

Mariusz MIEDZIŃSKI *

KONCEPCJA NOWEGO PODZIAŁU TERYTORYALNEGO KRAJU W ŚWIECIE MOŻLIWOŚCI UTWORZENIA WOJEWÓDZTWA ŚRODKOWOPOMORSKIEGO

Zarys treści: Reforma samorządowa z 1999 roku wprowadzająca podział terytorium kraju na 16 województw i 315 powiatów z upływem lat wykazuje coraz większe niedopasowanie do współczesnych wymogów społeczno-ekonomicznych i realiów gospodarczych. Liczne oceny sytuacji społeczno-gospodarczej oraz faktyczny przebieg procesów rozwojowych sygnalizują wyraźny wzrost procesów marginalizacyjnych i odśrodkowych na Pomorzu Środkowym. Pogłębiające się różnice rozwojowe są zauważalne także w innych województwach, a zwłaszcza na obszarze województw mazowieckiego i śląskiego. Występowanie bardzo wyraźnych i stale pogłębiających się różnic poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz poziomu życia części społeczności na poziomie lokalnym czy regionalnym skłania do rozważań na temat przeprowadzenia istotnej korekty struktury administracyjnej kraju na szczeblu wojewódzkim i powiatowym. Zróżnicowanie społeczno-gospodarcze Pomorza Środkowego stanowi impuls do podjęcia rozważań nad koncepcją zmian podziału terytorialnego kraju w oparciu o przesłanki gospodarcze, szacunki ekonomiczne i analizy potencjałowe. Celem pracy jest również wskazanie rangi i roli jaką mogłoby pełnić kluczowe miasta Pomorza Środkowego w rozpatrywanej koncepcji nowego podziału administracyjnego kraju w ramach województwa środkowopomorskiego.

Słowa kluczowe: jednostka samorządu terytorialnego, województwo, powiat, turystyka, ciężenie grawitacyjne, podział terytorialny, Miejskie Obszary Funkcjonalne (MOF).

Przesłanki zmian podziału terytorialnego kraju

Postępujące zmiany społeczno-ekonomiczne kraju stanowią istotny impuls dla podjęcia rozważań nad ewentualną korektą podziału terytorialnego kraju, a w przypadku podejmowania zmian w zakresie administracji jest to głos

* Instytut Geografii i Studiów Regionalnych, Akademia Pomorska w Słupsku

w dyskusji nad zupełnie nową koncepcją podziału terytorialnego, także na szczeblu powiatowym. W niniejszym opracowaniu wskazana została potrzeba tzw. małej reformy wojewódzkiej i powiatowej oraz wariant kompleksowych zmian podziału administracyjnego kraju nawiązujący do *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK 2030)¹, w ramach której uwzględniono i wyznaczono tzw. Miejskie Obszary Funkcjonalne (odpowiednik FUA).

W celu zaprezentowania nowej koncepcji podziału terytorialnego kraju zastosowano klasyczne metody porównawcze i analityczne oparte na ogólnie dostępnych danych statystycznych GUS. W opracowaniu nowej koncepcji podziału terytorialnego kraju na przykładzie projektowanego województwa środkowopomorskiego podjęta została próba oszacowania potencjału gospodarczego dla czterech węzłowych miast Pomorza Środkowego ze szczególnym uwzględnieniem niedoszacowanego potencjału turystycznego miejscowości i obszarów turystycznych. W opracowaniu wykorzystano techniki statystyczne oraz dostępne mierniki potencjału społeczno-gospodarczego. Uzyskane w wyniku badań szczegółowe dane społeczno-gospodarcze pozwoliły z kolei na wykorzystanie metody kartograficznej, dzięki której zaprezentowano kompleksowy wariant podziału administracyjnego dla Pomorza Środkowego. Bardzo istotną rolę odegrały również wyniki badań przepływów potencjałowych oraz zasięgów oddziaływania miast sporządzone przez prof. P. Śleszyńskiego². Nałożenie i skorelowanie dostępnych danych GUS w zakresie rachunków regionalnych, skali bezrobocia i dojazdów do pracy z analizami potencjału turystycznego według badań własnych autora w zakresie turystyki w połączeniu z analizą badań przepływów potencjałowych i zasięgów oddziaływania miast pozwoliły ustalić nową koncepcję podziału terytorialnego kraju uwzględniającą założenia Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju oraz programu rozwoju miast średnich.

Mała reforma administracyjna

W ramach tzw. małej reformy administracyjnej możliwa jest głęboka korekta podziału administracyjnego dotycząca np. wydzielenia Warszawy i utworzenia województwa stołecznego tak by w ramach kolejnego okresu budżetowego na lata 2020-2027 województwo mazowieckie i np. miasto Radom otrzymały środki pomocowe z UE w ramach Regionalnego Programu

¹ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.

² P. Śleszyński, *W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie analizy grawitacyjnej*, „Przegląd Geograficzny”, nr 87, z. 2, 2015, s. 343-359.

Operacyjnego. Zgodnie z aspiracjami części społeczności regionu istnieje potrzeba utworzenia województwa środkowopomorskiego, a także dodatkowego województwa częstochowskiego. Bardzo silne dysproporcje rozwojowe na obszarze województwa mazowieckiego oraz silne zróżnicowanie potencjału rozwojowego w województwie śląskim i pomorskim skłaniają do rozważań o zmianach granic administracyjnych tych województw. Znaczące problemy funkcjonalne dotyczą również województwa zachodniopomorskiego, jednak na tym obszarze różnice poziomu rozwoju nie są tak znaczące jak w województwie pomorskim wokół Trójmiasta. Znaczące osłabienie funkcji metropolitalnych Szczecina przełożyło się na silny rozwój strefy nadmorskiej na czele z Kołobrzegiem, Świnoujściem i innymi gminami nadmorskimi.

W ramach obecnie istniejącej struktury administracyjnej możliwe jest dość szybkie skorygowanie granic 3 województw wydzielając z ich części województwo środkowopomorskie, częstochowskie oraz kilku województw miejskich w ramach największych i najsilniej rozwijających się aglomeracji kraju (np. województwo miejskie stołeczne – Warszawskie). Należy rozważyć podobne kroki także dla Krakowa, Trójmiasta i przeanalizować takie możliwości w stosunku do Poznania, Wrocławia i Łodzi. Należy pamiętać o znacznym ryzyku osłabienia gospodarczego potencjalnych województw „obwarzankowych” po wydzieleniu kilku ewentualnych województw miejskich.

Drugą częścią małej reformy powiatowej byłaby korekta sieci miast na prawach powiatu³ połączona z ustanowieniem zasady, że organem zarządczym gminy miejskiej na prawach powiatu (powiatu grodzkiego) powinien być prezydent miasta. Byłoby to uporządkowanie statusu miast „prezydenckich” oraz podniesienie rangi wielu miast o statusie regionalnym i subregionalnym. Istotną wadą tego rozwiązania bez szerszych propozycji systemowych byłoby ryzyko znaczącego wzmocnienia potencjalnych miast na prawach powiatu kosztem istniejących powiatów ziemskich i utworzenia powiatów „obwarzankowych”. Przykładem takiego problemu jest sytuacja w powiecie kołobrzeskim zamieszkiwanym obecnie przez 80 tys. mieszkańców. Utworzenie gminy miejskiej Kołobrzeg na prawach powiatu po jednoczesnym przyłączeniu obu sąsiednich gmin wiejskich tworzących obecnie Nadmorski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg spowodowałoby powstanie miasta na prawach powiatu liczącego nieco ponad 60 tys. mieszkańców. W takiej sytuacji powiat ziemski Kołobrzeg zmniejszyłby swoją liczbę ludności do niespełna 20 tys. mieszkańców, co byłoby wielkością niewystarczającą dla jego dalszego funkcjonowania. W raporcie o

³ Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym, Dz.U., 1998, Nr 91, poz. 578.

stanie samorządu terytorialnego⁴ proponuje się rewizję układu powiatowego poprzez łączenie powiatów „obwarzankowych” lub innych powiatów ziemskich z sąsiadującymi z nimi miastami na prawach powiatu. Doprowadziłoby to do wydzielenia mniejszej liczby dużych i silnych powiatów ziemskich, które można nazywać „rejonami administracyjnymi”.

Przeprowadzenie reform terytorialnych na szczeblu regionalnym i subregionalnym w zakresie tzw. polski powiatowej wymagałoby zatem niezwykle głębokiej reformy całej struktury terytorialnej kraju. Opierając się na KPZK 2030 i koncepcji Miejskich Obszarów Funkcjonalnych możliwe byłoby zmniejszenie liczby jednostek samorządu terytorialnego na szczeblu między gminami i województwem. Wymaga to głębokiej reformy ustroju terytorialnego i utworzenia 100-110 dużych JST z wydzielonymi miastami prezydenckimi.

