

Lammers, Konrad et al.

Research Report

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 - Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji

HWWA-Report, No. 265

Provided in Cooperation with:

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA)

Suggested Citation: Lammers, Konrad et al. (2006) : Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 - Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji, HWWA-Report, No. 265, Hamburg Institute of International Economics (HWWA), Hamburg

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/32923>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



REPORT

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 - Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji

**Konrad Lammers, Annekatriin Niebuhr,
Andreas Polkowski, Silvia Stiller**

**Anna Hildebrandt, Marcin Nowicki,
Przemysław Susmarski, Maciej Tarkowski**

HWWA Report

265

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA)
Hamburg Institute of International Economics

2006

ISSN 0179-2253

The HWWA is a member of:

- Wissenschaftsgemeinschaft Gottfried Wilhelm Leibniz (WGL)
- Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute (ARGE)
- Association d'Instituts Européens de Conjoncture Economique (AIECE)

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 - Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji

**Konrad Lammers, Annekatriin Niebuhr,
Andreas Polkowski, Silvia Stiller**

**Anna Hildebrandt, Marcin Nowicki,
Przemysław Susmarski, Maciej Tarkowski**

Raport ten powstał w ramach projektu badawczego „Obszar gospodarczy Europa” („Wirtschaftsraum Europa”).

HWWA REPORT

Editorial Board:

Prof. Dr. Thomas Straubhaar
Dr. Klaus Kwasniewski
Dr. Konrad Lammers
Dr. Eckhardt Wohlers

Projektgruppe am HWWA

Konrad Lammers
Annekatriin Niebuhr
Andreas Polkowski
Silvia Stiller

Redaktionelle und technische Mitarbeit

Sabina Ramonat

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA)
Hamburg Institute of International Economic
Öffentlichkeitsarbeit
Neuer Jungfernstieg 21 • 20347 Hamburg
Telefon: 040 / 428 34 355
Telefax: 040 / 428 34 451
E-Mail: polkowski@hwwa.de
Internet: <http://www.hwwa.de>

Projektgruppe am IBnGR

Anna Hildebrandt
Marcin Nowicki
Przemysław Susmarski
Maciej Tarkowski

Institut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku (IBnGR)
The Gdańsk Institute for Market Economics
ul. Do Studzienki 63 • 80-227 Gdańsk
Telefon: +48 58 524 49 26
Telefax: +48 58 524 49 08
E-Mail: marcin.nowicki@ibngr.edu.pl
Internet: www.ibngr.edu.pl

Ins Polnische übersetzt von

Andreas Polkowski
Przemysław Susmarski

SŁOWO WSTĘPNE

W maju 2003 niemiecki Federalny Urząd d/s Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej (BBR) zlecił Hamburgskiemu Instytutowi Gospodarki Światowej (HWWA) przeprowadzenie badań nt. „Perspektywy przestrzennego rozwoju rozszerzonego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego do roku 2020 w kontekście przystąpienia Polski do Unii Europejskiej“. Celem projektu miała być ocena wpływu przestrzennych skutków rozszerzenia UE na polsko-niemiecki obszar przygraniczny oraz ocena potencjału rozwojowego tego obszaru w wyniku postępującego procesu integracji europejskiej. Oceny te z kolei miały być podstawą dla propozycji wspólnych projektów w ramach polsko-niemieckiej Komisji d/s Gospodarki Przestrzennej. Propozycje te miały służyć szczególnie wzmocnieniu ponadgranicznego obszaru funkcyjnego w pięciokącie miast Berlin, Drezno, Wrocław, Poznań i Szczecin. Raport końcowy do tego projektu, opracowany przy współdziałaniu Gdańskiego Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR) jako podwykonawcy projektu, został przekazany zleceniodawcy w październiku 2005 roku. Wyniki badań udostępniono również szerokiej publiczności w formie dwóch niemieckojęzycznych publikacji jako HWWA-Report nr 262, „Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 - Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen“ oraz HWWA-Report nr 263, „Analysen und Entwicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum“.

Poniższa publikacja jest polskojęzyczną wersją raportu HWWA nr 262 i nosi tytuł „Polsko-niemiecki obszar przygraniczny w roku 2020 – Scenariusz rozwoju i zalecenia odnośnie jego realizacji“. W publikacji tej przedstawione zostały warunki zewnętrzne, w jakich rozwijał się obszar przygraniczny w latach ubiegłych i w jakich najprawdopodobniej będzie się rozwijać w przyszłości. W dalszej części zaprezentowano najbardziej pożądanym scenariusz rozwoju obszaru przygranicznego do roku 2020 oraz nakreślono działania zwiększające prawdopodobieństwo jego realizacji. Trendy ekonomicznego i demograficznego rozwoju dla Polski i Niemiec, które stanowiły podstawę opracowania scenariusza, zawarte są w raporcie HWWA nr 263 (tylko wersja niemieckojęzyczna).

Zespół badawczy prezentował częściowo wyniki swoich badań na czterech kolejnych warsztatach w Szczecinie (luty 2004), we Frankfurcie nad Odrą (kwiecień 2004), Wrocławiu (czerwiec 2004) i w Poznaniu (listopad 2004) oraz dyskutował je z

przedstawicielami życia politycznego i administracji terenowej z polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego, jak również z ekspertami, włączonymi w prace nad projektem. Efektem tych spotkań były cenne informacje dotyczące obszaru przygranicznego oraz wiele wskazówek odnośnie skutecznych ponadgranicznych projektów, za które bardzo dziękujemy. Poza tym dziękujemy prof. dr Markowi Dutkowskiemu (Uniwersytet w Szczecinie), dr Ewie Pancer-Cybulskiej (Akademia Ekonomiczna im. Oskara Langego we Wrocławiu), prof. dr Czesławowi Osękowskiemu (Uniwersytet w Zielonej Górze), prof. dr Hermann Ribhegge (Uniwersytet Viadrina we Frankfurcie nad Odrą), prof. dr Tadeuszowi Strykiewiczowi (Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu), prof. dr Rainer Winkel (Uniwersytet w Dreźnie) i prof. dr Dietrich Fürst (Uniwersytet w Hannoverze) za ich cenne uwagi i komentarze. Nasze podziękowania kierujemy też pod adresem pani Sabiny Ramonat za jej zaangażowanie przy organizacji warsztatów, redakcji raportu końcowego i przygotowaniu publikacji do druku. Dziękujemy również Federalnemu Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (BMVBS) w Berlinie za krytyczne towarzyszenie projektowi we wszystkich jego fazach i za zgodę na publikację raportu końcowego.

Hamburg, w sierpniu 2006 roku

Konrad Lammers

SPIS TREŚCI

	Strona
Streszczenie	11
<i>Zmienione warunki zewnętrzne</i>	11
<i>Scenariusz dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w roku 2020</i>	11
<i>Zalecenia odnośnie realizacji scenariusza</i>	12
1 Cele i zewnętrzne warunki rozwoju polsko-niemieckiego obszaru Przygranicznego	15
1.1 Uwagi wstępne	15
1.2 Rozszerzenie Unii Europejskiej	15
1.3 Konkurencyjność regionów i przemiany strukturalne	18
1.4 Wizje docelowe i wzorce dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego	19
1.5 Możliwości realizacji korzyści integracyjnych na obszarze przygranicznym	21
1.5.1 Kooperacja	22
1.5.2 Handel	23
1.5.3 Mobilność czynników produkcji	24
2 Scenariusz rozwoju dla obszaru Odry 2020	25
2.1 Uwagi wstępne	25
2.2 Sytuacja wyjściowa i trendy rozwojowe	25
2.2.1 Ludność i struktura osadnicza	25
2.2.2 Rynek pracy	30
2.2.3 Struktura gospodarcza i jej przemiany	32
2.2.4 Poziom rozwoju gospodarki	33
2.2.5 Powiązania ponadgraniczne	34

	Strona
2.3 Region Odry w roku 2020 – pożądaný i możliwy rozwój	36
2.3.1 Skoncentrowany przestrzennie wzrost gospodarczy przy obniżającej się liczbie ludności	37
2.3.2 Transport	40
2.3.3 Badania naukowe i szkolnictwo wyższe	42
2.3.4 Turystyka i wykorzystanie obszarów naturalno-krajobrazowych	44
3 Zalecenia odnośnie realizacji scenariusza	48
3.1 Uwagi wstępne	48
3.2 Poprawa ogólnych warunków ramowych	49
3.2.1 Pełny i szybki rozwój wspólnego rynku	49
3.2.2 Umacnianie kompetencji lokalnych	51
3.3 Struktura gospodarcza i struktura sieci osadniczej: wspieranie struktur przestrzennych sprzyjających wzrostowi gospodarczemu	52
3.4 Obszary kluczowe	54
3.4.1 Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej i jej wykorzystanie gospodarcze	54
3.4.2 Ponadgraniczny rozwój edukacji i badań naukowych	58
3.4.3 Różnorodność kulturowa i przyrodnicza	60
3.5 Uwagi końcowe	62
 Bibliografia	 64
Załączniki	73

SPIS ILUSTRACJI

		Strona
Rysunek 1	Rozszerzony polsko-niemiecki obszar przygraniczny w sercu Europy	16
Rysunek 2	Polsko-niemiecki obszar przygraniczny	26
Rysunek 3	Gęstość zaludnienia, 2003, liczba mieszkańców na km ²	27
Rysunek 4	Rozwój ludności, 2003-2020	28
Rysunek 5	Gęstość zaludnienia i rozwój ludności, 2003-2020	29
Rysunek 6	Stopa bezrobocia, maj 2005	31
Rysunek 7	Dochody per capita (PPP) w Polsce i w Niemczech, 2002, UE15 = 100	33
Rysunek 8	Migracja między Polską i niemieckimi landami na obszarze przygranicznym, 1999-2003, liczba osób na 1000 mieszkańców	35
Rysunek 9	Struktura osadnicza w roku 2020	38
Rysunek 10	Główne szlaki komunikacyjne w roku 2020	41
Rysunek 11	Uczelnie wyższe i ośrodki naukowo-badawcze w roku 2020	43
Rysunek 12	Turystyka i wykorzystanie obszarów naturalno-krajobrazowych w roku 2020	45
Rysunek Z.1	Rozszerzony polsko-niemiecki obszar przygraniczny	74
Rysunek Z.2	Niemiecka część badanego obszaru, powiaty i miasta na prawach powiatu	75
Rysunek Z.3	Polska część badanego obszaru, powiaty i miasta na prawach powiatu	76

STRESZCZENIE

Zmienione warunki zewnętrzne

Rozwój społeczno-gospodarczy polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego zależy w dużym stopniu od postępów w procesie integracji europejskiej, od coraz intensywniejszej konkurencji między regionami oraz przemian strukturalnych, związanych z przejściem do społeczeństwa opartego na wiedzy. Do istotnych z punktu widzenia przyszłego rozwoju obszaru przygranicznego uwarunkowań zewnętrznych, zaliczyć należy też narodowe strategie rozwoju Polski i Niemiec.

W wyniku rozszerzenia UE polsko-niemiecki obszar przygraniczny znalazł się w centrum europejskiego obszaru gospodarczego. W najbliższych latach integracja między Polską i Niemcami będzie się dalej umacniać na skutek likwidacji istniejących jeszcze barier w przepływie siły roboczej oraz usług, jak również na skutek wstąpienia Polski do strefy euro. W efekcie należy się spodziewać wzrostu ponadgranicznej aktywności ekonomicznej, powodującej zmiany przestrzenne w obszarze przygranicznym. Wpływ na strukturę funkcjonalno-przestrzenną będą miały również przemiany strukturalne, związane z przejściem do społeczeństwa opartego na wiedzy i cechujące się przy tym wzrostem znaczenia oświaty, nauki i badań naukowych dla osiągnięcia sukcesu gospodarczego. Potrzebę dopasowań strukturalnych wywołają także zmiany demograficzne, dotyczące wszystkich dziedzin życia społecznego. Przemiany strukturalne wspierane będą znaczącymi środkami finansowymi pochodzącymi z europejskich funduszy strukturalnych.

Scenariusz dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w roku 2020

W scenariuszu przewiduje się postępującą koncentrację przestrzenną wokół dużych ośrodków miejskich. Berlin, Drezno, Poznań, Szczecin i Wrocław będą przyciągać ludzi oraz nowe rodzaje działalności gospodarczej i rozwijać się w kierunku regionalnych metropolii. Wysokiego tempa rozwoju należy się spodziewać również w miastach średniej wielkości, w tym w szczególności w polsko-niemieckich miastach bliźniaczych. Pozostałe ośrodki miejskie, jak również tereny wiejskie, dotknięte zostaną spadkiem liczby ludności, ponieważ zmniejszenie się liczby miejsc pracy w rolnictwie nie będzie rekompensowane przez tworzenie nowych miejsc pracy w innych branżach. W efekcie tranzytowego położenia należy się spodziewać przyrostu strumieni towarowych przepływających przez polsko-niemiecki obszar przygraniczny. Wzrost przewozów będzie obserwowany zarówno między metropoliami wewnątrz obszaru, jak i do oraz z ośrodków metropolitalnych, leżących poza regionem przygranicznym. Jego przyczyn należy upatrywać w pogłębieniu podziału pracy. W regionach metropolitalnych regionu przygranicznego w skutek zwiększenia liczby osób dojeżdżających do pracy należy oczekiwać wzrostu przewozów osób.

W 2020 r. obszar przygraniczny stanie się ważnym centrum dla nauki i szkolnictwa, przyciągającym ludzi i przedsiębiorstwa z zewnątrz oraz sprzyjającym innowacjom w

sektorze prywatnym. Działalność dydaktyczna i naukowo-badawcza będzie miała charakter transgraniczny. Ważną częścią składową systemu szkolnictwa są polsko-niemieckie kierunki studiów. Istotną rolę w rozwoju gospodarczym odgrywać będzie turystyka. Duże miasta Berlin, Drezno, Poznań, Szczecin i Wrocław będą atrakcyjne dla turystyki miejskiej, wybrzeże bałtyckie na północy oraz tereny górskie na południu będą przyciągać wielu urlopowiczów. Pojezierza i tereny leśne w środkowej części regionu przygranicznego rozwiną się jako ulubione miejsca urlopowe, predestynowane dla uprawiania „turystyki łagodnej“. Będzie temu sprzyjać wydzielenie dalszych, w tym również ponadgranicznie, terenów ochrony przyrody i rezerwatów biosferycznych.

Zalecenia odnośnie realizacji scenariusza

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny mógłby odnieść ekonomiczne korzyści pod warunkiem szybkiej likwidacji barier administracyjnych, utrudniających transakcje ponadgraniczne. Dlatego też istniejące jeszcze ograniczenia w swobodnym przepływie siły roboczej i ponadgranicznym świadczeniu usług, dotyczące obywateli polskich w Niemczech oraz utrudnienia w nabywaniu gruntów w Polsce, obejmujące obywateli niemieckich, powinny być jak najszybciej zniesione. Ponadto celem polepszenia współpracy nadgranicznej należałoby wzmocnić kompetencje lokalnych władz samorządowych. Pomocne byłoby w tym celu stworzenie, na wzór Porozumienia z Karlsruhe z roku 1995, prawnej podstawy dla polskich i niemieckich jednostek terytorialnych.

Aby polsko-niemiecki obszar przygraniczny mógł wykorzystać swoje szanse w rozszerzonej UE, niezbędne są działania polityczne, umożliwiające powstanie efektywnych i zorientowanych na wzrost gospodarczy struktur przestrzennych. Główną uwagę należy przy tym zwrócić na metropolie i wspierać ich rozwój jako centra regionów metropolitalnych. Poza tym należałoby również miastom średniej wielkości stworzyć szanse dynamicznego rozwoju. Na terenach wiejskich należy umacniać funkcje ochrony środowiska i turystyczne.

Ważną rolę w rozwoju polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego odgrywa infrastruktura transportowa. W pierwszej kolejności należy rozbudować połączenia drogowe i kolejowe między dużymi miastami, jak również połączenia między tymi miastami i sąsiadującymi regionami metropolitalnymi. W ponadgranicznym transporcie kolejowym między Polską i Niemcami należałoby sędować świadczenie usług transportowych na firmy prywatne. Natomiast w przypadku transportu lotniczego konieczna jest rozbudowa dużego portu lotniczego w Berlinie, realizującego połączenia międzykontynentalne. Celowe jest również stworzenie bezpośrednich połączeń lotniczych między dużymi miastami obszaru przygranicznego a metropoliami europejskimi. Z kolei chcąc przekształcić duże ośrodki miejskie w ośrodki metropolitalne (szczególnie po polskiej stronie), niezbędne będą inwestycje w rozwój systemów komunikacji miejskiej i podmiejskiej.

Z punktu widzenia przyszłości obszaru przygranicznego kluczowa rola przypadnie dalszemu rozwojowi funkcjonującej obecnie infrastruktury naukowo-badawczej. Przy tym należałoby forsować specjalizację wybranych ośrodków, a tam, gdzie niemożliwe

jest osiągnięcie pewnej niezbędnej minimalnej ich wielkości, należy scalać kierunki studiów, bądź też nawet łączyć uczelnie. Duża szansa realizacji tych zamierzeń wynika z faktu, że można je realizować ponadgranicznie. W szczególnym stopniu wymagają wsparcia polsko-niemieckie kierunki studiów.

Należy również sprzyjać rozwojowi turystyki. Polsko-niemiecki obszar przygraniczny jest atrakcyjny zarówno dla turystyki miejskiej, spędzania urlopów nad morzem lub w górach, jak również dla turystyki „łagodnej“. Niezbędne jest opracowanie wspólnej koncepcji rozwoju dla obszarów charakteryzujących się podobnymi warunkami fizyczno-geograficznymi. Aby zwiększyć atrakcyjność pojezierza i terenów leśnych, należałoby wydzielić dalsze tereny ochrony przyrody i rezerваты biosferyczne.

1 CELE I ZEWNĘTRZNE WARUNKI ROZWOJU POLSKO-NIEMIECKIEGO OBSZARU PRZYGRANICZNEGO

1.1 Uwagi wstępne

Rozwój społeczno-gospodarczy w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym, tak jak w każdym regionie włączonym w międzynarodowy podział pracy, zależy w dużym stopniu od warunków zewnętrznych. W przypadku polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego należą do nich procesy rozszerzania Unii Europejskiej (UE) i pogłębiania integracji, rosnąca konkurencja między regionami oraz przemiany strukturalne związane z przejściem do społeczeństwa opartego na wiedzy. Ponadto wśród warunków ramowych ważnych dla rozwoju polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego znajdują się również narodowe strategie rozwoju Polski i Niemiec. Regiony i miasta są ze sobą powiązane poprzez wymianę towarów i usług, przepływy siły roboczej oraz wiedzy i informacji. Stosunki między ośrodkami miejskimi i regionami w obrębie jednego kraju są znacznie bardziej intensywne niż relacje transgraniczne. Przyczyn należy upatrywać w nadal istniejących różnego rodzaju barierach granicznych wewnątrz UE, stanowiących przeszkodę dla ponadgranicznej aktywności gospodarczej.¹ Dlatego też pozytywne jak i negatywne impulsy powiązań gospodarczych między miastami i regionami jednego kraju są silniej odczuwalne, niż w relacjach ponadgranicznych. Tym samym duże znaczenie dla rozwoju terenów przygranicznych tak w Polsce jak i w Niemczech mają narodowe polityki gospodarcze.

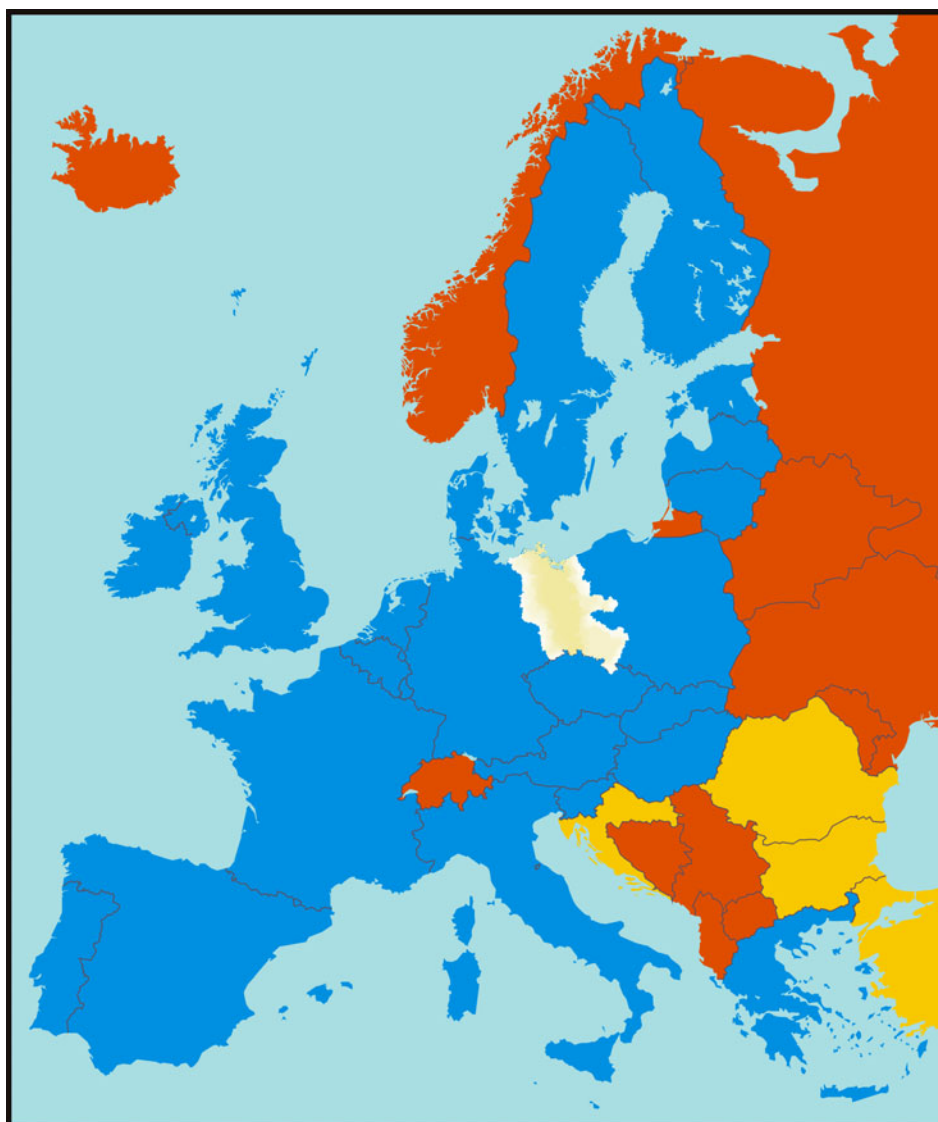
W poniższym rozdziale przedstawiono międzynarodowe trendy rozwoju, warunkujące rozwój polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. W dalszej jego części zaprezentowano opracowane do tej pory wizje rozwoju polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego oraz możliwości realizacji korzyści wynikających z rozszerzenia UE oraz dalszych procesów integracyjnych.

