

**Mariusz Miedziński**

Akademia Pomorska

Słupsk

mariusz.miedzinski@apsl.edu.pl

## CZYNNIKI ENDOGENICZNE I EGZOGENICZNE ODDZIAŁUJĄCE NA CZTERY NAJWIĘKSZE MIASTA POMORZA ŚRODKOWEGO

### ENDOGENOUS AND EXOGENOUS FACTORS AFFECTING THE FOUR LARGEST CITIES OF MIDDLE POMERANIA

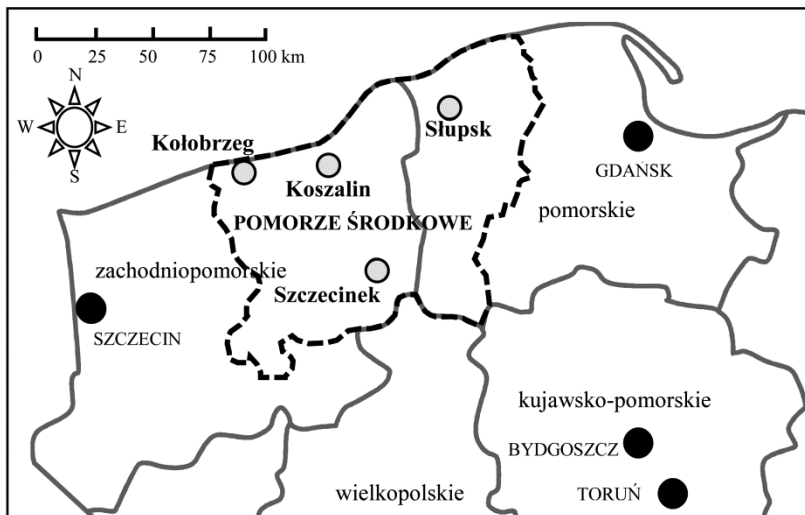
**Zarys treści:** Celem artykułu jest wskazanie (na podstawie analizy funkcji społeczno-gospodarczych i ekonomicznych za lata 1989-2016) tradycyjnych i nowych czynników decydujących o możliwościach rozwoju czterech największych miast Pomorza Środkowego. W artykule określono kluczowe czynniki historyczne i współczesne wpływające na rozwój Koszalina, Słupska, Kołobrzegu i Szczecinka oraz wskazano na historyczne i współczesne przemiany funkcji tych miast. Efektem poczynionej analizy jest określenie potencjału rozwojowego i przewag funkcjonalnych każdego z czterech ośrodków miejskich ze wskazaniem szans i zagrożeń dla ich dalszego funkcjonowania. Istotnym elementem opracowania jest porównanie skali odnotowywanych dojazdów do pracy (dane 2011 r.), poziomu bezrobocia (kwiecień, maj 2017 r.) oraz oszacowanie funkcjonowania rynku pracy i skali dojazdów do pracy do 2025 roku. Na podstawie analizy problematyki realizowanych inwestycji, zmian liczby miejsc pracy, skali dojazdów do pracy oraz potencjału rozwojowego wskazane zostały ramy rozwojowe dla czterech ośrodków miejskich ewentualnego województwa środkowopomorskiego z uwzględnieniem ich obecnego i przyszłego potencjału społeczno-gospodarczego oraz ekonomicznego. Artykuł zawiera wskazania dla rozwoju funkcji specjalizacyjnych i hipotetycznych funkcji administracyjnych każdego z czterech miast Pomorza Środkowego.

**Słowa kluczowe:** miasto, miejski obszar funkcjonalny, rozwój miast, funkcje miasta, dostępność komunikacyjna

**Key words:** city, functional urban area, urban development, city functions, transport accessibility

## Wprowadzenie

Pomorze Środkowe jest regionem o znaczących podobieństwach fizyczno-geograficznych, społeczno-gospodarczych, demograficznych, kulturowych, historycznych i osadniczych, zlokalizowanym peryferyjnie względem Trójmiasta oraz Szczecina (Rydz 2006) i obejmuje obszary należące obecnie do województw zachodniopomorskiego, pomorskiego i wielkopolskiego. Po 27 latach od upadku gospodarki centralnie planowanej i 17 latach funkcjonowania w obecnie obowiązującym podziale administracyjnym we wszystkich czterech największych miastach Pomorza Środkowego dokonały się bardzo duże zmiany funkcjonalno-przestrzenne i społeczno-gospodarcze. W pierwszym okresie po 1989 roku w wyniku wspomnianych zmian wystąpiły niekorzystne procesy demograficzne, społeczne i gospodarcze, objawiające się gwałtownymi zmianami potencjału gospodarczego oraz pojawieniem się na dość dużym obszarze zjawiska bezrobocia strukturalnego. Znaczna część ludności i podmiotów gospodarczych straciła możliwości dalszego funkcjonowania ekonomicznego, co doprowadziło do znaczących przekształceń społeczno-ekonomicznych. Cały region Pomorza Środkowego znalazł się pod presją koniecznych zmian funkcjonalnych i poszukiwania nowych możliwości rozwoju w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Wystąpiły wówczas zjawiska ogłaszania upadłości lub restrukturyzacji licznych zakładów przemysłowych oraz likwidacja wielkoobszarowych państwowych gospodarstw rolnych, co skutkowało znaczącym zubożeniem dużej części ludności i pojawieniem się zjawiska wysokiego bezrobocia (Rydz 2009). Jest to obszar peryferyjny względem stolic obecnych województw (ryc. 1).



Ryc.1. Lokalizacja czterech największych miast Pomorza Środkowego

Fig. 1. Location of the four largest city of Middle Pomerania

Źródło: opracowanie własne

Cztery największe pod względem liczby ludności miasta Pomorza Środkowego, tj. Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg i Szczecinek, stanęły wobec konieczności znaczącej restrukturyzacji gospodarczej i społecznej oraz poszukiwania nowych możliwości oraz perspektyw dla dalszego funkcjonowania i rozwoju. Każde z poddanych analizie miast, dzięki procesom decentralizacji i utworzeniu samodzielnych jednostek samorządu terytorialnego na poziomie gmin i powiatów, mogło samodzielnie kształtować swoje funkcje, zmieniać układ przestrzenny, decydować o kierunkach rozwoju urbanistycznego i gospodarczego oraz rozwijać główne sektory gospodarki. Po wielu latach każde z miast posiada własną specjalizację funkcjonalną i gospodarczą, co przekłada się na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i wizerunkowej. Kierunki rozwoju poszczególnych miast kształtowały się we współpracy z władzami wojewódzkimi i instytucjami centralnymi, co było związane z funkcjonowaniem podstref specjalnych stref ekonomicznych w Koszalinie, Słupsku i Szczecinku. Z kolei dla Kołobrzegu kluczowe były działania podejmowane ze strony Ministerstwa Zdrowia, oddziałujące i regulujące rozwój funkcji uzdrowiskowych i turystycznych, oraz decyzje inwestycyjne Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej wpływające na rozwój i funkcjonowanie portu morskiego, jak również na wsparcie rozbudowy systemu komunikacyjnego.