Duża reforma administracyjna

Duża reforma ustroju terytorialnego kraju w przypadku tworzenia dość licznej grupy miast prezydenckich będących miastami na prawach powiatu wymagałaby całkowitej przebudowy tego szczebla JST. Skutkiem reformy powiatowej byłyby likwidacja dotychczasowych powiatów, a w ich miejsce powołanie 100-110 rejonów administracyjnych (utworzonych z dawnych 3-4 małych powiatów), przy czym ich stolice uzyskałyby status miast prezydenckich na prawach powiatu (odpowiednik powiatów grodzkich). Stolicami znacznie większych od powiatów rejonów administracyjnych byłyby miasta liczące co najmniej 40-50 tys. mieszkańców z odpowiednim potencjałem gospodarczym i demograficznym. Miasto takie powinno dysponować budżetem rządu co najmniej 250 mln zł i powinno generować inwestycje na około 100 mln zł rocznie. Powinny to być co najmniej subregionalne i regionalne „lokomotywy” rozwoju społeczno-gospodarczego. Na czele tych miast mogliby stanąć prezydenci wybierani w wyborach bezpośrednich zasiadający jednocześnie w senacie, co pozwoliłoby na przybliżenie władzy centralnej do obywateli poprzez połączenie elementów władzy samorządowej z władzą ustawodawczą⁵. Osoby te zarządzałyby dużymi miastami i mogłyby mieć wówczas bezpośredni wpływ na prawo i proces legislacyjny na etapie uchwalania ustaw i innych decyzji o znaczeniu ogólnokrajowym. Taka zmiana umożliwiłaby także podniesienie znaczenia senatu jako łącznika ustrojowego.

⁴ *Narastające dysfunkcje, zasadnicze dylematy, konieczne działania. Raport o stanie samorządności terytorialnej w Polsce*, tom I, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2013, s. 37.

⁵ *Narastające dysfunkcje, zasadnicze dylematy, konieczne działania. Raport o stanie samorządności terytorialnej w Polsce*, tom II, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2014, s. 28-29.

Tak głęboka zmiana ustrojowa potwierdziłaby faktyczne przybliżenie znaczących ośrodków władzy do miast na szczeblu subregionalnym. Byłoby to także potwierdzenie i podkreślenie roli średniej wielkości miast jako kluczowych ośrodków rozwoju gospodarczego poza stolicami dotychczasowych województw. Tak utworzone „rejon administracyjny” liczyłyby po 250-300 tys. mieszkańców i przejęłyby większość funkcji i kompetencji dotychczasowych powiatów oraz nadzór nad niektórymi elementami gospodarczymi i społecznymi kraju (np. kurator rejonowy, prokuratora rejonowa, rejonowy lekarz weterynarii, rejonowy komendant policji, rejonowy komendant PSP, itp.). Dotyczy to także szpitali regionalnych oraz utworzonych w ten sposób regionalnych centrów administracji publicznej. Struktura taka nie nawiązywałaby do układu dawnych 49 województw, ale tworzyłaby podstawy do realizacji programu rozwoju miast średnich zawartego w *Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* (SOR)⁶ z bardzo rozszerzonymi kompetencjami lokalnymi i regionalnymi.

Powołanie województwa środkowopomorskiego jako poligon zmian struktury administracyjnej kraju

Powołanie województwa środkowopomorskiego powinno nawiązywać obszarowo do jego tradycyjnego kształtu i obszaru z uszanowaniem odrębności kulturowej i etnicznej ludności kaszubskiej. Zmniejszony od strony wschodniej obszar województwa środkowopomorskiego można powiększyć przyłączając do niego powiat gryficki i łobeski, tak by nowo utworzony rejon kołobrzeski zyskał znaczące zaplecze terytorialne, gospodarcze i demograficzne. Proponowana koncepcja zakłada utworzenie województwa środkowopomorskiego złożonego z czterech powiatowych rejonów administracyjnych oraz czterech miast prezydenckich na prawach obecnego powiatu.

Kluczowym warunkiem zaistnienia perspektyw utworzenia województwa środkowopomorskiego jest dalsza specjalizacja turystyczna regionu i intensywny rozwój powiązań komunikacyjnych (drogi S-6, S-11, S-10, rozwój szybkiej kolei (koncepcja magistrali nadbałtyckiej), rozwój portów morskich w Kołobrzegu (baza promowa i morski dworzec pasażerski), Darłowie i Uście oraz uruchomienie transportu lotniczego (lotnisko Kołobrzeg – Bagicz dla lotów czarterowych). Turystyka jest obecnie obok przemysłu najważniejszą i najbardziej perspektywiczną gałęzią gospodarki na Pomorzu Środkowym umożliwiającą utworzenie samodzielnego województwa. Obecnie największe znaczenie

⁶ *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, URM, Warszawa 2017, ss. 419.

ma przemysł i usługi, a ich uzupełnieniem jest budownictwo i rolnictwo oraz bardzo niedoszacowana gospodarka turystyczna.

Kluczowe funkcje przemysłowe skupiają się w rejonach: słupskim, szczecineckim, koszalińskim i kołobrzeskim i są rozmieszczone w proporcji 3:3:2:1, natomiast funkcje usługowe rozmieszczone są w rejonach koszalińskim, słupskim, kołobrzeskim i szczecineckim według proporcji 3:2:1:1. Funkcje handlowe rozmieszczone są według proporcji: 2:2:1,5:1. Na Pomorzu Środkowym największą koncentracją przestrzenną cechują się funkcje turystyczne z absolutną przewagą rejonu kołobrzeskiego w stosunku do rejonów koszalińskiego, słupskiego i szczecineckiego w proporcji 5:1:0,5:0,1. Należy zaznaczyć że szacowane przychody ze sprzedaży usług turystycznych zbliżają się do wyników finansowych w działalności handlowej województwa środkowopomorskiego, wytwarzając przy tym oficjalnie około 2/3 jego potencjału usługowego lub prawie połowę jego potencjału przemysłowego.

Skala rozwoju sektora turystycznego zwłaszcza w rejonie kołobrzeskim jest dość trudna do oszacowania. Kołobrzeg i jego zaplecze według danych GUS i badań własnych autora w 2014 roku koncentrował aż 72,28% osobonoclegów potencjalnego województwa środkowopomorskiego i 36,8% osobonoclegów całego polskiego wybrzeża. Przy założeniu że średnia kwota wydatków na osobonocleg w rejonie kołobrzeskim wynosił 200 zł/dobę można oszacować dochody z szeroko rozumianej gospodarki turystycznej na kwotę rzędu około 3,5 mld zł ($17\,420\,016 * 200\text{ zł} = 3\,484\,003\,200\text{ zł}$), a w skali potencjalnego województwa na około 4,5 mld zł. Jest to kwota uwzględniająca wynajem miejsc noclegowych, wyżywienie, atrakcje turystyczne i komunikację w ramach przeliczeniowego „osobonoclegu” turysty w miejscu docelowym. Należy jednak zauważyć że jest to prawdopodobnie wielkość niedoszacowana i nie obejmuje ona wydatków turystów jednodniowych oraz usług oferowanych przez bazę hotelową najwyższej kategorii, a także dochodów z sektorów usług, handlu, gastronomii i transportu realizowanych poza miejscem noclegowym podczas spacerów, rekreacji, sportu i innych form spędzania czasu wolnego.

Według danych zawartych w raporcie z badań empirycznych przeprowadzonych w 2010 i 2011 roku pt. *Kołobrzeg, czy już „Majorka Północy”?* ustalono, że turyści polscy wydawali w 2011 roku średnio 152,73 zł dziennie (w 2010 roku było to 146,08 zł) natomiast turyści zagraniczni mieli do wydania w 2011 roku średnio 431,47 zł (w 2010 roku było to 249,79 zł)⁷.

Jeśli założyć, że spośród szacowanych ponad 17 mln osobonoclegów około 40% przypadało na turystów zagranicznych wówczas łączny dochód z turystyki

⁷ *Kołobrzeg, czy już „Majorka Północy”?*, Raport z badań empirycznych (z pomiaru przeprowadzonego w 2010 i 2011 roku), Poznań, 2011, s. 56.

wyniósłby w powiecie kołobrzeskim odpowiednio 1,599 mld zł od turystów krajowych i 3,003 mld zł od turystów zagranicznych co łącznie oznacza około 4,6 mld zł (3,9 zł/1 USD = 1180 mln USD). Wielkość ta jest jednak niedoszacowana i może być zwiększona o około 30% do 6 mld zł rocznie⁸.