1.2 Rozszerzenie Unii Europejskiej

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny, w wyniku rozszerzenia UE, znalazł się w centrum europejskiego obszaru gospodarczego. Jego dotychczasowe peryferyjne i nadgraniczne położenie (zewnętrzna granica UE) stało się w nowych warunkach ważnym atutem (por. rysunek 1).

1 Krótki przegląd barier granicznych w UE znajduje się u Niebuhr/Stiller (2004).

Rysunek 1: Rozszerzony polsko-niemiecki obszar przygraniczny w sercu Europy



Zródło: Opracowanie własne

Pierwszego maja 2004 r. Polska została członkiem UE. Fakt ten miał niewątpliwie duże znaczenie symboliczne. Niemniej jednak już w latach poprzedzających to wydarzenie obserwowano dynamiczną integrację gospodarczą między Polską i Niemcami oraz innymi krajami UE. Wraz z przystąpieniem Polski do UE proces integracji nie został w pełni zakończony, gdyż mimo formalnej akcesji nadal istnieją między Polską i większością krajów Unii regulacje przejściowe, utrudniające integrację np. rynków pracy.² Przykładem jest zawieszenie możliwości podejmowania pracy przez polskich

² Por. Komisja Europejska (2003).

pracowników oraz możliwości świadczenia usług w budownictwie, łącznie z pokrewnymi branżami (dekoracja wnętrz, oczyszczanie budynków itp.) przez polskie firmy w Niemczech na okres dwóch lat (począwszy od 1 maja 2004 r.), z możliwością przedłużenia obowiązywania do lat 7. Kolejną barierą utrudniającą ponadgraniczną integrację lokalnych rynków pracy, usług, nieruchomości jest kontrola osób przekraczających granicę polsko-niemiecką. Utrudnienie zniknie wraz z przystąpieniem Polski do układu z Schengen, czego należy się spodziewać nie wcześniej niż w 2007 r.

Dalszym krokiem w kierunku pełnej integracji gospodarczej będzie wstąpienie Polski do strefy euro. Warunkiem niezbędnym ku temu jest wypełnienie kryteriów z Maastricht. Zakładając przyjęcie w Polsce wspólnej waluty w 2009 r. należałoby oczekiwać: stabilizacji złotówki względem euro w okresie 2006-2007, wypełnienia nominalnych kryteriów konwergencji oraz postępów w procesie dopasowań strukturalnych. Umożliwiłoby to w 2007 r. włączenie się i co najmniej dwuletnie uczestnictwo złotówki w systemie kursów walutowych ERM II. Wcześniejsze wprowadzenie euro wydaje się niemożliwe ze względu na konieczność konsolidacji finansów publicznych. Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Walutowej należy oczekiwać dalszego obniżenia kosztów transakcyjnych między Polską i Niemcami oraz będącej jego wynikiem dalszej poprawy warunków dla pogłębienia integracji na rynkach pracy, kapitału i towarów.

Dla przyszłego rozwoju obszaru przygranicznego ważne znaczenie mają ponadto możliwości finansowania projektów z funduszy UE. Wszystkie regiony, należące do polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego, zaliczono do obszarów objętych „celem pierwszym“ pomocy strukturalnej (z wyjątkiem Berlina: część wschodnia miasta została określona jako cel-1 ze wsparciem na okres przejściowy, a jego część zachodnia jako cel-2). Mogą one korzystać z różnych form pomocy, tak w ramach funduszy strukturalnych jak i specjalnych inicjatyw wspólnotowych, jakimi są INTERREG III (rozwój ponadgranicznych form partnerstwa), LEADER+ (innowacyjne strategie dla zrównoważonego rozwoju) i URBAN II (rewitalizacja miast i dzielnic kryzysowych). Zakres (pula środków) dostępnej pomocy jest szerszy niż w przypadku obszarów zaliczonych do celu drugiego lub trzeciego. Szczególne znaczenie dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego mają, realizowane od roku 2000, programy INTERREG III-A Meklemburgia-Pomorze Przednie/Brandenburgia/Województwo Zachodniopomorskie, Brandenburgia/Województwo Lubuskie i Saksonia/Województwo Dolnośląskie. Ich celem jest wspieranie zintegrowanego, regionalnego rozwoju sąsiedzkich obszarów przygranicznych. W nowej perspektywie finansowej

pomocy unijnej (na lata 2007-2013) należy spodziewać się, iż obszar przygraniczny będzie mógł nadal korzystać ze wsparcia udzielonego w ramach funduszy strukturalnych jak i funduszu spójności.

1.3 Konkurencyjność regionów i przemiany strukturalne

Globalizacja jak również procesy integracji europejskiej zaostrzają konkurencję między regionami. Rywalizacja o pozyskanie zasobów siły roboczej i kapitału wpływa na międzynarodowy podział pracy. Zmiany strumieni towarowych i przestrzennego rozmieszczenia czynników produkcji mają wpływ na kształtowanie się struktur funkcjonalno-przestrzennych. Rezultatem przechodzenia do społeczeństwa opartego na wiedzy, jest wzrost znaczenia edukacji, nauki, badań i rozwoju, decydujących o gospodarczym sukcesie regionów.

Nowe technologie, wykwalifikowana siła robocza i innowacyjność decydują o konkurencyjności regionów. One też będą miały decydujące znaczenie dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. Dlatego jednym z istotnych elementów jest wysoki poziom nasycenia regionu ośrodkami badawczo-rozwojowymi oraz obecność uczelni wyższych. To one poprzez kształcenie wysokokwalifikowanej siły roboczej, współpracę z przedsiębiorstwami oraz „spin offs”³ odgrywają istotną rolę w zakresie transferu technologii do gospodarki.

W społeczeństwie opartym na wiedzy rozwój regionów jest uzależniony w dużym stopniu od dostępności wykwalifikowanych pracowników. Z kolei tego rodzaju siła robocza faworyzuje regiony wyposażone w „miękkie” czynniki lokalizacyjne, takie jak na przykład oferta kulturalna czy też otoczenie naukowe. Regiony miejskie, oferujące atrakcyjne warunki życia, mają większe szanse przyciągnięcia wysokokwalifikowanej siły roboczej. Dlatego też rozwój nowych technologii przyczynia się do przestrzennej koncentracji aktywności ekonomicznej w aglomeracjach.

Potrzeba dopasowań strukturalnych wynika również z przemian demograficznych. Tak w Polsce jak i w Niemczech przeciętna długość życia ciągle rośnie. W obydwu krajach obserwuje się jednocześnie niską liczbę urodzeń. W przyszłości należy się w rezultacie

3 Typ przedsięwzięcia restrukturyzacyjnego, mającego na celu wydzielenie pewnego rodzaju działalności z większej struktury organizacyjnej dla np. zmniejszenia kosztów czy też poprawy skuteczności i efektywności działania.

tego spodziewać nie tylko spadku liczebności populacji, lecz również zmiany wartości demograficznego współczynnika obciążenia.⁴ Co gorsza przesunięcia w strukturze wiekowej w Polsce i w Niemczech z biegiem czasu przybiorą na sile. Nadchodzące przemiany demograficzne będą miały duży wpływ na rozwój gospodarczy Polski i Niemiec oraz polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. Ich efekt będzie obecny w każdej dziedzinie życia (rynek pracy, finanse publiczne, gospodarka mieszkaniowa i infrastruktura). Wywołane niskim przyrostem naturalnym i wydłużającym się okresem życia przemiany demograficzne będą różniły się znacznie między poszczególnymi regionami. To, jak będą one faktycznie wyglądały, zależy będzie w dużym stopniu od tego, czy poprzez migracje wzmocnione lub osłabione zostaną tendencje naturalnego wzrostu demograficznego w poszczególnych regionach.

1.4 Wizje docelowe i wzorce dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego

Jednym z dokumentów prezentujących wizję rozwoju polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego jest opracowanie „Przestrzenne wzorce dla obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej“. Dokument powstał w 1995 r. w ramach współpracy polsko-niemieckiej Komisji Ładu Przestrzennego.⁵ Przygotowanie dokumentu było ważnym krokiem w kierunku polepszenia ponadgranicznej współpracy w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym. Wzorce rozwoju miały służyć pomocą przy podejmowaniu decyzji odnośnie rozwoju regionalnego na obszarze przygranicznym zarówno na szczeblu centralnym, regionalnym jak i lokalnym. Wspomniane wytyczne obejmowały następujące dziedziny:

- ochrona zasobów naturalnych i rekultywacja terenów poszkodowanych,
- rozwój i promocja zdecentralizowanej struktury osadniczej,
- rozwój infrastruktury technicznej.

Realizacja działań przybliżających zaprezentowaną wizję miała prowadzić do poprawy warunków życia w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym, przy jednoczesnej stopniowej redukcji barier granicznych.

4 Relacja liczby osób w wieku 65 i więcej lat do osób w wieku 15-64.

5 Por. Federalne Ministerstwo Zagospodarowania Przestrzennego, Budownictwa i Urbanistyki (1995).

W 2002 r. zaprezentowano aktualizację dokumentu.⁶ W poprawionej wersji (w porównaniu z wersją pierwotną), silniej uwypuklono elementy integrujące oraz uwzględniono nowe warunki ramowe. Wymienić tu przede wszystkim należy nowe podstawy prawne w zakresie zagospodarowania przestrzennego w Polsce i w Niemczech, reformę terytorialno-administracyjną w Polsce, negocjacje akcesyjne z UE oraz koncepcje rozwoju na szczeblu europejskim i regionalnym. Uwzględniając ogólne cele oraz zasady współpracy ponadgranicznej, sformułowano następujące priorytety przestrzenne:

- ochrona i rozwój obszarów przyrodniczych i turystycznych,
- poprawa struktury osadniczej, rozwój miast oraz rozwój w relacji miasto-otoczenie,
- poprawa infrastruktury transportowej,
- prewencyjna ochrona przeciwpowodziowa,
- rekultywacja terenów pokopalnianych oraz ich przyszły rozwój przestrzenny.

Celem zaktualizowanych wzorców rozwoju przestrzennego było stworzenie, w długim okresie, obszaru partnerskiej współpracy po obu stronach Odry, jak również skuteczne uczestnictwo tego obszaru we współzawodnictwie regionów europejskich.⁷ Cel ten jest zbieżny z Europejską Koncepcją Rozwoju Przestrzennego (EUREK)⁸, określającą cele i wzorce przyszłego rozwoju regionalnego Unii Europejskiej. Koncepcja wskazuje na istotną rolę przestrzennej współpracy ponadgranicznej. Nadrzędnym wzorcem EUREK, wspólnym dla wszystkich uczestników procesu zagospodarowania przestrzennego na szczeblu europejskim, narodowym, regionalnym i lokalnym, jest zapewnienie zrównoważonego i trwałego rozwoju obszaru europejskiego. Do wyraźnie sformułowanych celów EUREK, które miałyby być pomocne w realizacji opracowanego wzorca, należą:

- rozwój policentrycznego i zrównoważonego systemu miast,
- wspieranie zintegrowanych koncepcji transportowych i komunikacyjnych dla zapewnienia jednakowego dostępu do infrastruktury i wiedzy na całym terytorium Unii Europejskiej,
- pomnażanie i pielęgnacja naturalnej i kulturowej spuścizny.

6 Por. Knippschild et al. (2002).

7 Por. Selke (2004).

8 Por. Komisja Europejska (1999).

Od czasu aktualizacji wzorców przestrzennych dla obszaru wzdłuż polsko-niemieckiej granicy w roku 2002 zaobserwowano istotne zmiany warunków rozwojowych. Należą do nich zmiany w strukturze osadniczej, spowodowane silnym spadkiem liczby ludności w niektórych częściach obszaru przygranicznego. Poza tym z dniem 1 maja 2004 Polska stała się członkiem UE. Fakt ten w istotny sposób wpływa na potencjał rozwojowy terenów wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. W tej sytuacji i z myślą o przyszłym rozwoju regionu celowe byłoby ponowne opracowanie lub uzupełnienie przestrzennych wzorców dla obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej.

1.5 **Możliwości realizacji korzyści integracyjnych na obszarze przygranicznym⁹**

Zakres bodźców rozwojowych dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego, wywołanych procesami integracyjnymi, zależy przede wszystkim od rozmiaru ponadgranicznej aktywności oraz od poprawy ramowych warunków lokalizacji po przystąpieniu Polski do UE. Istotnymi z punktu widzenia przedsiębiorcy czynnikami przy wyborze lokalizacji jest bliskość rynków zaopatrzenia i zbytu, dostępność wymaganych czynników produkcji jak i technologii. Równie ważne są efekty aglomeracyjne oraz infrastruktura transportowa i komunikacyjna. Geograficzna bliskość „szczelnej“ granicy może mieć negatywny wpływ na te czynniki, a przy tym również na warunki lokalizacyjne regionów. Tym samym będąca efektem integracji likwidacja barier granicznych wpływa pozytywnie na sytuację regionów przygranicznych. Możliwe jest wręcz, że zajmą one centralne położenie w stosunku do ważniejszych rynków. Redukcja barier granicznych poprawia możliwości dostępu regionów przygranicznych do rynków zbytu i zaopatrzenia oraz wpływa w ten sposób na zwiększenie ich potencjału rynkowego. Wynikająca z tego poprawa ramowych warunków lokalizacyjnych ma wpływ na zmianę pozycji konkurencyjnej regionu. Rosną szanse zarówno na przyciągnięcie jak i zatrzymanie w regionie mobilnych czynników produkcji.

Redukcja barier granicznych mogłaby wywołać korzystne dla regionu procesy gospodarcze. Wiązać się to jednak musi z poprawą ramowych warunków lokalizacyjnych i z wykorzystaniem potencjału integracyjnego. Należy zatem dążyć do sytuacji, w której regiony po obu stronach granicy będą miały nieskrępowany niczym dostęp do wszystkich czynników i efektów produkcji.

9 Por. Niebuhr/Stiller (2004).

Siłą napędową procesów integracyjnych pomiędzy regionami po jednej i po drugiej stronie polsko-niemieckiej granicy są: współpraca ponadgraniczna, handel towarowo-usługowy oraz transgraniczna mobilność czynników produkcji. Ponadto do intensyfikacji powiązań ponadgranicznych przyczynić się mogą transgraniczne dojazdy do pracy. Ogólnie rzecz biorąc wpływ postępującej integracji między obu krajami na rozwój polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego będzie stosunkowo silny w tych dziedzinach, których intensywność współpracy uzależniona jest od geograficznej odległości. Należy się spodziewać, iż redukcja barier granicznych wywoła stosunkowo znaczny wzrost ponadgranicznych aktywności, które z kolei będą źródłem ekonomicznych impulsów rozwojowych dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego.

Liczne opracowania pokazują, że odległość między regionami ma wpływ na intensywność handlu między nimi. Kraje i regiony handlują *ceteris paribus* tym intensywniej między sobą, im mniejsza jest odległość między nimi.¹⁰ Również w literaturze dotyczącej migracji dyskutuje się o zależnościach między odległością i podejmowaniem decyzji o migracji. Niektóre prace wskazują na to, że prawdopodobieństwo migracji maleje wraz z wzrastającą odległością między regionem docelowym i regionem pochodzenia, ponieważ wraz ze wzrostem odległości rosną również bezpośrednie koszty migracji, natomiast potencjalne korzyści z migracji są trudne do określenia.¹¹ W związku z tym w regionie przygranicznym może istnieć ponadprzeciętny potencjał dla transgranicznej migracji. Poza tym istnieje tu możliwość ściślejszych, ponadgranicznych powiązań na rynku pracy, jak również powiązań między przedsiębiorstwami, szczególnie w przypadku, gdy współpraca wiąże się z koniecznością regularnych kontaktów osobistych ich przedstawicieli. Dotyczy to przede wszystkim współpracy wymagającej zaufania i wymiany niestandardowej wiedzy, jak np. w przypadku działalności badawczo-rozwojowej.

1.5.1 Kooperacja

W światowym współzawodnictwie dotyczącym ramowych warunków lokalizacyjnych coraz mniejsze znaczenie mają obszary wydzielone jedynie pod względem administracyjnym. Jednocześnie rośnie rola terenów delimitowanych funkcjonalnie. W efekcie wzrasta znaczenie, opracowanych przez społeczności zamieszkujące sąsiadujące

10 Por. Feenstra et al. (2001).

11 Por. Tassinopoulos/Werner (1999) i Niebuhr (2003).

obszary, wspólnych strategii rozwojowych.¹² Dzięki współpracy sąsiedzkiej są przede wszystkim obszary przygraniczne w stanie wykorzystywać w międzynarodowym współzawodnictwie regionów swoje przewagi, opierające się na zróżnicowaniu terenów po jednej i po drugiej stronie granicy. W sytuacji, gdy granice tracą na znaczeniu, niezwykle ważne staje się dla rozwoju regionalnego wzajemne dopasowanie strukturalne. W przezwyciężeniu barier w rozwoju obszarów przygranicznych istotną rolę odgrywają sieci współpracy.¹³ Przedsiębiorstwa, które się w nie włączają, mogą - tak jak i całe regiony - odnosić korzyści z redukcji instytucjonalnych barier granicznych. Również w sektorze publicznym, w wyniku ponadgranicznego planowania i wykorzystania infrastruktury, integracja wyzwala potencjał dla wzrostu efektywności, z którego cały obszar przygraniczny może odnosić korzyści. Przy wykorzystaniu infrastruktury publicznej możliwe są w regionie przygranicznym efekty integracyjne, których realizacja w innych miejscach byłaby niemożliwa.

1.5.2 Handel

Regionalne uczestnictwo w międzynarodowym podziale pracy i zmiany wywołane procesami integracyjnymi wywierają różnorodny wpływ na rozwój gospodarczy. Intensywny podział pracy prowadzi do efektywnej alokacji czynników produkcji, wynikiem której jest wyższa produkcja niż przed liberalizacją handlu. Związany z tym wzrost międzyregionalnej specjalizacji wywołuje odpowiednie dopasowania w strukturach gospodarczych regionów. W zależności od sytuacji wyjściowej zwiększenie zakresu handlu i specjalizacji może doprowadzić do wzmocnienia przestrzennych sił koncentracji, bądź dekoncentracji. W oparciu o rozważania teoretyczne nie jest możliwe jednoznaczne określenie tendencji rozwojowych w zakresie struktur osadniczych, będących skutkiem intensyfikacji powiązań handlowych.

Z punktu widzenia efektów wzmoczonej wymiany handlowej należy odróżniać ich wpływ na sektory i regiony. Jeżeli region specjalizuje się w produkcji określonych dóbr, które w wyniku integracji są eksportowane, to zniesienie barier handlowych wpływa pozytywnie na rozwój gospodarczy tego regionu. Natomiast regiony, w których liberalizacja handlu wywołuje zwiększony import, stają przed koniecznością przeprowadzenia procesów dostosowawczych. To, jakie skutki ekonomiczne idą w

12 Por. Federalny Urząd ds. Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej (2003 a).

13 Por. Ratti (1993).

parze z rozszerzeniem handlu, zależy też od specjalizacji produkcji, tzn. czy produkcja danego regionu jest konkurencyjna na rynku międzynarodowym.

Cechą charakterystyczną regionów przygranicznych z punktu widzenia liberalizacji handlu jest fakt, że towary i usługi, które z reguły nie są dobrami wymiernymi (usługi lokalne), mogą stać się takimi w regionach przygranicznych. W tej sytuacji niektóre dziedziny gospodarki zostają poddane międzynarodowej konkurencji, bądź też osiągają korzyści z bliskości zagranicznych rynków, w odróżnieniu od innych regionów, w których liberalizacja handlu takich skutków nie wywołuje. Dlatego efekty akcesji Polski do UE są silniej odczuwalne w regionach przygranicznych i dotyczą szerszego niż w przypadku pozostałych obszarów Polski i Niemiec spektrum działalności gospodarczej.

1.5.3 Mobilność czynników produkcji

Wraz z przebiegiem procesów integracyjnych, obok taryfowych i nietaryfowych barier handlowych, usuwane są również ograniczenia dla przepływu czynników produkcji. Skutkiem międzynarodowej mobilności siły roboczej i bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest, podobnie jak w przypadku liberalizacji handlu, bardziej efektywna alokacja czynników produkcji, tzn. siła robocza i kapitał znajdują zatrudnienie tam, gdzie posiadają one najwyższą wydajność. Z uwagi na dużą zależność między geograficzną odległością a mobilnością, należy oczekiwać intensywniejszego transgranicznego przepływu czynników produkcji w regionach przygranicznych. Szczególną cechą regionów przygranicznych w zakresie mobilności czynników produkcji jest występowanie zjawiska mobilności siły roboczej bez zmiany miejsca zamieszkania (dojeżdżanie do pracy spoza miejsca stałego zamieszkania).

2 SCENARIUSZ ROZWOJU DLA OBSZARU ODRY 2020

2.1 Uwagi wstępne

W rozdziale tym zaprezentowano scenariusz rozwoju dla polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. Punktem wyjścia przy opracowaniu scenariusza jest diagnoza stanu obecnego oraz analiza głównych trendów rozwojowych. Scenariusz koncentruje się na możliwościach wynikających z postępującego procesu integracji europejskiej. Określa on pożądany oraz możliwy rozwój obszaru przygranicznego. Aby pożądany i uznany za możliwy rozwój nastąpił, niezbędne są wielorakie działania, które zostaną bliżej przedstawione w rozdziale 3 (Zalecenia odnośnie realizacji scenariusza).

2.2 Sytuacja wyjściowa i trendy rozwojowe¹⁴

2.2.1 Ludność i struktura osadnicza

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny jest zamieszkały przez 16% polskiej i 10% niemieckiej populacji. Stanowi on ważną przestrzeń gospodarczą i życiową w centrum Europy dla ponad 15 milionów mieszkańców (por. rysunek 2).