Zmiany, jakie zaszły w tych czterech miastach, dotyczyły rozwoju funkcji przemysłowych i usługowych, a w przypadku Kołobrzegu funkcji turystycznych i portowych. Niezwykle istotne znaczenie miały również zmiany struktury administracyjnej kraju wprowadzone z dniem 1 stycznia 1999 roku, oznaczające likwidację województwa koszalińskiego i słupskiego oraz województw ościennych, w tym pilskiego. Region środkowopomorski został włączony w struktury nowych województw ze stolicami w Gdańsku i Szczecinie. Dotychczasowe funkcje wojewódzkie Koszalina i Słupska zostały po 1999 roku bardzo znacząco ograniczone, co w późniejszych latach doprowadziło do znacznego ograniczenia w funkcjonowaniu ukształtowanych w przeszłości więzi regionalnych, zmniejszenia rangi regionu, który stał się obszarem peryferyjnym (Rydz 2006). Pomorze Środkowe jest do dziś regionem Polski o najsłabszej dostępności komunikacyjnej i relatywnie niskiej atrakcyjności inwestycyjnej (Komornicki 2015). Jest to także region o stosunkowo słabej sieci miast, niedostatecznie funkcjonującym systemie komunikacji drogowej i kolejowej, niskiej gęstości zaludnienia i znaczących brakach infrastrukturalnych (Rydz 2009). Główną rolę w kreowaniu rozwoju czterech głównych miast potencjalnego województwa środkowopomorskiego odgrywały jednostki samorządu terytorialnego, lokalni aktywiści i organizacje pozarządowe oraz działające w każdym z tych miast podmioty gospodarcze. W polityce regionalnej nastąpiło odejście od perspektywy interregionalnej na rzecz polityki intraregionalnej, czyli działań realizowanych przez samorządy na własnym terenie (Rydz 2006). Skutkuje to silną polaryzacją województw nadmorskich, a były województwa koszalińskie i słupskie stały się peryferiami dla aglomeracji gdańskiej oraz szczecińskiej (Rydz 2006). W tych warunkach osiągnięty obecnie potencjał rozwojowy i społeczno-gospodarczy Koszalina, Słupska, Kołobrzegu i Szczecinka miasta te zawdzięczają aktywności władz lokalnych, lokalnej społeczności i przedsiębiorcom, a także ograniczonemu wsparciu na poziomie regionalnym i krajowym. Pomorze Środkowe jest częścią kraju o małym za-

interesowaniu ze strony władz centralnych i ograniczonym wsparciu regionalnym (Rydz 2006). Kluczową rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym regionu odgrywają jednostki samorządu terytorialnego oraz instytucje i organizacje działające w czterech największych ludnościowo miastach regionu, tj. uczelnie wyższe, stowarzyszenia i organizacje przedsiębiorców, lokalne organizacje turystyczne, firmy i podmioty gospodarcze oraz agencje rozwoju i promocji.

### **Czynniki wpływające na rozwój czterech miast Pomorza Środkowego w latach 1989-2004**

Badania rozwoju regionów wymagają identyfikacji czynników mających decydujący wpływ na sytuację społeczno-gospodarczą i przemiany strukturalne. Najistotniejszymi czynnikami wywierającymi wpływ na rozwój i funkcjonowanie czterech największych miast Pomorza Środkowego oraz rozmieszczonych wokół nich miejskich obszarów funkcjonalnych po 1989 roku były:

- upadek gospodarki centralnie planowanej w 1989 roku i rozpoczęcie przemian ustrojowych oraz transformacji w kierunku gospodarki wolnorynkowej (1989-2004),
- decentralizacja państwa umożliwiająca sprawne funkcjonowanie JST na poziomie województw, powiatów i gmin, pozwalająca na kreowanie rozwoju lokalnego, gospodarki przestrzennej, planowania przestrzennego oraz pozyskiwanie inwestorów i inwestycji,
- wejście Polski do Paktu Północnoatlantyckiego i do Unii Europejskiej, a tym samym integracja oraz rozwój regionu w ramach UE i NATO, co umożliwiło pozyskiwanie funduszy unijnych i inwestycji poprawiających warunki funkcjonowania gospodarki i życia ludności,
- zmiana podziału terytorialnego kraju oznaczająca likwidację województw koszalińskiego i słupskiego oraz utworzenie nowych województw, co spowodowało w późniejszym okresie znaczącą „degradację” funkcji wojewódzkich w Koszalinie i Słupsku,
- powiększenie obszaru stref i podstref specjalnych stref ekonomicznych w Słupsku, Koszalinie, Szczecinku, utrzymanie funkcji akademickich (Koszalin, Słupsk) oraz rozwój funkcji turystycznych i uzdrowiskowych, a także portowych w Kołobrzegu,
- upadek, restrukturyzacja i ponowny rozwój funkcji przemysłowych w Koszalinie, Słupsku i Szczecinku przy znaczącym ograniczeniu funkcji przemysłowych w Kołobrzegu.

Mimo peryferyjnego położenia i niesprzyjających warunków społeczno-ekonomicznych potencjał społeczny i gospodarczy głównych miast hipotetycznego województwa środkowopomorskiego został w znaczącym stopniu utrzymany. Zanik funkcji wojewódzkich sprawił, że w latach 1995-2015 miejski obszar funkcjonalny Koszalin wykazał niewielki wzrost liczby ludności (154 244 os. – 155 512 os.), natomiast MOF Słupsk odnotował znaczący spadek liczby ludności (149 595 os. – 145 399 os.). Rozwój turystyki i funkcji uzdrowiskowych oraz silny wzrost poten-

cjału społeczno-gospodarczego opartego na turystyce doprowadził do wykształcenia się miejskiego obszaru funkcjonalnego Kołobrzeg (Lider Projekt 2014), sezonowo porównywalnego z Koszalinem i Słupskiem. Na obszarze MOF Kołobrzeg przez okres ponad pół roku przebywa średnio ponad 100 000 mieszkańców, kuracjuszy i turystów (Miedziński 2011). MOF Kołobrzeg w tym czasie zwiększył zaludnienie z 58 217 os. do 60 947 osób.

Spośród czterech badanych miast najmniejszym ośrodkiem miejskim na Pomorzu Środkowym jest miasto Szczecinek, liczące razem ze swoją strefą podmiejską ok. 50 000 mieszkańców. Miasto to wyróżnia się funkcjami przemysłowymi i usługowymi, a w ostatnich latach rozwinęła się tam również funkcja turystyczna.

### **Czynniki wpływające na funkcjonowanie czterech miast Pomorza Środkowego po wejściu Polski do Unii Europejskiej**

Procesy i zdarzenia zachodzące w regionie oraz wokół niego po 2004 roku pozwoliły wskazać kilka istotnych czynników społeczno-ekonomicznych, gospodarczych i politycznych, dzięki którym cztery największe miasta potencjalnego województwa środkowopomorskiego osiągnęły znaczący potencjał i strukturę funkcjonalno-przestrzenną.

Nowymi czynnikami determinującymi dalsze procesy społeczno-gospodarcze dla Koszalina, Słupska, Kołobrzeg i Szczecinka są:

- Wprowadzenie modyfikacji „Programu budowy dróg krajowych na lata 2014-2023” (2015 r., 2017 r.), dzięki czemu rozpoczęto budowę drogi ekspresowej S6 (Szczecin – Gdańsk) na odcinku Goleniów – Kołobrzeg – Koszalin – Sianów prowadzącej przez Kołobrzeg i Koszalin, przy jednoczesnym wstrzymaniu tej inwestycji na odcinku od Sianowa do Trójmiasta.
- Rozpoczęcie budowy ekspresowej obwodnicy miasta Szczecinka (S11) z perspektywami budowy drogi ekspresowej S11 w relacji Kołobrzeg – Koszalin – Szczecinek – Piła – Poznań (wydanie decyzji środowiskowej na odcinek Koszalin – Szczecinek i podjęcie prac projektowych na odcinku Koszalin – Bobolice);
- Uruchomienie całorocznych, codziennych ekspresowych połączeń kolejowych (z wykorzystaniem składów Pendolino) w relacji Kraków – Warszawa – Trójmiasto – Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg.
- Znaczące poszerzenie obszarów inwestycyjnych podstref SSSE w Koszalinie, Szczecinku oraz Słupsku w wyniku korzystnych opinii i decyzji Ministerstwa Gospodarki, co przyczyniło się do dalszych inwestycji i silnego rozwoju klastra przemysłu meblowego w Szczecinku oraz umożliwiło lokalizację nowych inwestycji przemysłowych w Koszalinie.
- Finalizacja rozmów między rządami Polski i Stanów Zjednoczonych w sprawie budowy bazy „Tarczy Antyrakietowej” w Redzikowie pod Słupskiem i faktyczne rozpoczęcie tej inwestycji w dniu 20 maja 2016 roku. Zgodnie z ujawnionymi ustaleniami obszar bazy oraz tereny w promieniu 4 i 35 km wokół tej bazy będą podlegały istotnym ograniczeniom inwestycyjnym (wydłużenie czasu decyzji o możliwości inwestycji, ograniczenia wielkości zabudo-

wy oraz lokalizacji turbin elektrowni wiatrowych i wysokich obiektów). Wokół bazy ustanowiona jest strefa ograniczonego ruchu lotniczego. Czynniki te mogą ograniczać rozwój miasta i regionu słupskiego, gdyż w bezpośrednim obszarze oddziaływania bazy i ograniczeń inwestycyjnych znalazły się cztery podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej wokół Słupska oraz cały teren powiatu słupskiego (35 km).

- Powołanie Koszalińsko-Kołobrzesko-Białogardzkiego Obszaru Funkcjonalnego jako jednego z dwóch obszarów wdrażania Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w województwie zachodniopomorskim (KPZK 2030) w celu rozwoju wzajemnie uzupełniających się funkcji ponadregionalnych Koszalina i Kołobrzegu.
- Budowa dróg ekspresowych S6 i S11 oraz rozważana przebudowa linii kolejowej 402 Kołobrzeg – Koszalin w ramach koncepcji nowego wariantu przebiegu Magistrali Nadbałtyckiej (SIWZ 2017) pozwoli na wykształcenie się zespołu miejskiego liczącego ok. 180 tys. mieszkańców oraz ok. 150 tys. miejsc noclegowych. Docelowo na obszarze tym może zatem powstać pas ciągłego zagospodarowania turystycznego rozciągający się wzdłuż wybrzeża o łącznej długości ok. 60 km, obejmujący miejscowości: Mrzeżyno – Rogowo – Dźwirzyno – Kołobrzeg – Sianożęty – Ustronie Morskie – Sarbinowo – Mielno-Unieście.
- Rozpoczęcie działań zmierzających do poszerzenia granic administracyjnych miasta Kołobrzeg poprzez włączenie gmin Ustronie Morskie i Kołobrzeg tworzących obecny MOF Kołobrzeg (Miedziński 2012b).

Istotnym determinantem rozwojowym o znaczeniu regionalnym może być kontynuacja programu rozbudowy węzła transportowego i przesiadkowego w Kołobrzegu, obejmującego modernizację i przebudowę dworca kolejowego z uwzględnieniem lokalizacji centrum przesiadkowego PKP, PKS, bus, MZK, taxi z parkingami P+R oraz uwzględnienie zawartej w dokumencie Polityka Transportowa Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego koncepcji budowy sieci tramwaju dwusystemowego opartej na infrastrukturze kolejowej (Franek 2015). Przygotowywana jest tu również budowa dworca morskiego i bazy promowej oraz dalszy rozwój zarejestrowanego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Lotniska Sportowo-Turystycznego w Bagiczu k. Kołobrzegu. Należy zaznaczyć, że po negatywnej decyzji Komisji Europejskiej w sprawie lotniska w Zegrzu Pomorskim k. Koszalina i podjęciu budowy „Tarczy Antyrakietowej” w Słupsku jest to jedyne lotnisko na Pomorzu Środkowym o charakterze sportowo-turystycznym przystosowane dla sezonowych lotów czarterowych i samolotów dyspozycyjnych. Dla ruchu lotniczego o charakterze turystycznym i dyspozycyjnym dopuszczone jest także lotnisko Aeroklubu Polskiego w Krępie Kaszubskiej k. Słupska oraz lądowisko w Wilczych Łaskach k. Szczecinka.

W Kołobrzegu może zatem się wykształcić węzeł transportowy kilku rodzajów środków transportu, w tym dla dróg ekspresowych, kolei dużych prędkości, połączeń promowych i lotniczych. Podobne, przygotowywane do budowy, węzły przesiadkowe zlokalizowane mają być także w Koszalinie, Słupsku i Szczecinku, jednak z przyczyn funkcjonalno-lokalizacyjnych mają one obejmować wyłącznie transport lądowy.

Wspólna decyzja inwestorów branży meblowej, drzewnej oraz logistycznej o powstaniu w Szczecineckiego Klastra Meblowego jako czynnika rozwoju dla regionu szczecineckiego może znacząco wpłynąć na rozwój tego miasta.

Przewidywane jest także dalsze powiększanie podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Koszalinie oraz powiązana z tym rządowa propozycja powołania trzeciego zespołu portów morskich Kołobrzeg – Darłowo o znaczeniu krajowym z centrum logistycznym w Koszalinie. Działania te mogą znacząco wpłynąć na rozwój morskich portów handlowych w Kołobrzegu i Darłowie (Komornicki 2015). Istotne są również działania Zarządu Portu Morskiego w Kołobrzegu polegające na pogłębianiu i modernizacji portu morskiego w Kołobrzegu (Miedziński 2013b), a także na zwiększeniu przeładunków oraz budowie dworca morskiego i terminalu promowego.

W skali całego Pomorza Środkowego najważniejsza jest kontynuacja licznych nowych inwestycji hotelowych, sanatoryjnych i apartamentowych skoncentrowanych w Kołobrzegu i jego najbliższym zapleczu, obejmujących ponad 3 tys. pokoi hotelowych w standardzie 4\*, 5\*, 6\* i ok. 3,5 tys. apartamentów o powierzchni przekraczającej 300 tys. m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej. Lokalizacja ta wynika z całorocznego charakteru funkcjonowania turystyki w mieście Kołobrzegu i bardzo wysokiej stopy zwrotu za-inwestowanego kapitału (Miedziński 2011). Rozpoczęto również I etap inwestycji hotelowej pod nazwą Dune City w Mielnie (docelowo ok. 5 tys. pokoi hotelowych 4\*, 5\* i 6\* – 300 tys. m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej), a jej lokalizacja wynika z bliskości miasta Koszalina, rosnącego znaczenia samego miasta Mielna oraz perspektywy poprawy połączeń komunikacyjnych dzięki budowie dróg S6 i S11.

Wyszczególnione decyzje i działania inwestycyjne mogą zatem w istotny sposób wpłynąć na kierunki i skalę dalszego rozwoju każdego z czterech największych miast potencjalnego województwa środkowopomorskiego. W dalszej perspektywie może to prowadzić do istotnych zmian w strukturze funkcjonalnej każdego z analizowanych ośrodków, co będzie miało wpływ na liczbę miejsc pracy, zasoby mieszkaniowe, potencjał demograficzny i wielkość gospodarki (Miedziński 2015). Skutkiem wystąpienia nowych procesów społeczno-gospodarczych może być pokonanie kolejnych progów rozwojowych przez te miasta i opierające się na nich miejskie obszary funkcjonalne (Malisz 1971, Kozłowski 1974).