Przy zaludnieniu 60 tys. mieszkańców NOF Kołobrzeg same dochody ze sprzedaży usług turystycznych osiągają zatem wartość 100,000 zł per capita (25 641 USD/os – kurs 3,9 zł/1 USD), czyli tylko ten sektor gospodarki daje ponad 190% średniego PKB NOF Kołobrzeg w porównaniu do kraju (Polska – 512 mld USD/38,53 mln = 13 290 USD per capita przy kursie 3,9 zł/1 USD). Przy założeniu, że turystyka w NOF Kołobrzeg stanowi 70% potencjału gospodarczego, a pozostałe sektory to gospodarka morska, budownictwo, przemysł, transport, handel, usługi, rolnictwo), wówczas PKB per capita powiatu kołobrzeskiego wynosi 36 630 USD na mieszkańca o wartości 2,197 mld USD, czyli 8,6 mld zł (tab. 2).

Turystyka jest jednym z najbardziej niedocenianych sektorów gospodarki narodowej, zaś w NOF Kołobrzeg stanowi ona kluczowy sektor gospodarki. W przypadku potencjalnego województwa środkowopomorskiego średnie PKB per capita wynosi około 2/3 średniej krajowej (1999 mld zł/38,53 mln = 51 830 zł/os), a według szacunków było to 51 000 zł/os.

Faktyczna wielkość PKB w podregionie koszalińskim według GUS w 2015 roku wynosiła 38 612 zł/1 mieszkańca zaś w podregionie Słupskim 35 037 zł na 1 mieszkańca (odpowiednio 82,5% i 74,9% średniej PKB w kraju 46 790). W całym podregionie koszalińskim PKB per capita osiągnął przy kursie 3,9 zł/1 USD wielkość 8974 USD i 8205 USD. Są to wartości 4 krotnie niższe od szacowanego PKB per capita dla NOF Kołobrzeg (36 630 USD PKB per capita).

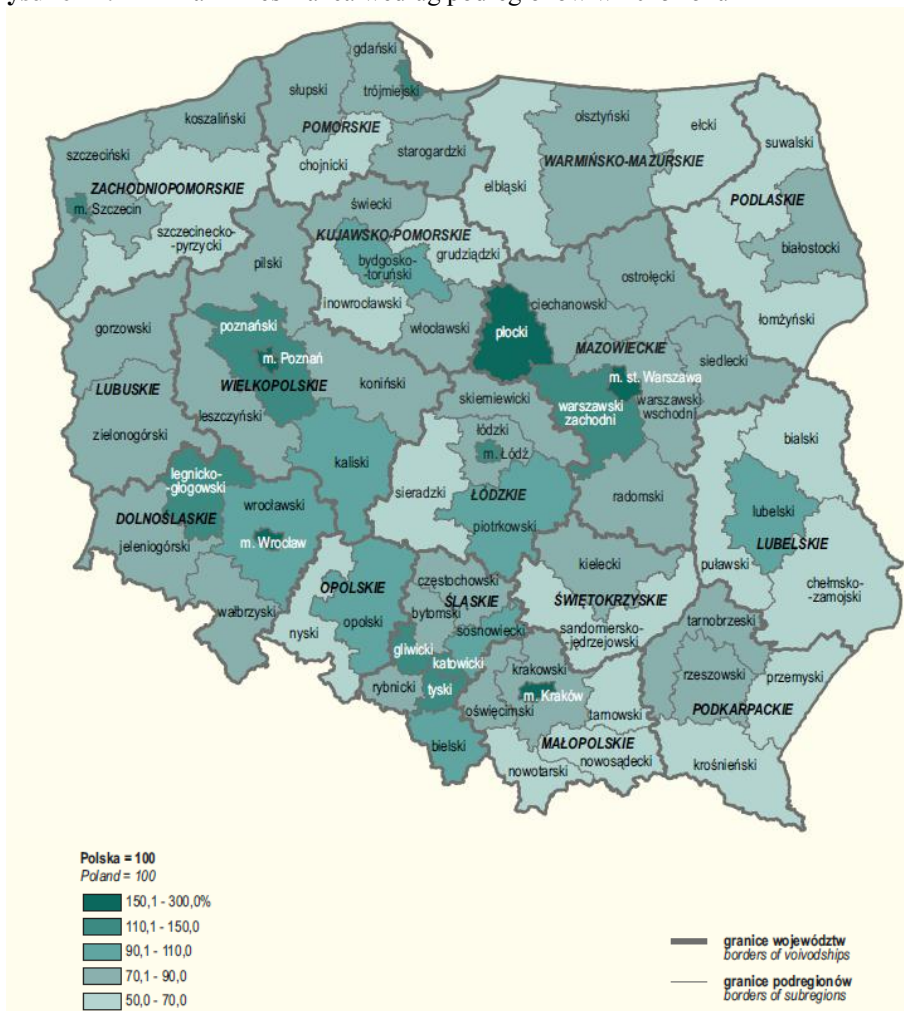
Gdyby przyjąć, że w Koszalinie i w Słupsku PKB per capita jest 2 krotnie wyższe od średniej w podregionie (8974 USD/os * 2 = 17 948 USD/os) i odpowiednio (8205 USD/os * 2 = 16 410 USD/os) wówczas szacowane PKB Koszalina wynosi ok. 1 920 400 000 USD a Słupska ok. 1 510 000 000 USD. Szacunkowe PKB NOF Kołobrzeg z turystyką to ok. 2 197 000 000 USD. Przy założeniu braku funkcji turystycznej ale 2 krotnie lepiej rozwiniętej funkcji przemysłowej (1,4 mld zł) PKB NOF Kołobrzeg osiągnąłby 846 000 000 USD (ok. 14 100 USD/os).

Szacunkowe wielkości PKB dla najważniejszych powiatów turystycznych kraju wskazują na niezwykle wysoką pozycję powiatu kołobrzeskiego (3 miejsce w kraju). Należy zaznaczyć że praktycznie cały potencjał turystyczny

⁸ B. Dwornik, *Kto zarabia najwięcej w Polsce na turystach 2014, Raport Money.pl*, <http://firma.money.pl/pressroom/artykuly/raport;money;pl;kto;zarabiaja;najwiecej;w;polsce;na;turystach,105,0,1594985.html>, (26.04.2016).

skupia się w nadmorskiej części powiatu kołobrzeskiego obejmującej miasto Kołobrzeg oraz gminy Kołobrzeg i Ustronie Morskie w ramach Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg (Miejski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg jako odpowiednik Functional Urban Area Kołobrzeg).

Rysunek 1. PKB na 1 mieszkańca według podregionów w 2015 roku



Źródło: Produkt krajowy brutto – rachunki regionalne w 2015 roku, GUS, Katowice 2017, s. 68, 99, 110.

Według badań Instytutu Turystyki jej potencjał w ogólnym PKB kraju jest oceniany na ok. 5%. Przy łącznym PKB kraju wynoszącym w 2015 roku

1997 mld zł turystyka wytworzyła ok. 100 mld zł PKB (w Portugalii i Hiszpanii udział ten sięga 15% PKB kraju a w Czechach ok. 8,4%). Analizując dane oficjalne GUS i porównując uzyskane wartości w stosunku do powiatów o najsilniej rozwiniętej funkcji turystycznej możliwe było ustalenie maksymalnych wartości udziału turystyki w potencjale gospodarczym (tab. 1).

Tabela 1. Szacunek PKB wytwarzanego w turystyce według powiatów w 2015 roku

Wyszczególnienie	Liczba osobonoclegów (w mln)	Dochody (w mld zł)
Ogółem w kraju:	66,579	100,000
W tym:		
Warszawa	4,849	7,283
Kraków	4,247	6,379
Kołobrzeg	4,235	6,361
Tatrzański	2,204	3,310
Nowosądecki	1,654	2,484
Wrocław	1,551	2,330
Cieszyński	1,522	2,286
Jeleniogórski	1,486	2,232
Świnoujście	1,454	2,184
Pozostałe	43,377	65,151

Źródło: B. Dwornik, *Kto zarabia najwięcej w Polsce na turystach 2014, Raport Money.pl*, <http://firma.money.pl/pressroom/artykuly/raport;money;pl;kto;zarabiaja;najwiecej;w;polsce;na;turystach,105,0,1594985.html>, (26.04.2016), Opracowanie własne według danych GUS (osobonoclegi) i szacunku dochodów z turystyki.