Na strukturę osiedleniową składają się regiony miejskie o różnym stopniu koncentracji ludności oraz liczne tereny o niskiej gęstości zaludnienia. Niemiecka stolica Berlin z 3,8 mln mieszkańców jest największym ośrodkiem miejskim polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. Pozostałe duże miasta: Szczecin, Poznań, Wrocław i Drezno, liczące od 400 tys. do 650 tys. mieszkańców, są stosunkowo równomiernie rozmieszczone i odgrywają istotną rolę dla otaczających je regionów. Szczególne znaczenie z punktu widzenia struktury osadniczej posiadają bliźniacze miasta nadgraniczne położone nad Odrą i Nysą Łużycką (Słubice-Frankfurt/n.Odrą, Gubin-Guben, Zgorzelec-Görlitz). Obszar przygraniczny wykazuje duże zróżnicowanie struktur osadniczych (por. rysunek 3). Około 43% ludności żyje w dużych ośrodkach miejskich, 48% na terenach wiejskich, a reszta w powiatach z gęstą zabudową. Tym samym silnie zróżnicowana jest dostępność transportowa oraz oferta edukacyjna. Cechą charakterystyczną obszaru przygranicznego są liczne tereny powojkowe.¹⁵

14 Por. Lammers et al. (2006 b).

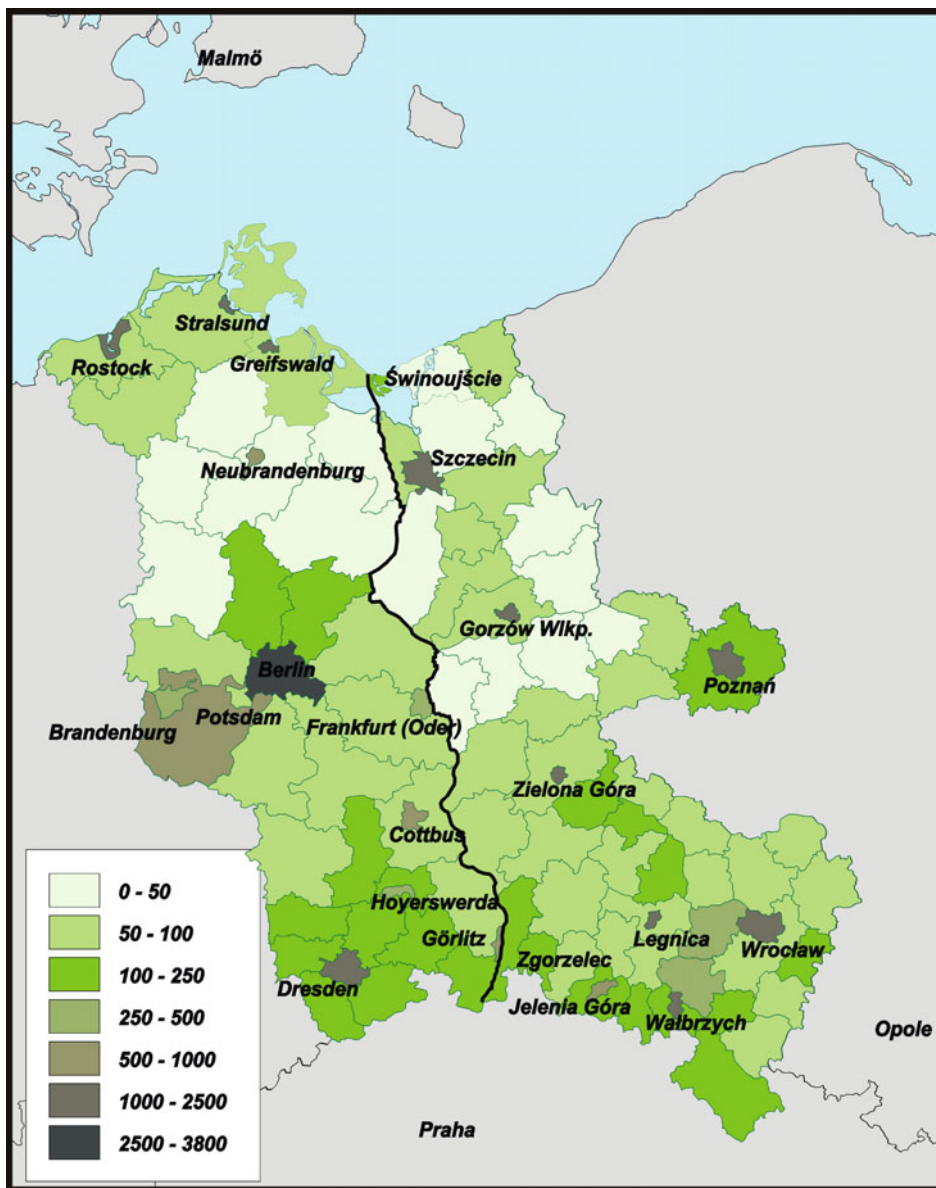
15 Por. Knippschild et al. (2002).

Rysunek 2: Polsko-niemiecki obszar przygraniczny



Źródło: Opracowanie własne.

Rysunek 3: Gęstość zaludnienia, 2003, liczba mieszkańców na km²



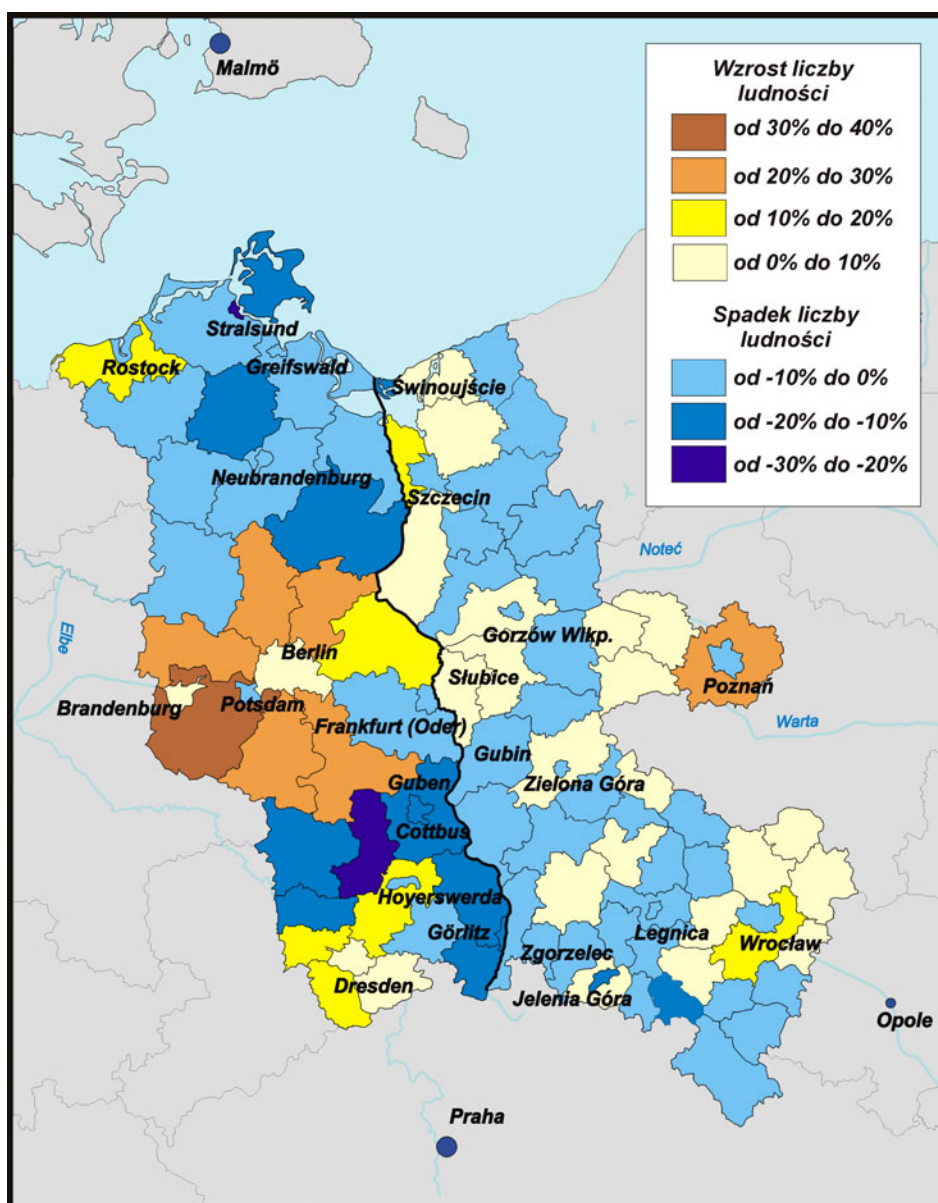
Zródło: Główny Urząd Statystyczny; Federalny Urząd Statystyczny; opracowanie własne.

Prognozy demograficzne dla obszaru przygranicznego do roku 2020 charakteryzują się silnym zróżnicowaniem przestrzennym (por. rysunek 4).¹⁶ W niemieckiej części rozszerzonego obszaru przygranicznego należy się liczyć z przyrostem liczby ludności rzędu 2,7%. Ten trend wzrostowy jest odmienny od notowanej ogólnie w Niemczech

16 Dostępne są też bardziej aktualne prognozy rozwoju ludności dla poszczególnych krajów związkowych, np. 3 Prognoza Landu Związkowego 2001 oraz Prognoza Landkreise i kreisfreie Städte 2002 dla Meklemburgii-Pomorza Przedniego. Z uwagi na porównywalność danych wykorzystano Regionalną Prognozę Demograficzną Federalnego Urzędu Budownictwa i Planowania Przestrzennego dla Niemiec i Prognozę Demograficzną GUS dla Polski.

Wschodnich tendencji spadkowej. Wynika on wyłącznie ze wzrostu liczby ludności w aglomeracji berlińskiej, a szczególnie w okolicach podmiejskich. W pozostałych regionach należy się natomiast liczyć ze spadkiem liczebności populacji. Dotyczyć to będzie prawie w całości północnej części obszaru przygranicznego po stronie niemieckiej, jak również znacznej części powiatów po stronie polskiej, leżących w bezpośrednim sąsiedztwie granicy.

Rysunek 4: Rozwój ludności, 2003-2020

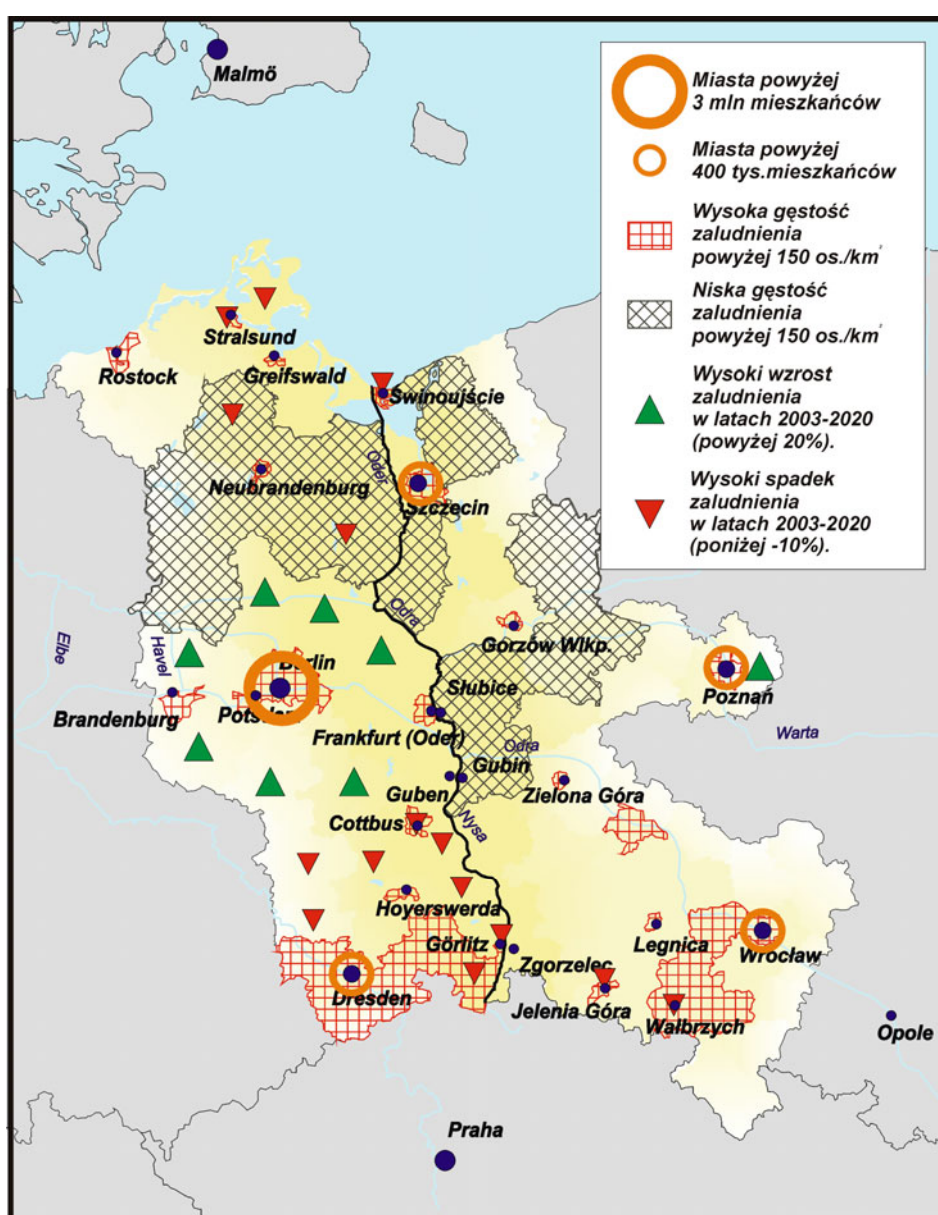


Zródło: Główny Urząd Statystyczny; Federalny Urząd Budownictwa i Planowania Przestrzennego; obliczenia i opracowanie własne.

Podobnie w polskiej części obszaru przygranicznego można oczekiwać spadku liczby ludności. Jednak zróżnicowanie dynamiki będzie mniejsze niż po stronie niemieckiej. Największego spadku należy oczekiwać w południowej i środkowej części polskiego obszaru przygranicznego.

Z kolei największy przyrost liczby ludności, wynikający w głównej mierze z dodatniego salda migracji, wystąpi na terenach podmiejskich Berlina, Rostocku, Drezna i Poznania. Zmiana liczby ludności może przekroczyć nawet 30 proc. (okolice Berlina).

Rysunek 5: Gęstość zaludnienia i rozwój ludności, 2003-2020



Źródło: Główny Urząd Statystyczny; Federalny Urząd Budownictwa i Planowania Przestrzennego; opracowanie własne.

Zmieni się również struktura wieku. Wzrośnie udział ludności w wieku powyżej 60 lat. Proces starzenia obejmie ludność całego obszaru i w efekcie odpływu młodych ludzi będzie szczególnie widoczny na terenach wiejskich.

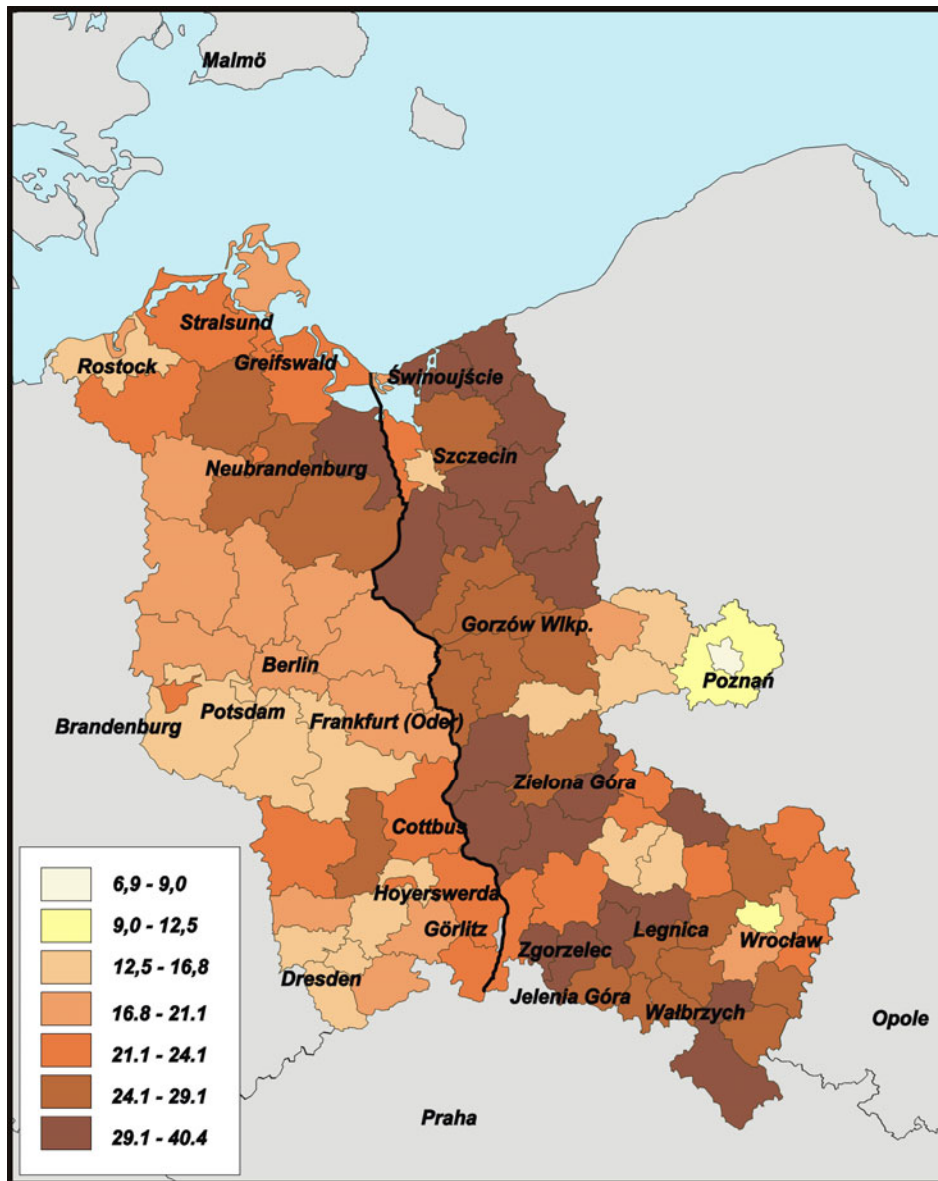
Przemiany demograficzne będą miały wpływ na strukturę osadniczą. Najsilniej zauważalnych efektów należy oczekiwać w niemieckiej, północnej i południowej części obszaru przygranicznego, gdzie spadek liczby ludności będzie wyjątkowo duży (por. rysunek 5). Na północy obniży się i tak już niska gęstość zaludnienia. Z kolei wpływ przemian demograficznych na strukturę osadniczą po polskiej stronie będzie zdecydowanie mniej wyraźny.

2.2.2 Rynek pracy

Stan rynku pracy w obszarze przygranicznym jest niezadowolający. Stopa bezrobocia po obu stronach granicy kształtuje się powyżej średniej dla każdego z krajów. Bezrobocie po polskiej stronie jest wyższe niż po niemieckiej, przy czym różnice pomiędzy polskimi regionami są również większe (por. rysunek 6). Słabiej zurbanizowane regiony wykazują tendencyjnie wyższe bezrobocie, niż regiony o wyższej gęstości zaludnienia, przy czym w południowej części polskiego obszaru przygranicznego bezrobocie koncentruje się też na terenach bardziej zurbanizowanych.

Obserwując aktualne trendy w niemieckiej części regionu przygranicznego trudno liczyć na radykalną poprawę sytuacji na rynku pracy w najbliższej przyszłości. Co prawda podaż siły roboczej zmniejsza się w skutek przemian demograficznych, jednak popyt na ten czynnik produkcji jest również bardzo słaby, szczególnie w regionach położonych w pobliżu granicy. Dla Polski ocena rozwoju sytuacji na rynku pracy wypada znacznie korzystniej. Można tu oczekiwać także zwiększenia zatrudnienia jak i spadku bezrobocia. Jednak ze względu na niezakończony jeszcze proces przemian strukturalnych należy się liczyć ze znacznym przepływem pracowników pomiędzy poszczególnymi sektorami gospodarczymi.

Rysunek 6: Stopa bezrobocia, maj 2005 ^a



a Aktualne stopy bezrobocia w polskich i niemieckich regionach są tylko w ograniczony sposób porównywalne między sobą, ponieważ pochodzą z narodowych statystyk i nie zostały zharmonizowane. Porównanie wcześniejszych zharmonizowanych stóp EUROSTAT-u pokazuje jednak, że regionalne struktury bezrobocia wynikające z narodowych statystyk nie różnią się od tych sporządzonych w oparciu o zharmonizowane dane.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny; Federalny Urząd Statystyczny; opracowanie własne.

2.2.3 *Struktura gospodarcza i jej przemiany*

Wiele powiatów zaliczonych do obszaru przygranicznego cechuje mało atrakcyjna struktura gospodarki, charakteryzującą się wysokim udziałem zatrudnienia w sektorze publicznym, słabą bazą przemysłową i stosunkowo niskim udziałem eksportu w działalności przedsiębiorstw. W polskiej części badanego obszaru ponadprzeciętną rolę (w porównaniu z odpowiednimi wskaźnikami dla UE) odgrywa rolnictwo. Z kolei znaczenie działalności zaawansowanej technologicznie oraz usług wiedzochłonnych jest niewielkie. Nadal duże możliwości pozyskiwania dochodów w polskiej części obszaru przygranicznego stwarza „szara“ strefa i handel bazarowy.¹⁷

Struktura gospodarki obszaru przygranicznego jest zróżnicowana. Mecklemburgia-Pomorze Przednie i Pomorze Zachodnie to w dużej części, poza takimi miastami jak Rostock, Stralsund, Saßnitz i Greifswald oraz Szczecin i Świnoujście, obszary rolnicze i centra przetwórstwa przemysłowego. W środkowej części obszaru przygranicznego - Brandenburgii - obserwuje się stosunkowo wysoką koncentrację nauki i badań naukowych oraz usług, co w dużym stopniu spowodowane jest bliskością metropolii berlińskiej. Województwo Lubuskie specjalizuje się w przemyśle drzewnym oraz odnosi korzyści z handlu przygranicznego i związanych z nim usług. Powiaty województwa wielkopolskiego oraz miasto Poznań cechują się zróżnicowaną strukturą gospodarczą. Najmniejsze różnice w rozwoju między polską i niemiecką częścią występują na południu. Cechą charakterystyczną jest tutaj dobrze rozwinięty sektor przemysłowy.¹⁸

Przemiany strukturalne będą w przyszłości wymuszać, szczególnie w Polsce, znaczące procesy dostosowawcze. Dotkną one przede wszystkim obszarów, których strukturę gospodarczą cechuje znaczący udział rolnictwa. Należy się spodziewać wzrostu znaczenia usług (szczególnie po polskiej stronie, gdzie proces ten obserwuje się począwszy od początku lat 90-tych). Ogólnie rzecz biorąc struktury gospodarcze między polską i niemiecką częścią obszaru przygranicznego - mierząc udziały rolnictwa, przemysłu i usług - będą się cechować coraz mniejszym zróżnicowaniem.

