

Michał JASIULEWICZ\*  
Andrzej SUSZYŃSKI\*\*

## **POMORZE ŚRODKOWE – REGION ZMARGINALIZOWANY W OBECNYM PODZIALE ADMINISTRACYJNYM**

*Zarys treści:* Minione 17 lat to wystarczająco długi okres aby ocenić czy wyeliminowanie województwa koszalińskiego i słupskiego wpłynęło pozytywnie czy też nie na spójność społeczno-gospodarczą regionu środkowopomorskiego. Celem artykułu jest omówienie Pomorza Środkowego w ujęciu historycznym oraz współczesnym. Uwzględniono dostępność komunikacyjną, problem marginalizacji oraz potencjał społeczno-gospodarczy Pomorza Środkowego. Zastosowano analizę piśmiennictwa oraz danych statystycznych GUS.

*Słowa kluczowe:* region, marginalizacja, spójność, województwo środkowopomorskie.

### **Wprowadzenie**

Podział terytorialny kraju jest ważnym elementem współuczestniczenia społeczeństwa danego obszaru w zarządzaniu przestrzenią, a także tworzenia dynamicznego rozwoju w aspekcie konkurencyjności regionalnej. Efektywność działania regionów (województw) uzależniona jest w znacznym stopniu od istniejącego podziału administracyjnego kraju według województw, ich powiązań gospodarczych i społecznych, wykorzystania endogenicznych zasobów do kreowania rozwoju gospodarczego i pobudzania społeczności lokalnej do wyzwolenia dążności do zwiększonego wysiłku na rzecz tworzenia wspólnego dobra „małych ojczyzn”.

Istotną cechą podziału terytorialnego kraju jest zmierzanie do wyrównywania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego tj. wspieranie procesów spójności, co jest także ważnym aspektem rozwoju regionalnego Unii Europejskiej. Wprowadzony nowy podział terytorialny kraju od 1 stycznia 1999 roku miał wzmocnić gospodarczo, społecznie i przestrzennie obszary

---

\* Katedra Polityki Ekonomicznej i Regionalnej, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

\*\* Katedra Polityki Ekonomicznej i Regionalnej, Wydział Nauk Ekonomicznych, Politechnika Koszalińska

zmarginalizowane poprzez dyfuzję aktywnych aglomeracji będących stolicami nowych województw, stanowiącymi jądra gospodarcze i społeczne. Jako kluczowe kryteria organizacji terytorialnej państwa przyjęto współpodmiotowość państwa, regionu i Unii Europejskiej w perspektywie XXI wieku, samorządność i względną samodzielność regionów, kulturę jako źródło tożsamości regionu, narodu i państwa w wymiarze historycznym oraz wpisanie polskich regionów w kontekst procesów integracyjnych z Unią Europejską<sup>1</sup>. Nowy podział administracyjny kraju funkcjonuje zatem już 17 lat, można więc dokonać analizy założonych celów i ich realizacji. Należy tu także podkreślić, iż wprowadzony od 1 stycznia 1999 roku nowy podział administracyjny kraju właściwie stanowi odtworzenie podziału kraju istniejącego w latach 1950-1975 z wyłączeniem jedynie województwa koszalińskiego, co zostało dokonane także bez merytorycznego uzasadnienia. Minione 17 lat to wystarczająco długi okres czasu aby ocenić dokonujące się zmiany w rzeczywistości gospodarczej i społecznej, a zwłaszcza czy wyeliminowanie województwa koszalińskiego wpłynęło pozytywnie czy też nie na spójność społeczno-gospodarczą regionu środkowopomorskiego.

Celem artykułu jest omówienie Pomorza Środkowego w ujęciu historycznym oraz współczesnym. Uwzględniono przy tym spójność gospodarczą i społeczną, dostępność komunikacyjną, problem marginalizacji Pomorza Środkowego oraz jego potencjał społeczno-gospodarczy. W zakresie metod badawczych zastosowano analizę piśmiennictwa oraz danych statystycznych.

## Region Pomorza Środkowego

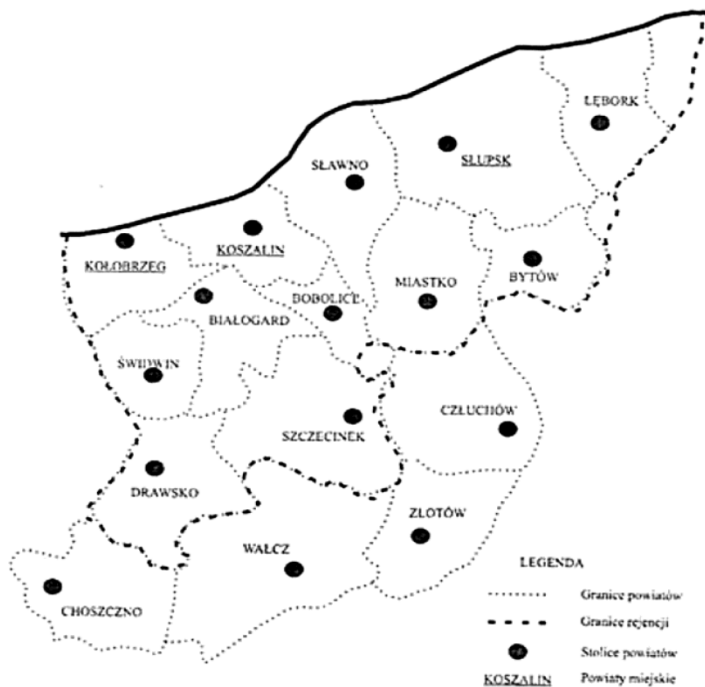
Obszar byłego województwa koszalińskiego (1950-1975), a w następnym okresie (1975-1998) województwa koszalińskiego i słupskiego określane są nazwą Pomorze Środkowe. Na odrębne traktowanie tego obszaru jako regionu ma fakt funkcjonowania na tym obszarze przez 45 lat (1950-1995) jednego województwa – koszalińskiego, a także duże podobieństwo fizyczno-geograficzne, społeczno-gospodarcze, demograficzne, kulturowe, historyczne i osadnicze<sup>2</sup>. Za region przyjmuje się określony obszar kraju, różniący się od terenów sąsiednich cechami naturalnymi, społecznymi oraz powiązaniem

---

<sup>1</sup> A. Hopfer, J. Suchta, W. Żebrowski – *Warianty podziału Polski na region administracyjne i ocean ich potencjału ekonomicznego*, (w:) *Transformacja polskiej przestrzeni w perspektywie integracji europejskiej*, KPZK PAN, Biuletyn Nr 189, Warszawa 1999, s. 290.