Według badań pas wybrzeża od Mrzeżyna po Jarosławiec koncentruje co najmniej 200 tys. miejsc noclegowych (z badań wynika że sam NOF Kołobrzeg skupia ponad 100 tys. miejsc noclegowych), a ich wykorzystanie sięga 33% w skali roku (dla NOF Kołobrzeg 66%)⁹, natomiast średnie wydatki na 1 osobonocleg wynoszą około 150 zł/dobę (dla NOF Kołobrzeg 250 zł/dobę) możliwe jest określenie przybliżonej wartości PKB generowanego przez gospodarkę turystyczną. Cały sektor turystyczny i paraturystyczny wybrzeża środkowego generuje łącznie 7,8 mld zł PKB w turystyce, z tego na sam powiat kołobrzegi przypada co najmniej 6,0 mld zł, natomiast pozostała część wybrzeża środkowego wytwarza około 1,8 mld zł PKB z turystyki. Funkcja turystyczna pozwala zatem uzyskiwać szacunkowo od 12% do 15% PKB przyszłego województwa

⁹ *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*, WUS, Szczecin 2016, s. 389.

środkowopomorskiego. Sam Nadmorski Obszar Funkcjonalny Kołobrzeg wytwarza nawet kilkanaście procent PKB całego regionu. W przypadku włączenia powiatu gryfickiego z gminą Rewal do województwa środkowopomorskiego potencjał turystyczny mógłby wzrosnąć o kolejne 1-2% do wartości około 15-17% PKB nowego województwa stanowiąc wówczas jeden z 2 kluczowych sektorów gospodarki porównywalny jedynie z przemysłem.

Drugą istotną funkcją gospodarczą regionu środkowopomorskiego może być gospodarka morska – najsilniej reprezentowana przez port kołobrzescki oraz porty w Darłowie i Ustce. Zgodnie z programem budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2015-2023¹⁰ do Kołobrzegu będą bezpośrednio sięgały budowane drogi ekspresowe S-6 i S-11. Jednocześnie trwają już ustalenia środowiskowe dotyczące budowy dworca morskiego i bazy promowej w porcie kołobrzesckim realizowanej przez Zarząd Portu Morskiego w Kołobrzegu. Ze względu na znaczący potencjał gospodarczy oraz istotną poprawę dostępności komunikacyjnej port kołobrzescki jest także postrzegany w opracowaniach eksperckich¹¹ jako potencjalna lokalizacja trzeciego na polskim wybrzeżu – najmniejszego zespołu portów o znaczeniu krajowym – obok zespołów portów Gdańsk-Gdynia i Szczecin – Police – Świnoujście. Obecnie jest to kluczowy port schronienia oraz potencjalnie najbliższa wobec terenów poligonowych znacząca baza morska i port wojenny. Maksymalne możliwości rozbudowy portu morskiego Kołobrzeg¹² (powiększenie obrotnicy portowej ze 140 m do 170 m) umożliwiają przyjmowanie statków o długości do 121 m, zanurzeniu 7 m i szerokości do 20 m. Byłyby to statki handlowe oraz promy o nośności do 10 000 DWT, a przy nabrzeżu zewnętrznym także wycieczkowce.

Możliwe jest zatem wykreowanie znaczącego ośrodka gospodarki morskiej o potencjalnej zdolności przeładunkowej do 1 mln ton rocznie, a jednocześnie kluczowego węzła komunikacyjnego dla całego Pomorza Środkowego (miejsce styku dróg ekspresowych S-6 i S-11, linii kolejowych w relacjach Trójmiasto – Warszawa – Kraków, Poznań i Szczecin – Berlin, baza promowa z dworcem morskim, lotnisko sportowo-turystyczne i dyspozycyjne). Dostępność komunikacyjna jest kluczowa dla dalszego rozwoju Kołobrzegu który wyspecjalizował się w funkcjach turystyczno-uzdrowiskowych. Inne miasta Pomorza Środkowego skupiają funkcje przemysłowe i usługowe (tab. 2).

¹⁰ *Program budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2014-2023*, MliB, Warszawa 2015, ss. 63.

¹¹ T. Komornicki, *Dostępność przestrzenna polskich portów morskich*, Opracowanie eksperckie dla Instytutu Morskiego w Gdańsku, IGiPZ PAN, Warszawa 2015, ss. 46.

¹² M. Miedziński, *Możliwości rozwojowe portu morskiego w Kołobrzegu po zakończonej przebudowie wejścia oraz trwającej poprawie dostępności portu od strony lądu*, „Regiony Nadmorskie”, Nr 21, 2013, s. 66-77.

Największym potencjałem przemysłowym dysponują miasta Słupsk, Koszalin, Szczecinek, Bytów, Człuchów i Białogard. W kilku miastach i gminach funkcjonują strefy i podstrefy SSE będące obszarami wzmożonej działalności przemysłowej i logistycznej. Miasto Kołobrzeg i otaczający je NOF Kołobrzeg wyróżnia się bardzo znaczącą skalą rozwoju sektora budowlanego w zakresie zabudowy mieszkaniowej, apartamentowej, hotelowej, sanatoryjnej.

Jak wynika z obliczeń (tab. 2) NOF Kołobrzeg ma najwyższy poziom PKB per capita (141 tys. zł/os.) wytwarzany w ponad 2/3 w gospodarce turystycznej i dostarczający kilkanaście procent PKB województwa. Bez uwzględnienia turystyki w tworzeniu PKB per capita NOF Kołobrzeg byłby najsłabszym powiatem grodzkim (42 tys. zł) w porównaniu z powiatami grodzkimi Koszalin, Słupsk i zakładanym powiatem grodzkim Szczecinek (63 tys., 60 tys. i 92 tys. zł PKB per capita). Osiągnięty poziom rozwoju funkcji turystycznych NOF Kołobrzeg obejmujący tereny proponowanej gminy na prawach powiatu zupełnie zmienia obraz gospodarki województwa środkowopomorskiego. Gospodarka turystyczna rozwinięta wokół NOF Kołobrzeg jest już najważniejszą częścią gospodarki nowego województwa¹³.

Istotnym czynnikiem potęgującym skalę rozwoju sektora turystycznego może być również lokalizacja w Kołobrzegu wielkiego obiektu spędzania czasu wolnego, którego zdolności recepcyjne są rozpatrywane na poziomie 1,5-2 mln odwiedzających rocznie. Obiekt taki zawierający oceanarium, tropikalną lagunę, centrum wystawienniczo-kongresowe oraz kliniki medyczne mógłby zwiększyć PKB Kołobrzegu o kolejne 0,5 mld zł rocznie i podwoić skalę całorocznego ruchu turystycznego. Budowa dróg ekspresowych S-6 i S-11 oraz rozpatrywana koncepcja kolejowej magistrali nadbałtyckiej w wariantcie kołobrzesckim znacząco poprawiłaby docelową dostępność miasta Kołobrzeg. Miasta Koszalin, Słupsk i Szczecinek powinny skupić swój rozwój na funkcjach przemysłowych, usługowych oraz administracyjno-logistycznych. Kluczową rolę w proponowanej reformie administracyjnej miałyby do odegrania silne rejony administracyjne które zastąpiłyby słabe i zbyt liczne powiaty. Liczne opracowania i analizy wskazują na istotną słabość dotychczasowego podziału administracyjnego kraju. Analiza ciążenia grawitacyjnych¹⁴ oraz badania potencjału ekonomicznego wskazują, że konieczna jest dyskusja nad zmianą liczby województw do 17-19 oraz zmniejszenie liczby powiatów poprzez ich łączenie i utworzenie nowej struktury administracyjnej zastępującej zbyt liczne słabe jednostki powiatowe.

¹³ *Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych w 2016 roku. Notka informacyjna*, GUS, Warszawa 2017, ss. 11.

¹⁴ Śleszyński P., op. cit., s. 343-359.

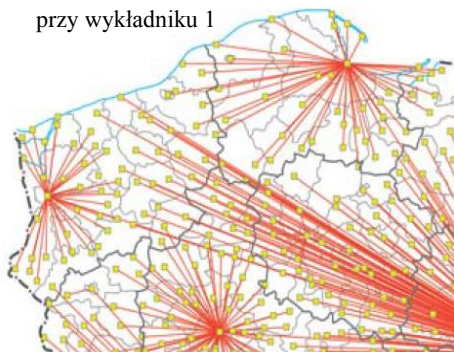
Tabela 2. Szacowana wartość PKB brutto i per capita w powiatach i rejonach gospodarczych województwa środkowopomorskiego w 2015 roku