## **Analiza istniejącego kapitału ekonomicznego**

Pojawienie się nowych czynników wpływających na dalszy rozwój czterech największych pod względem liczby ludności miast Pomorza Środkowego powoduje konieczność ustalenia ich obecnego potencjału społeczno-ekonomicznego i gospodarczego. Istotne jest ustalenie szerokiej grupy mierników potencjałowych w wielkościach bezwzględnych i względnych. Autor niniejszego opracowania użył do badania tych miast 24 różnorodnych cech społeczno-gospodarczych. Każda wielkość cech dla tych miast lub ich miejskich obszarów funkcjonalnych została zsumowana, a następnie ustalona została ich waga punktowa tak, by łączna ich suma dla wszystkich czterech badanych miast wyniosła 10. Dzięki temu ustalono wartość porównawczą dla każdej z cech. Ustalone wartości zostały następnie uśrednione, dając przybli-

żony obraz porównawczy potencjału dla każdego z badanych miast i ich MOF. Ze względu na ograniczony zbiór miast (4) celowo zrezygnowano z wykorzystania klasycznego wskaźnika syntetycznego (Rydz 2006), stosując wagę porównawczą.

Podobna analiza została przeprowadzona dla kolejnych 17 cech w przeliczeniu na 1000 mieszkańców dla każdego z czterech miast i ich MOF. Uzyskane wartości następnie dodano i ustalono potencjał porównawczy dla każdej z analizowanych cech. Dzięki temu uzyskano wartości wskazujące „siłę” danego ośrodka bez względu na jego faktyczną wielkość. Istotne jest tu porównanie w przeliczeniu na 1000 mieszkańców bez uwzględniania wielkości potencjału wynikającego z „wagi” czy wielkości danego miasta.

Uzyskane wyniki potwierdziły zasadę, że im większe jest miasto, tym większym potencjałem społeczno-gospodarczym dysponuje (liczba ludności, liczba podmiotów gospodarczych, obszar oddziaływania, skala dojazdów do pracy itp.). Ważne są tu również osiągane wielkości względne, gdyż mieszkańcy tworzą siłę danego ośrodka miejskiego i jego funkcje gospodarcze. Na Pomorzu Środkowym brak jest obecnie miasta dominującego, którego przewaga pod względem wielkości potencjału społeczno-gospodarczego nad kolejnym ośrodkiem miejskim wynosiłaby co najmniej 50%, przy czym niewiele jest także cech, w których przewaga któregoś z miast byłaby co najmniej dwukrotna (tab. 1 i tab. 2).

Wykazane we wspomnianych tabelach wyniki porównawcze potwierdzają brak miasta dominującego. Na uwagę zasługuje silne oddziaływanie egzogenicznych czynników rozwojowych w postaci rozwiniętej funkcji turystycznej w Kołobrzegu oraz silnie rozwinięte funkcje przemysłowe w Szczecinku. Pojawienie się nowych silnych czynników decydujących o kierunkach funkcjonowania zdecydowało o podjęciu badań porównawczych dotyczących miast Pomorza Środkowego.

Dotychczasowa wieloletnia przewaga Koszalina i Słupska po roku 1999 uległa znacznemu zmniejszeniu, co było związane z utratą funkcji miast wojewódzkich. Po 1999 roku wystąpiło zjawisko znaczącej depopulacji ludności Koszalina (109 941 w 1999 r. – 107 680 w 2016 r.) i Słupska (100 318 w 1999 r. – 91 935 w 2016 r.). W tym czasie Szczecinek (39 807 w 1999 r. – 40 362 w 2016 r.) i Kołobrzeg (45 029 w 1999 r. – 46 463 w 2016 r.) zwiększyły liczbę ludności. Dzięki temu Szczecinek zachował swój potencjał demograficzny, a jego rola w regionie wzrosła. Z kolei Kołobrzeg nie tylko zwiększył liczbę ludności po 1999 roku, ale także podwoił swoje zasoby mieszkaniowe, wielokrotnie powiększył bazę noclegową w turystyce (ponad 3-krotnie) i wykształcił własny miejski obszar funkcjonalny obejmujący w całości dwie sąsiednie gminy i częściowo cztery zlokalizowane w jego dalszym otoczeniu. Na uwagę zasługuje intensywnie rozwijająca się rozległa strefa podmiejskiego budownictwa mieszkaniowego, lokalizacji funkcji produkcyjnych i usługowych oraz rozwinięta strefa dojazdów do pracy obejmująca cały powiat kołobrzeski i częściowo powiat gryficki (Dojazdy do pracy 2011).

Dodatkowym impulsem rozwojowym miast regionu jest znaczący wzrost liczby nowych inwestycji obejmujących osiedla mieszkaniowe, osiedla apartamentowe i zespoły obiektów usługowo-handlowych stymulowanych przez przebudowę układu komunikacyjnego miast i ich otoczenia (drogi ekspresowe S6, S11), dróg wojewódzkich (nr 21 i 102), a także silny rozwój sieci dróg powiatowych i gminnych oraz niedocenianych ścieżek rowerowych.

Tabela 1

Porównanie potencjału społeczno-gospodarczego czterech miast Pomorza Środkowego według 24 cech bezwzględnych w 2014 r.

Table 1

Comparison of the socio-economic potential of four Middle Pomerania cities according to 24 absolute terms in 2014

Cecha diagnostyczna – wartości bezwzględne dla miast i ich obszarów funkcjonalnych	Koszalin (1)	Słupsk (2)	Kolobrzeg (3)	Szczecinek (4)	Suma ogólna	Liczba punktów				
						1	2	3	4	suma
liczba ludności miasta	108 605	93 206	46 720	40 535	289 066	3,8	3,2	1,6	1,4	10,0
liczba ludności MOF (dla miasta i tylko gmin przyległych)	149 049	145 399	60 902	49 955	405 305	3,7	3,6	1,5	1,2	10,0
liczba ludności dużego MOF (łącznie dla miasta i powiatu)	177 568	190 933	92 075	78 858	539 434	3,3	3,5	1,7	1,5	10,0
liczba mieszkańców w mieście	44 848	38 234	22 226	15 100	120 408	3,7	3,2	1,8	1,3	10,0
liczba izb w mieście	162 876	134 445	84 634	55 311	437 266	3,7	3,1	1,9	1,3	10,0
powierzchnia mieszkań w mieście	2 856 940	2 259 612	1 502 950	933 217	7 552 719	3,8	3,0	2,0	1,2	10,0
liczba mieszkań MOF (miasto i gminy przyległe)	60 620	46 640	27 753	17 742	152 755	4,0	3,1	1,8	1,2	10,0
liczba izb MOF (miasto i gminy przyległe)	234 983	169 811	112 584	66 144	583 522	4,0	2,9	1,9	1,1	10,0
powierzchnia mieszkań MOF (miasto i gminy przyległe)	4 335 473	2 997 919	2 127 341	1 144 382	10 605 115	4,1	2,8	2,0	1,1	10,0
nadwyżka liczby mieszkań dla potrzeb turystyki w mieście	4 624	3 713	4 922	87	13 347	3,5	2,8	3,7	0,1	10,0
nadwyżka liczby izb dla potrzeb turystyki w mieście	16 112	8 491	21 499	534	46 636	3,5	1,8	4,6	0,1	10,0
nadwyżka powierzchni użytkowej dla potrzeb turystyki w mieście	388 645	141 294	441 132	11 967	983 037	4,0	1,4	4,5	0,1	10,0
liczba miejsc noclegowych w mieście	1 200	700	51 000	300	53 200	0,2	0,1	9,6	0,1	10,0
liczba miejsc noclegowych MOF (miasto i gminy przyległe)	37 000	16 000	102 000	1 000	156 000	2,4	1,0	6,5	0,1	10,0
liczba ludności i miejsca noclegowe w mieście	109 805	93 906	97 720	40 835	342 266	3,2	2,7	2,9	1,2	10,0