<sup>2</sup> M. Jasiulewicz, *Przekształcenia strukturalne i przestrzenne obszarów wiejskich Pomorza Środkowego w okresie transformacji systemowej*, Politechnika Koszalińska, Koszalin 1998, s. 39.

społeczno-gospodarczych struktur umożliwiającą najbardziej efektywne wykorzystanie lokalnych zasobów. Duże podobieństwo tego obszaru wynika zwłaszcza ze wspólnej przeszłości historycznej. Przeprowadzony w latach 1815-1818 podział administracyjny w wyniku ustaleń Kongresu Wiedeńskiego spowodował rozdział Pomorza Środkowego na trzy prowincje: Pomorze z rejencją koszalińską i szczecińską, Brandenburgię z rejencją frankfurcką oraz Prusy Zachodnie z rejencją kwidzyńską. W skład rejencji koszalińskiej wchodziły powiaty (rys. 1): Drawsko, Szczecinek, Księstwo (powiaty: Koszalin, Bobolice, Kołobrzeg, Karlino, Białogard, Sławno, Słupsk, Miastko, Lębork, Bytów oraz Świdwin)<sup>3</sup>.

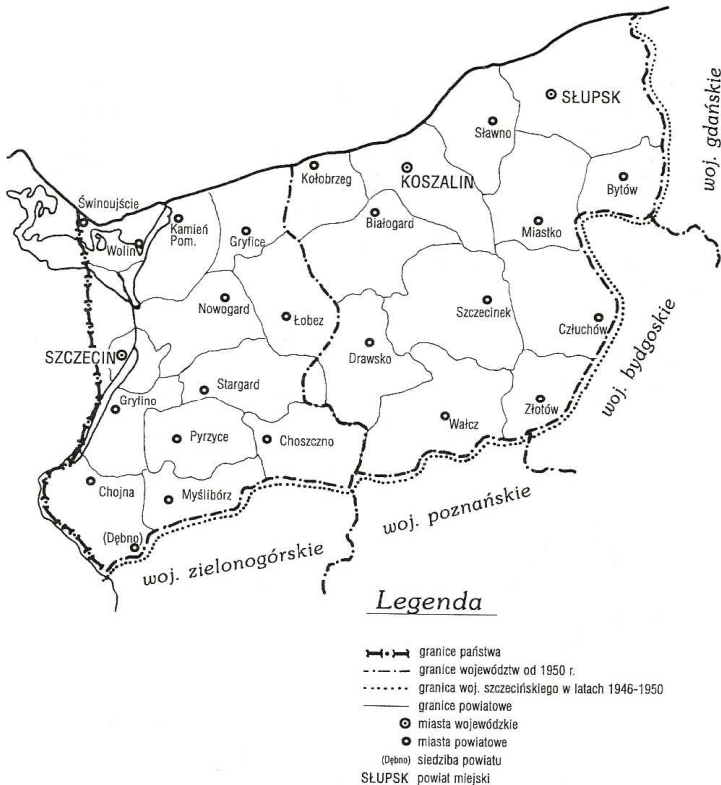


**Rysunek 1.** Rejencja Koszalińska w latach 1919-1938

**Źródło:** T. Białecki, M. Mazurkiewicz, Muszyński A., *Podziały administracyjne Pomorza Zachodniego w latach 1800-1970*, Instytut Zachodniopomorski, Szczecin, 1970, s. 74-78.

<sup>3</sup> T. Białecki, M. Mazurkiewicz, Muszyński A., *Podziały administracyjne Pomorza Zachodniego w latach 1800-1970*, Instytut Zachodniopomorski, Szczecin, 1970, s. 7-9, 74-78.

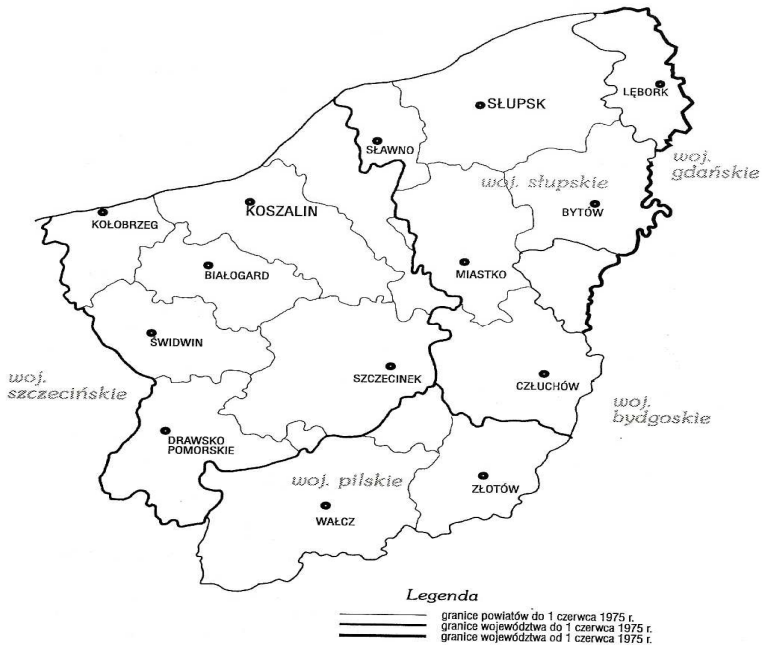
Można stwierdzić, iż w okresie rozwoju kapitalizmu i tworzenia się nowych form działalności gospodarczej obszar Pomorza Środkowego stanowił jedną wspólną, wyodrębnioną jednostkę administracyjno-gospodarczą, co wywarło wpływ na rozwój wspólnej infrastruktury gospodarczej, jak również rozwoju więzi społeczno-gospodarczych (poza tym obszarem znajdował się jedynie powiat człuchowski).



**Rysunek 2.** Pomorze Zachodnie w latach 1946-1954

**Źródło:** T. Bialecki, M. Mazurkiewicz, Muszyński A., *Podziały administracyjne Pomorza Zachodniego w latach 1800-1970*, Instytut Zachodniopomorski, Szczecin, 1970, s. 74-78.