wyszczególnienie	Ludność (w tys.)	PKB/per capita	Suma (mld zł)	Turystryka	Usługi	Przemysł	Handel	Budownictwo	Administracja	Inne
Kołobrzeg p. grodzki	61,0	140 984	8,6	6,0	0,5	0,4	0,5	0,5	0,2	0,5
kołobrzescki	18,0	38 889	0,7	0,0	0,1	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1
białogardzki	49,0	34 694	1,7	0,0	0,3	0,8	0,2	0,1	0,1	0,2
świdwiński	48,0	37 500	1,8	0,0	0,3	0,6	0,2	0,2	0,1	0,4
Rejon kołobrzescki	0,2	72 727	12,8	6,0	1,2	2,1	1,0	0,9	0,4	1,2
gryficki	61,0	26 230	1,6	0,5	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2
łobeski	38,0	23 684	0,9	0,0	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Rejon kołobrzescki	0,1	55 636	15,3	6,5	1,6	2,6	1,3	1,1	0,6	1,6
Koszalin p. grodzki	107,0	63 551	6,8	0,0	1,5	2,4	1,2	0,3	0,4	1,0
koszaliński	66,0	34 848	2,3	0,5	0,5	0,6	0,2	0,2	0,1	0,2
ślawnieński	57,0	36 842	2,1	0,3	0,5	0,6	0,2	0,2	0,1	0,2
Rejon koszaliński	0,2	48 696	11,2	0,8	2,5	3,6	1,6	0,7	0,6	1,4
Ślupsk p. grodzki	92,0	59 783	5,5	0,0	1,2	1,8	1,0	0,2	0,3	1,0
ślupski	97,0	57 732	5,6	0,5	0,5	3,4	0,5	0,2	0,1	0,4
bytowski	78,0	33 333	2,6	0,0	0,3	1,5	0,2	0,2	0,1	0,3
Rejon ślupski	0,3	51 311	13,7	0,5	2,0	6,7	1,7	0,6	0,5	1,7
Szczecinek p. grodzki	40,0	92 500	3,7	0,0	0,3	2,5	0,3	0,1	0,2	0,3
szczecinecki	39,0	35 897	1,4	0,0	0,2	0,5	0,2	0,1	0,1	0,3
drawski	58,0	24 138	1,4	0,0	0,2	0,7	0,1	0,1	0,1	0,2
walecki	54,0	37 037	2,0	0,0	0,3	0,9	0,1	0,2	0,1	0,4
człuchowski	57,0	26 316	1,5	0,0	0,2	0,8	0,1	0,1	0,1	0,2
złotowski	70,0	28 571	2,0	0,0	0,3	0,8	0,2	0,2	0,1	0,4
Rejon szczecinecki	318,0	37 736	12,0	0,0	1,5	6,2	1,0	0,8	0,7	1,8
Razem województwo	991,0	50 151	49,7	7,3	7,2	18,6	5,3	3,0	2,2	6,1
Razem województwo	1 189,0	46 005	54,7	8,3	8,0	19,6	5,9	3,4	2,6	6,9

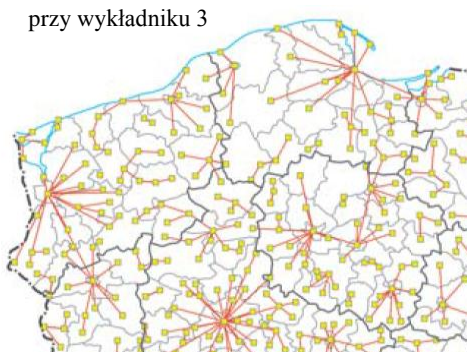
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS według NTS-3, Szczecin/Gdańsk/Poznań/stat.gov.pl/dane-o-województwie/powiaty-865/informacje-o-powiatach-dane-powiatowe, rachunki regionalne, (5.05.2016).

Rysunek 2. Kartograficzna interpretacja analizy grawitacyjnej dla poziomu miast

przy wykładniku 1



przy wykładniku 3



Źródło: P. Śleszyński, *W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski*, nr 87, z. 2, 2015, s. 348.

Rysunek 3. Ciężenia grawitacyjne jednostek gminnych (dla miast i gmin obwarzankowych) przy wskaźniku

przy wskaźniku 1,5



przy wskaźniku 2



Źródło: P. Śleszyński, *W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski*, nr 87, z. 2, 2015, s. 350-351.

Charakterystyczną cechą Pomorza Środkowego jest bardzo silne oddziaływanie Warszawy (przy wykładniku potencjałowym = 1) oraz Trójmiasta (przy wykładniku potencjałowym = 1,5) (rys. 2). Jedyne miasto, jakie pojawiło się w strefie przejściowej, był Koszalin, tworzący bardzo niewielką strefę oddziaływania potencjałowego na pograniczu wpływu Warszawy i Trójmiasta (obszar oddziaływania ograniczony tylko do MOF miasta Koszalin). Na poziomie wykładniczym 1,5 od razu strefa oddziaływania Koszalina zwiększa się do terenu powiatu koszalińskiego i częściowo sławieńskiego przy jednoczesnym bardzo wyraźnym zaznaczeniu dość rozległych nieregularnych stref oddziaływania Słupska, Kołobrzegu i Szczecinka (rys. 3).

Przy wykładniku 1,5, a zwłaszcza 2, każde z czterech miast wytworzyło dość regularne strefy wpływów zagospodarowując przeważającą większość obszaru województwa środkowopomorskiego. Szczególnym przypadkiem

odziaływań jest rozwijająca się strefa potencjału grawitacyjnego Kołobrzegu, który zaczyna silnie wpływać także na powiaty gryficki i łobeski (rys. 3 przy wykładniku 3) z zaznaczającym się wpływem dla miasta Gryfice (powiat gryficki) oraz miasta Łobez (powiat Łobeski). Brak możliwości rozwoju potencjałowego w kierunku wschodnim (w stronę Koszalina i częściowo Białogardu) potęguje rozwój potencjałowy w kierunku zachodnim i południowo-zachodnim. Istotnym przykładem skali takiego oddziaływania jest rozmieszczenie obszarów o bardzo niskim odnotowywanym wskaźniku poziomu bezrobocia dla obszaru województwa zachodniopomorskiego. Na uwagę zasługują zwłaszcza obszary w strefie oddziaływania miasta Kołobrzeg i miasta Szczecin. Strefa oddziaływania grawitacyjnego Kołobrzegu jest porównywalna z obszarem wpływów Koszalina i Słupska. Na nieco mniejszą skalę swoją własną strefę tworzy Szczecinek integrując przestrzennie południową część województwa środkowopomorskiego (wykładnik 1,5 i 2).

Możliwe jest zatem stwierdzenie, że miasta Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg i Szczecinek dysponują na tyle znaczącym potencjałem gospodarczym i integracyjnym, że mogą utworzyć policentryczny układ funkcjonalny sieci osadniczej dla terenu województwa środkowopomorskiego.

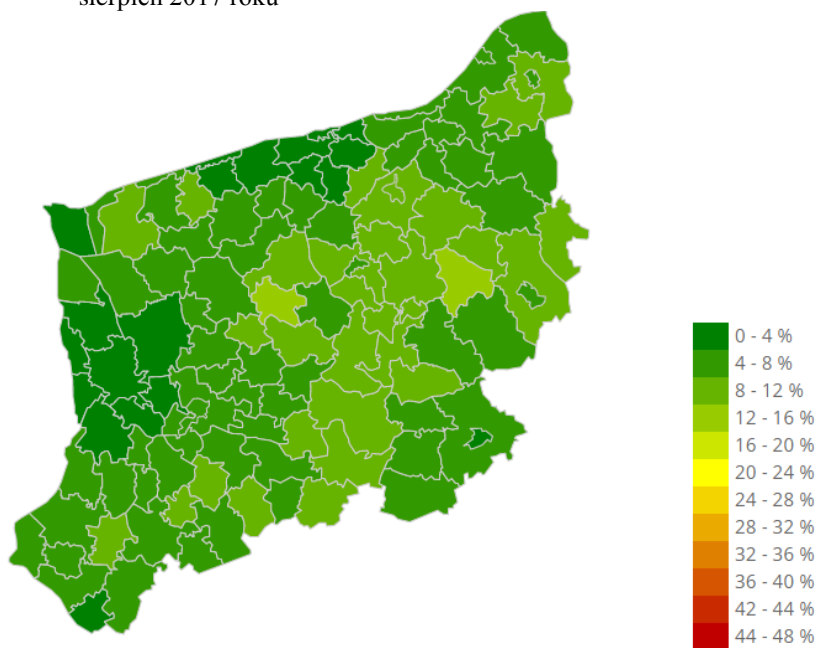
Budowa dróg ekspresowych oraz poprawa sieci połączeń kolejowych w relacjach między tymi czterema miastami może ostatecznie zintegrować region poszerzając jego potencjał terytorialny (np. magistrala nadbałtycka w kierunku na zachód od miasta Kołobrzeg). Słabość potencjałowa Szczecina i bardzo silny potencjał Trójmiasta ograniczają możliwości potencjałowe Słupska i Szczecinka (granice oddziaływania pokrywają się granicą powiatu słupskiego i bytowskiego obejmując część człuchowskiego i chojnickiego).