Cecha diagnostyczna – wartości bezwzględne dla miast i ich obszarów funkcjonalnych	Koszalin (1)	Słupsk (2)	Kołoński (3)	Szczecinek (4)	Suma ogólna	Liczba punktów				
						1	2	3	4	suma
liczba ludności i miejsca noclegowe MOF (miasto i gminy przyległe)	186 049	161 399	162 902	50 955	561 305	3,3	2,9	2,9	0,9	10,0
podmioty gospodarcze w mieście	18 266	13 146	8 268	5 218	44 898	4,1	2,9	1,8	1,2	10,0
podmioty gospodarcze MOF (miasto i gminy przyległe)	23 484	16 002	11 080	5 759	56 325	4,2	2,8	2,0	1,0	10,0
pracujący ogółem w mieście	31 642	25 741	11 410	9 941	78 734	4,0	3,3	1,4	1,3	10,0
saldo dojazdów do pracy w mieście	3 479	2 163	1 521	250	7 413	4,7	2,9	2,1	0,3	10,0
wartość produkcji przemysłowej w mln zł w mieście	2 400	1 800	300	2 200	6 700	3,6	2,7	0,4	3,3	10,0
wartość produkcji przemysłowej w mln zł MOF (miasto i gminy przyległe)	3 000	4 800	100	2 500	10 400	2,9	4,6	0,1	2,4	10,0
wartość projektów ze środków UE w mln euro w mieście	50,4	67,2	29,2	3,8	150,6	3,3	4,5	1,9	0,3	10,0
aktywność społeczna w pkt w mieście (wg „Wspólnoty”)	66,0	44,0	36,0	34,0	180,0	3,7	2,4	2,0	1,9	10,0
proporcja dla miast wg wartości bezwzględnych						3,5	2,8	2,6	1,1	10,0
proporcja dla miast wg symulacji tempa rozwoju na 10 lat	ok. +25%	ok. +10%	ok. +33%	ok. +25%	ok. +23%	3,6	2,5	2,8	1,1	10,0

Źródło: Dane statystyczne GUS – Wojewódzki Urząd Statystyczny w Szczecinie, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Gdańsku, podstrona: dane o województwie

[http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_zachodniopomorskie/portrety\\_miast/miasto\\_koszalin.pdf](http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_miast/miasto_koszalin.pdf)

[http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_pomorskie/portrety\\_miast/miasto\\_slupsk.pdf](http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_pomorskie/portrety_miast/miasto_slupsk.pdf)

[http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_zachodniopomorskie/portrety\\_gmin/powiat\\_koloński/gmina\\_miejska\\_koloński.pdf](http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_gmin/powiat_koloński/gmina_miejska_koloński.pdf)

[http://szczecin.stat.gov.pl/gfx/szczecin/userfiles/\\_public/publikacje/rocznik\\_publicacji/rocznik\\_podregiony/rocznik\\_podregiony\\_2015/iv\\_powierz\\_ludn.pdf](http://szczecin.stat.gov.pl/gfx/szczecin/userfiles/_public/publikacje/rocznik_publicacji/rocznik_podregiony/rocznik_podregiony_2015/iv_powierz_ludn.pdf)

[http://gdansk.stat.gov.pl/gfx/gdansk/userfiles/\\_shared/starszy\\_redaktor/publikacje\\_i\\_foldery/2015/podregiony\\_2015/p\\_2015-03-1-powierzchnia\\_ludnosc.pdf](http://gdansk.stat.gov.pl/gfx/gdansk/userfiles/_shared/starszy_redaktor/publikacje_i_foldery/2015/podregiony_2015/p_2015-03-1-powierzchnia_ludnosc.pdf)

Dostęp z dnia 25.05.2016. Dla MOF obliczenia własne wg danych dla gmin otaczających

Uwaga: liczba miejsc noclegowych – badania własne autora

Tabela 2

Porównanie potencjału społeczno-gospodarczego czterech miast Pomorza Środkowego według 17 cech względnych w 2014 r.

Table 2

Comparison of the socio-economic potential of four Middle Pomerania cities according to 17 relative terms in 2014

Cecha diagnostyczna – wartości względne dla miast i ich obszarów funkcjonalnych	Koszalin (1)	Słupsk (2)	Kolobrzeg (3)	Szczecinek (4)	średnio	Liczba punktów				
						1	2	3	4	suma
gęstość zaludnienia na 1 km w mieście	1104,00	2160,00	1820,00	836,00	1480,00	1,9	3,6	3,1	1,4	10,0
liczba mieszkań na 1000 mieszkańców w mieście	412,95	410,21	475,73	372,52	417,85	2,5	2,5	2,8	2,2	10,0
liczba izb na 1000 mieszkańców w mieście	1499,71	1442,45	1811,52	1364,52	1529,55	2,5	2,4	3,0	2,2	10,0
powierzchnia użytkowa na 1000 mieszkańców w mieście	26305,79	24243,20	32169,31	23022,50	26435,20	2,5	2,3	3,0	2,2	10,0
nadwyżka mieszkań na cele turystyczne na 1000 mieszkańców w mieście	42,58	39,84	105,36	2,15	47,48	2,2	2,1	5,5	0,1	10,0
nadwyżka izb na cele turystyczne na 1000 mieszkańców w mieście	148,36	91,10	460,16	13,17	178,20	2,1	1,3	6,5	0,2	10,0
nadwyżka powierzchni użytkowej mieszkań na 1000 mieszkańców w mieście	3578,51	1515,93	9442,03	295,23	3707,93	2,4	1,0	6,4	0,2	10,0
mieszkania oddane do użytku na 10000 mieszkańców w mieście	61,00	24,00	45,00	16,00	36,50	4,2	1,6	3,1	1,1	10,0
podmioty w systemie REGON na 10000 mieszkańców w mieście	2713,00	2255,00	2830,00	2044,00	2460,50	2,8	2,3	2,9	2,1	10,0
liczba pracujących na 1000 mieszkańców w mieście	291,00	276,00	244,00	245,00	264,00	2,8	2,6	2,3	2,3	10,0
saldo dojazdów do pracy na 1000 mieszkańców w mieście	32,03	23,21	32,56	6,17	23,49	3,4	2,5	3,5	0,7	10,0
liczba miejsc noclegowych na 1000 mieszkańców w mieście	11,05	7,51	1091,61	7,40	279,39	0,1	0,1	9,8	0,1	10,0
liczba miejsc noclegowych MOF na 1000 mieszkańców (miasto i gminy przyległe)	248,24	110,04	1674,82	20,02	513,28	1,2	0,5	8,2	0,1	10,0

Cecha diagnostyczna – wartości względne dla miast i ich obszarów funkcjonalnych	Koszalin (1)	Słupsk (2)	Kołobrzeg (3)	Szczecinek (4)	średnio	Liczba punktów				
						1	2	3	4	suma
produkcja przemysłowa w mln zł na 1000 mieszkańców w mieście	22,10	19,31	6,42	54,27	25,53	2,2	1,9	0,6	5,3	10,0
produkcja przemysłowa w mln zł na 1000 mieszkańców MOF (miasto i gminy przyległe)	20,13	33,01	1,64	50,05	26,21	1,9	3,1	0,2	4,8	10,0
wartość projektów z UE na 1000 mieszkańców w mieście	464,07	720,98	625,00	93,75	475,95	2,4	3,8	3,3	0,5	10,0
aktywność społeczna w pkt. na 1000 mieszkańców w mieście (wg „Wspólnoty”)	0,61	0,47	0,77	0,84	0,67	2,3	1,8	2,9	3,1	10,0
proporcja dla miast w wartościach względnych						2,3	2,1	3,9	1,7	10,0
proporcja dla miast wg symulacji tempa rozwoju na 10 lat	ok. +25%	ok. +10%	ok. +33%	ok. +25%	ok. +23%	2,3	1,9	4,2	1,7	10,0

Źródło: Dane statystyczne GUS – Wojewódzki Urząd Statystyczny w Szczecinie, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Gdańsku.