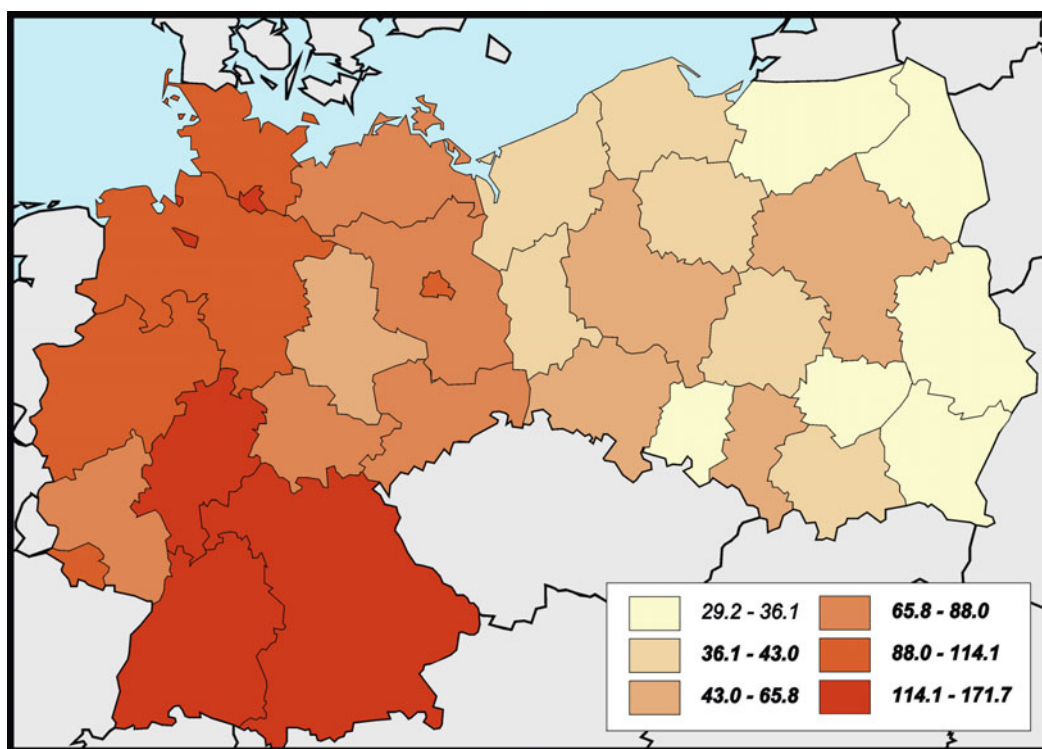
17 Por. Guz-Vetter (2002).

18 Por. Kaminski (2004).

2.2.4 Poziom rozwoju gospodarki

Z punktu widzenia stanu rozwoju i poziomu życia istnieją obecnie jeszcze znaczne różnice między polską i niemiecką częścią obszaru przygranicznego (por. rysunek 7). Dochód per capita (PKB na mieszkańca), mierzony w kategoriach siły nabywczej, osiąga po polskiej stronie przeciętnie połowę poziomu notowanego po stronie niemieckiej. Mimo to występują po obu stronach granicy znaczne różnice między bardziej i mniej zurbanizowanymi regionami. Dochody per capita w niektórych powiatach grodzkich w Polsce (np. Wrocław, Poznań) są już obecnie wyższe od PKB per capita w uboższych, słabo zurbanizowanych terenach po niemieckiej stronie, np. w Mecklemburgii-Pomorzu Przednim.

Rysunek 7: Dochody per capita (PPP) w Polsce i w Niemczech, 2002, UE15 = 100



Źródło: EUROSTAT Regio-Bank danych.

Dzięki wyższej dynamice PKB notowanej od roku 1995 w polskiej części obszaru nadgranicznego obserwuje się zmniejszenie różnic w dochodach po obu stronach granicy. Nawet gdyby proces „doganiania“ w najbliższych latach nieco stracił na dynamice, to i tak różnice między polską i niemiecką częścią powinny ulec do roku 2020 znacznemu złagodzeniu. Zwiększą się natomiast różnice wewnątrzregionalne.

Należy założyć bowiem zdecydowanie wyższe tempo wzrostu w aglomeracjach miejskich, prowadzące do pogłębienia zróżnicowania pomiędzy obszarami silnie i słabo zurbanizowanymi. Zjawisko to będzie szczególnie widoczne po polskiej stronie obszaru przygranicznego.

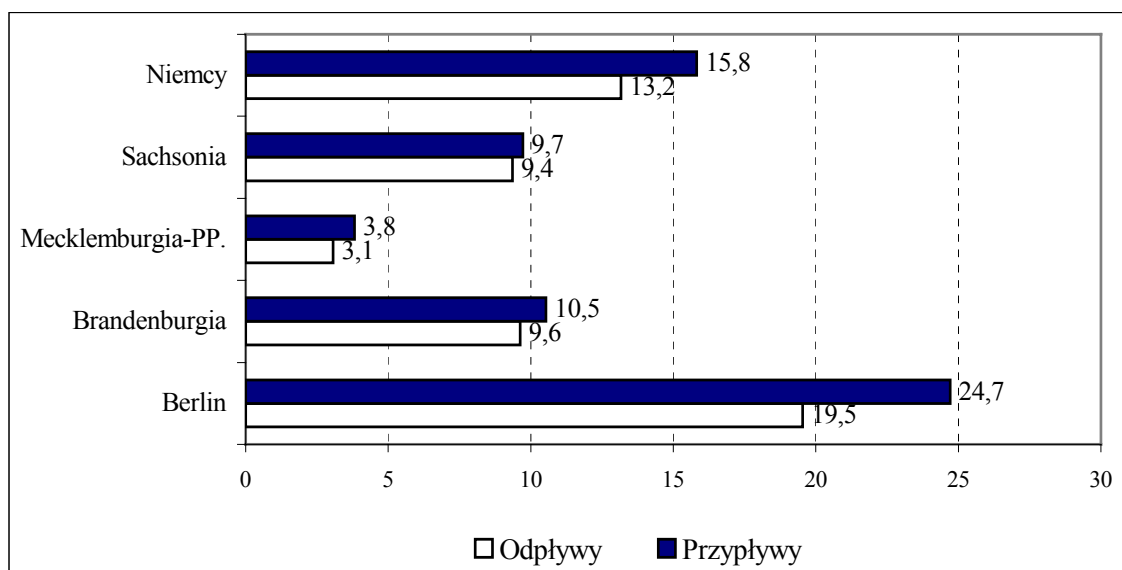
2.2.5 Powiązania ponadgraniczne

Stopniowe usuwanie barier handlowych doprowadziło do dynamicznego rozwoju handlu między Polską i Niemcami. Strumienie towarowe przepływają w obydwu kierunkach. Należy się spodziewać, iż w przyszłości obroty handlowe między obydwojema krajami będą się dalej zwiększać, do czego przyczyni się również wzrost natężenia obrotów handlowych w obszarze przygranicznym. Sprzyjać temu będzie wzrost specjalizacji produkcji. Prawdopodobna jest również zmiana struktury towarowej eksportu z Polski do Niemiec, polegająca na wzroście udziału produktów zaawansowanych technologicznie.

Analiza struktury bezpośrednich inwestycji zagranicznych według miejsca pochodzenia kapitału ujawnia zjawisko asymetrii. O ile zaangażowanie inwestorów niemieckich w polskiej części obszaru przygranicznego jest znaczące, o tyle udział polskich inwestycji w zagranicznych inwestycjach bezpośrednich po stronie niemieckiej jest śladowy. Wśród inwestorów niemieckich w Polsce przeważają przedsiębiorcy z Berlina, wybierający najczęściej lokalizacje przedsięwzięć w dużych miastach (bądź też w ich okolicach), takich jak np. Poznań.

Od 1990 roku obserwuje się natężenie ruchów migracyjnych. Podobnie jak w przypadku inwestycji zagranicznych obserwuje się tu również asymetrię. Napływ ludności z Polski do Niemiec jest wyższy niż w kierunku przeciwnym. Należy jednak zauważyć, że obszar przygraniczny jest zdecydowanie w mniejszym stopniu dotknięty zjawiskiem migracji. Tak miejsca pochodzenia jak i regiony, do których napływają migranci, leżą poza obszarem przygranicznym. Wyjątkiem jest aglomeracja berlińska, przyciągająca - w relacji do populacji - większą niż przeciętna dla Niemiec liczbę emigrujących z Polski (por. rysunek 8). Jeśli chodzi o strukturę emigrantów - wyjeżdżają głównie mieszkańcy obszarów słabiej zurbanizowanych. Należy oczekiwać, że w przyszłości dodatnie saldo migrujących z Polski do Niemiec nie zmieni się.

Rysunek 8: Migracja między Polską i niemieckimi landami na obszarze przygranicznym, 1999-2003, liczba osób na 1000 mieszkańców



Źródło: Federalny Urząd Statystyczny; obliczenia własne.

Obserwacje rynku pracy w obszarze przygranicznym wskazują, iż granica międzypaństwowa pełni również w tym zakresie funkcje delimitacyjne. Nieznaną rolę odgrywa zjawisko transgranicznych dojazdów do pracy. Znikoma liczba dojeżdżających do pracy w ruchu ponadgranicznym (głównie z Polski do Niemiec) wynika m.in. z niskiego stopnia urbanizacji terenów po obu stronach granicy. Wyjątek stanowią Szczecin oraz rozdzielone granicą miasta bliźniacze. Niemniej jednak również tu jest niewielkie znaczenie ponadgranicznych dojazdów do pracy w relacji do liczebności populacji zamieszkującej obszar przygraniczny. Można oczekiwać, iż w przyszłości sytuacja ulegnie zmianie, a wraz z dalszą likwidacją ograniczeń w ruchu granicznym wzrośnie liczba polskich pracowników dojeżdżających do pracy w Niemczech jak i niemieckich pracowników do Polski.

Działające w obszarze przygranicznym instytucje i stowarzyszenia chętnie nawiązują współpracę transgraniczną. Formy kooperacji są zróżnicowane. Obok licznych projektów w ramach INTERREG należy wymienić umowy partnerskie między miastami i gminami oraz cztery euroregiony (Szprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina, Pomerania i Euroregion Nysa). Poza tym istnieje wiele inicjatyw wspierających zakładanie przedsiębiorstw na obszarze przygranicznym, czy też organizacji w postaci Polsko-Niemieckiego Towarzystwa Wspierania Gospodarki w Gorzowie Wlkp. oraz Izb Przemysłowo-Handlowych. Współpracę nawiązują również

instytucje z sektora edukacji oraz badań naukowych. Szczególnymi przykładami polsko-niemieckiej kooperacji są Uniwersytet Europejski Viadrina we Frankfurcie/Odrą oraz dysponujące ponadgranicznym campusem Collegium Polonicum w Słubicach.

2.3 Region Odry w roku 2020 – pożądany i możliwy rozwój

Poniżej nakreślono pożądany i możliwy do realizacji scenariusz rozwoju rozszerzonego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego do roku 2020. Punktem wyjścia przy jego opracowaniu była diagnoza stanu obecnego, na którą nałożono zaobserwowane trendy rozwojowe.¹⁹ Celem zwiększenia prawdopodobieństwa realizacji opisanego scenariusza, w rozdziale trzecim zamieszczono rekomendacje odnośnie działań podejmowanych na różnych szczeblach władzy administracyjnej.

Ze względu na silne powiązania z gospodarkami narodowymi przyszłość polsko-niemieckiego obszaru nadgranicznego zależy w największym stopniu od tempa rozwoju gospodarczego tak Polski jak i Niemiec. Im szybszy będzie wzrost gospodarczy w obydwu krajach i im skuteczniej da się zmniejszyć bezrobocie, tym lepsze będą szanse rozwoju dla obszaru przygranicznego na skutek współzależności między szczeblem mikro- i makroekonomicznym. W poniższym scenariuszu założono odwrotną do obserwowanej w ostatnich latach, rosnącą dynamikę niemieckiego PKB. Przyjęto również systematyczny spadek liczby bezrobotnych. Podobne założenia dotyczą polskiej gospodarki. Przewidywany wzrost PKB będzie wyższy od średniej dynamiki, notowanej wśród krajów tworzących UE przed ostatnim rozszerzeniem (UE15). Tym samym przewiduje się kontynuację procesu „doganiania“ najlepiej rozwiniętych państw wspólnoty. Wzrost gospodarczy nie będzie miał charakteru bezzatrudnieniowego, czego efektem będzie wzrost liczby nowych miejsc pracy.

Przyjęto, iż akcesja Polski do UE zdynamizuje rozwój polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. Argumentem potwierdzającym powyższą tezę jest np. zmiana peryferyjnej lokalizacji na położenie w centrum rozszerzonego europejskiego obszaru gospodarczego (dla części tego obszaru po obu stronach granicy). Polska z blisko 40 milionami mieszkańców jest największym krajem spośród nowych członków wspólnoty, a Niemcy z 80 milionami mieszkańców największym krajem obecnej UE. Polsko-niemiecki obszar przygraniczny leży pomiędzy tymi dwoma dużymi rynkami. Poprawie uległa nie tylko dostępność do rynków dla przedsiębiorstw z obszaru

¹⁹ Por. Lammers et al. (2006 b).

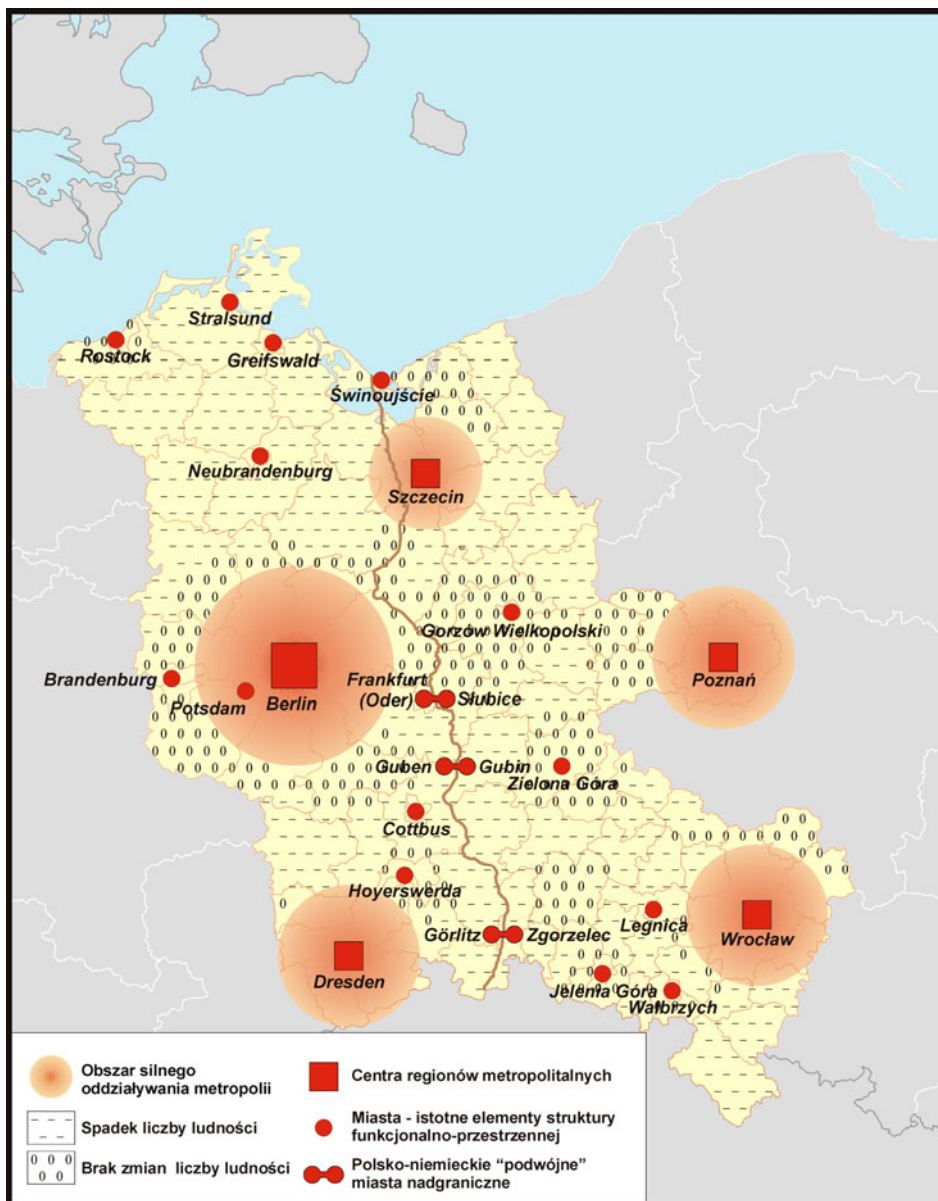
przygranicznego. Dzięki redukcji barier granicznych powstają nowe szanse dla sprzedających i kupujących na lokalnych rynkach pracy, mieszkaniowych oraz prywatnych i komunalnych usług, szczególnie w bezpośredniej bliskości granicy. Polsko-niemiecki obszar przygraniczny zajmuje w UE eksponowane miejsce, biorąc pod uwagę możliwości realizacji korzyści wynikających z efektywnej integracji. Poniższy scenariusz zakłada wykorzystanie rysujących się możliwości.

2.3.1 Skoncentrowany przestrzennie wzrost gospodarczy przy obniżającej się liczbie ludności

Atrakcyjność lokalizacyjna obszaru przygranicznego, która wzrosła dzięki rozszerzeniu UE i wyraża się przede wszystkim w lepszej dostępności do rynków, została wykorzystana - patrząc wstecz z perspektywy roku 2020 - przez wiele firm. Z ułatwionego dostępu do rynków zaopatrzenia i zbytu skorzystały przedsiębiorstwa zarówno tradycyjnie działające w obszarze przygranicznym jak i nowopowstałe. Mieszkańcy, szczególnie ci mieszkający w sąsiedztwie granicy, wykorzystują szanse wynikające z integracji rynków pracy, nieruchomości i usług. W polsko-niemieckim obszarze przygranicznym zwiększyły się szanse na zatrudnienie, poprawił się również zewnętrzny i wewnętrzny wizerunek regionu, wpływając na zrównanie się liczby emigrantów i imigrantów. Zmniejszeniu uległy również różnice w poziomach życia i dochodach per capita po obydwu stronach granicy. Widoczne jest też zbliżenie struktur gospodarczych.

Rozwój polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego do roku 2020 był silnie związany z procesami przestrzennej koncentracji. Spadek liczby ludności, starzenie się społeczeństwa oraz rozwój sektorów wiodących spowodowały silny wzrost aktywności gospodarczej w pięciu dużych miastach: Berlinie, Dreźnie, Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu. Na skutek silnych procesów suburbanizacyjnych nastąpił przyrost populacji oraz przyrost liczby miejsc pracy. W efekcie wymienione miasta przekształciły się w regiony metropolitalne (por. rysunek 9). Dwa czynniki spowodowały ich dynamiczny rozwój:

Rysunek 9: Struktura osadnicza w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne.

Po pierwsze: dzięki koncentracji poddostawców i przedsiębiorstw o podobnym profilu działalności, efektywnemu rynkowi pracy oraz istniejącym centrom naukowo-badawczym, polsko-niemiecki obszar przygraniczny stał się atrakcyjny dla firm i ludzi również spoza obszaru przygranicznego.

Po drugie: dobra infrastruktura komunikacyjna, tworzona przez szybkie i sprawne połączenia krajowe i międzynarodowe, umożliwiła włączenie się regionu w ponadregionalne układy sieciowe i w międzynarodowy podział pracy. Berlin i Szczecin

cechuje transgraniczna siła oddziaływania na obszary przyległe. Nowe lotnisko Berlin-Schönefeld stało się centralnym portem lotniczym dla całego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego. Szczecin przejął funkcję zaopatrzenia, również dla północno-wschodniej części Pomorza Zachodniego oraz zapewnił miejsca pracy mieszkańcom po jednej i po drugiej stronie granicy.

W części miast średniej wielkości liczba mieszkańców, w porównaniu z rokiem 2000, nie uległa większym zmianom. Miasta te potrafiły ustabilizować liczbę swoich mieszkańców, ponieważ dynamiczny rozwój gospodarczy zagwarantował im wystarczająco wysoki poziom życia. Udało się to przede wszystkim miastom posiadającym efektywne szkolnictwo wyższe, dobrze rozwiniętą infrastrukturę społeczną oraz powiązania komunikacyjne z dużymi ośrodkami miejskimi.

Stosunkowo pozytywny rozwój wykazały również polsko-niemieckie miasta bliźniacze (Słubice-Frankfurt/n.Odra, Gubin-Guben, Zgorzelec-Görlitz). Powstały w nich funkcjonalne, ponadgraniczne rynki pracy, mieszkaniowe i usług, które znacznie przyczyniły się do podwyższenia standardu życia. Ponadgraniczny rozwój infrastruktury społecznej (przedszkola, szkoły, służba medyczna, domy starców i opieki) oraz kulturowej, pozwolił na odciążenie budżetów lokalnych jednostek samorządowych i stworzył nowe możliwości zatrudnienia. Kluczowym elementem stały się dodatkowe przejścia graniczne nad Odrą i Nysą, ułatwiające wykorzystanie istniejących potencjałów kulturowych i turystycznych.

Dynamicznemu rozwojowi w pięciu regionach metropolitalnych i stosunkowo dobremu rozwojowi w niektórych średnich miastach oraz w sąsiadujących ze sobą polsko-niemieckich miastach nadgranicznych, towarzyszy stagnacja obszarów wiejskich oraz pozostałych ośrodków miejskich. Mający miejsce spadek zatrudnienia w rolnictwie w polskiej części obszaru przygranicznego nie został zrekompensowany przez powstanie nowych miejsc pracy. Liczba mieszkańców (szczególnie młodych) zmniejszyła się w części miast o średniej wielkości - tych o zbyt niskim własnym potencjale rozwojowym oraz niedostatecznie powiązanych komunikacyjnie z dużymi aglomeracjami miejskimi. Państwowa i komunalna oferta zabezpieczenia potrzeb bytowych ludności jest ograniczona, na skutek braku odpowiednich środków finansowych, do niezbędnego minimum oraz jest skoncentrowana na niewielkiej przestrzeni, znacznie mniejszej, niż to miało miejsce na początku obecnego stulecia. Tym niemniej stan tej oferty po polskiej stronie jest jakościowo lepszy w porównaniu do stanu z początku stulecia.

2.3.2 *Transport*

Wraz z postępującą integracją i pogłębieniem podziału pracy między Niemcami i UE15 oraz między Polską i nowymi krajami członkowskimi nastąpił wzrost ruchu tranzytowego w obszarze przygranicznym. Wzrost ten dotyczy w pierwszej kolejności transportu towarów. Ich główne strumienie płyną międzynarodowymi korytarzami transportowymi relacji Berlin-Poznań-Warszawa, Berlin-Wrocław-Kraków-Lwów oraz Lipsk-Drezno-Wrocław-Kraków-Lwów (por. Rysunek 10).