Jako strefa przejściowa rozwija się obszar potencjałowy Drawska Pomorskiego, Świdwina i Wałcza. Zgodnie z zasadą ciężenia grawitacyjnego obszary te coraz silniej ciążą kierunku Kołobrzegu, Koszalina i Szczecinka. Docelowo może nastąpić zjawisko zaniku strefy przejściowej a w konsekwencji powiększenie stref oddziaływania głównych miast regionu.

Analizując istniejący potencjał społeczno-gospodarczy oraz strefy wpływów miast z uwzględnieniem wskaźników potencjałowych oraz metodę ciężenia grawitacyjnego należy także sięgnąć do zjawiska dojazdów do pracy. Na podstawie wyników NSP 2011 w skali całego kraju zostały opracowane tablice dojazdów do pracy na poziomie gmin¹⁵. Na Pomorzu Środkowym największymi ośrodkami dojazdów do pracy w 2011 roku były miasta: Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg, Bytów, Białogard, Szczecinek i Wałcz (tab. 3).

¹⁵ *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa 2014.

Rysunek 4. Bezrobocie w gminach województwa zachodniopomorskiego – stan na sierpień 2017 roku



Źródło: Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie, www.wup.pl/pl/dla-instytucji/statystyka-badania-i-analiza/bezrobocie-w-gminach, (28.10.2017).

Liczba odnotowywanych dojazdów do pracy wskazuje zdecydowaną dominację kilku największych miast regionu środkowopomorskiego. Na uwagę zasługuje bardzo znacząca skala tego zjawiska w Bytowie za sprawą bardzo wysokiego ilorazu przepływów i salda dojazdów. Należy także podkreślić dość wysoki poziom salda dojazdów do pracy dla Kołobrzegu, które osiąga $\frac{3}{4}$ wartości dla dwukrotnie większego Słupska. Potwierdza to znaczący potencjał gospodarczy miasta Kołobrzeg przy jednoczesnym relatywnie niskim poziomie wyjazdów do pracy z Kołobrzegu. Sytuacja gospodarcza Koszalina w połączeniu ze znaczną odległością do Szczecina powoduje że bilans dojazdów do pracy w układzie Szczecin – Koszalin jest dla Koszalina zdecydowanie ujemny (823 osoby pracujące w Szczecinie – 105 osób pracujących w Koszalinie). Podobny bilans w układzie Trójmiasto-Słupsk dla Słupska jest nieco korzystniejszy (695 osób pracujących w Gdańsku – 122 osoby pracujące w Słupsku) ze względu na większy potencjał Trójmiasta względem Szczecina.

Tabela 3. Dojazdy do pracy w największych miastach Pomorza Środkowego w 2011 roku

Wyszczególnienie	Ludność (w tys.)	Dojeżdżający do pracy	Iloraz prze- pływów	Wyjeżdżający do pracy	Saldo
Koszalin	107,0	7590	1,8	4111	3479
Słupsk	92,8	6878	1,5	4715	2163
Kołobrzeg	46,7	2789	2,2	1268	1521
Szczecinek	40,5	1659	1,2	1409	250
Bytów	25,1	2370	3,8	617	1753
Białogard	24,5	2046	1,5	1411	635
Wałcz	25,9	1288	0,9	1466	-178

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa 2014.

W skali krajowej liczba odnotowywanych dojazdów do pracy do Warszawy dla Koszalina wynosiła 452 osoby, a dla Słupska było to 301 osób. W odwrotnym kierunku z Warszawy do Koszalina i Słupska dojeżdżały do pracy tylko po 24 osoby, a zatem bilans ten był niekorzystny dla Koszalina (większa liczba dojeżdżających z Koszalina niż ze Słupska przy jednocześnie większej odległości z Koszalina niż ze Słupska). Trzecim ośrodkiem dojazdów z Warszawy było miasto Mirosławiec (powiat wałecki), do którego dojeżdżało aż 65 osób (baza lotnicza?) i była to największa liczba pracowników odnotowana dla miast województwa środkowopomorskiego.

Skala i zasięg odnotowywanych dojazdów do pracy pozwala wnioskować, że wszystkie miasta regionu raczej nie są atrakcyjne dla pracowników z innych obszarów kraju. Na poziomie przepływów wewnątrzwojewódzkich zaznacza się bardzo silna dominacja Szczecina i Trójmiasta przy mniej korzystnej sytuacji dla Koszalina w strukturze obecnych województw (więcej osób dojeżdżających z Koszalina do Szczecina niż ze Słupska do Trójmiasta). Na poziomie regionalnym występuje zjawisko zmniejszania skali dojazdów do pracy w miarę coraz niższej rangi miasta w sieci osadniczej. Znaczące dojazdy do pracy o zasięgu ponadpowiatowym (subregionalnym) mają miejsce w Bytowie, Szczecinku, Białogardzie i Wałczu.

Kołobrzeg wykazuje skalę dojazdów wykraczającą ponad poziom subregionalny, a rosnąca liczba osób dojeżdżających do pracy potwierdza oddziaływanie już na poziomie regionalnym. Decydująca jest tu bardzo niska oficjalna stopa bezrobocia (powiat kołobrzeski – wrzesień 2017 – 4,8%) na bardzo znaczące zapotrzebowanie na nowych pracowników na rynku pracy oraz skala realizowanych nowych inwestycji w sektorze turystycznym i usługowo-handlowym. Powiat kołobrzeski cechuje jeden z najniższych poziomów bezro-

bocia (rys. 4) w północno-zachodniej części kraju i może być to kluczowy impuls do dalszego zwiększania skali dojazdów do pracy na poziomie regionalnym z kilku sąsiednich powiatów (gryficki, łobeski, świdwiński, białogardzki, miasto Koszalin). Realizacja bardzo licznych inwestycji obejmujących tylko na obszarze NOF Kołobrzeg ponad 1700 mieszkań, 1000 domów jednorodzinnych, około 3500 apartamentów, ponad 2000 pokoi hotelowych oraz obiektu spędzania czasu wolnego może wygenerować powstanie nawet 4000 nowych miejsc pracy, a budowa nowej ponadregionalnej galerii handlowej pod Kołobrzegiem zwiększy tę liczbę do około 5500 miejsc pracy. Rozwój funkcji turystycznych i paraturystycznych na przykładzie miasta Kołobrzeg oraz Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego Kołobrzeg stanowi potwierdzenie skali procesów rozwojowych w ramach progowego cyklu życia obszaru turystycznego¹⁶, przy czym należy podkreślić dużą skalę przemian przestrzenno-funkcjonalnych w sąsiednich miejscowościach turystycznych¹⁷.

Generalnie impulsem rozwoju dla pozostałych miejskich obszarów funkcjonalnych przyszłego województwa, tj. Koszalina, Słupska, Białogardu i Szczecinka, może być intensyfikacja funkcji przemysłowych, usługowych, logistycznych oraz dalsza specjalizacja regionalna (np. przemysł drzewny i meblowy oraz leśnictwo w Szczecinku). Najważniejszym kierunkiem rozwoju dla Koszalina powinna być specjalizacja usługowo-przemysłowa z logistyką, natomiast dla Słupska preferowane powinny być funkcje przemysłowo-usługowe. Istotne powinno być również grupowanie podmiotów gospodarczych oraz tworzenie „klastrow” specjalizacyjnych np. dla przemysłu samochodowego, drzewnego, spożywczego, stolarki okiennej, itp. Pozwoliłoby to na dalszy rozwój specjalizacji poszczególnych miast oraz pozyskanie istotnych źródeł finansowania zewnętrznego.

Koncepcja ekonomiczna i funkcjonalno-przestrzenna

Dwoma najbardziej wyróżniającymi się kierunkami rozwoju regionu w przyszłym województwie środkowopomorskim powinny być turystyka (pas nadmorski z Kołobrzegiem na czele) oraz usługi związane z obronnością narodową (kompleks Słupsk – Ustka, Koszalin oraz rejon Pojezierza Drawskiego).

¹⁶ M. Miedziński, *Uzdrowisko Kołobrzeg w świetle zmodyfikowanego cyklu życia obszaru turystycznego R.W. Butlera oraz teorii progowej B. Malisza*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Ekonomiczne Problemy Turystyki”, Nr 3 (23), 2013, s. 209-224.

¹⁷ 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.

Były to dwie kluczowe zewnętrzne – eksportowe specjalizacje umożliwiające systematyczny napływ kapitału dla regionu pochodzącego z turystyki (krajowa i zagraniczna) i funkcjonowania elementów związanych z obroną narodową (Tarcza Antyrakietowa, garnizony, poligony, kompleksy koszarowe, magazyny NATO, itp.).

