koncepcja deglomracji w Polsce*, Klub Jagielloński, Warszawa 2018, ss. 156.
9. Śleszyński P., 2018, *Siedemnaste województwo nie wystarczy. Województw powinno być więcej... lub mniej*, Klub Jagielloński, Warszawa 2018.
10. Zaborowski Ł., *Deglomeracja czy degradacja? Potencjał rozwoju średnich miast w Polsce*, Klub Jagielloński, Warszawa 2019, ss. 84
11. Żuber E., *Województwo środkowopomorskie. Dlaczego być powinno?*, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin 2010, ss. 368.

POSSIBILITIES FOR THE DEVELOPMENT OF MEDIUM TOWNS OF MULTIPOLAR SYSTEM OF THE MIDDLE POMERANIA IN THE LIGHT OF ENDOGENOUS AND EXOGENOUS FACTORS

This article indicates that the administrative division of the country is one of the key factors shaping socio-economic ties and should take into account the changing economic potential of regions and the country over the years. The local government reform of 1999 after 20 years has consolidated and deepened the differences in the level of economic development between particular areas of both coastal voivodships. The progressive polarization of the development of both voivodships within the polarization-diffusion model was related to the rapid development of the Tri-City metropolis and the Szczecin agglomeration with the progressive sucking of the development potential of their peripheral areas. Middle Pomerania within the framework of territorially balanced development should base its economic development on the five most important urban centers of the potential voivodship of Middle Pomerania. The loss of administrative functions caused a significant weakening of the recorded economic indicators and developmental impulses of Koszalin and Słupsk, while maintaining the rapid growth of the importance of Kołobrzeg as the main centre of the "West Coast" Growth Area. The relatively lower rate of development of service, industrial and communication functions of Koszalin, Słupsk, Szczecinek and Białogard, while maintaining a very rapid development of tourist, spa and service functions in Kołobrzeg, may lead to a change in the importance and significance of individual urban centers over the coming years. When the leading - "export" tourist and health resort functions as well as leisure and recreation functions will become a key factor for the economic development of Middle Pomerania, the town of Kołobrzeg will have a basis for re-taking the role of the economically most-important town of Middle Pomerania.

Keywords: multipolar system, functions of towns, FUA, development factors, region.