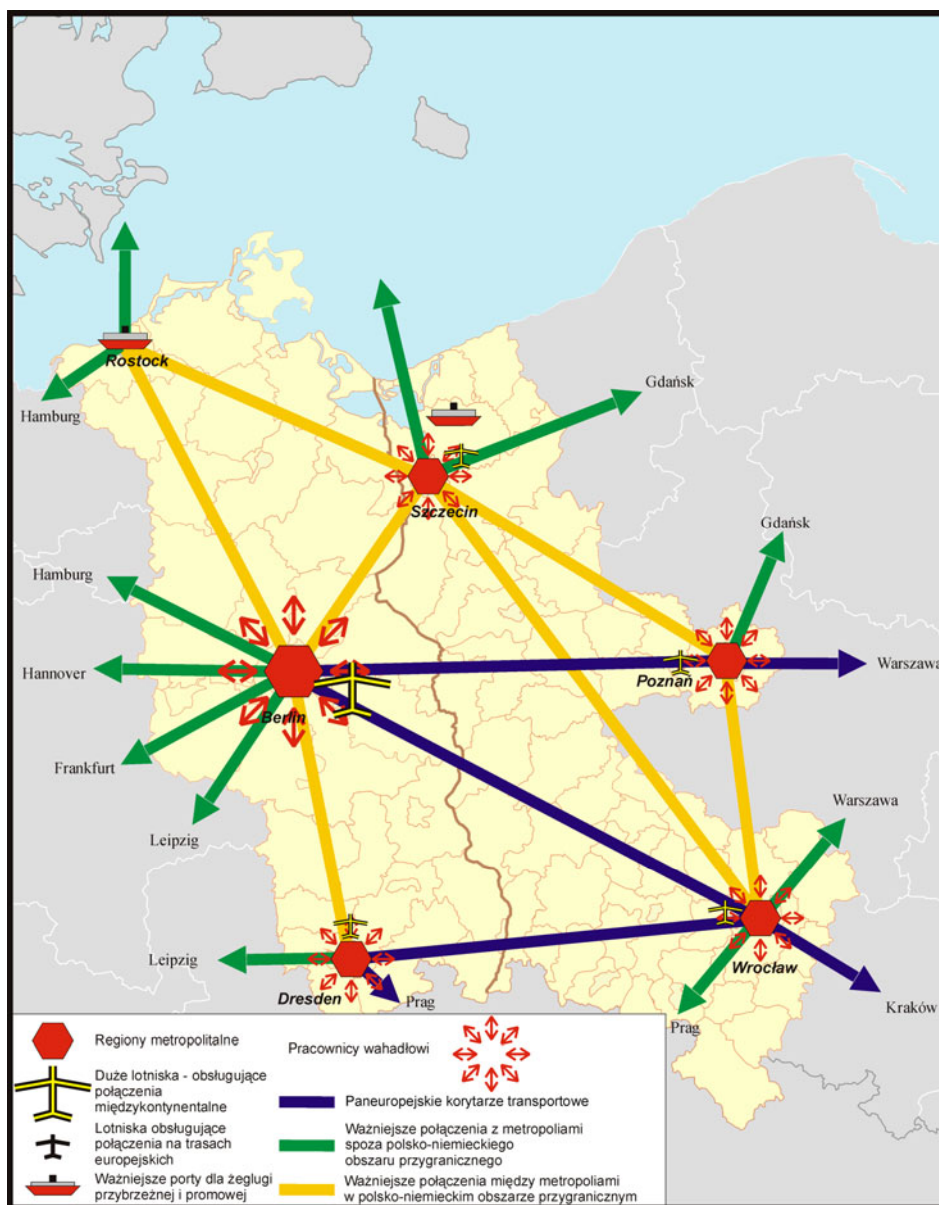
Włączenie się regionów metropolitalnych polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego w europejski i międzynarodowy podział pracy spowodowało również zwiększenie przewozów do innych metropolii polskich i niemieckich oraz do sąsiadującej z obszarem przygranicznym zagranicą. Wskutek tego wzrosło znaczenie przewozów kolejowych i drogowych głównie relacji Berlin-Hamburg, Berlin-Frankfurt/n.Menam, Berlin-Monachium, Szczecin-Gdańsk, Drezno-Praga oraz Wrocław-Praga. Szczególną rolę w procesie włączania regionów metropolitalnych w międzynarodowy podział pracy odegrały połączenia lotnicze. Pełnienie funkcji metropolitalnych przez pięć dużych ośrodków miejskich dało początek bezpośrednim połączeniom lotniczym z innymi dużymi miastami w Polsce, Niemczech oraz w Europie. Dzięki dobrym połączeniom drogowym jak i kolejowym przekształcił się nowy, duży port lotniczy w Berlinie w „hub“-lotnisko, obsługujące międzykontynentalne połączenia dla całego obszaru przygranicznego. Transport morski obsługiwany jest przez porty w Rostocku i Szczecinie. Odgrywają one również istotną rolę w ruchu promowym na obszarze Morza Bałtyckiego. Oba porty odnoszą znaczne korzyści z rosnących obrotów handlowych w basenie Morza Bałtyckiego. Odra, poniżej odcinka mającego połączenie z Berlinem, nie odgrywa gospodarczo znaczącej roli.

Ścisłe powiązania sieciowe oraz pogłębiony podział pracy w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym przyczyniły się do wzrostu przewozów między regionami metropolitalnymi, zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym. Połączenia komunikacyjne są intensywnie wykorzystywane również przez mieszkańców mniejszych miast, dojeżdżających do pracy w ruchu przygranicznym. Liczba pracowników „wahadłowych“²⁰ wzrosła silnie również w ramach obszarów metropolitalnych, między głównymi miastami a terenami podmiejskimi, co

20 Odpowiada to niemieckiemu określeniu „Pendler“, które oznacza dojeżdżających do pracy spoza miejsca stałego zamieszkania.

spowodowało wzrost zapotrzebowania na efektywne publiczne, podmiejskie systemy transportowe, szczególnie po polskiej stronie granicy.

Rysunek 10: Główne szlaki komunikacyjne w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne.

2.3.3 *Badania naukowe i szkolnictwo wyższe*

Polsko-niemiecki obszar przygraniczny jest w roku 2020 wiodącym regionem w dziedzinie badań naukowych i szkolnictwa wyższego. Istniejący już na początku stulecia znaczący potencjał w tej dziedzinie został jeszcze bardziej rozbudowany. Główne aglomeracje miejskie polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego są obecnie cenionymi ośrodkami akademickimi. W latach 2002-2004 r. na uczelniach wyższych kształciło się przeciętnie rocznie 620 tys. studentów. W relacji do liczebności populacji było to około 40 studentów na 1000²¹ mieszkańców, przy czym wartość wskaźnika dla Polski wyniosła 50, a dla Niemiec 25 studentów.

Zdając sobie sprawę ze znaczenia edukacji oraz badań naukowych dla ekonomicznego i społecznego rozwoju obszaru przygranicznego, poczynione zostały - patrząc z perspektywy roku 2020 - znaczne i skuteczne wysiłki na rzecz rozbudowy tych dziedzin. Duże metropolie rozwinęły się też jako centra akademickie, przyciągając studentów i liczne firmy z innych regionów. Dla przedsiębiorstw bliskość centrów akademickich jest istotna z dwóch powodów: Po pierwsze uczelnie wyższe zapewniają wysoką podaż młodych wykwalifikowanych pracowników, a po drugie obecność środowiska naukowego sprzyja rozwojowi procesów innowacyjnych. To właśnie pracownicy uczelni i studenci zakładają nowe innowacyjne przedsiębiorstwa. Te procesy rozwojowe nie zostały ograniczone tylko do dużych akademickich centrów, lecz miały miejsce także w posiadających uczelnie wyższe miastach średniej wielkości. Również tu ma miejsce intensywna współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami i publicznie finansowaną infrastrukturą badawczą. Niemniej jednak głównym zadaniem ośrodków akademickich działających poza metropoliami pozostaje szkolnictwo (por. rysunek 11).

21 Dane dla Polski za rok akademicki 2002/2003, a dla Niemiec za 2003/2004. Dane pochodzą z poszukiwań internetowych w niemieckich Krajowych Urzędach Statystycznych oraz w polskim Głównym Urzędzie Statystycznym.

Rysunek 11: Uczelnie wyższe i ośrodki naukowo-badawcze w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne.

Ze względu na fakt, iż koniecznym warunkiem utrzymania wysokiego poziomu nauki oraz badań jest istnienie pewnej „masy krytycznej“ personelu naukowo-badawczego, doszło w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym do pogłębienia specjalizacji, łączenia kierunków studiów oraz kooperacji w nauce i w badaniach naukowych. W niektórych ośrodkach, gdzie nie istniała możliwość osiągnięcia owej krytycznej masy, podjęto decyzje o likwidacji kierunków studiów, bądź też uczelni.

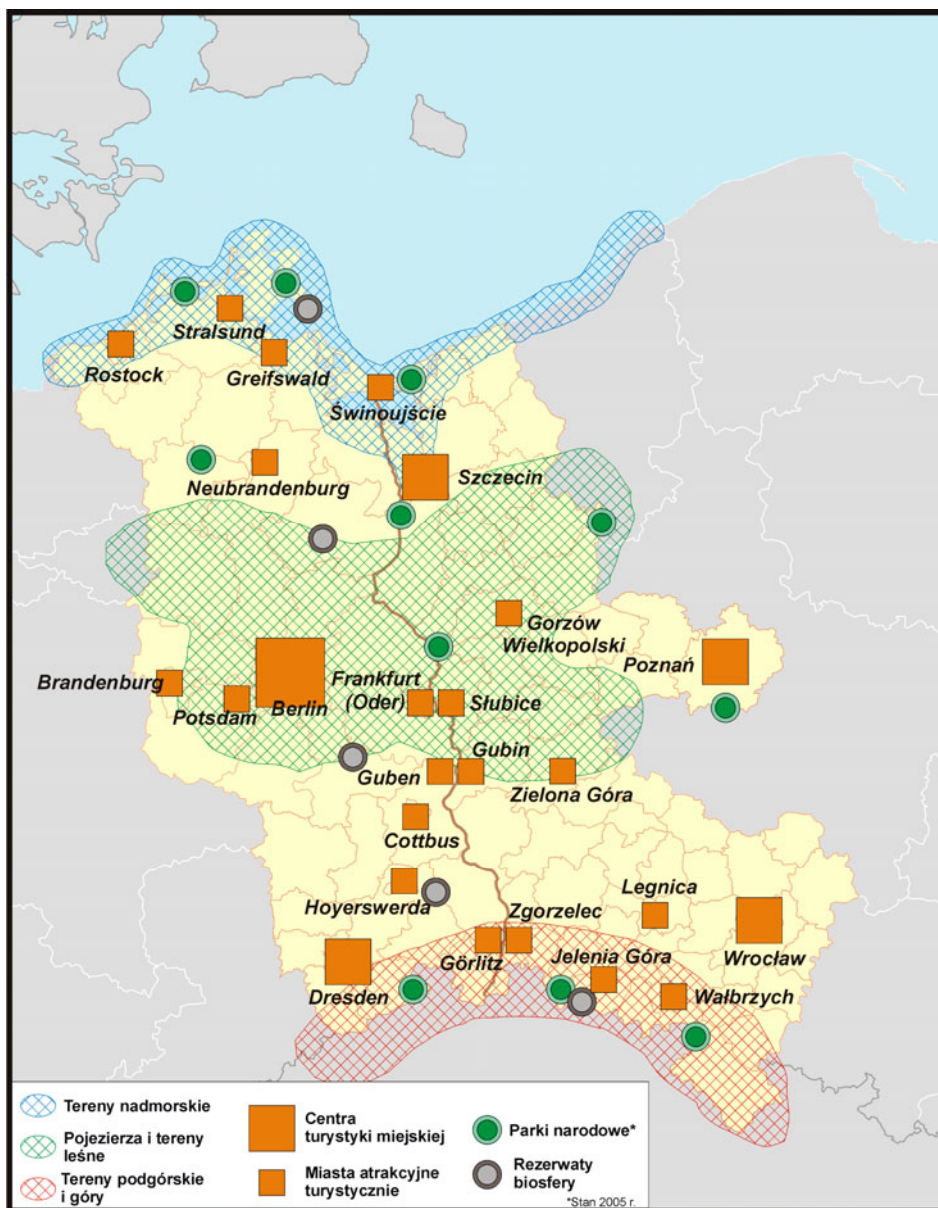
Niektóre uczelnie wyższe, szczególnie te położone w wąskim obszarze przygranicznym, podjęły się kształcenia studentów na potrzeby współpracy polsko-niemieckiej w sferze polityczno-administracyjnej, gospodarczej jak również kulturalnej. Inicjatorami tego typu działań były Collegium Polonicum w Słubicach z ponadgranicznym campusem oraz polsko-niemieckie kierunki studiów w Wyższej Szkole w Zittau/Görlitz i w Wyższej Szkole Zawodowej Zarządzania i Administracji w Berlinie. Za tymi przykładami podążyły też inne, polskie uczelnie (uniwersytety w Szczecinie, Zielonej Górze, Wrocławiu). Ta wyjątkowa oferta obejmująca absolwentów polsko-niemieckich kierunków studiów, czyni atrakcyjnym polsko-niemiecki obszar przygraniczny dla przedsiębiorstw, chcących rozwijać działalność w obu krajach.

2.3.4 Turystyka i wykorzystanie obszarów naturalno-krajobrazowych

Obszar przygraniczny, który w roku 2002 odwiedziło ponad 20 milionów gości, stwarzał dogodne warunki dla dalszego rozwoju turystyki. Przyczyniło się do tego wiele czynników: Oferta turystyczna Berlina - stolicy Niemiec i siedziby rządu oraz propozycje pozostałych dużych miast: Drezna, Szczecina, Poznania i Wrocławia, które ze względu na historyczne centra, wiele atrakcyjnych turystycznie obiektów (kościół, muzea), interesującą ofertę kulturalną (teatry) stały się atrakcyjne dla turystyki miejskiej. Możliwość wypoczynku stwarzają ponadto nadmorskie plaże na północy, tereny górskie na południu, jeziora i lasy (m.in. Pojezierze Lubuskie, Spreewald) oraz Odra i Nysa Łużycka w środkowej części obszaru przygranicznego. Tereny słabo zaludnione oraz postępujący spadek zaludnienia sprzyjały tworzeniu terenów ochrony przyrody i rozwojowi turystyki krajoznawczej. Dodatkowym impulsem rozwojowym były zbliżone warunki fizjograficzne (naturalno-krajobrazowe), ułatwiające transgraniczną współpracę, w oparciu o wspólnie wypracowaną ofertę turystyczną.

Korzystne warunki dla rozwoju turystyki i ochrony środowiska zostały - z punktu widzenia roku 2020 - wykorzystane (por. rysunek 12). Duże miasta poprawiły swoją atrakcyjność, do czego przyczyniły się lepsze warunki w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym. Poszczególne miasta wypracowały i skutecznie promowały wizerunek swojej metropolii, np. Wrocław jako centrum teatralne, a Berlin jako miasto muzeów. Komfortowe, szybkie i regularne połączenia komunikacyjne umożliwiły połączenie zwiedzania jednego miasta, z jednodniową wycieczką do drugiego miasta. (np. z Berlina do Szczecina i z powrotem).

Rysunek 12: Turystyka i wykorzystanie obszarów naturalno-krajobrazowych w roku 2020



Źródło: Opracowanie własne.

Wybrzeże morskie na północy oraz góry na południu rozwinęły się jako atrakcyjne regiony urlopowe. Przyczyniła się do tego szczególnie rozbudowa infrastruktury turystycznej po polskiej stronie. Również po niemieckiej stronie miało miejsce ciągłe dopasowywanie infrastruktury turystycznej do potrzeb urlopowiczów. Infrastrukturę turystyczną rozbudowano również na znacznych częściach pojezierza i terenów leśnych w środkowej części obszaru przygranicznego. Zwracano przy tym szczególną uwagę na zgodność z wymogami ochrony środowiska. Pojezierze i tereny leśne rozwinęły się jako

miejsca urlopowe dla gości, którzy preferują aktywny wypoczynek na drogach rowerowych albo wodnych. Trasy rowerowe i wodne mają charakter transgraniczny, przy czym przekraczanie Odry i Nysy Łużyckiej ułatwiają w wielu miejscach przeprawy promowe. Odra i Nysa Łużycka mają duże znaczenie dla turystyki wodnej i są wykorzystywane dla turystycznych przewozów pasażerskich. Ze względu na różnicowanie kulturowe szczególną atrakcją cieszą się bliźniacze miasta położone po obu stronach granicy. Turystyka awansowała do rangi ważnej dziedziny gospodarczej. W niektórych regionach (na wybrzeżu bałtyckim, w górach) stanowi ona najważniejsze źródło dochodów.

Środowisko przyrodnicze w części obszaru przygranicznego zostało objęte szczególną ochroną (parki narodowe, rezerwaty biosfery), w tym również transgraniczną. Przykładem jednego z pierwszych tego typu rozwiązań jest „Międzynarodowy Park Doliny Dolnej Odry“. Rezultatem spadku liczby ludności na terenach wiejskich i związanego z tym zmniejszenia atrakcyjności części regionu dla działalności przemysłowej, stworzone zostały nowe wielorakie możliwości w dziedzinie ochrony środowiska. Ograniczeniu uległo pole konfliktu pomiędzy rozwojem przemysłu a dbałością o przyrodę. W dziedzinie ochrony środowiska powstało wiele nowych miejsc pracy, obsadzonych głównie przez pracowników sektora rolnego. Miało to miejsce szczególnie w północnej części obszaru, na słabo rozwiniętych terenach rolniczych, po obu stronach granicy.

Atrakcyjność krajobrazowo-przyrodnicza obszaru przygranicznego wzrosła nie tylko na skutek transgranicznego zwiększenia powierzchni terenów ochrony przyrody i rezerwatów biosfery, lecz również w wyniku podjętych działań w dziedzinie ochrony przyrody. W tym miejscu wymienić należy przede wszystkim rozbudowę oczyszczalni ścieków w dorzeczu Odry i Nysy, jak również spadek koncentracji szkodliwych substancji w obu rzekach, związany z coraz mniej intensywną działalnością rolniczą. Ponieważ ponadgraniczne efekty w dziedzinie ochrony środowiska stają się szybko zauważalne, doszło do ścisłej polsko-niemieckiej współpracy w tej dziedzinie. Inwestycje z niej wynikające koncentrowały się na wybranych centralnych projektach i były finansowane zarówno przy wykorzystaniu środków własnych jak i pochodzących z funduszy UE. Zakończono również rewitalizację terenów, na których znajdowały się bazy i poligony Armii Czerwonej oraz Armii Ludowej NRD.

Rozwój turystyki, dbałość o środowisko naturalne oraz wysokie walory krajobrazowe, w połączeniu z bliskością dużych miast, przyczyniły się również do rozwoju usług zdrowotnych i usług związanych z opieką nad ludźmi starszymi. Szczególnie predysponowanymi do zapewnienia podaży tego typu usług stały się małe miasta oraz tereny wiejskie.

3 ZALECENIA ODNOŚNIE REALIZACJI SCENARIUSZA

3.1 Uwagi wstępne

W rozdziale tym zarekomendowano działania polityczne wspierające rozwój społeczno-gospodarczy w obszarze przygranicznym, zwiększające prawdopodobieństwo realizacji opisanego w rozdziale drugim scenariusza.

Przyszły rozwój polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego zależeć będzie w największym stopniu od zmian sytuacji gospodarek narodowych. Wynika to ze ścisłych powiązań niemieckiej oraz polskiej części obszaru nadgranicznego z gospodarkami Niemiec oraz Polski. Wziąwszy pod uwagę doświadczenia innych europejskich regionów przygranicznych nie należy oczekiwać, iż polsko-niemiecki obszar przygraniczny może się rozwijać niezależnie od wpływów narodowych jako zwarty, samodzielny region gospodarczy. Wręcz przeciwnie, narodowe polityki (gospodarcze) w Polsce i w Niemczech będą miały znaczny wpływ na rozwój poszczególnych części obszaru przygranicznego. Im bardziej uda się w obu krajach zwiększyć PKB, obniżyć bezrobocie i poprawić warunki życia, tym korzystniej przedstawiać się też będzie rozwój regionu przygranicznego i tym łatwiej da się przezwyciężyć procesy dostosowawcze, związane z dalszą integracją europejską i globalizacją.

Mimo, że narodowe polityki (gospodarcze) mają duże znaczenie dla rozwoju obszaru przygranicznego, niniejsze zalecenia koncentrują się na możliwościach wykorzystania potencjału własnego obszaru przygranicznego. Jak wskazywano uprzednio, rozszerzenie Unii Europejskiej stwarza szczególne możliwości wzrostu gospodarczego w obszarze przygranicznym. Korzyści z integracji nie powstają jednak automatycznie. Muszą zostać wypracowane przez mieszkańców i przedsiębiorców tego regionu. Zasadnicze pytanie brzmi zatem, co należy zrobić, jakie decyzje należy podjąć, aby wykorzystać przewagę obszaru przygranicznego dla stymulacji wzrostu społeczno-gospodarczego. Szczególne znaczenie dla rozwoju polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego będzie miał fakt, jaką pozycję zajmą jego części - przede wszystkim duże miasta - w międzynarodowym współzawodnictwie. Obok zaostrzającej się konkurencji pomiędzy regionami, poważnym wyzwaniem dla tego obszaru będzie też przewidywany rozwój demograficzny po obu stronach granicy.

W wykorzystaniu potencjału rozwojowego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego ważną rolę odgrywa kompleksowa polityka zagospodarowania

przestrzennego, która - biorąc pod uwagę sytuację wyjściową, tendencje rozwoju i wszelkiego rodzaju wyzwania dla regionu - jest w stanie przyporządkować i koordynować odpowiednie środki i działania, dla tego rozwoju niezbędne. Niniejsze opracowanie uwzględnia też, przygotowane w 1995 r. i zaktualizowane w 2002 r. w oparciu o Europejską perspektywę rozwoju przestrzennego (EUREK), wytyczne dla zagospodarowania przestrzennego polsko-niemieckiego obszaru przygranicznego.²²

W dalszej części opracowania przedstawiono warunki ramowe, które należałoby zmienić, bądź na nowo określić tak, aby mieszkańcy, przedsiębiorcy, lokalni i regionalni aktorzy polityczni mieli motywację do działań i zachowań pozwalających na wykorzystanie potencjałów rozwojowych na obszarze przygranicznym. Sformułowano również wytyczne odnośnie zagospodarowania przestrzennego, w celu wykształcenia się efektywnej i pro wzrostowej struktury gospodarczej i osadniczej. Na zakończenie przedstawiono zalecenia dla takich dziedzin, jak transport, nauka i działalność badawczo-rozwojowa oraz turystyka.

3.2 Poprawa ogólnych warunków ramowych

3.2.1 Pełny i szybki rozwój wspólnego rynku

Po przystąpieniu Polski do UE należałoby znieść istniejące nadal ograniczenia utrudniające dalszą integrację między Polską i Niemcami. Z punktu widzenia obszaru przygranicznego, krokiem w dobrym kierunku byłoby pełne wykorzystanie we wzajemnych stosunkach wszystkich wolności wspólnego rynku: wcześniejsze, niż wynikałoby to z regulacji przejściowych zawartych w umowie akcesyjnej, zniesienie ograniczeń swobodnego przepływu siły roboczej, ponadgranicznego przepływu usług i kapitału.