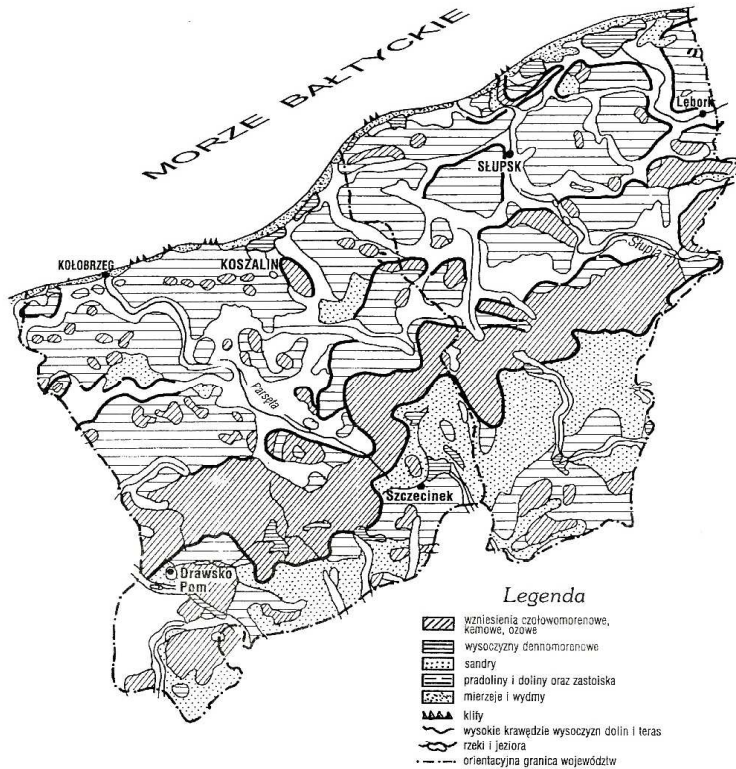
W okresie 1945-1950 obszar Pomorza Środkowego wchodził w skład Pomorza Zachodniego utworzonego jako odrębny region po zakończeniu drugiej wojny światowej. Jednakże trudności w zarządzaniu tak dużą jednostką administracyjną oraz peryferyjne położenie stolicy regionu – Szczecina sprawiła, iż podjęto w 1950 decyzję o utworzeniu we wschodniej części regionu Pomorza Zachodnie – województwa koszalińskiego (rys. 2).



**Rysunek 3.** Zmiana granic województwa koszalińskiego i utworzenie województwa słupskiego w 1975 roku

**Źródło:** Opracowanie własne.

Utworzenie w roku 1950 województwa koszalińskiego (obejmującego obszar byłej rejencji koszalińskiej bez powiatu lęborskiego oraz powiaty człuchowski, złotowski, wałecki) doprowadziło do organizacyjnego i społeczno-gospodarczego rozwoju obszaru regionu Pomorza Środkowego. Zatem zarówno w okresie rozwijającego się kapitalizmu (1917-1938), jak również w okresie odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych oraz rozwoju gospodarki PRL (1950-1975), a także w obrębie województwa koszalińskiego i słupskiego (1975-1998) obszary te tworząc liczne powiązania społeczno-gospodarcze oraz administracyjne – funkcjonowały jako jeden układ administracyjno-gospodarczy.



**Rysunek 4.** Mapa geomorfologiczna Pomorza Środkowego

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: B. Augustowski, *Pomorze*, PWN, Warszawa 1977.

Należy podkreślić, iż dokonane zmiany w 1975 roku w podziale administracyjnym (rys. 3) nie zrujnowały społecznych i gospodarczych więzi w obrębie tego obszaru. Nadal utrzymywało się wiele powiązań produkcyjnych, naukowych i społecznych. Wiele instytucji społecznych i gospodarczych funkcjonowało i nadal działa na terytorium całego Pomorza Środkowego (np. Radio Koszalin, Gospodarka Morska, Lasy Państwowe, Diecezja Koszalińsko-Kołobrzeska i wiele innych). Zatem dokonane zmiany w podziale administracyjnym w 1975 roku nie zburzyły wytworzonych przez wiele dziesięcioleci powiązań społecznych i gospodarczych tego regionu. Do dzisiaj utrzymuje się między tymi województwami wiele relacji społeczno-gospodarczych, naukowych i instytucjonalnych.

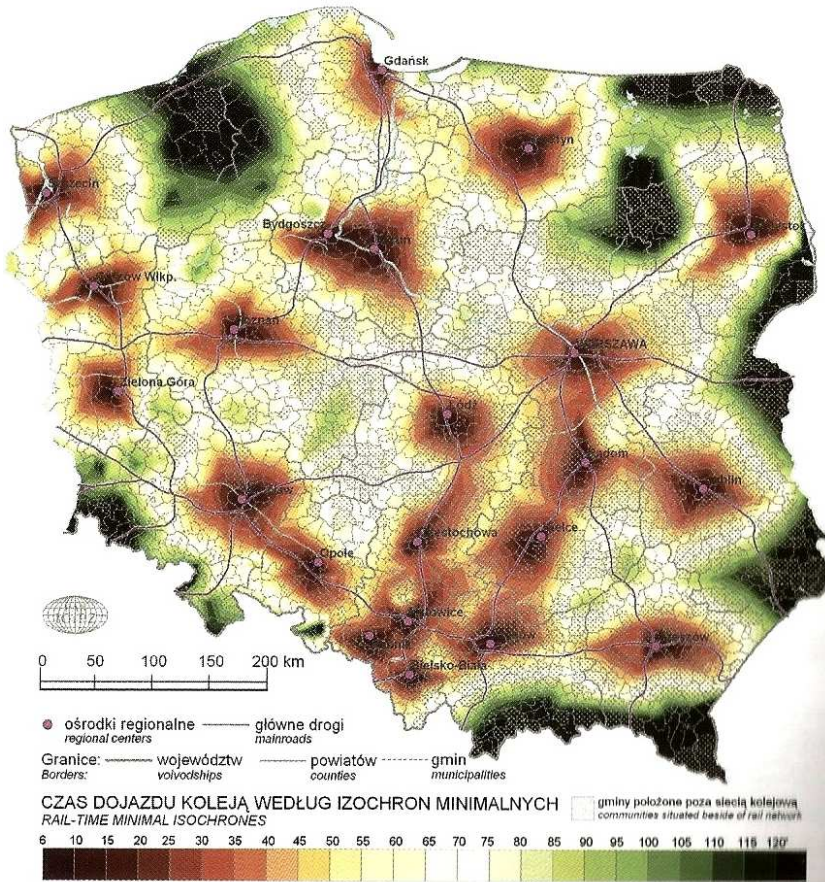
Obszar ten zamieszkuje ludność pochodzenia heterogenicznego – są to przybysze z różnych stron Polski a także repatrianci, reemigranci, autochtoni oraz kolejne pokolenia urodzone już na tym obszarze. Zatem obszar Pomorza Środkowego charakteryzuje swoisty ukształtowany historycznie stan zagospodarowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego. Ponadto należy wskazać na podobne, swoiste dla tego obszaru, warunki fizyczno-geograficzne cechujące się wyróżniającym się późnolodowcowym przebiegiem wyraźnego wału czołowomorenowego, wyraźnym ukształtowaniem piaszczystym terenu wyrównanym na południe od moreny czołowej tj. sandrami, porośniętymi obecnie głównie przez lasy iglaste. Na północ od wału moren czołowych, stanowiących mieszaninę utworów piaszczystych, kamienistych, urozmaiconych licznymi torfowiskami, jeziorami polodowcowymi – pochodzenia rynnowego, stanowiącymi wcześniej (w okresie lądolodu) podlodowe koryta rzek. Na północ od wału moren czołowych rozciąga się dość wyrównana kraina – są to wysoczyzny dennomorenowe. Jednakże ich równą powierzchnię pozostawioną przez cofający się lądolód urozmaicają liczne pradoliny, doliny oraz zastoiska (rys. 4).