Podstrona: dane o województwie

[http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_zachodniopomorskie/portrety\\_miast/miasto\\_koszalin.pdf](http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_miast/miasto_koszalin.pdf)

[http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_pomorskie/portrety\\_miast/miasto\\_slupsk.pdf](http://gdansk.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_pomorskie/portrety_miast/miasto_slupsk.pdf)

[http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum\\_zachodniopomorskie/portrety\\_gmin/powiat\\_kolobrzegi/gmina\\_miejska\\_kolobrzeg.pdf](http://szczecin.stat.gov.pl/vademecum/vademecum_zachodniopomorskie/portrety_gmin/powiat_kolobrzegi/gmina_miejska_kolobrzeg.pdf)

[http://szczecin.stat.gov.pl/gfx/szczecin/userfiles/\\_public/publikacje/rocznik\\_podregiony/rocznik\\_podregiony\\_2015/iv\\_powierz\\_ludn.pdf](http://szczecin.stat.gov.pl/gfx/szczecin/userfiles/_public/publikacje/rocznik_podregiony/rocznik_podregiony_2015/iv_powierz_ludn.pdf)

[http://gdansk.stat.gov.pl/gfx/gdansk/userfiles/\\_shared/starszy\\_redaktor/publikacje\\_i\\_foldery/2015/podregiony\\_2015/p\\_2015-03-1-powierzchnia\\_ludnosc.pdf](http://gdansk.stat.gov.pl/gfx/gdansk/userfiles/_shared/starszy_redaktor/publikacje_i_foldery/2015/podregiony_2015/p_2015-03-1-powierzchnia_ludnosc.pdf)

Dostęp z dnia 25.05.2016. Dla miast obliczenia własne wg danych dla gmin otaczających

Uwaga: liczba miejsc noclegowych i liczba miejsc noclegowych na 1000 mieszkańców – badania własne autora

(wg danych GUS – liczba osobonoclegów – (Koszalin) 50 161, (Słupsk) 56 381, (Kołobrzeg) 4 235 666, (Szczecinek – powiat) 21 402 – odpowiednio

0,1/0,1/9,7/0,1 pkt

W Kołobrzegu spektakularny rozwój funkcji turystycznych i usługowych, znacząca poprawa efektywności systemu komunikacyjnego oraz korzystna sytuacja na rynku pracy przyczyniają się do bardzo silnego oddziaływania tego miasta na sąsiednie gminy, obejmującego cały powiat kołobrzeski (2 miasta i 6 gmin) i część powiatu gryfickiego (miasto i gmina Trzebiatów). Miasta Koszalin, Szczecinek oraz Słupsk zarówno w kwietniu 2016 roku, jak i w maju 2017 roku nie wytworzyły otaczających ich stref niskiego bezrobocia. Powiat kołobrzeski w kwietniu 2016 roku cechował się bezrobociem na poziomie niespełna 9,1%, a w maju 2017 już tylko 3,7%. W tym samym czasie w kwietniu 2016 roku w powiecie koszalińskim wskaźnik bezrobocia wynosił 19,7% (maj 2017 – 6,9%), w słupskim 15,7% (maj 2017 – 10,7%), a w szczecineckim 12,1 % (maj 2017 – 9,4%). W Koszalinie bezrobocie wynosiło w kwietniu 2016 roku 8,3% (maj 2017 – 5,2%), w Słupsku 8,0% (maj 2017 – 5,3%), w Szczecinku 9,1% (maj 2017 – 7,7 %), a dla porównania w Szczecinie 6,4% (maj 2017 – 3,0 %). Jest to istotne potwierdzenie dobrej sytuacji gospodarczej badanych miast, jednak spośród nich tylko Kołobrzeg w pełni zagospodarował obszar powiatu pod względem zasobów rynku pracy, dzięki czemu poziom bezrobocia we wszystkich gminach powiatu był bardzo podobny do poziomu bezrobocia w mieście Kołobrzeg, wynosząc w badanym okresie 4,7%, a w maju 2017 niespełna 3,6%. Na uwagę zasługuje fakt, że w maju 2017 roku w gminie Siemysł bezrobocie było nawet niższe (3,4%) niż w mieście Kołobrzeg – 3,6 %. W Świnoujściu, które nie posiada własnej strefy podmiejskiej, bezrobocie w kwietniu 2016 roku wynosiło 3,6%, natomiast w maju 2017 roku obniżyło się do niespełna 2,9%. Spośród analizowanych miast tylko Kołobrzeg obniżył poziom bezrobocia także we wszystkich sąsiednich gminach tworzących powiat kołobrzeski do poziomów porównywalnych, np. do Krakowa (maj 2017 – 3,3%), Trójmiasta (maj 2017 – 3,4%), Szczecina (maj 2017 – 3,0%).

Wskazane wartości bezrobocia w badanych miastach Pomorza Środkowego znacząco się różniły (8,3% – Koszalin, 8,0% – Słupsk, 4,7% – Kołobrzeg, 9,1% – Szczecinek) w kwietniu 2016 r. i odpowiednio 5,2%, 5,3%, 3,6%, 7,7% w maju 2017 r.), przy czym poziom zbliżony do naturalnego możliwego najniższego bezrobocia spośród czterech miast osiągnął tylko Kołobrzeg, natomiast cały powiat kołobrzeski cechowało bezrobocie odpowiednio na poziomie 5,0% i 3,7%. Tak niskie zasoby „rąk do pracy” w powiecie kołobrzeskim (odpowiednio 2510 i 1824 osoby) wskazują na znaczące zmiany na lokalnym i regionalnym rynku pracy, w wyniku czego właśnie w Kołobrzegu najszybciej może nastąpić duży deficyt podaży pracowników.

Według danych Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 roku miasto Kołobrzeg jest trzecim co do wielkości ośrodkiem dojazdów do pracy na całym Pomorzu Środkowym. Istotne dla Kołobrzegu jest także wysokie dodatnie saldo dojazdów do pracy osiągające 3/4 wielkości dla Słupska i 2-krotnie mniejsze niż w Koszalinie.

Realizowane w 2017 roku inwestycje turystyczne i usługowe w Kołobrzegu umożliwią powstanie w tym mieście ok. 3 tys. nowych miejsc pracy. Cały powiat kołobrzeski w maju 2017 roku dysponował 2-krotnie mniejszymi zasobami osób zdolnych podjąć zatrudnienie (1,8 tys. osób), co może doprowadzić do podwojenia skali dojazdów do pracy w mieście Kołobrzeg.

W przypadku budowy w Kołobrzegu wielkiego obiektu spędzania czasu wolnego, obejmującego Oceanarium, Tropikalną Lagunę, Centrum Kongresowo-Wystawien-

nicze oraz zespół klinik jednego dnia z częścią hotelową i gastronomiczną, nastąpi bardzo silny impuls dla rozwoju ruchu turystycznego (dodatkowe ok. 2 mln odwiedzających). Inwestycja taka może wygenerować ok. 1000 miejsc pracy. Dla porównania, w Koszalinie i powiecie koszalińskim w maju 2017 roku zasoby „rąk do pracy” kształtowały się na poziomie 6,2 tys. osób, a w Słupsku i powiecie słupskim liczba ta w maju 2017 roku wynosiła 5,4 tys. osób.