Swobodny przepływ pracowników i swobodne świadczenie ponadgranicznych usług w branży budowlanej, włącznie z pokrewnymi dziedzinami gospodarki i rzemiosła (dekoracja wnętrz, czyszczenie budynków), zostały w Traktacie Akcesyjnym obwarowane okresami przejściowymi zgodnie z formułą 2+3+2. Wcześniejsze zniesienie okresów przejściowych jest uzasadnione ekonomicznie. Obszar przygraniczny skorzystałby na szybszym i bardziej intensywnym wykorzystaniu

²² Wytyczne zostały przyjęte przez Polsko-Niemiecką Komisję Międzyrządową ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej.

transgranicznego podziału pracy. Codzienne dojazdy do pracy po drugiej stronie granicy są obecnie ograniczone jedynie do pasa o szerokości 50 km (mały ruch przygraniczny). Jego rozszerzenie o oddalone od granicy duże miasta dostarczyłoby zlokalizowanym w nich przedsiębiorstwom dodatkowych zasobów pracy. Obszar przygraniczny stałby się bardziej atrakcyjny tak dla krajowych jak i zagranicznych inwestorów. Zalegalizowano by w ten sposób i tak wykonywaną obecnie pracę obywateli polskich w Niemczech. Swobodny przepływ pracowników i ponadgraniczne dojazdy do pracy oraz związane z tym kontakty międzyludzkie pomogłyby ograniczyć istniejące uprzedzenia. Wzrost napięć społecznych pomiędzy niemieckimi i polskimi mieszkańcami obszaru przygranicznego, który służył jako argument przeciwko liberalizacji rynku pracy od 1 maja 2004 r., wydaje się być mało prawdopodobny. Wręcz przeciwnie, legalizacja istniejącego już proceduru zatrudnienia polskich pracowników w Niemczech, której towarzyszyłaby odpowiednia polityka informacyjna, przyczyniłaby się do redukcji konfliktów.

W odpowiedzi na zniesienie okresu przejściowego dla polskich pracowników i usługodawców można by oczekiwać skrócenia czasu obowiązywania ograniczeń w zakresie nabywania ziemi i posiadłości przez cudzoziemców w obszarach rolniczych i leśnych oraz ujednoczyć go na terenie całego kraju. Według obecnego stanu prawnego nabywanie ziemi przez cudzoziemców jest niemożliwe (bez zgody Ministra Spraw Wewnętrznych) - w zachodnich województwach, w tym również w całej polskiej części obszaru przygranicznego, do roku 2016, a w części wschodniej kraju do 2011 roku. Natomiast nabywanie nieruchomości w Polsce, z wyjątkiem rolnictwa i leśnictwa, jest obecnie możliwe dla każdego obywatela Unii Europejskiej.

Z punktu widzenia jednolitych warunków gospodarowania, krok w kierunku skrócenia i ujednoczenia zasad nabywania ziemi miałby dla inwestorów duże znaczenie symboliczne. Wyraźne skrócenie obecnych okresów przejściowych oznaczałoby, że Polska jest otwarta na integrację i że przewyżnione zostały już dawne uprzedzenia („Niemcy wykupią Polskę“). Ujednoczenie okresów przejściowych na terenie całego kraju byłoby przy tym ważnym sygnałem polskiego rządu i wyrównywałoby szanse pozyskiwania przez województwa inwestycji zagranicznych. Z ekonomicznego punktu widzenia można się spodziewać, iż skrócenie okresów przejściowych wpłynęłoby pozytywnie na modernizację sektora rolnego i leśnego, które zaliczają się do najważniejszych gałęzi gospodarki w polskiej części obszaru przygranicznego i stoją przed koniecznością znacznych przeobrażeń strukturalnych.

3.2.2 *Umocnianie kompetencji lokalnych*

Ponadgraniczną współpracę pomiędzy władzami samorządów terytorialnych utrudniają różnice w systemie prawnym i w strukturze administracyjnej pomiędzy niemiecką federalną a polską centralną administracją. Z uwagi na potrzebę intensyfikacji ponadgranicznej współpracy pomiędzy regionami, istotne byłoby rozwijanie stosunków partnerskich, jak również przesunięcie kompetencji na regionalne i lokalne stowarzyszenia oraz związki gmin. W Polsce po reformie administracyjnej z roku 1999 uprawnienia władzy centralnej są nadal bardzo wysokie. W ramach istniejącego podziału kompetencji samorządy regionalne są wprawdzie ustawowo zobowiązane do opracowania strategii rozwoju dla swego regionu. Problem stanowi nowy podział kompetencji zadaniowych pomiędzy szczeblem krajowym i szczeblami regionalnymi, nie idących w parze z decentralizacją kompetencji finansowych. Autonomia finansowa jednostek samorządu terytorialnego jest ograniczona. Jej zwiększenie pozwoliłoby na wzmocnienie poczucia odpowiedzialności za rozwój regionu i ułatwiłoby współpracę ponadgraniczną (obecnie problemem jest nawet znalezienie odpowiedniego partnera do rozmów, jak również długotrwałość procesu podejmowania decyzji). Takie zmiany nie dają się jednak szybko i łatwo przeprowadzić, ponieważ dotyczą one samych zasad budowy państwa. W tej sytuacji istotne jest co najmniej powszechne zrozumienie zależności: im większa autonomia regionalna, tym łatwiejsza współpraca transgraniczna.

Pomocnym krokiem ku wzmocnieniu regionalnych i lokalnych kompetencji byłoby stworzenie podstaw prawnych dla niemieckich i polskich stowarzyszeń i jednostek samorządu terytorialnego oraz instytucji publicznych na wzór porozumienia z Karlsruhe²³ z roku 1996. Taka podstawa prawna powinna określić uprawnienia stowarzyszeń i związków gmin oraz instytucji publicznych w taki sposób, aby mogły one z uwzględnieniem prawa krajowego jak również zobowiązań międzynarodowych obu krajów łatwiej wprowadzać ponadgraniczne regulacje. Tego rodzaju porozumienie zwiększyłoby bezpieczeństwo prawne w wypadku konieczności podejmowania decyzji i realizacji różnych wspólnych zadań. Ponadto w oparciu o podstawę prawną istniałaby

23 Por. Umowa między Rządem Republiki Francuskiej, Rządem Republiki Federalnej Niemiec, Rządem Wielkiego Księstwa Luksemburg i szwajcarską Radą Związkową, w imieniu kantonów Solothurn, Basel-Miasto, Basel-Okolica, Aargau i Jura o ponadgranicznej współpracy między stowarzyszeniami terytorialnymi i lokalnymi instytucjami publicznymi (Karlsruhe, 23 stycznia 1996). Weszła w życie 1 września 1997, www.jura.uni-sb.de/bijus/karlsruhe/.

możliwość zakładania ponadgranicznych stowarzyszeń, posiadających osobowość prawną, realizujących zadania i usługi we wspólnym interesie.

3.3 Struktura gospodarcza i struktura sieci osadniczej: wspieranie struktur przestrzennych sprzyjających wzrostowi gospodarczemu

Duże znaczenie dla rozwoju polsko - niemieckiego obszaru przygranicznego ma rozmieszczenie ludności i aktywności gospodarczej w tym regionie. Najnowsze badania pokazują, że wytworzony w ramach określonego obszaru gospodarczego produkt narodowy zależy między innymi od tego, jak rozmieszczona jest ludność i działalność gospodarcza. Istnieją dowody na to, że obecnie polsko-niemiecki obszar przygraniczny charakteryzuje się zbyt niskim zagęszczeniem działalności gospodarczej, a główne bodźce rozwojowe rozmieszczone są przede wszystkim w metropoliach.

Optymalna z punktu widzenia rozwoju gospodarczego polityka w zakresie rozwoju przestrzennego może zostać uznana za „niepoprawną“ politycznie. Niemniej jednak chcąc wykorzystać szanse wynikające z rozszerzenia UE, konieczna jest realizacja działań niepopularnych. Polityka proefektywnościowa i nastawiona na wzrost gospodarczy musi dopuszczać i wspierać procesy aglomeracyjne lub też depopulacyjne. Stoi to w sprzeczności z działaniami dążącymi do równomiernego rozmieszczenia ludności i działalności gospodarczej. Dla potrzeb opracowania założono, iż podejmowane przez polityków decyzje będą sprzyjać powstawaniu efektywnych struktur przestrzennych.

Kluczowym zadaniem wydaje się skupienie uwagi na dużych aglomeracjach miejskich. Podejmowane działania powinny być bodźcem rozwoju w kierunku metropolii. Pięć aglomeracji miejskich Berlin, Drezno, Szczecin, Wrocław i Poznań jest równomiernie rozmieszczonych w obszarze przygranicznym. Stagnacja tych ośrodków miejskich uniemożliwi wykorzystanie szans rozwoju całego obszaru przygranicznego. Aglomeracje spełniają ważne funkcje w dziedzinie edukacji oraz badań i rozwoju. Tu znajdują się główne siedziby firm, jak i zróżnicowana infrastruktura usługowa i przemysłowa. Stąd płynie nowa wiedza oraz bodźce wzrostu. Są one magnesem przyciągającym ludzi, decydujących się na migrację. Celem decyzji politycznych winno być likwidowanie barier oraz ułatwianie przepływów czynników i efektów produkcji, w celu poprawy ogólnej przedsiębiorczości.

Obok pięciu dużych aglomeracji istnieje jeszcze szereg miast średniej wielkości, o istotnym znaczeniu dla struktury osiedleńczej, szczególnie w regionach charakteryzujących się stosunkowo niską gęstością zaludnienia. Niektóre z nich mają szansę na poprawę atrakcyjności. Dotyczy to w szczególności tych, charakteryzujących się dobrą infrastrukturą naukowo-badawczą, wysokim standardem życia i atrakcyjnym otoczeniem, niskimi cenami nieruchomości oraz dobrymi połączeniami komunikacyjnymi z metropolią. Obecnie jednak wytypowanie ośrodków miejskich o wyższych szansach rozwojowych jest trudne. Istotną rolę odgrywa potencjał własny ośrodków miejskich, a polityka zagospodarowania przestrzennego powinna pozostawić im duże możliwości wyboru.

Zgodnie z obecnymi prognozami demograficznymi, obszary wiejskie dotknięte zostaną procesem spadku liczby ludności i starzenia się społeczeństwa. Nie będą one w stanie wygenerować bodźców rozwojowych dla całego obszaru przygranicznego. Konieczne jest zatem zapewnienie ich społeczeństwom zabezpieczenia socjalnego oraz dostępu do dóbr publicznych takich jak usługi zdrowotne czy też edukacja. Będzie to możliwe przy większej, w porównaniu z dniem dzisiejszym, centralizacji podaży tego typu usług. Ponadto należy skupić uwagę na wykorzystaniu walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz rozwijać turystykę nieobciążającą środowiska naturalnego.

Ponadgraniczne aspekty struktury funkcjonalno-przestrzennej wspierającej wzrost gospodarczy mają ważne znaczenie z następujących względów:

- Berlin i Szczecin spełniają ważne funkcje ponadgraniczne: Berlin jest jedyną metropolią o randze europejskiej na obszarze przygranicznym, a obszar potencjalnego dojazdu pracowników do pracy oraz obszar zaopatrzenia rozciągają się od Szczecina daleko w głąb województwa zachodniopomorskiego.
- Ważne, rozbudowywane połączenia komunikacyjne między obszarami aglomeracyjnymi, bądź też ich połączenia z innymi metropoliami, przecinają granicę.
- Obserwuje się efektywną współpracę ośrodków badawczo-naukowych działających po obu stronach granicy.
- Oferta usług publicznych i socjalnych na wąskim obszarze przygranicznym powinna mieć ze względu na oszczędności kosztów, charakter ponadgraniczny.

- W wąskim obszarze przygranicznym warunkiem wytworzenia wartości dodanej, jest – przy wykorzystaniu walorów przyrodniczych regionu - ponadgraniczny charakter infrastruktury turystycznej.

3.4 Obszary kluczowe

3.4.1 *Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej i jej wykorzystanie gospodarcze*

Nadzwyczaj istotną rolę w rozwoju polsko - niemieckiego obszaru przygranicznego odgrywa infrastruktura komunikacyjna. Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej jest konieczna z trzech powodów. Pierwszym z nich jest silnie wzrastający ruch tranzytowy. Po drugie, konieczne jest stworzenie wysokiej jakości połączeń komunikacyjnych obszaru przygranicznego z innymi regionami gospodarczymi. Po trzecie, infrastruktura musi wspierać podział pracy w regionie, w tym również w aspekcie ponadgranicznym.

W transporcie kolejowym główna uwaga powinna skupiać się na rozbudowie następujących ponadgranicznych odcinków:

- Drezno-Zgorzelec-Wrocław,
- Berlin-Chociebuż-Wrocław,
- Berlin-Szczecin.

Prace modernizacyjne powinny zapewnić możliwość eksploatacji linii z prędkościami przekraczającymi 160 km/h. Zakres prac w ramach rozbudowy obejmuje wyrównanie tych odcinków, elektryfikację jak i budowę dwutorowych linii łącznie z ponadgranicznymi mostami²⁴, o ile takie jeszcze nie istnieją. Najważniejszy ponadgraniczny odcinek Berlin-Poznań (-Warszawa) jest obecnie rozbudowywany zgodnie z zawartym porozumieniem między Polską a Niemcami dla osiągnięcia dopuszczalnej prędkości rzędu 160 km/h. Planuje się, iż liczne odcienki linii będą mogły być eksploatowane z taką prędkością z końcem 2006 r. Uznając fakt pewnej poprawy warunków podróżowania, należałoby się zastanowić nad dalszym zwiększeniem prędkości eksploatacyjnej na tej trasie. Warto rozważyć dwie alternatywy. Pierwszą jest przystosowanie istniejącej linii do eksploatacji z większą szybkością. Niezbędna byłaby przy tym w pierwszej kolejności budowa przejazdów podziemnych i naziemnych dla krzyżujących się połączeń drogowych. Przy zastosowaniu odpowiedniego taboru możliwe byłyby do osiągnięcia szybkości rzędu

²⁴ Do tej pory dwutorowo rozbudowany został tylko most na Odrze, na trasie Berlin-Poznań.

230 km/h.²⁵ Linia ta byłaby eksploatowana zarówno dla przewozów towarowych, jak i pasażerskich. Drugą jest natomiast budowa nowej trasy wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, przystosowanej do eksploatacji z jeszcze wyższą prędkością. Dla ruchu towarowego służyłaby dawniej istniejąca, ale zmodernizowana linia. Potrzeba modernizacji dotyczy nie tylko połączeń ponadgranicznych; po polskiej stronie są to szczególnie połączenia Szczecin-Poznań oraz Poznań-Wrocław. Na odcinku Berlin-Drezno można obecnie rozwijać prędkość do 160 km/h, ale przewidziana w federalnym planie transportu rozbudowa do szybkości 200 km/h, powinna zostać jak najszybciej zrealizowana. Wraz z realizacją powyższych przedsięwzięć nastąpiłaby nie tylko znaczna poprawa jakości połączeń w obrębie obszaru przygranicznego, ale stworzone zostałyby również warunki ku temu, aby część rosnących przewozów tranzytowych przerzucić na transport kolejowy.

Polepszenie warunków przewozowych w transporcie kolejowym jest często możliwe bez znacznych inwestycji w infrastrukturę sieciową i powinno być realizowane w pierwszej kolejności. Z kolei fundamentalne ulepszenia w infrastrukturze sieciowej nie muszą automatycznie poprawiać jakości połączeń komunikacyjnych. W każdym przypadku konieczne jest jednak zastosowanie wysokiej jakości taboru przewozowego oraz uruchomienie bezpośrednich i regularnych połączeń. Często przeszkodą w ich uruchomieniu są bariery administracyjne, szczególnie w ruchu ponadgranicznym. Przykładem na to może być odcinek relacji Berlin-Szczecin. Spośród 11 dziennych połączeń, obsługujących tę linię w 2005 r., tylko dwa były połączeniami bezpośrednimi. Ponadto pokonanie pociągiem 130 km zajmowało około 2,5 godziny. Stan techniczny tego odcinka wskazuje na konieczność modernizacji (częściowo jest on jednotorowy i niezelektryfikowany). Niemniej jednak znaczna poprawa jakości połączeń byłaby możliwa przy stosunkowo niewielkich nakładach. Konieczne byłoby zastosowanie składów umożliwiających, przy obecnym stanie technicznym tego odcinka, osiągnięcie wyższych przeciętnych prędkości, gwarantujących podróżnym wysoki komfort jazdy bez przesiadek.

Przy obecnej ilości przewożonych pasażerów oferta taka prawdopodobnie nie pokrywałaby kosztów. Dlatego byłoby sensowne zdefiniować warunki dla przewozów na tej trasie z punktu widzenia jakości i częstotliwości, rozpiścić przetarg i oddać prawa do obsługi tego odcinka w ręce oferenta, który spełniłby oczekiwane warunki przy jak

²⁵ Wzorcem dla tego rodzaju alternatywy mogłoby być połączenie Berlin-Hamburg, które od końca 2004 eksploatowane jest przy takiej szybkości.

najniższym poziomie subwencji państwowych. Przetarg należałoby przeprowadzić po obu stronach granicy (po niemieckiej stronie dotyczyłyby krajów związkowych Berlina i Brandenburgii, po stronie polskiej województwa zachodniopomorskiego), a odnośnie kosztów subwencionowania tego przedsięwzięcia strona polska i niemiecka zawarłaby odpowiednie porozumienie. Przetarg na obsługę tego odcinka byłby zgodny z tzw. „Trzecim pakietem kolejowym“ Unii Europejskiej, który przewiduje otwarcie narodowych rynków osobowych przejazdów kolejowych dla zagranicznych kontrahentów od 2008 roku, i przy tym początkowo tylko w ruchu ponadgranicznym. Sprawdzić należałoby też, czy użytkownik tego odcinka mógłby otrzymać dopłatę do kosztów inwestycji w tabor przewozowy w ramach programów pomocowych Unii Europejskiej, co pozwoliłoby zmniejszyć wysokość dopłat ze strony stowarzyszeń terytorialnych rozpisujących przetarg. Tego typu rozwiązania nie powinny być ograniczone tylko do odcinka Berlin–Szczecin. Należałoby rozważyć również ich przydatność na odcinkach Berlin-Wrocław i Drezno-Wrocław.

Również w zakresie infrastruktury drogowej istnieje potrzeba modernizacji, szczególnie po stronie polskiej. Dotyczy ona budowy bądź modernizacji następujących odcinków:

- Autostrada A 18 Olszyna-Wrocław (połączenie między Berlinem a Wrocławiem),
- Autostrada A 4 Jędrzychowice i Krzywa (połączenie między Dreznem a Wrocławiem),
- Autostrada A 2 Słubice-Poznań (połączenie między Berlinem a Poznaniem).

Wszystkie te połączenia należą do osi „Wschód-Zachód“ i mają szczególne znaczenie zarówno dla ruchu tranzytowego jak i przestrzennego ponadgranicznego podziału pracy w polsko-niemieckim regionie przygranicznym. Po stronie polskiej ważna jest budowa połączenia „Północ-Południe“ o dużej przepustowości. W planach zakłada się rozbudowę trasy szybkiego ruchu ze Szczecina przez Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę do autostrady A4. W ten sposób powstałyby ważne połączenia drogowe między Szczecinem i Wrocławiem oraz Poznaniem, które przyczyniłyby się do lepszego komunikacyjnego połączenia dużych miast po polskiej stronie granicy.

Po stronie niemieckiej sieć autostrad jest stosunkowo dobrze rozbudowana. Wraz z zakończeniem budowy autostrady bałtyckiej A20 znacznie usprawniono skomunikowanie północnej części obszaru przygranicznego ze Szczecinem i Hamburgem przez Rostock. Połączenie to stało się też dodatkowym impulsem dla

turystyki w Berlinie (skrzyżowanie z autostradą Rostock-Berlin). Priorytetowe znaczenie ma też ukończenie autostrady Drezno-granica z Czechami-Praga.

W ruchu powietrznym duże znaczenie dla połączenia obszaru przygranicznego z innymi europejskimi i światowymi obszarami gospodarczymi ma modernizacja lotniska Berlin-Schönefeld. Już dzisiaj przewożą liczne prywatne przedsiębiorstwa transportowe pasażerów ze Szczecina, Poznania, Wrocławia i Zielonej Góry do Berlina. Należy dążyć do tego, aby lotnisko to stało się węzłem krzyżujących się ze sobą połączeń międzykontynentalnych. Wraz ze wzrostem liczby i jakości połączeń po zakończeniu modernizacji w roku 2011, zdecydowanie polepszy się atrakcyjność lotniska dla przedsiębiorstw prowadzących działalność w skali międzynarodowej. Obok budowy i modernizacji lotniska w Berlinie należy podjąć działania mające na celu lepsze połączenie transportem lotniczym pozostałych czterech aglomeracji miejskich z europejskimi metropoliami.

Obszar przygraniczny dysponuje także dwoma portami morskimi w Rostoku i Szczecinie/Świnoujściu, oferującymi dobre warunki dla ruchu kabotażowego i promowego. Przedsięwzięcia infrastrukturalne, wspierające tego rodzaju funkcje, należy uznać za istotne. Natomiast nie wskazana byłaby dalsza rozbudowa Odry i Nysy do rangi śródlądowych dróg wodnych. Działania te nie niosą ze sobą żadnych istotnych impulsów gospodarczych. Pojawiające się w Polsce postulaty podniesienia drogi wodnej na Odrze do rangi nowego paneuropejskiego korytarza transportowego, są pozbawione racji ekonomicznych. Odra ma dzisiaj głębokość od 1,60-2,50 m i toczy tylko 25% ilości wody, która płynie przez Ren. Jedynie 80 km biegu rzeki odpowiada dzisiaj międzynarodowym standardom (klasa V) dla żeglugi śródlądowej. Wysokość koniecznych nakładów inwestycyjnych, w zestawieniu ze stosunkowo niewielkimi korzyściami ekonomicznymi oraz negatywnym oddziaływaniem na środowisko, kwestionuje sens podejmowania tego typu działań. Należałoby się raczej skoncentrować na turystycznym wykorzystaniu środowiska rzek granicznych, przy czym duże znaczenie powinna mieć też ochrona przeciwpowodziowa. Również przy wdrażaniu Programu dla Odry-2006²⁶ przez rząd polski, należy uwzględnić priorytety na rzecz ochrony przyrody i ochrony przeciwpowodziowej.

Potrzebne są również inwestycje w transport miejski. Rozwój dużych miast do rang metropolii wymaga zapewnienia komunikacji miejskiej. Warunkuje ona realizację

26 Por. Zaleski et al. (2000).

funkcji pełnionych przez ośrodki miejskie. Szczególne nakłady muszą zostać poniesione po polskiej stronie. Zarówno Szczecin, jak i Poznań oraz Wrocław potrzebują wydajnej infrastruktury komunikacji miejskiej. Podobnie efektywne systemy publicznej komunikacji miejscowej powinny powstawać w sąsiadujących ze sobą miastach bliźniaczych. Wysokie inwestycje w rozbudowę infrastruktury sieciowej nie byłyby tu konieczne. Potrzeba natomiast wspólnej eksploatacji połączeń oraz wprowadzenia jednolitego systemu taryfowego.