Część przymorską stanowią: wydmy nadmorskie a także mierzeje, oddzielające byłe zatoki od wód Morza Bałtyckiego, jak również liczne klify – stanowiące efekt erozyjnego działania morza oraz prądów morskich. Te wszystkie elementy stanowiące wynik postglacjalnej działalności wód peryglacjalnych oraz późniejszych działalności wód lądowych oraz powstałego Morza Bałtyckiego – stanowią bardzo ciekawą krainę o zróżnicowanej powierzchni lądowej, brzegowej oraz przybrzeżnej.

## **Dostępność komunikacyjna**

Podstawowymi celami Unii Europejskiej zmierzającymi w kierunku wyrównywania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w regionach jest dążenie do zachowania spójności gospodarczej i społecznej w układzie regionalnym. Generalnie ujmując – spójność ekonomiczna zmierza do wyrównywania poziomu rozwoju gospodarczego. Spójność społeczna – jest to zmierzanie do wyrównywania poziomu społecznego w regionach. Spójność przestrzenna – jest to m.in. zmierzanie do dobrej dostępności do wszystkich miast, zwłaszcza stolicy regionu. Peryferyjne położenie stolicy regionu oznacza, że koszt funkcjonowania podmiotów gospodarczych w danym regionie jest wyższy, co przekłada się na niższą konkurencyjność (czas podróży). Miasta wojewódzkie Szczecin i Gdańsk – są wyjątkowo peryferyjnie położone w swoich regionach.

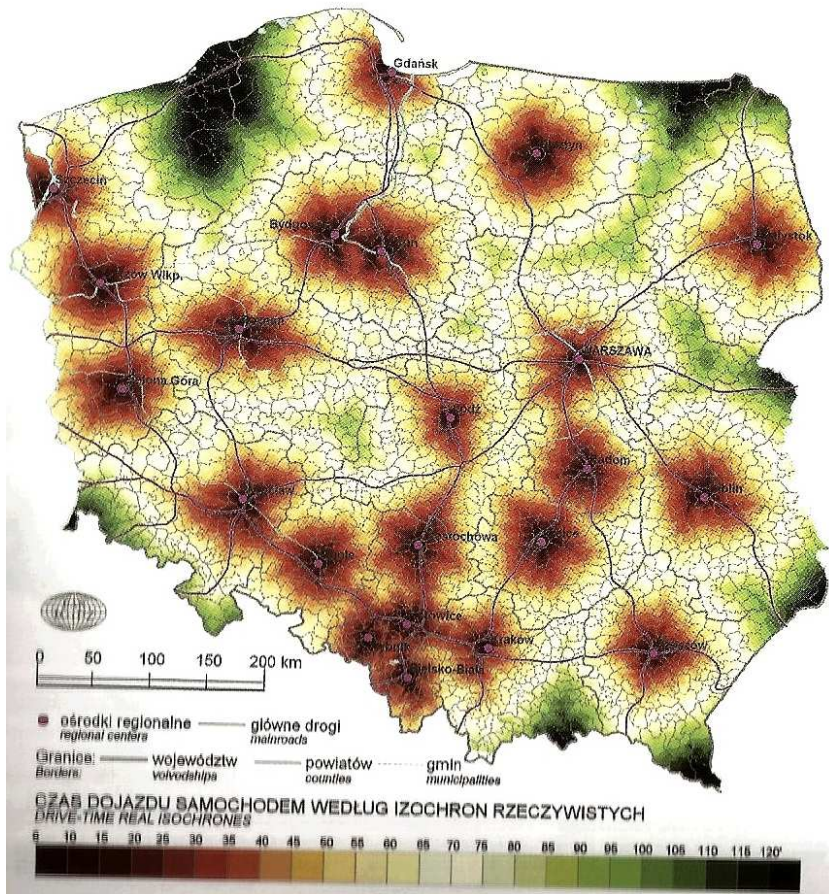
W układzie komunikacyjnym istotna jest dostępność kolejowa oraz drogowa. W przypadku dostępności kolejowej w układzie czasowym (rys. 5), obszar Pomorza Środkowego stanowi w skali kraju najbardziej niedostępny obszar do aglomeracji w tym do Szczecina. Stanowi to ogromną barierę w dostępności administracyjnej oraz gospodarczej i społecznej.



**Rysunek 5.** Kolejowa dostępność czasowa

**Źródło:** T. Komornicki, P. Sleszyński, *Typologia obszarów wiejskich pod względem powiązań funkcjonalnych i relacji miasto – wieś*, (w:) *Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 roku*, J. Bański (red.), Studia Obszarów Wiejskich, t. 16, IGiPZ PAN, Warszawa 2009, s. 26.