Rozwój funkcji przemysłowych w Szczecinku może doprowadzić do zwiększenia skali dojazdów do pracy z obszaru powiatu szczecineckiego, w którym w kwietniu 2016 roku zarejestrowanych było 5426, a w maju 2017 roku 4580 bezrobotnych. Osoby te stanowią podstawowy zasób rąk do pracy w rozwijających się funkcjach przemysłowych Szczecinka i jego zaplecza, a znacząca część tych osób powiększy skalę dojazdów do pracy.

Za sprawą budowy obiektu wojskowego – „Tarczy Antyrakietowej” – pojawił się istotny problem z prognozowaniem kierunków rozwoju miasta Słupska. Wystąpienie nowych ograniczeń rozwojowych w Słupsku i jego regionie (cały powiat słupski) może spowodować wstrzymanie napływu nowych inwestycji przemysłowych i usługowych, a przez to znaczące spowolnienie rozwoju gospodarczego Słupska i jego strefy podmiejskiej (utrata potencjalnie nawet ponad 6000 miejsc pracy i straty finansowe oceniane na ok. 2 mld zł – Raport... 2015.). Z tego tytułu może wystąpić dodatkowy impuls dla rozwoju koszalińskiej podstrefy Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej przy jednoczesnym wstrzymaniu nowych inwestycji w podstrefach Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej rozmieszczonych w Słupsku i wokół niego. Istotnym czynnikiem w procesie prognozowania kierunków rozwoju miasta jest ostateczna decyzja o wstrzymaniu budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku od Sianowa do Trójmiasta podjęta na przełomie 2016/2017 r. Podtrzymanie takiej decyzji może skutkować dalszą marginalizacją Słupska.

Wspomniane procesy mogą znacząco wpłynąć na skalę dojazdów do pracy na Pomorzu Środkowym. Realizacja inwestycji, nowe impulsy rozwojowe i ograniczenia społeczno-gospodarcze pozwalają podjąć próbę prognozowania zmian na rynku pracy w regionie oraz skali dojazdów do pracy do ok. 2025 roku (tab. 3, tab. 4).

Tabela 3

Odnutowywane dojazdy do pracy w wybranych miastach Pomorza Środkowego w 2011 roku

Table 3

Recorded commuting to work in selected cities of Middle Pomerania in 2011

Miasto	Ludność w tys.	Dojeżdżający do pracy w tys.	Iloraz przepływów	Wyjeżdżający do pracy w tys.	Saldo
Koszalin	107,0	7,6	1,8	4,1	3,5
Słupsk	92,8	6,9	1,5	4,7	2,2
Kołobrzeg	46,7	2,8	2,2	1,3	1,5
Szczecinek	40,5	1,7	1,2	1,4	0,3
Bytów	14,5	2,4	3,8	0,6	1,8
Białogard	25,1	2,0	1,5	1,4	0,6
Wałcz	25,9	1,3	0,9	1,5	-0,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy 2014

Tabela 4

Możliwa skala dojazdów do pracy w wybranych miastach Pomorza Środkowego w 2025 roku

Table 4

Possible scale of commuting to work in selected cities of Middle Pomerania in 2025

Miasto	Ludność w tys.	Dojeżdżający do pracy w tys.	Iloraz przepływów	Wyjeżdżający do pracy w tys.	Saldo
Koszalin	103,0	10,0	1,7	6,0	4,0
Słupsk	85,0	7,5	0,9	8,0	-0,5
Kołobrzeg	60,0*	5,5	3,7	1,5	4,0
Szczecinek	50,0*	3,0	2,0	1,5	1,5
Bytów	23,0	3,0	3,0	1,0	2,0
Białogard	22,5	2,5	1,3	2,0	0,5
Wałcz	23,0	2,0	1,3	1,5	0,5

\* Miasta Kołobrzeg i Szczecinek jako powiaty grodzkie po zmianie granic administracyjnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dojazdy do pracy 2014

Obliczenia własne na podstawie symulacji zasobów pracowniczych, liczby ludności, liczby nowych miejsc pracy wynikających z przygotowywanych i realizowanych inwestycji oraz szacowanej wielkości dojazdów do pracy. Założono, że Kołobrzeg i Szczecinek ok. 2025 roku będą już powiatami grodzkimi po znaczącym powiększeniu ich powierzchni i liczby ludności poprzez włączenie gmin Kołobrzeg i Ustronie Morskie oraz gminy Szczecinek.

Możliwe scenariusze rozwoju dla czterech analizowanych miast:

- Koszalin – nastąpi dalszy rozwój podstrefy SSSE oraz realizacja projektu Dune City w Mielnie, co może znacząco zwiększyć skalę dojazdów do pracy w Koszalinie (+25%) i o połowę zwiększyć wyjazdy do pracy z Koszalina, głównie w kierunku nadmorskiej gminy Mielno i gmin sąsiadujących (+50%) tworzących ścisłą strefę podmiejską;
- Słupsk – ograniczenia rozwoju SSSE w Słupsku i powiecie słupskim oraz trudności w pozyskaniu inwestorów mogą spowodować niewielki wzrost skali dojazdów do pracy (+10%), a jednocześnie o ponad 1/3 zwiększą się wyjazdy do pracy ze Słupska (kierunek Lębork, Trójmiasto i częściowo Koszalin). Za sprawą obiektu „Tarczy Antyrakietowej” możliwa jest dalsza rozbudowa garnizonu wojskowego i wzmocnienie jego znaczenia miastotwórczego;
- Kołobrzeg – dalszy silny rozwój funkcji turystycznych i usługowych może spowodować podwojenie skali dojazdów do pracy do Kołobrzegu (+200%) z powodu braku pracowników w mieście i powiecie kołobrzesckim. Może nastąpić zjawisko poszerzenia skali dojazdów do pracy o kolejne gminy zlokalizowane w sąsiednich powiatach (gryfickim, białogardzkim, świnińskim, łobeskim, koszalińskim), powodując w nich znaczący spadek bezrobocia;
- Szczecinek – znaczący rozwój klastra meblowego i funkcji przemysłowo-usługowych może wywołać podwojenie skali dojazdów do pracy z obszaru powiatu szczecineckiego (+200%) przy jednoczesnym niewielkim zwiększeniu wyjazdów do pracy (+10%) ze Szczecinka, np. w kierunku Koszalina i sąsiednich powiatów (np. powiat wałecki);

- w pozostałych trzech miastach ujętych dla celów porównawczych ok. 2025 roku może wystąpić kilkunastoprocentowy wzrost skali dojazdów do pracy (od +10% do +25%).

Prognozowanie przepływów kapitału ludzkiego, a zwłaszcza „rąk do pracy” jest dość ryzykowne i obciążone sporą dozą niepewności, jednak bazując na rozpoznanych czynnikach endo- i egzogenicznych oraz możliwych trendach i kierunkach rozwoju potencjału gospodarczego największych miast Pomorza Środkowego, możliwe jest wskazanie skali i kierunków zmian potencjału gospodarczego i społeczno-ekonomicznego.

Mimo braku funkcji wojewódzkich w perspektywie najbliższych lat możliwe jest ustabilizowanie spadku znaczenia Koszalina jako dawnego miasta wojewódzkiego poprzez dalszy wzrost jego funkcji przemysłowych (podstrefa SSSE) i usługowych (szkolnictwo wyższe, handel wielkopowierzchniowy, logistyka i obiekty kulturalne) oraz funkcji specjalnych (obrona narodowa i szkolnictwo wojskowe). Budowa dróg ekspresowych S6 i S11 wokół Koszalina może z kolei się przyczynić do rozwoju funkcji przemysłowych i logistycznych przy spadku znaczenia turystycznego. Przebieg budowanych dróg ekspresowych S6 i S11 w sąsiedztwie Koszalina może doprowadzić do omijania miasta przez tranzytowy ruch turystyczny kierujący się z Poznania, Trójmiasta i Kołobrzegu.