3.4.2 Ponadgraniczny rozwój edukacji i badań naukowych

Polityka w zakresie edukacji oraz badań i rozwoju powinna wykorzystywać atut lokalizacji obszaru przygranicznego. Jest to narzędzie mające służyć stymulacji przemian strukturalnych i nadaniu terenom przygranicznym rangi ośrodka o ponadregionalnym znaczeniu. Przemiany strukturalne w kierunku dziedzin opartych na wiedzy wiążą się ze wzrostem podaży wysokowykwalifikowanych pracowników jak również ze skuteczną działalnością instytucji naukowo-badawczych. Już obecnie obserwuje się zaawansowaną współpracę środowiska naukowego. W żadnym innym regionie Unii Europejskiej, naukowcy z „nowych“ i „starych“ krajów Unii nie spotykają się tak często ze sobą jak w polsko - niemieckim obszarze przygranicznym. Wspólne działania poprawiają pozycję przy ubieganiu się o przydział środków na cele badawcze z budżetu Unii Europejskiej.

Możliwości rozwoju inicjatyw edukacyjno - badawczych i oparcia rozwoju gospodarczego obszaru przygranicznego na wiedzy są duże. Już dzisiaj charakterystyczne jest liczne występowanie uczelni wyższych i ośrodków badawczo-rozwojowych o znaczeniu ponadregionalnym. Obok najważniejszych, skupionych wokół pięciu aglomeracji miejskich, wymienić można dodatkowo 25 innych. Niemniej jednak w celu podniesienia efektywności edukacji i działań badawczo-rozwojowych należałoby obniżyć koszty oraz zwiększyć korzyści skali. Tym samym niewielkie jednostki naukowe będą musiały w przyszłości wyspecjalizować się w pewnych, wybranych gałęziach nauki. Należy dążyć do przestrzennej koncentracji kierunków studiów, przyciągających relatywnie niewielką liczbę studentów. To może być istotne przede wszystkim dla licznie powstałych w niedawnej przeszłości szkół wyższych w małych miejscowościach w polskiej części obszaru przygranicznego. Koordynacja profilów kształcenia w szkołach wyższych powinna być elementem składowym wspólnej ponadgranicznej polityki edukacyjnej i naukowo - badawczej. Byłaby ona

odpowiedzią na prognozowane głębokie przemiany demograficzne, prowadzące do silnego spadku liczby studentów. Dla niemieckich krajów związkowych na obszarze przygranicznym prognozuje się, że liczba uczniów, którzy otrzymają świadectwo dojrzałości będzie w roku 2020²⁷ o jedną trzecią niższa w porównaniu z rokiem 2003. Podobne tendencje rozwojowe przewiduje się też dla polskich regionów obszaru przygranicznego.

Również w zakresie badań naukowych - podobnie jak w systemie edukacji - niezbędne jest osiągnięcie pewnej „masy krytycznej“ minimalnej liczby naukowców, specjalizujących się w danej dziedzinie i w danym regionie. Przyczynić się do tego powinna ponadgraniczna współpraca między uniwersytetami i instytutami badawczymi. Polskie i niemieckie instytuty badawcze oraz uczelnie wyższe mogą stanowić wspólną bazę dla rozwoju technologicznie intensywnych klastrów. Bliskość przestrzenna między instytutami badawczymi na obszarze przygranicznym ułatwia kontakty bezpośrednie i wymianę informacji, szczególnie tzw. „wiedzy ukrytej“ pomiędzy naukowcami. Sprzyja to tworzeniu naukowo-badawczych układów sieciowych. Patrząc na przyszłość tak szkolnictwa wyższego jak i badań naukowych korzystnie należy postrzegać notowane obecnie sukcesy w zakresie współpracy transgranicznej. Przykładem może być współpraca Europejskiego Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie nad Odrą i Collegium Polonicum w Słubicach. Obie uczelnie korzystają m.in. ze wspólnego ponadgranicznego, łączącego Frankfurt/n.Odrą i Słubice, kampusu. Dotychczasowe doświadczenia z zakresu współpracy transgranicznej w obszarze nauki powinny zostać wykorzystane dla skutecznej realizacji kolejnych inicjatyw. Dlatego też naukowcy, którzy z sukcesem przyczynili się do rozwoju ponadgranicznej edukacji i badań naukowych w polsko - niemieckim obszarze przygranicznym, powinni stać się częścią gremium doradczego, wspierającego działania w zakresie koordynacji polityki edukacyjno - naukowej w obszarze przygranicznym.

Obok zapewnienia wysokiego poziomu edukacji i badań, polityka winna przyczynić się również do ograniczenia przeszkód w ponadgranicznej integracji rynków pracy. Przewiduje się, że również po wejściu w życie zasady swobodnego przepływu pracowników między Niemcami i Polską, nadal będą istnieć liczne bariery utrudniające transgraniczny przepływ siły roboczej na obszarze przygranicznym. Ograniczenia te wynikają między innymi z różnic językowych, odmienności systemów kształcenia, problemów związanych z uznawaniem przez kraj sąsiedni świadectw zawodowych i

27 Por. Konferencja Ministrów Oświaty Krajów Związkowych (2005).

certyfi katów, jak również z różnic kulturowych i mentalnych. Obok kształcenia w dziedzinach związanych z wysokimi technologiami, specyficznym zadaniem sektora edukacji jest nauka języków obcych. Szczególne znaczenie ma w związku z tym dalsza rozbudowa polsko - niemieckich kierunków studiów. Obecnie godnymi naśladowania przykładami są ośrodki szkolnictwa wyższego w Szczecinie, Wrocławiu, Zielonej Górze, Chociebużu i Żytawie, w których wprowadzono już polsko-niemieckie kierunki studiów.

Średniookresowo rozwój systemu kształcenia i badań na obszarze przygranicznym wchodzi w zakres projektu „Wspieranie wiedzy i innowacji na rzecz rozwoju“, realizowanego w ramach polityki spójności Unii Europejskiej na lata 2007-2013. Wiedza i innowacje stoją w centrum działań, jakie podejmuje Unia Europejska, aby wspierać rozwój gospodarczy i zwiększać poziom zatrudnienia. Konieczne jest wykorzystanie efektu synergii, wynikającego ze współpracy instytucji publicznych, jednostek naukowo-badawczych jak i prywatnych przedsiębiorców zlokalizowanych po obu stronach granicy, czemu sprzyjać powinna działalność urzędów publicznych.²⁸

3.4.3 Różnorodność kulturowa i przyrodnicza

W celu pełniejszego wykorzystania obecnych możliwości rozwoju turystyki, działania polityczne w tej dziedzinie powinny być ukierunkowane na tworzenie ponadgranicznej przestrzeni turystyczno-kulturowej. Wiąże się to ze wspieraniem, koordynacją i rozbudową różnorodnych inicjatyw podejmowanych po obu stronach granicy. Im silniejsza jest sieć ponadregionalnej (również transgranicznej) współpracy w zakresie tworzenia infrastruktury turystycznej, tym wyższa jest atrakcyjność oferty. Ponadgraniczna współpraca w dziedzinie turystyki i kultury powinna, poprzez ograniczenie barier mentalnych i wspieranie ponadgranicznego kulturowego porozumienia, przyczynić się również do poprawy jakości wielu „miękkich“ czynników lokalizacyjnych i wizerunku obszaru przygranicznego.

Z punktu widzenia tzw. turystyki łagodnej istnieją trzy ważne obszary przyrodnicze, których powierzchnia stanowi około 50% polsko - niemieckiego obszaru przygranicznego: na północy region nadmorski z długim pasmem plaż i wydm oraz położonych u wybrzeży wysepek, obszar górzysty z licznymi krajobrazowymi

28 Por. Komisja Europejska (2005).

atrakcjami na południu, jak również region pojezierza i lasów, które rozciągają się od części środkowej aż na północ obszaru przygranicznego. Te trzy regiony krajobrazowe, charakteryzujące się licznymi parkami narodowymi i obecnością zabytków, przecina trasa rowerowa Odra-Nysa Łużycka, prowadząca dolinami rzek od Gór Żytawskich aż do Morza Bałtyckiego, o łącznej długości 450 km. Ponadto na obszarze przygranicznym znajdują się liczne pałace, zamki i dworki, które jako obiekty historyczne stanowią nie tylko atrakcję turystyczną, lecz również mogą być wykorzystywane jako centra konferencyjne. Znaczny potencjał w turystyce miejskiej charakteryzuje pięć ośrodków miejskich. Dotyczy to przede wszystkim Berlina, jednak również Drezna, Poznań, Szczecin i Wrocław. Miasta te, ze swoimi licznymi zabytkami kultury i bogatą ofertą imprez kulturalnych, charakteryzuje wysoki poziom atrakcyjności. Kultura i turystyka są dziś ze sobą ściśle powiązane, a turystyka kulturalna jest dynamicznie rozwijającą się gałęzią gospodarki. Ze względu na wysoką koncentrację zróżnicowanych atrakcji turystycznych, polsko - niemiecki obszar przygraniczny charakteryzuje się znacznym potencjałem dla jego przyszłego rozwoju.

W celu wykorzystania i rozbudowy istniejącego potencjału turystycznego niezbędne jest wspólne wypracowanie długookresowej koncepcji rozwoju. Koncepcja ta powinna przyczynić się do wzmocnienia spójności i tożsamości na obszarze przygranicznym oraz zawierać konkretne transgraniczne projekty dla rozwoju turystyki. Jednym z proponowanych działań mogłoby być utworzenie międzyregionalnych agencji turystycznych. Ich zadaniem byłoby gromadzenie i udzielanie informacji (po polsku, niemiecku, angielsku) o miejscach noclegowych, z uwzględnieniem standardu świadczonych usług oraz przygotowanie oferty turystycznej (organizacja dni kultury, przygotowanie szlaków turystyki pieszej i rowerowej). Problemem oferty turystycznej jest bowiem nie tylko brak, odpowiadających międzynarodowym standardom, miejsc hotelowych, (szczególnie po stronie polskiej), lecz również brak współpracy i informacji oraz niewystarczająca znajomość języków obcych wśród osób zatrudnionych w tym sektorze. Języki polski i niemiecki powinny być w przyszłości językami znanymi po obu stronach granicy. Ze względu na napływ zagranicznych turystów do regionu, materiały informacyjne (prospekty, objaśnienia w muzeach i na zabytkach) powinny być dostępne również w języku angielskim.

Ścisły związek turystyki ze stanem środowiska naturalnego nakazuje podjęcie współpracy również w dziedzinie ochrony przyrody. Szczególną uwagę należałoby poświęcić spowodowanym przez przemysł zanieczyszczeniom wody i powietrza.

Przykładem skutecznych działań transgranicznych jest współpraca przy realizacji programu „Czarny Trójkąt“. Jego celem było ograniczenie napływu mas zanieczyszczonego powietrza do obszaru położonego u zbiegu granic polskiej, niemieckiej oraz czeskiej. Wysoki poziom zanieczyszczenia był spowodowany koncentracją elektrowni opalanych węglem brunatnym. Oprócz działań modernizacyjnych przyjęto wspólny system monitoringu zanieczyszczenia powietrza. Innym przykładem udanej współpracy w zakresie ochrony środowiska są wspólne oczyszczalnie ścieków w miejscowościach nadgranicznych Gubin i Świnoujście. Tego rodzaju inicjatywy, mające na celu utrzymanie czystości wody i powietrza, powinny być kontynuowane. W tym celu mogą być wykorzystywane środki finansowe z funduszy pomocowych Unii Europejskiej.

Środki z funduszy strukturalnych powinny również pomóc w sfinansowaniu poprawy infrastruktury turystycznej (szczególnie w polskiej części regionu przygranicznego). Aby rozszerzyć potencjał przyrodniczy regionu, należałoby sprawdzić, czy obszary nie wykorzystywane rolniczo lub dawne tereny wojskowe nie mogłyby być przekształcone w rezerwat biosfery lub parki narodowe. Jednym z przykładów jest stworzenie siedlisk dla nietoperzy poprzez wykorzystanie byłych obiektów wojskowych po obu stronach granicy.

3.5 Uwagi końcowe

Zaproponowane działania i środki powinny służyć temu, aby w polsko - niemieckim obszarze przygranicznym powstała infrastruktura, uwzględniająca szczególne szanse rozwojowe tego regionu, a także dopasowana do wymogów integracji z Unią Europejską. Narastająca konkurencja, konieczność przemian strukturalnych w kierunku społeczeństwa opartego na wiedzy, jak również prognozy demograficzne potwierdzają, iż proponowane rozwiązania prowadzą w dobrym kierunku.

W ujęciu przestrzennym proponuje się przede wszystkim wspieranie rozwoju dużych miast w kierunku regionów metropolitalnych. Ciężar działań powinien zostać skoncentrowany na rozwoju komunikacji, edukacji, badań naukowych, turystyki oraz poprawie ochrony przyrody. Szansę ich realizacji zwiększają możliwości związane z pozyskaniem środków z funduszy strukturalnych oraz (dla polskiej części obszaru przygranicznego również z funduszu spójności). Konieczne jest jednak określenie pewnych priorytetów. W każdym wypadku jedynym powodem ubiegania się o

współfinansowanie nie może być wyłącznie dostępność środków. Mechanizm udzielania pomocy strukturalnej zakłada bowiem konieczność współfinansowania inwestycji środkami własnymi. Tym samym realizacja projektów mało istotnych może, obciążając budżety narodowe bądź też budżety jednostek samorządu terytorialnego, uniemożliwić przeprowadzenie najważniejszych, najbardziej przyszłościowych dla regionu inwestycji.

Podstawą działań w zakresie rozwoju przestrzennego powinno być dążenie do osiągnięcia jasno wytyczonych celów. Stworzyłoby to ogólne ramy dla działań podejmowanych na szczeblu lokalnym, regionalnym po obydwu stronach granicy. Jest to szczególnie ważne dla dużych, szczególnie ponadgranicznych, przedsięwzięć inwestycyjnych, dla których realizacji niezbędne są decyzje podejmowane na szczeblach rządowych. Rozwój obszaru przygranicznego zależy bowiem od wielu decyzji podejmowanych zarówno na szczeblu rządowym i administracyjnym, jak również innych instytucji poniżej szczebla centralnego, na przykład uniwersytetów.

BIBLIOGRAFIA²⁹

Abraham, T.; Eser, T.W. (1999):

Regionalentwicklung in Mittel- und Osteuropa im Spannungsfeld von Transformation und Integration am Beispiel Polens, in: Raumforschung und Raumordnung, 2/3, S. 83-95.

Alecke, B.; Untiedt, G. (2001):

Migration aus den Beitrittsländern Polen und Tschechien in die Europäische Union. Potential und regionale Verteilung, in: Riedel, J.; Untiedt, G. (Hrsg.), EU-Osterweiterung und deutsche Grenzregionen, ifo dresden studien, 28/II, Dresden, S. 317-384.

Alvarez-Plata, P.; Brücker, H.; Silverstovs, B. (2003):

Potential Migration from Central and Eastern Europe into the EU-15 - An Update, Report for the European Commission, DG Employment and Social Affairs, DIW Berlin.

Badinger, H.; Tondl, G. (2002):

Trade, Human Capital and Innovation: The Engines of European Regional Growth in the 1990s, IEF-Working Paper, 42, Forschungsinstitut für Europafragen.

Balcerowicz, L. (1995):

Socialism, capitalism, transformation, Central European Univ. Press, Budapest.

Boeri, T.; Brücker, H. (2000):

The Impact of Eastern Enlargement on Employment and Labour Markets in the EU Member States, Final Report, EU-Commission, Berlin/Milano.

Brenke, K. (2002):

Standortbedingungen in Ostdeutschland verbessert, DIW Wochenbericht, 3, Berlin.

Breuss, F. (1999):

Reifegrad der mittel- und osteuropäischen EU-Beitrittsbewerber, Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung, Wien.

Bruder, J. (2003):

East-West Migration in Europe, 2003–2015, Working Paper, 40, Wirtschafts- und Sozial-wissenschaftliche Fakultät, Universität Rostock.

Brücker, H.; Trübswetter, P.; Weise, Ch. (2000):

EU-Osterweiterung: Keine massive Zuwanderung zu erwarten, DIW Wochenbericht, 21, Berlin.

²⁹ Dotyczy całości projektu, którego wyniki zostały opublikowane w dwóch częściach, w HWWA-Report Nr. 262 „Der deutsch-polnische Grenzraum im Jahre 2020 – Entwicklungsszenario und Handlungsempfehlungen” oraz HWWA-Report Nr. 263 „Analysen und Entwicklungstrends für den deutsch-polnischen Grenzraum”.

Bucher, H.; Kocks, M. (1999):

Die Bevölkerung in den Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Eine Prognose des BBR bis zum Jahr 2015, in: Informationen zur Raumentwicklung, 11/12, S. 755-772.

Bucher, H.; Schlömer, C.; Lackmann, G. (2004):

Die Bevölkerungsentwicklung in den Kreisen der Bundesrepublik Deutschland zwischen 1990 und 2020, Informationen zur Raumentwicklung, 3/4.

Büttner, T. (2004):

Demographischer Wandel und regionale Arbeitsmärkte, in: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), Räumliche Auswirkungen des demographischen Wandels, Forschungs- und Sitzungsberichte, Hannover.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Federalny Urząd ds. Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej) (2003 a):

Szenarien zur Raumentwicklung, Raum- und Siedlungsstrukturen Deutschlands 2015/2040, Bonn.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Federalny Urząd ds. Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej) (2003 b):

Raumordnungsprognose 1999–2020, Bevölkerung, Bonn.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Federalne Ministerstwo Zagospodarowania Przestrzennego, Budownictwa i Urbanistyki) (1995):

Raumordnerische Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze, Bonn.

Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego (2002):

Handel zagraniczny według województw, Warszawa.

Dascher, K. (2003):

The Cross-Border Region Frankfurt (Oder) - Słubice: An Economic Perspective, mimeo.

Deckers, B. (2004):

Die raumstrukturelle Wirkung von Transformation und EU-Osterweiterung. Zur Rolle der ortsansässigen Bevölkerung bei der Regionalentwicklung im nördlichen deutsch-polnischen Grenzraum, Greifswalder Geographische Arbeiten, 32, Ernst-Moritz-Arndt-Universität, Greifswald, S. 40 ff.

Deutsche Bundesbank (2005 a):

Außenwirtschaft, Zahlungsbilanz, Kapitalverkehr mit dem Ausland, Frankfurt/Main (www.bundesbank.de).

Deutsche Bundesbank (2005 b):

Zahlungsbilanzstatistik nach Bundesländern, Frankfurt/Main.

- Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) (2002):*
Standorte in Deutschland. Ergebnisse einer Unternehmensbefragung durch die Industrie- und Handelskammern, Berlin.
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (2000):*
EU-Osterweiterung: Keine massive Zuwanderung zu erwarten, DIW Wochenbericht, 21.
- Dreyhaupt-von Speicher, P. (2002):*
Die Regionen Polens, Ungarns und der Tschechischen Republik vor dem EU-Beitritt, Frankfurt am Main.
- Eitenmüller, S.; Haker, K.; Jens, S.; Knittel, T.; Limbers, J.; Schlesinger, M. (2002):*
Prognos, Deutschland Report 2002 bis 2020, Basel.
- Engel, D. (1999):*
Der Einfluß der Grenznähe auf die Standortwahl von Unternehmen: Eine theoretische Analyse und empirische Befunde für Ostdeutschland, Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung, Discussion Paper, 18.
- Europäische Kommission (Komisja Europejska) (2005):*
Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Die Kohäsionspolitik im Dienste von Wachstum und Beschäftigung, Strategische Leitlinien der Gemeinschaft für den Zeitraum 2007-2013, Mitteilung der Kommission, 299, Brüssel.
- Europäische Kommission (Komisja Europejska) (2004):*
Dritter Bericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt, Brüssel.
- Europäische Kommission (Komisja Europejska) (2003):*
Amtsblatt der EU, Akte betreffend den Beitritt der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik zur Europäischen Union, 46. Jg., L 236 vom 23.09.
- Europäische Kommission (Komisja Europejska) (1999):*
EUREK (www.europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/pdf/sum_de.pdf).
- Feenstra, R.C.; Markusen, J.A.; Rose, A.K. (2001):*
Understanding the Home Market Effect and the Gravity Equation: The Role of Differentiated Goods, CEPR Discussion Paper, 2035, London.
- Fertig, M. (2001):*
The Economic Impact of EU-Enlargement: Assessing the Migration Potential, *Empirical Economics*, 26, S. 707-720.

Ferragina, A.-M.; Pastore, F. (2005):

Mind the Gap: Unemployment in the New EU Regions, IZA Discussion Paper, 1565, Bonn.

Flaig, G. (2001):

Die Abschätzung der Migrationspotentiale der osteuropäischen EU-Beitrittsländer, in: Wilkens, H. (Hrsg.), Migration in Europa, Berlin, Duncker&Humblot, S. 55-76.

Gawlikowska-Hueckel, K. (2003):

Profil wrażliwości gospodarki regionalnej na integrację z Unią Europejską. Województwo Lubuskie (Das Profil der regionalen Wirtschaft für die Integration mit der Europäischen Union, Woiwodschaft Lubuskie), Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku (IBnGR) - The Gdansk Institute for Market Economics, Gdańsk.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2004 a):

Działalność spółek z udziałem kapitału zagranicznego w roku 2003, Warszawa.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2004 b):

Rocznik demograficzny, Warszawa.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2003 a):

Migracje zagraniczne ludności 2002, Warszawa.

Główny Urząd Statystyczny (GUS) (2003 b):

Produkt krajowy według województw i podregionów w 2001, Katowice.

Guz-Vetter, M. (2002):

Chancen und Gefahren der EU-Osterweiterung für das deutsch-polnische Grenzgebiet, Studie des Instytut Spraw Publicznych, Warszawa.

Haase, A.; Wust, A.; Knappe, E.; Grimm F.D. (2004):

Wandel in ostmittel-europäischen Grenzregionen, Institut für Länderkunde Leipzig, S. 79 ff.

Heimpold, G. (2003):

Zur Ausstattung der deutschen Regionen entlang der Grenze nach Polen mit wichtigen Wachstumsfaktoren, Wirtschaft im Wandel, 7, S. 215-223.

Hildebrandt, A. (2003):

Profil wrażliwości gospodarki regionalnej na integrację z Unią Europejską. Województwo Dolnośląskie (Das Profil der regionalen Wirtschaft für die Integration mit der Europäische Union. Woiwodschaft Dolnośląskie), Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku (IBnGR) - The Gdansk Institute for Market Economics, Gdańsk.

Hönekopp, E. (1999):

Central and Eastern Europeans in the Member Countries of the European Union since 1990: Development and Structure of Migration, Population and Employment, mimeo.

Hönekopp, E. (2001):

Labour Migration to Germany from Central and Eastern Europe - Old and New Trends, in: Hönekopp, E.; Golinowska, S.; Horálek, M. (Hrsg.), Economic and Labour Market Development and International Migration - Czech Republic, Poland, Germany. Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 244, Nürnberg, S. 53-82.

Hönekopp, E. (2002):

EU-Osterweiterung - welche Arbeitsmigration und wie viele Grenzpendler?, in: Neuss, B.; Jurczek, P.; Hilz, W. (Hrsg.): Europäische Integrationsbestrebungen auf politischer und regionaler Ebene - Tschechien und Polen. Beiträge zu einem politik- und regionalwissenschaftlichen Symposium an der TU Chemnitz, EZFF Occasional Papers, 26, Tübingen, S. 24-37 <http://www.uni-tuebingen.de/ezff/ocp26.html>).