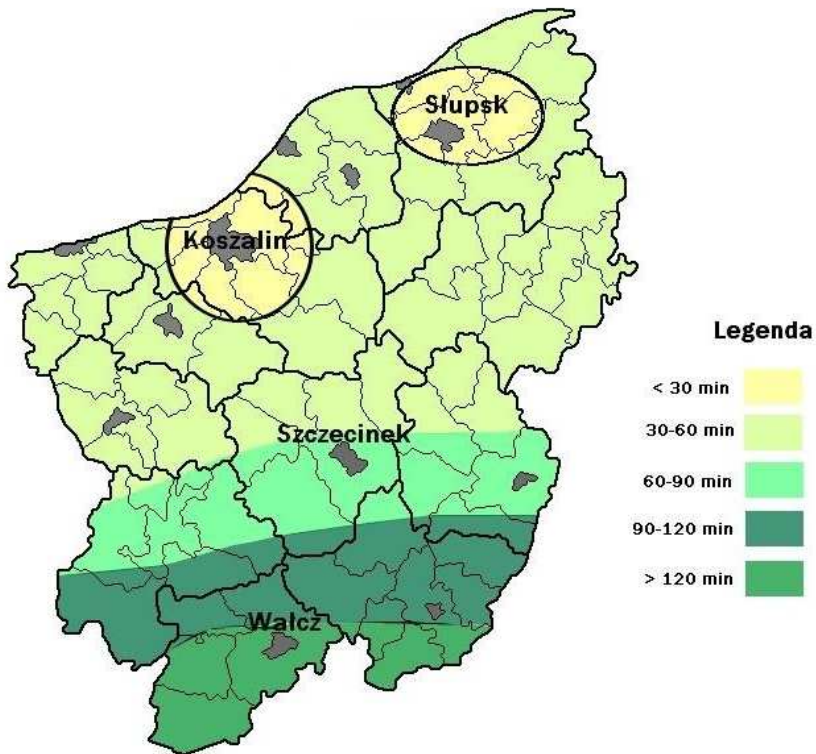


**Rysunek 6.** Drogową samochodową dostępność czasowa

**Źródło:** T. Komornicki, P. Śleszyński, *Typologia obszarów wiejskich pod względem powiązań funkcjonalnych i relacji miasto – wieś*, (w:) *Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 roku*, J. Bański (red.), Studia Obszarów Wiejskich, t. 16, IGiPZ PAN, Warszawa 2009, s. 25.

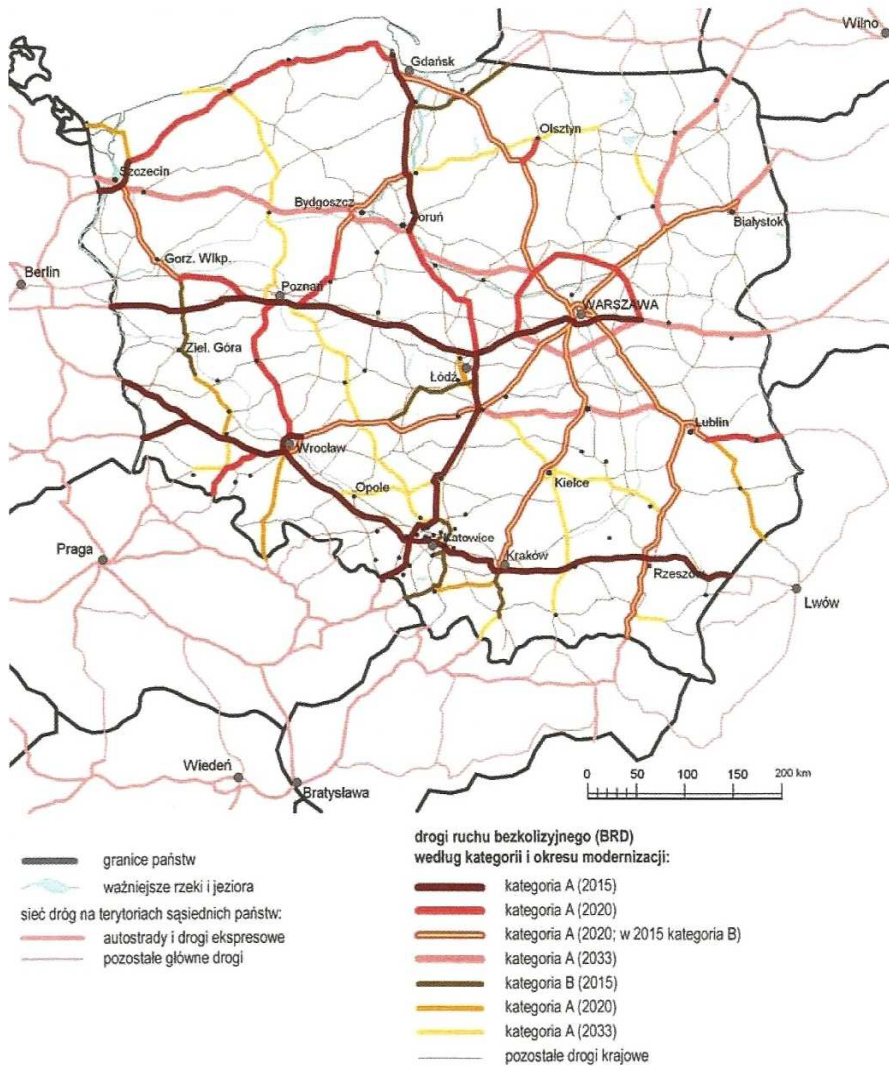
Niezwykle ważną jest współcześnie dostępność samochodowa, drogową. Jak wiadomo Polska obecnie już znajduje się na poziomie średniej UE wyposażenia w samochody osobowe. Biorąc pod uwagę dostępność drogowo – samochodową sytuacja wygląda jeszcze gorzej niż w dostępności komunikacji kolejowej (rys. 6). Jest to jedyny obszar o tak dużej powierzchni, pokrywający się z obszarem Pomorza Środkowego. Jest to bariera w korzystaniu z oficjalnych organów nadzoru administracyjnego, a także z innych instytucji

współdziałających z Urzędem Wojewódzkim. Należy podkreślić, iż jest to jedyny większy obszar znajdujący się poza zasięgiem dużej aglomeracji. Biorąc pod uwagę dostępność do głównych miast administracji państwowej – Gdańska i Szczecina – dokonano analizy dostępności do miast Koszalina i Słupska w wypadku gdyby powołano województwo środkowopomorskie. W wyniku takiej analizy (rys. 7) określono, że dostępność komunikacyjno – drogowa w większości kształtuje się w granicach do 1 godziny ruchu drogowego. Jedyne obszary na południe od Szczecinka charakteryzują się czasem dotarcia do Koszalina lub Słupska nieco dłuższym niż 1-1,5 godziny, a obszary na południe od Walcza około 2 godzin i nieco więcej.