Rozpatrywane województwo środkowopomorskie powinno mieć możliwość pozyskiwania środków na swoje funkcjonowanie aż z 4 źródeł, tj.:

1. Podatek CIT pozyskiwany z kompleksu wojskowo-obronnego (podobnie jak w woj. dolnośląskim z KGHM czy w lubelskim PGE).
2. Podatek CIT pozyskiwany z rozwoju sektora turystycznego (podatki płacone przez branżę turystyczną oraz opłaty lokalne (uzdrowska).
3. Podatek CIT pozyskiwany od firm działających w ramach stref i podstref SSE ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu i usług (także po nowelizacji).
4. Podatek CIT pozyskiwany z działalności przedsiębiorstwa Lasy Państwowe na obszarze województwa w ramach podniesienia rangi RDLP w Szczecinku.

Znaczącym źródłem dochodów powinno być także wielkoobszarowe rolnictwo bazujące na największym w kraju średnim areale gospodarstw rolnych i mogącym stać się istotnym czynnikiem rozwoju dla małych miast i miejscowości wiejskich. Pozostałe średnie i mniejsze miasta poza kluczowymi 4 miastami regionu (Koszalin, Słupska, Kołobrzegu, Szczecinka) powinny rozwijać lokalne i rejonowe specjalizacje funkcjonalne stając się istotnym czynnikiem wsparcia rozwoju i dywersyfikacji funkcji dla terenów wiejskich i największych ośrodków miejskich województwa zgodnie z zapisami SOR¹⁸.

Istniejące ograniczenia funkcjonalne, prawne czy lokalizacyjne mogą być niwelowane poprzez dyspersję funkcji do ośrodków mniejszych zlokalizowanych w bliskim sąsiedztwie, np. brak możliwości lokalizacji przemysłu w Kołobrzegu (ograniczenia uzdrowskie) może być czynnikiem lokalizacji przemysłu w Białogardzie, Karlinie, Gościnnie czy Trzebiatowie. Ograniczenia budowy dużych obiektów przemysłowych w Słupsku (Tarcza Antyrakietowa) mogą być ograniczone poprzez lokalizację funkcji przemysłowych w Sławnie, Bytowie, gminie Kobylnica, itp. Budowa dróg ekspresowych S-6 i S-11, koncepcja kolejowej magistrali nadbałtyckiej oraz rozważane utworzenie zespołu portów Kołobrzeg-Darłowo umożliwią rozwój usług logistycznych w Kołobrzegu, Darłowie i Koszalinie. Infrastruktura ta umożliwi właściwe skomunikowanie wszystkich 4 kluczowych miast regionu ze sobą i spowoduje znaczącą unifikację i integrację lokalnych rynków pracy w rynek o przepływach regionalnych.

¹⁸ *Strategia na..., op. cit., ss. 419.*

Podstawę organizacyjną sieci transportowej powinna spełniać sieć nowoczesnych centrów przesiadkowych i komunikacyjnych zlokalizowanych w miastach nowego województwa:

- w Kołobrzegu (lotnisko sportowo-turystyczne, baza promowa, dworzec morski, początek drogi ekspresowej S-11, PKP – stacja końcowa KDP, PKS, BUS, MZK, Lekka Kolej Nadmorska – Tramwaj Dwusystemowy, TAXI);
- w Koszalinie (PKP – przystanek KDP, PKS, BUS, MZK, TAXI, pętla LKN);
- w Słupsku (PKP – przystanek KDP, PKS, BUS, MZK, TAXI);
- w Szczecinku (PKP – potencjalny przystanek KDP relacji Kołobrzeg-Poznań – Wrocław, PKS, BUS, MZK, TAXI);
- potencjalnie w Białogardzie (PKP – potencjalny przystanek KDP relacji Kołobrzeg – Poznań – Wrocław, PKS, BUS, MZK, TAXI);
- potencjalnie w Bytowie (PKP, PKS, BUS, MZK, TAXI);
- potencjalnie w Wałczu (PKP, PKS, BUS, MZK, TAXI);
- potencjalnie w Świdwinie (PKP, PKS, BUS, MZK, TAXI);
- rozważane w Ustce i Darłowie (PKP, PKS, BUS, TAXI).

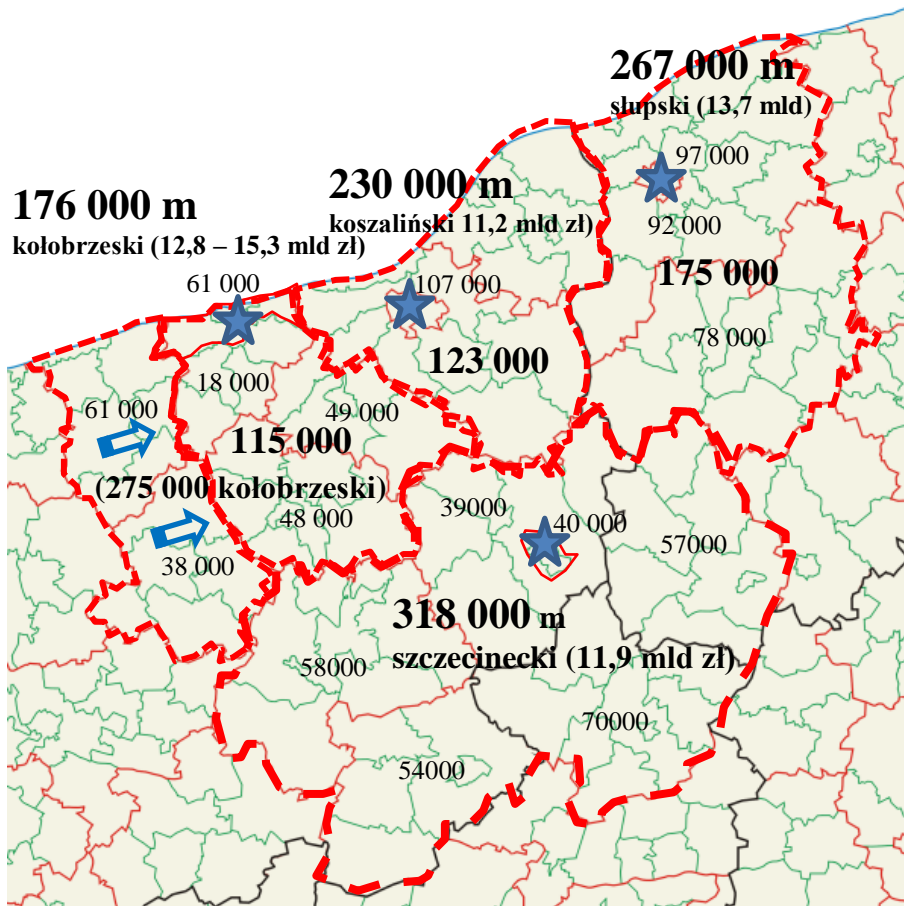
Pozostałe miasta są obszarami docelowego ruchu turystycznego (Ustka, Darłowo) i umożliwiają lokalizację niewielkich centrów przesiadkowych (Sławno, Karlino, Drawsko Pomorskie, Gościno). Istotną rolę w systemie komunikacyjnym regionu mogłyby odegrać rozpatrywana do realizacji dwutorowa kolejowa magistrala nadbałtycka w relacji Gdańsk – Szczecin przebiegająca przez Słupsk i Koszalin rozpatrywana w wariacie kołobrzesckim przez Kołobrzeg i Gryfice umożliwiając skomunikowanie do Szczecina.

Uwzględniając wskazany potencjał gospodarczy oraz możliwości rozwoju sieci powiązań komunikacyjnych i specjalizację funkcjonalną poszczególnych miast możliwe jest zaproponowanie wzajemnie uzupełniającej się struktury przestrzennej regionu (rys. 7) obejmującej utworzenie 4 rejonów administracyjno-gospodarczych i ich czterech stolic jako miast na prawach powiatu (Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg, Szczecinek).

Proponowana struktura administracyjna mogłaby być następująca:

1. Koszalin – siedziba wojewody (Urzędu Wojewódzkiego) i organów administracji zespolonej tj. służby, inspekcje, straże – które są podległe bezpośrednio wojewodzie.
2. Słupsk – siedziba sejmiku województwa oraz większości organów administracji niezespolonej tj. sztaby, izby, urzędy, zarządy, dyrektorzy, inspektorzy – które są podległe (związane) sejmikowi województwa.

Rysunek 5. Koncepcja struktury administracyjnej województwa środkowopomorskiego opartej na likwidacji dotychczasowych powiatów i wprowadzeniu miast na prawach powiatu i rejonów administracyjnych (koncepcja II szczebla podziału terytorialnego kraju)



Źródło: opracowanie własne.