Kaminski, F. (2004):

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Grenzgebiet angesichts der EU-Osterweiterung, in: Małachowski, W. (Hrsg.), Polen-Deutschland und die Erweiterung der Europäischen Union, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Gospodarki Światowej, Zakład Badań nad Gospodarką Niemiecką, Warszawa, Bd. 2, S. 257-307.

Knippschild, R.; Deppisch, S.; Müller, B.; Roch, I. (2002):

Zur Aktualisierung der Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze. Deutsch-polnisches Projekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin und des Amtes für Wohnungswesen und Stadtentwicklung, Warszawa, Berlin: BMVBW, 42 S., 7 Faltkarten.

Knogler, M.; Vincentz, V. (2005):

Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf die Arbeitsmärkte der neuen Mitgliedstaaten und der EU-15, insbesondere Deutschland, Osteuropa-Institut, München, Working Paper, 257 (Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Finanzen).

Krätke, S. (2001):

Regionale Wirkungen der EU-Osterweiterung, in: Informationen zur Raumentwicklung, 11/12, S. 769-778.

Kultusministerkonferenz (Hrsg.) (2005):

Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2003 bis 2020, Statistische Veröffentlichung der Kultusministerkonferenz, 173, Januar.

- Kurkowiak, B.; Peschutter, G.; Stiller, S. (2004):*
Standortbedingungen in der deutsch-polnischen Grenzregion, in: Peschutter, G.; Reimers, H.-E.; Schleicher, M. (Hrsg.), Osterweiterung der EU, S. 53-85.
- Lammers, K. (2002):*
Die Osterweiterung aus raumwirtschaftlicher Perspektive - Prognosen regionalökonomischer Theorien und Erfahrungen aus der bisherigen Integration in Europa, in: Beihefte der Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Wirtschaftsforschung, 53, S. 9-38.
- Lösch, D. (1993):*
Der Weg zur Marktwirtschaft, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden.
- Ministerstwo Gospodarki i Pracy (2005 a):*
Projekcja rynku pracy na lata 2004-2020, in: Wstępny projekt Narodowego Planu Rozwoju Gospodarczego 2007-2013, Warszawa, S. 87 (www.npr.gov.pl).
- Ministerstwo Gospodarki i Pracy (2005 b):*
Projekt Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007-2013, Warszawa (www.npr.gov.pl).
- Ministerstwo Gospodarki i Pracy (2004):*
Raport o stanie gospodarki, Warszawa, S. 243-252.
- Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej (2000):*
Narodowa Strategia Wzrostu Zatrudnienia i Rozwoju Zasobów Ludzkich w latach 2000-2006, Warszawa.
- Müller, B.; Leibenath, M.; Pallagst, K.M.; Knippschild, R.; Kopietz-Unger, J.; Hess, J. (2002):*
Konzept zur Nutzung der Entwicklungsimpulse der Paneuropäischen Verkehrskorridore in den Beitrittsstaaten und den zukünftigen Nachbarstaaten der EU - das Beispiel des deutsch-polnischen Grenzraums. Band 1: Zusammenfassung und Schlussfolgerungen, Karten; Band 2: Arbeitsdokumente. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Dresden: IÖR, 70 S., Karten, Anl. In Koop. m. PD Dr.-Ing. J. Kopietz-Unger, Köln/Poznań.
- Narodowy Bank Polski (NBP) (2004):*
Międzynarodowa pozycja inwestycyjna Polski w 2003 roku, Warszawa.
- Narodowy Bank Polski (NBP) (2005):*
Bilans płatniczy, Warszawa.
- Niebuhr, A. (2003):*
Spatial Interaction and Regional Unemployment in Europe, in: European Journal of Spatial development, Oktober, S. 1-26 (<http://www.nordregio.se/EJSD/refereed5.pdf>).

- Niebuhr, A.; Stiller, S. (2004):*
Integration Effects in Border Regions - A Survey of Economic Theory and Empirical Studies, in: Jahrbuch für Regionalwissenschaft, Bd. 24, H. 1. S. 3-21.
- Piazolo, D. (2001):*
The Integration Process between Eastern and Western Europe, Berlin.
- Pintarits, S.; Riedel, J. (2001):*
Sozioökonomische Entwicklung in den EU-Beitrittsländern Polen und Tschechien sowie deren Grenzregionen: Der Transformationsprozess und seine Perspektiven, in: Riedel, J.; Untiedt, G. (Hrsg.), EU-Osterweiterung und deutsche Grenzregionen, ifo dresden studien, 28/II, Dresden, S. 21-84.
- Polkowski, A. (2004).*
Protokoll des Workshops am 6. Februar 2004 in Szczecin, mimeo.
- Polkowski, A. (1991):*
Polen, in: Bolz, K. (Hrsg.), Ordnungspolitische Standortbedingungen für Direktinvestitionen in Mittel- und Osteuropa, Verlag Weltarchiv, Hamburg, S. 11 ff.
- Prachowska, A. (2004):*
Lista największych inwestorów zagranicznych w Polsce, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIiZ), Warszawa.
- Ratti, R. (1993):*
How can Existing Barriers and Border Effects be Overcome?, in: Cappellin, R.; Batey, P.J.W. (Hrsg.), Regional Networks, Border Regions and European Integration, S. 60-69.
- Republic of Poland (2003):*
Pre-Accession Economic Programme, Warszawa.
- Riedel, J.; Untiedt, G. (2001):*
EU-Osterweiterung und deutsche Grenzregionen, ifo dresden studien, 28/II, Dresden.
- Sander, B.; Schmidt, K.-D. (1998):*
Wirtschaftliche Perspektiven von Grenzregionen - Ein internationaler Vergleich, in: Die Weltwirtschaft, 4, S. 443-461.
- Schnur, P.; Zika, G. (2005):*
Nur zögerliche Besserung am deutschen Arbeitsmarkt, IAB Kurzbericht, 12 vom 27.7.
- Schürmann, C.; Talaat, A. (2000):*
Towards a European Peripherality Index: Final Report, Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 53, Dortmund.

Schulz, H., (2003):

Schwierige Nachbarschaft an der Oder und Neiße, in: Breysach, B.; Paszek, A.; Tölle, A. (Hrsg.), Grenze-Granica, Logos Verlag, S. 36-48.

Selke, W. (2004):

Deutsch-Polnisches Haus: Auf dem Wege zu einer grenzüberschreitenden Wirtschaftsregion in Mitteleuropa?, in: Stoll, M. (Hrsg.), Strukturwandel in Ostdeutschland und Westpolen, Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Arbeitsmaterial, 311, Hannover, S. 1-17.

Stiller, S.; Wyszyński, R. (2006):

Arbeitskräftemobilität in der erweiterten EU-Migrationsmotive und -potentiale, Gesellschaft für Programmforschung, Werkstattbericht, Band 6 (im Druck).

Statistisches Bundesamt (Federalny Urząd Statystyczny) (2004):

Außenhandel nach Ländern und Warengruppen, Wiesbaden.

Statistisches Bundesamt (Federalny Urząd Statystyczny) (2003):

Wanderungsstatistik.

Straubhaar, T.; Wolburg, M.R. (1999):

Brain Drain and Brain Gain in Europe. An Evaluation of the East-European Migration to Germany, in: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 218, S. 574-604.

Susmarski, P. (2003):

Profil wrażliwości gospodarki regionalnej na integrację z Unią Europejską. Województwo Zachodniopomorskie (Das Profil der regionalen Wirtschaft für die Integration mit der Europäischen Union, Woiwodschaft Zachodniopomorskie), Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku (IBnGR) - The Gdansk Institute for Market Economics, Gdańsk.

Szomburg, J. (1998):

Die wirtschaftliche Transformation in Polen, in: Transformationsprozesse in den Staaten Ostmitteleuropas, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, S. 218-227.

Tarkowski, M. (2003):

Profil wrażliwości gospodarki regionalnej na integrację z Unią Europejską. Województwo Wielkopolskie (Das Profil der regionalen Wirtschaft für die Integration mit der Europäischen Union, Woiwodschaft Wielkopolskie), Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku (IBnGR) - The Gdansk Institute for Market Economics, Gdańsk.

Tassinopoulos A.; Werner, H. (1999):

To Move or Not to move - Migration of Labour in the European Union, IAB Labour Market Research, Topics 35, Nürnberg.

Tondl, G. (2003):

What makes regions in Eastern Europe catching up? The role of foreign investment, human resources and geography, IEF Working Paper, 51, Wirtschaftsuniversität Wien.

Tondl, G. (2001):

Convergence after Divergence? Regional Growth in Europe, Wien/New York, Springer.

United Nations (2004):

World Investment Report, New York und Geneva.

Vincentz, V.; Knogler, M. (2003):

Szenarien der mittelfristigen Konvergenz der EU-Beitrittsländer Polen, Slowakische Republik und Ungarn, Osteuropa-Institut München, Working Paper, 244 (Kurzfassung eines Gutachtens im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen).

Vincentz, V.; Quaisser, W.; Brandmeier, M.; Peppegather, A. (1998):

Wachstumsfaktoren in Transformationsländern, Working Paper, 211, München.

Vogler-Ludwig, K. (2001):

Wanderungspotentiale der Osterweiterung. Eine ökonometrische Schätzung, Economix Discussion Paper, München.

Wołodkiewicz-Donimirski, Z. (2005):

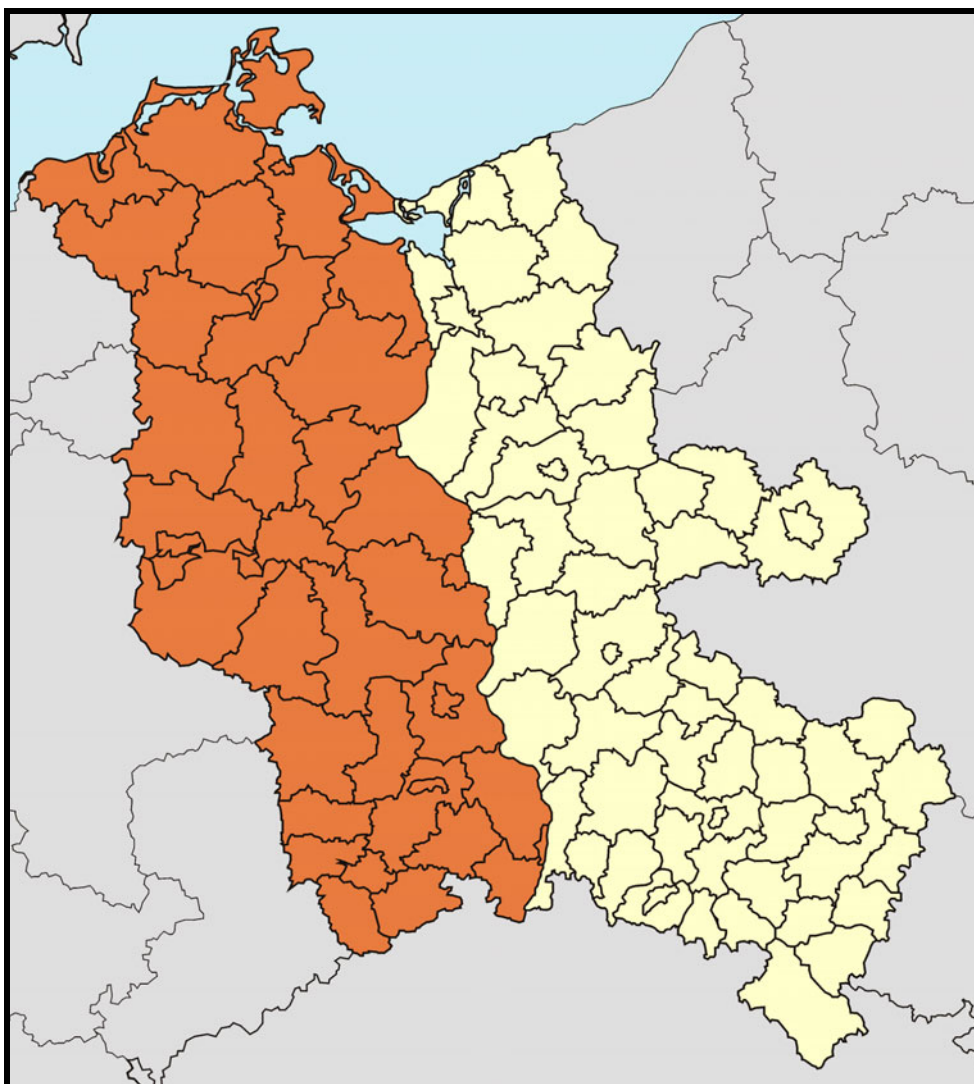
Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce na tle tendencji światowych w latach 2003-2004, Kancelaria Sejmu, Biuro Studiów i Ekspertyz, Warszawa, S. 3 ff.

Zaleski, J.; Winter, J. (2000):

Program dla Odry 2006. Strategia modernizacji odrzańskiego systemu wodnego, PWN, Warszawa.

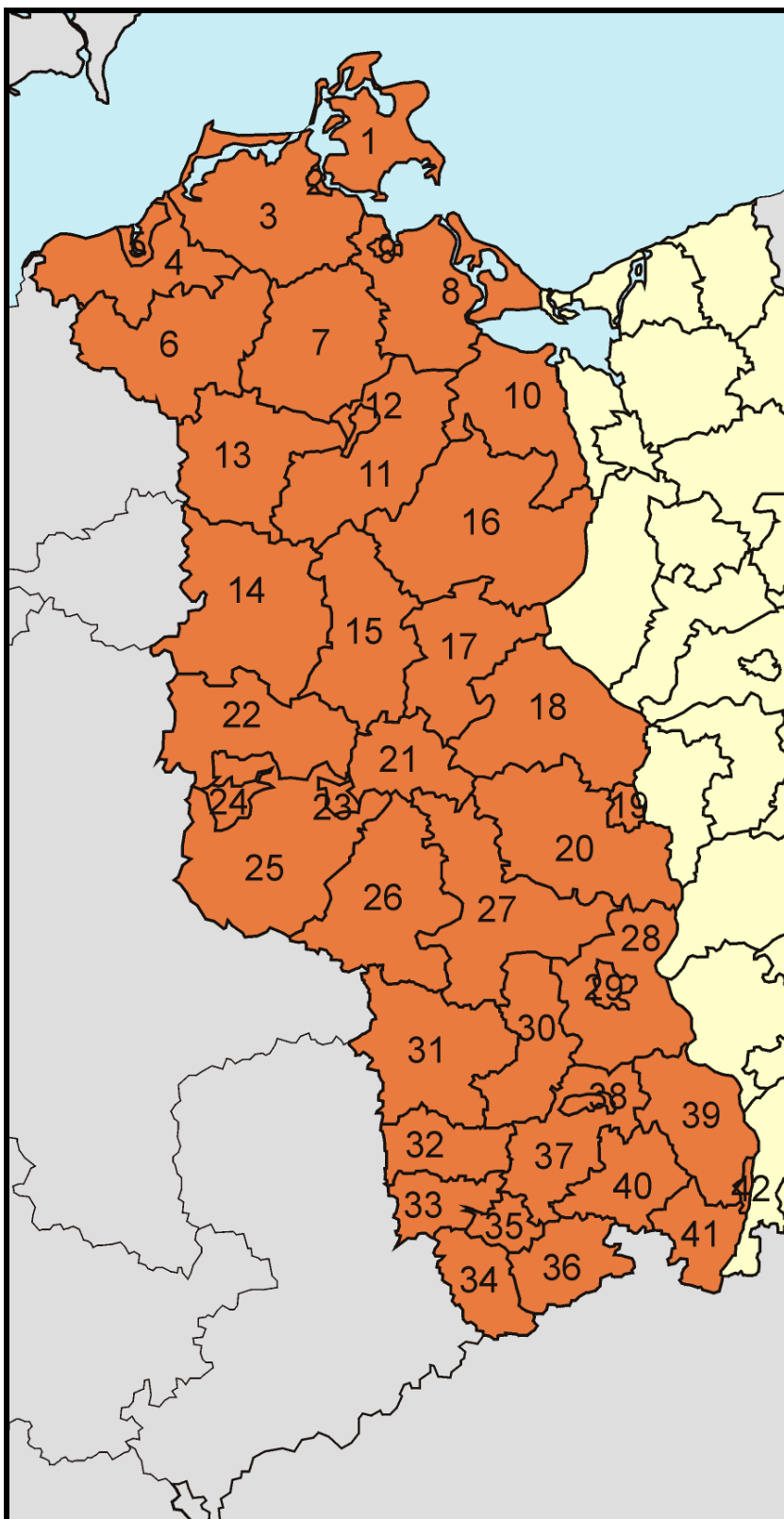
ZAŁĄCZNIKI

Rysunek Z.1: Rozszerzony polsko-niemiecki obszar przygraniczny



Źródło: Opracowanie własne.

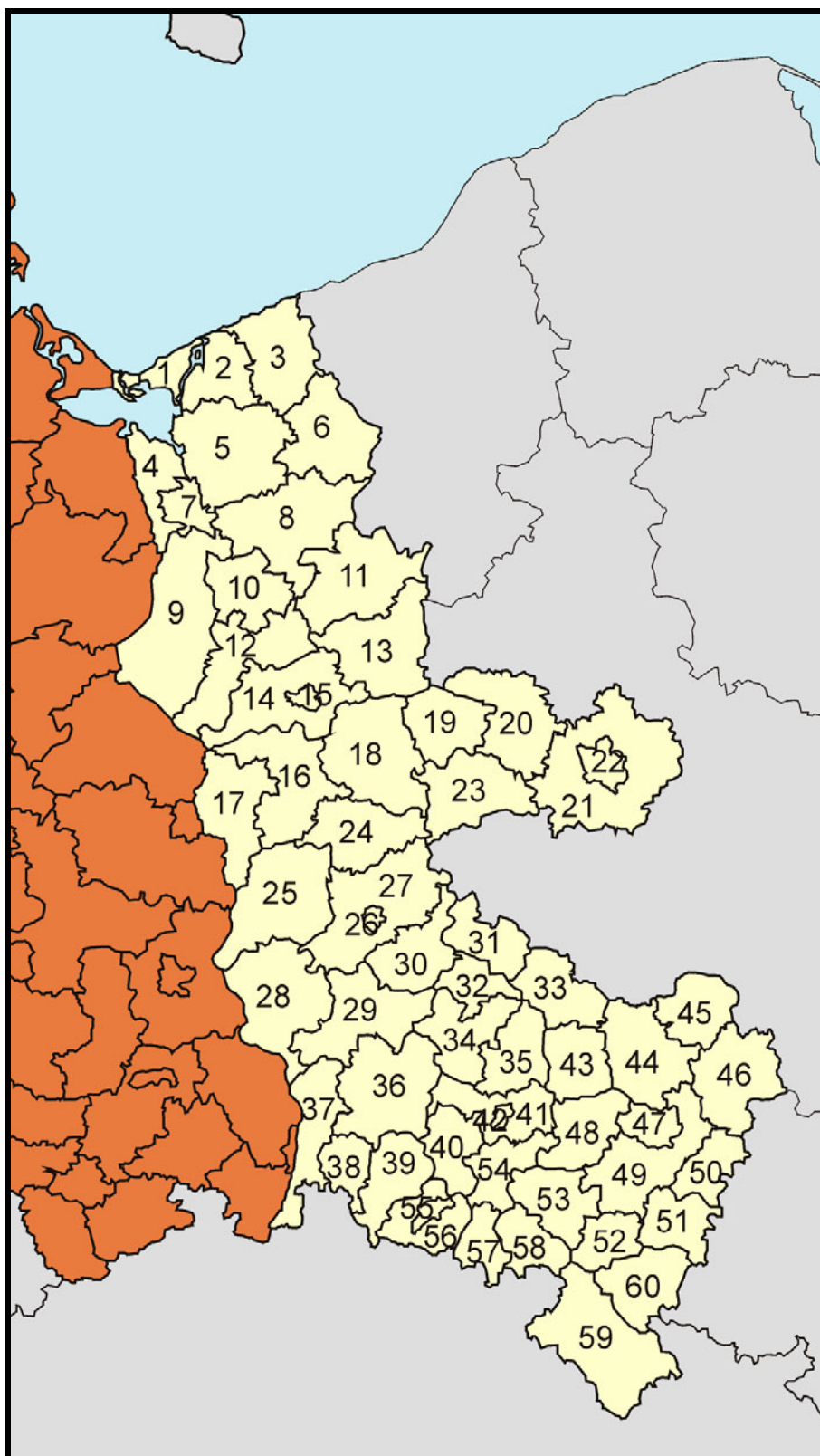
Rysunek Z.2: Niemiecka część badanego obszaru, powiaty i miasta na prawach powiatu



1. Rügen
2. Stralsund
3. Nordvorpommern
4. Bad Doberan
5. Rostock
6. Güstrow
7. Demmin
8. Ostvorpommern
9. Greifswald
10. Uecker-Randow
11. Mecklenburg-Strelitz
12. Neubrandenburg
13. Müritz
14. Ostprignitz-Ruppin
15. Oberhavel
16. Uckermark
17. Barnim
18. Märkisch-Oderland
19. Frankfurt/Oder
20. Oder-Spree
21. Berlin
22. Havelland
23. Potsdam
24. Brandenburg a. Havel
25. Potsdam-Mittelmark
26. Teltow-Fläming
27. Dahme-Spreewald
28. Spree-Neiße
29. Cottbus
30. Oberspreewald-Lausitz
31. Elbe-Elster
32. Riesa-Großenhain
33. Meißen
34. Weißeritzkreis
35. Dresden
36. Sächsische Schweiz
37. Kamenz
38. Hoyerswerda
39. Niederschles. Oberlausitz-kreis
40. Bautzen
41. Löbau-Zittau
42. Görlitz

Zródło: Opracowanie własne.

Rysunek Z.3: Polska część badanego obszaru, powiaty i miasta na prawach powiatu



1. m. Świnoujście
2. kamieński
3. gryficki
4. policki
5. goleniowski
6. łobeski
7. m. Szczecin
8. stargardzki
9. gryfiński
10. pyrzycki
11. choszczeński
12. myśliborski
13. strzelecko-drezdenecki
14. gorzowski
15. m. Gorzów Wlk.
16. sulęciński
17. słubicki
18. międzyrzecki
19. międzychodzki
20. szamotulski
21. poznański
22. m. Poznań
23. nowotomyski
24. świebodziński
25. krośnieński
26. m. Zielona Góra
27. zielonogórski
28. żarski
29. żagański
30. nowosolski
31. wschowski
32. głogowski
33. górowski
34. polkowicki
35. lubiński
36. bolesławiecki
37. zgorzelecki
38. lubański
39. lwówecki
40. złotoryjski
41. legnicki
42. m. Legnica
43. wołoski
44. trzebnicki
45. milicki
46. oleśnicki
47. m. Wrocław
48. średzki
49. wrocławski
50. oławski
51. strzeliński
52. dzierzoniowski
53. świdnicki
54. jaworski
55. m. Jelenia Góra
56. jeleniogórski
57. kamiennogórski
58. wałbrzyski
59. kłodzki
60. ząbkowicki

Źródło: Opracowanie własne.