**Rysunek 7.** Dostępność drogowa – czasowa do Koszalina i Słupska

**Źródło:** Opracowanie własne.



**Rysunek 8.** Przewidywany rozwój infrastruktury drogowej

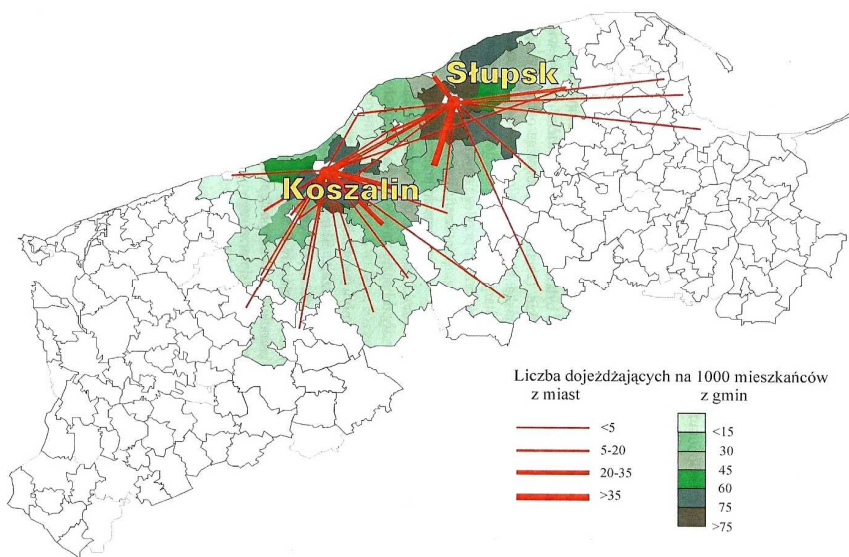
**Źródło:** T. Komornicki, M. Stępiak, *Przewidywany rozwój infrastruktury drogowej*, (w:) *Ekspertycki projekt koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju do roku 2033*, Warszawa, 2008, s.156.

Przewidywany rozwój infrastruktury drogowej (rys. 8) wskazuje na relatywnie szybki rozwój infrastruktury drogowej w pasie północnym – Gdańsk – Szczecin (S6). Jest to zapisane w projekcie wykonawczym

na najbliższe lata. Niestety brak jest sprecyzowanych danych dotyczących realizacji ważnej arterii komunikacyjnej S11.

## Marginalizacja Pomorza Środkowego

Obszar Pomorza Środkowego nigdy nie był regionem bardzo dobrze rozwiniętym, jednakże stworzone warunki pewnej autonomiczności w okresie przed 1938, jak również po 1950 roku przyczyniły się do wyraźnej poprawy stanu gospodarczego tego specyficznego regionu, położonego z daleka od dużych aglomeracji. Obiecane przez władze wcielenie tego rozdzielonego obszaru do województwa zachodniopomorskiego z centrum w Szczecinie oraz do województwa pomorskiego z siedzibą w Gdańsku – miały przyczynić się poprzez działanie dyfuzji do rozwoju znacznie szybszego. Niestety działania i ich efekty okazały się dalekie od wstępnie obiecanych założeń.

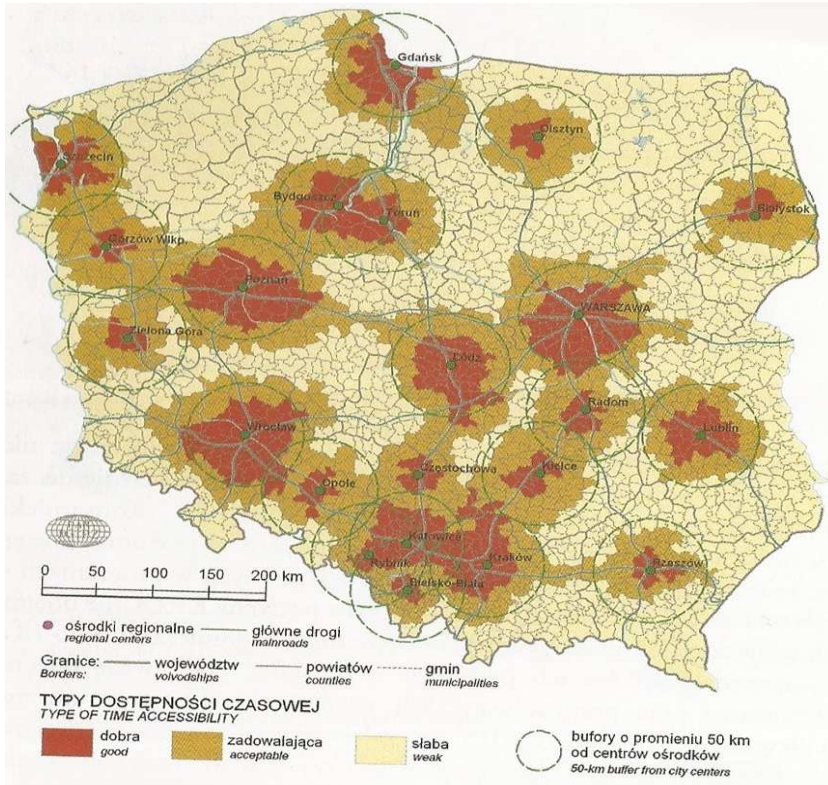


**Rysunek 9.** Strefa wpływów byłych miast wojewódzkich – Koszalina i Słupska – w regionie nadmorskim w 2006 roku

**Źródło:** I. Jażewicz, *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Akademia Pomorska, Słupsk 2013, s. 180-195.

Obie aglomeracje: Szczecin oraz Trójmiasto położone są niecentralnie w stosunku do regionów, a zwłaszcza Szczecin – wręcz ekstremalnie

peryferyjnie. Stąd też oddziaływanie gospodarcze, społeczne i kulturalne na region Pomorza Środkowego jest bardzo niskie (rys. 9).