Wspólną obsługę, w szczególności administracyjną, finansową i organizacyjną mogą prowadzić urząd marszałkowski albo inna wojewódzka samorządowa jednostka organizacyjna, zwane dalej „jednostkami obsługującymi”¹⁹ stąd propozycja by w ramach dywersyfikacji niektórych funkcji o zasięgu wojewódz-

¹⁹ Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie województwa z dnia 15 września 2015 r. Poz. 1392.

kim w dwóch pozostałych kluczowych miastach (Kołobrzegu i Szczecinku) rozmieścić instytucje wspomagające funkcjonowanie jednostek obsługiwanych województwa:

1. Kołobrzeg – lokalizacja urzędu marszałkowskiego – jednostki obsługującej pracę jednostek obsługiwanych na poziomie województwa,
2. Szczecinek – lokalizacja niektórych wybranych organów administracji niespolonej (np. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, RDLP, itp.).

W tak zorganizowanej strukturze miastami wojewódzkimi byłyby Koszalin i Słupsk a Kołobrzeg i Szczecinek pełniłyby funkcje wspomagające dla regionu.

Efektom końcowym powyższych rozważań jest propozycja pilotażowej zdywersyfikowanej struktury funkcjonalno-przestrzennej i administracyjnej dla proponowanego do utworzenia województwa środkowopomorskiego (rys. 5). Przeprowadzone analizy funkcjonalno-przestrzenne oraz ekonomiczno-gospodarcze stanowią zatem rozwinięcie wcześniejszych obszernych opracowań²⁰ bazujące na danych statystycznych GUS²¹ czy innych instytucji zajmujących się określonymi zjawiskami społeczno-gospodarczymi. Wnioski zawarte w raportach o stanie samorządu terytorialnego²² wskazują na konieczności rozpoczęcia działań zmierzających do poprawy funkcjonowania samorządów na poziomie wojewódzkim i powiatowym. Analizy potencjałowe²³, grawitacyjne²⁴ oraz źródła informacji o wrażliwych czy niedoszacowanych potencjałach gospodarczych²⁵, a także liczne opracowania autorskie pozwalają określić skalę rozwoju gospodarki turystycznej na Pomorzu Środkowym ze szczególnym rolą miasta Kołobrzeg i NOF Kołobrzeg.

Możliwe do utworzenia województwo środkowopomorskie, mimo aktualnie niezbyt okazałych wyników społeczno-ekonomicznych i gospodarczych, może dzięki intensyfikacji rozwoju własnych specjalizacji (turystyka, obrona narodowa, przemysł, leśnictwo, logistyka, gospodarka morska i „wielkoobszarowe” rolnictwo) osiągnąć sukces rozwojowy, oparty na zdywersyfikowanej strukturze administracyjnej i gospodarczej oraz na rozwoju unikalnych specjali-

²⁰ E. Żuber, *Województwo środkowopomorskie. Dlaczego być powinno?* cz. I, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin 2010, ss. 226, E. Żuber, *Województwo środkowopomorskie. Dlaczego być powinno?* cz. I, cz. II, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin 2010, ss. 368.

²¹ *Turystyka w 2016 roku*, GUS, Rzeszów 2017, ss. 255.

²² *Narastające dysfunkcje...*, t. I, op. cit., ss. 110; *Narastające dysfunkcje...*, t. II, op. cit., ss. 59.

²³ *Turystyczne obiekty noclegowe na obszarach nadmorskich*, GUS, Rzeszów 2016, ss. 8.

²⁴ Śleszyński. p., 2016, *Delimitacja miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze*, IGiPZ PAN, Warszawa 2016, ss. 33.

²⁵ *Kołobrzeg, czy...*, op. cit., s. 56.

zacji regionalnych. Odnotowywany niższy poziom rozwoju tego obszaru w porównaniu do terenów przyległych do rejonu Szczecina i Trójmiasta pozwoli z kolei na dłuższe korzystanie ze środków unijnych w ramach konwergencji oraz wyrównywania poziomu rozwoju regionów UE. Jest to istotne perspektywiczne narzędzie wsparcia, które mogłoby być przy odpowiednim jego zarządzaniu znaczącym impulsem rozwojowym. Kluczowym czynnikiem dla powstania województwa środkowopomorskiego jest kapitał ludzki, a ten można odnaleźć i przyciągnąć tylko we własnym samorządnym i prawidłowo rozwijającym się regionie.

Bibliografia

1. Dane GUS według NTS-3, Szczecin/Gdańsk/Poznań/stat.gov.pl/dane-owojewodztwie/powiaty-865/informacje-o-powiatach-dane-powiatowe, rachunki regionalne, (5.05.2016).
2. *Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011*, GUS, Warszawa 2014.
3. Dwornik B., *Kto zarabia najwięcej w Polsce na turystach 2014, Raport Money.pl*, <http://firma.money.pl/pressroom/artykuly/raport;money;pl;kto;zarabiaja;najwiecej;w;polsce;na;turystach,105,0,1594985.html>, (26.04.2016).
4. *Kołobrzeg, czy już „Majorka Północy”?*, Raport z badań empirycznych (z pomiaru przeprowadzonego w 2010 i 2011 roku). Poznań 2011.
5. Komornicki T., *Dostępność przestrzenna polskich portów morskich*, Opracowanie eksperckie dla Instytutu Morskiego w Gdańsku, IGiPZ PAN, Warszawa 2015.
6. *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.
7. 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.
8. Miedziński M., *Możliwości rozwojowe portu morskiego w Kołobrzegu po zakończonej przebudowie wejścia oraz trwającej poprawie dostępności portu od strony lądu*, „Regiony Nadmorskie”, nr 21, 2013.
9. Miedziński M., *Uzdrowisko Kołobrzeg w świetle zmodyfikowanego cyklu życia obszaru turystycznego R.W. Butlera oraz teorii progowej B. Malisza*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, „Ekonomiczne Problemy Turystyki”, nr 3 (23), 2013.
10. *Narastające dysfunkcje, zasadnicze dylematy, konieczne działania. Raport o stanie samorządności terytorialnej w Polsce*, tom I, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2013.

11. *Narastające dysfunkcje, zasadnicze dylematy, konieczne działania. Raport o stanie samorządności terytorialnej w Polsce*, tom II, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2014.
12. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 24 sierpnia 2015r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o samorządzie województwa z dnia 15 września 2015 r. Poz. 1392.
13. *Produkt krajowy brutto – rachunki regionalne w 2015 roku*, GUS, Katowice 2017.
14. *Program budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2014-2023*, MliB, Warszawa 2015.
15. *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*, WUS, Szczecin 2016.
16. *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, URM, Warszawa 2017.
17. Śleszyński P., *W sprawie optymalnego podziału terytorialnego Polski: zastosowanie analizy grawitacyjnej*, „Przegląd Geograficzny”, Nr 87, z. 2, 2015.
18. Śleszyński P., *Delimitacja miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze*, IGiPZ PAN, Warszawa 2016.
19. *Turystyczne obiekty noclegowe na obszarach nadmorskich*, GUS, Rzeszów 2016.
20. *Turystyka w 2016 roku*, GUS, Rzeszów 2017.
21. Ustawa z dnia 5 czerwca 1998r. o samorządzie powiatowym, Dz.U., 1998, Nr 91, poz. 578.
22. Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie, www.wup.pl/pl/dla-instytucji/statystyka-badania-i-analiza/bezrobocie-w-gminach, (28.10.2017).
23. *Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych w 2016 roku. Notka informacyjna*, GUS, Warszawa 2017.
24. Żuber E., *Województwo środkowopomorskie. Dlaczego być powinno?* cz. I, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin 2010.
25. Żuber E., *Województwo środkowopomorskie. Dlaczego być powinno?* cz. I, cz. II, Koszalińska Biblioteka Publiczna, Koszalin 2010.

THE CONCEPT OF A NEW TERRITORIAL DIVISION OF THE COUNTRY IN THE LIGHT OF THE POSSIBILITY OF CREATION OF MIDDLE POMERANIA VOIVODESHIP

The aim of the article is to point out the possibility of changes in the territorial division of the country at the provincial and district level and the concept of the establishment of the Middle Pomerania Voivodeship functioning on the principle of polycentric functional structure based on four administrative and functional areas. Based on expert studies showing the feasibility of small and large local government reform, the author indicates the possibility of creating the Middle Pomerania Voivodeship. Conducted analysis of tourist potential, the development of communication network and seaports and distribution of various functions in individual cities and counties of the Middle Pomerania helped to identify trends and specialization for specific economic regions of the new voivodeship. The study indicated the economic potential and estimated GDP and GDP per capita of individual districts and economic regions pointing to their key specializations. Functional and economic analysis have been further extended by the results of gravitational potential of cities and the problems of commuting to work on the basis of data of the National Census of 2011. The result of this paper is to determine the guidelines for the new territorial structure of the country and the concept of the establishment of the Middle Pomerania Voivodeship based on a polycentric administrative structure deployed in four key cities which are seats of the economic regions of the new voivodeship.

Key words: a local government, voivodeship, county, tourism, territorial division, Functional Urban Areas.