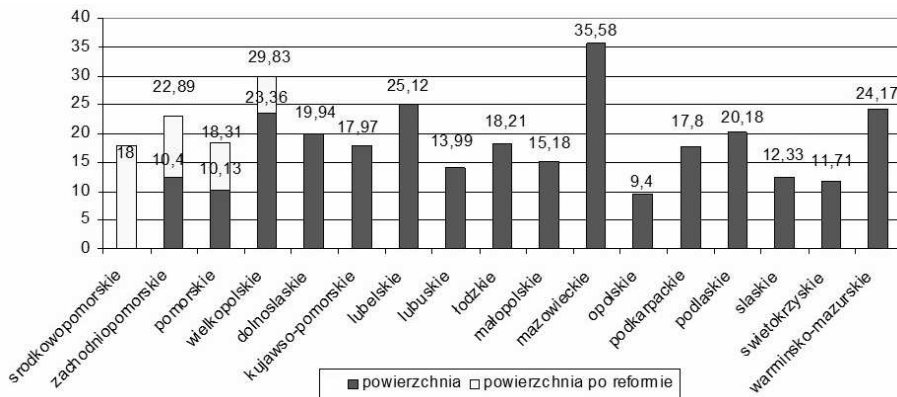
**Rysunek 11.** Typologia gmin według zasięgu oddziaływania

**Źródło:** T. Komornicki, P. Śleszyński, *Typologia obszarów wiejskich pod względem powiązań funkcjonalnych i relacji miasto – wieś*, (w:) *Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 roku*, J. Bański (red.), Studia Obszarów Wiejskich, t. 16, IGiPZ PAN, Warszawa 2009, s. 30.

Zupełnie inaczej kształtuje się powiązanie społeczno-gospodarcze i organizacyjne obu największych miast Pomorza Środkowego tj. Koszalina i Słupska. Praktycznie wszystkie aglomeracje w kraju posiadają zasięg oddziaływania w promieniu jedynie 50 km, co wyklucza Koszalin i Słupsk wraz z najbliższym otoczeniem z obszaru wpływu dużych aglomeracji (rys. 10). Istniejąca przestrzenna struktura gospodarki spowodowała zwiększenie procesów marginalizacji – poprzez utrudnienie dojazdu do pracy, korzystania z specjalistycznej opieki medycznej, dostępu do usług kulturalnych itp.

## Potencjał społeczno-gospodarczy Pomorza Środkowego

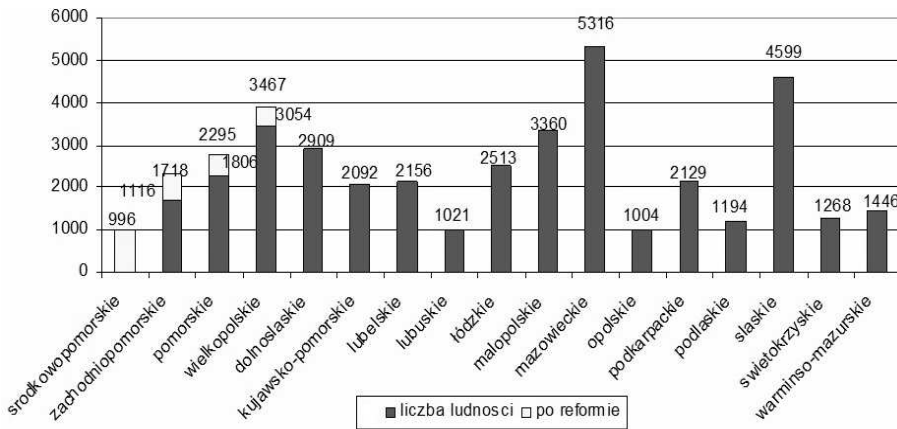
Ponowna weryfikacja podziału administracyjnego kraju i utworzenia województwa środkowopomorskiego – umożliwi nie tylko spełnienie oczekiwań mieszkańców w zakresie rozwoju własnej „małej ojczyzny”, ale także lokuje to województwo w grupie średniej wielkości regionów. Powierzchnia województwa środkowopomorskiego (18 tys. km<sup>2</sup>), którego wielkość przekraczały powierzchnię województw: zachodniopomorskiego (10,4 tys. km<sup>2</sup>), pomorskiego (10,1 tys. km<sup>2</sup>), lubuskiego (13,99 tys. km<sup>2</sup>), małopolskiego (15,18 tys. km<sup>2</sup>), opolskiego (9,4 tys. km<sup>2</sup>), śląskiego (12,33 tys. km<sup>2</sup>), świętokrzyskiego (11,71 tys. km<sup>2</sup>) i byłaby zbliżona pod względem powierzchni do wielu województw (rys. 11).



**Rysunek 11.** Powierzchnia województwa środkowopomorskiego (projekt) na tle pozostałych województw w tys. km<sup>2</sup>

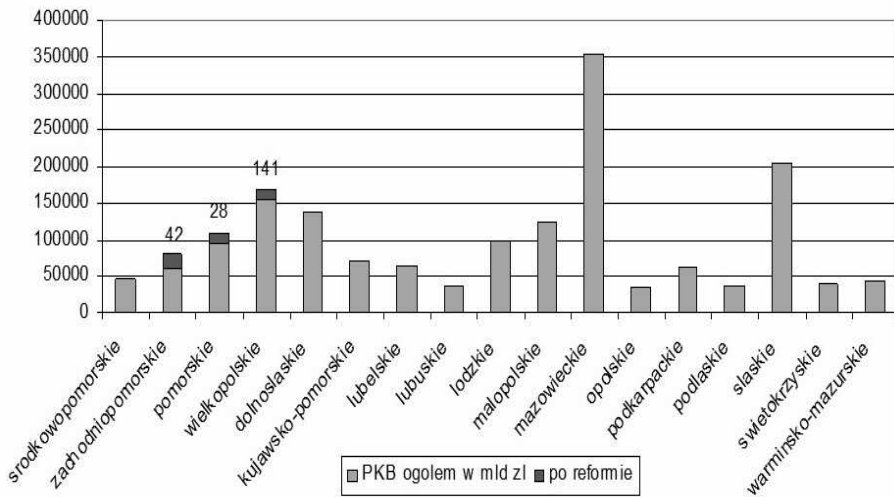
**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>, (7.01.2016).

Liczba ludności województwa środkowopomorskiego byłaby na poziomie około 1 mln mieszkańców tj. porównywalna jak w województwie lubuskim (1,02 mln), opolskim (1,04 mln), podlaskim (1,2 mln) – rys. 12.



**Rysunek 12.** Ludność województwa środkowopomorskiego (projekt) na tle pozostałych województw w tys. osób

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>, (7.01.2016).



**Rysunek 13.** Produkt krajowy brutto (PKB) w województwie środkowopomorskim (projekt) na tle pozostałych województw w mld zł (2013 rok)

**Źródło:** Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>, (7.01.2016).

Biorąc pod uwagę produkt krajowy brutto (PKB) ogółem – województwo środkowopomorskie powinno osiągnąć poziom 46,6 mld zł. Dla porównania: województwo lubuskie – 35,6 mld zł, opolskie – 34,3 mld zł, podlaskie – 36,0 mld zł, świętokrzyskie – 40,1 mld zł, warmińsko-mazurskie – 36,5 mld zł (rys. 13). Zatem wielkość PKB ogółem jest na tyle wysoka w województwie środkowopomorskim, iż znajduje się ono w środkowej części województw kraju, a przy wykorzystaniu endogenicznego kapitału może znacznie przyspieszyć rozwój i stać się konkurencyjnym regionem dla wielu innych.

## Zakończenie

Pomorze Środkowe stanowi obszar spójny ekonomicznie i społecznie, odróżniający się zasadniczo od regionów sąsiadujących. Można zatem w pełni traktować ten obszar jako odrębny region. W ciągu ostatnich 17 lat funkcjonowania nowego podziału administracyjnego nastąpiło pogłębienie recesji gospodarczej, a następnie wzrost poziomu bezrobocia oraz wykluczenie komunikacyjne regionu – największe w skali kraju. Utrata statusu województwa przez miasta: Koszalin i Słupsk – spowodowała oprócz likwidacji wielu instytucji i urzędów, zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej, co w związku z wykluczeniem komunikacyjnym, utrudnia przyciąganie inwestorów z zewnątrz. Zamiar przyłączenia do dużych aglomeracji (Szczecina oraz Trójmiasta) słabych regionów nie spowodowało wzmocnienia tych słabszych obszarów – koszalińskiego i słupskiego, lecz stało się wręcz odwrotnie – najcenniejsze zasoby ludzkie – młode, wykształcone emigrowały do aglomeracji, wzmacniając ich potencjał. Absolwenci szkół średnich i wyższych wyjeżdżają z regionu Koszalina i Słupska do aglomeracji Szczecina i Gdańska, zwykle po zakończeniu studiów, pozostając tam na zawsze. Zatem aglomeracje Szczecina i Gdańska zamiast wzmacniać tereny peryferyjne Pomorza Środkowego – powodują ich istotne osłabienie zarówno gospodarcze, jak i społeczne. Pomorze Środkowe jako wyodrębnione województwo powinno wypracować własną strategię rozwoju opartą o endogeniczny kapitał, w tym z uwzględnieniem istotnego znaczenia kapitału ludzkiego, a także środowiska przyrodniczego – zarówno w aspekcie rozwoju turystyki, jak również wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Rozwój województwa środkowopomorskiego w dużym stopniu powinien opierać się o kształcenie i wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań naukowych i technologicznych (przemysłu oraz usług telekomunikacyjnych, informatycznych, biotechnologii i medycyny) w powiązaniu z techniką sztucznej inteligencji wykorzystywanej w rozwiązaniach praktycznych.



Reasumując – województwo środkowopomorskie mogłoby się stać regionem w pełni konkurencyjnym z innymi województwami, dotąd bardziej potężnymi gospodarczo. Dla spełnienia oczekiwań mieszkańców tego regionu konieczna jest zmiana podziału administracyjnego i wydzielenia odrębnego województwa środkowopomorskiego, które byłoby bardziej sprzyjające tworzeniu prawdziwej samorządności regionalnej. Konieczne jest opracowanie kompleksowej strategii, uwzględniającej specyfikę regionu Pomorza Środkowego i wykorzystanie wszystkich mocnych stron w długim horyzoncie rozwoju.

## Bibliografia

1. Augustowski B., *Pomorze*, PWN, Warszawa 1977.
2. Bank Danych Lokalnych GUS, <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>, (7.01.2016).
3. Białecki T., Mazurkiewicz M., Muszyński A., *Podziały administracyjne Pomorza Zachodniego w latach 1800-1970*, Instytut Zachodniopomorski, Szczecin 1970, s. 7-9, 74-78.
4. Hopfer A., Suchta J., Żebrowski W., *Warianty podziału Polski na regiony administracyjne i ocena ich potencjału ekonomicznego*, (w:) *Transformacja polskiej przestrzeni w perspektywie integracji europejskiej*, KPZK PAN, Biuletyn nr 189, Warszawa 1999, s. 290.
5. Jasiulewicz M., *Przekształcenia strukturalne i przestrzenne obszarów wiejskich Pomorza Środkowego w okresie transformacji systemowej*, Politechnika Koszalińska, Koszalin 1998, s. 39.
6. Jażewicz I., *Miejska sieć osadnicza regionu nadmorskiego*, Akademia Pomorska, Słupsk 2013, s. 180-195.
7. Komornicki T., Stępiak M., *Przewidywany rozwój infrastruktury drogowej*, (w:) *Ekspertycki projekt koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju do roku 2033*, Warszawa, 2008, s. 156.
8. Komornicki T., Śleszyński P., *Typologia obszarów wiejskich pod względem powiązań funkcjonalnych i relacji miasto – wieś*, (w:) *Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 roku*, J. Bański (red.), Studia Obszarów Wiejskich, t. 16, IGiPZ PAN, Warszawa 2009, s. 25-26.

## **THE MIDDLE POMERANIA – MARGINALIZED REGION BY PRESENT ADMINISTRATIVE DIVISION**

The past 17 years is a long enough period to determine whether the elimination of the voivodeships of Koszalin and Słupsk had a positive effect or not on economic and social cohesion of the Middle Pomerania. The main aim of this article is to discuss the Middle Pomerania in terms of historic and present. The following issues were taken into account: transport accessibility, the problem of Middle Pomerania marginalization and its potential socio – economic. The following research method were used: analysis of literature and analysis of data published by Central Statistical Office.

Keywords: region, marginalization, coherence, Middle Pomerania voivodeship.