W przypadku Słupska konieczne są działania zmierzające do wyhamowania spadku jego znaczenia jako dawnego miasta wojewódzkiego poprzez rozwój funkcji przemysłowych w mieście i jego obszarze funkcjonalnym (podstrefy SSSE) oraz utrzymanie i rozwój funkcji usługowych (szkolnictwo wyższe, handel wielkopowierzchniowy, usługi). Decyzja o budowie obiektu wojskowego „Tarczy Antyrakietowej” w Redzikowie i dość istotny jego wpływ na otoczenie może mieć znaczenie dla podejmowania nowych działalności w podstrefach SSSE w samym mieście oraz powiecie słupskim. Dalszy rozwój funkcji przemysłowych i usługowych Słupska będzie odbywał się w strefie oddziaływania „Tarczy Antyrakietowej”, której potencjalnie negatywny wpływ na miasto i region trudno jest jeszcze ocenić. Jest to obiekt niezwykle istotny z punktu widzenia Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, NATO i Polski, a jednocześnie może on silnie wpływać i determinować możliwości funkcjonowania miasta Słupska i powiatu słupskiego, w pewnym stopniu ograniczając możliwości jego rozwoju (Raport... 2016).

W ciągu najbliższych lat należy się spodziewać ciągłego intensywnego rozwoju Kołobrzegu jako największego polskiego uzdrowiska (Miedziński 2013a) oraz trzeciego pod względem wielkości centrum ruchu turystycznego w kraju, w połączeniu ze znaczącym wzrostem znaczenia jego funkcji portowych, komunikacyjnych i usługowych (rozwój morskiego portu handlowego, budowa dróg ekspresowych S6 i S11, szybkie połączenia kolejowe, lotnisko, baza promowa, duże obiekty handlu wielkopowierzchniowego). W Kołobrzegu niewykluczona jest także lokalizacja wielkiego centrum spędzania czasu wolnego.

W perspektywie najbliższych lat możliwe jest utrzymanie znaczenia Szczecinka jako największego i najsilniejszego ośrodka miejskiego południowej części potencjalnego województwa środkowopomorskiego o funkcjach przemysłowo-usługowych. Intensywny rozwój przemysłu doprowadził do utworzenia Szczecineckiego Klastra

Meblowego, będącego jednym z niewielu przypadków koncentracji firm przemysłu drzewnego i meblowego w kraju. Utrzymanie tego procesu oraz dalszy rozwój potencjału produkcyjnego w zakresie płyt MDF i produkcji mebli, w połączeniu z uruchomieniem Oddziału Zamiejscowego Politechniki Koszalińskiej (kierunek: Inżynieria i automatyzacja w przemyśle drzewnym) może pozwolić na stabilny wieloletni rozwój Szczecinka jako dużego ośrodka przemysłu drzewnego i meblowego, obejmującego także przemysł elektroniczny, elektrotechniczny, telekomunikacyjny i rolno-spożywczy.

## Podsumowanie i wnioski

Przeprowadzone analizy możliwości rozwoju czterech największych pod względem liczby ludności miast Pomorza Środkowego potwierdziły występowanie znaczących czynników endo- i egzogenicznych decydujących dla ich dalszego rozwoju w ciągu najbliższych 10 lat, do ok. 2025 roku. Wyniki badań wskazują, że Kołobrzeg w ciągu najbliższych 10 lat może zwiększyć swój potencjał społeczno-gospodarczy nawet o 50%. Warunkiem podtrzymania wzrostu jest zachowanie zasobów i walorów uzdrowiskowych dla potrzeb funkcjonowania uzdrowiska i centrum turystycznego przy jednoczesnym aktywnym przeciwdziałaniu negatywnym skutkom nadmiernej suburbanizacji i zabudowy. Niezbędna jest tu budowa infrastruktury komunikacyjnej obejmującej nowe rodzaje środków transportu, tj. np. zapisanej w dokumentach strategicznych Lekkiej Kolei Nadmorskiej, czyli sieci tramwaju dwusystemowego działającego na obszarze NOF Kołobrzeg (Franek 2015).

Koszalin i Szczecinek powinny w umiarkowanym stopniu zwiększyć swoje znaczenie społeczne i ekonomiczne (od 10 do 33% wzrostu potencjału), jednak skala tego wzrostu będzie ograniczona i rozłożona w czasie. Istotną rolę będzie odgrywał tu napływ inwestorów oraz docelowa ranga tych miast w systemie administracyjnym.

Słupsk może odczuć niekorzystne skutki lokalizacji w Redzikowie obiektu „Tarczy Antyrakietowej” i dlatego rozwijać się w bardzo umiarkowanym stopniu (od +10 do +25% wzrostu potencjału). Możliwe, że wzrost ten będzie tylko symboliczny (od 0 do +10% wzrostu potencjału), co w skrajnym wariacie mogłoby oznaczać faktyczną stagnację gospodarczą miasta lub bardzo niewielki wzrost – od 1,0 do 2,5% rocznie. Istotnym czynnikiem rozwoju, obok napływu inwestorów, może być zmiana rangi miasta w systemie administracyjnym kraju oraz decyzje w sprawie poprawy dostępności komunikacyjnej.

Każde z rozpatrywanych miast będzie kontynuować rozwój głównych funkcji społeczno-gospodarczych, prowadzący do dalszej ich specjalizacji gospodarczej.

Symulacja rozwoju poszczególnych miast (tab. 1 i tab. 2) na okres 10 lat (do 2025 roku) pozwala uznać, że Koszalin minimalnie zwiększy swój potencjał bezwzględny (z 3,5 do 3,6 pkt.) oraz utrzyma potencjał względny (2,3 pkt.). Słupsk utraci część potencjału bezwzględnego (z 2,8 na 2,5 pkt.) i względnego (z 2,1 do 1,9 pkt.). Szczecinek powinien utrzymać wartość udziału potencjałowego w wartościach bezwzględnych i względnych (1,1 i 1,7 pkt.). Największy wzrost potencjału bezwzględnego (z 2,6 na 2,8 pkt.) i względnego (z 3,9 do 4,2 pkt.) może dotyczyć

Kołobrzegu, który powinien bardzo mocno wykorzystać napływ inwestorów i nowych inwestycji oraz dalszy rozwój głównych funkcji turystyczno-uzdrowiskowych i usługowych. W przypadku Kołobrzegu i Szczecinka może nastąpić zjawisko przyspieszonego wzrostu, oparte na przewagach lokalizacyjno-funkcjonalnych (Kołobrzeg) i wielkościowych (Szczecinek). Istotne ograniczenia rozwojowe (Słupsk) i brak funkcji administracyjnych (Koszalin, Słupsk) mogą wpłynąć na kierunki przekształceń każdego z czterech analizowanych ośrodków miejskich.

Przeprowadzone analizy wskazują, że spośród czterech największych pod względem liczby ludności miast to Kołobrzeg obecnie jest, i prawdopodobnie wciąż będzie, ośrodkiem o najszybszym rozwoju społeczno-gospodarczym na Pomorzu Środkowym (Specjalna Strefa Włączenia 2017). Dzięki kumulacji korzystnych czynników rozwojowych powinien on utrzymać szybki wzrost społeczno-gospodarczy w ciągu najbliższych 10 lat, przy jednoczesnym rozpoczęciu zmian granic administracyjnych oraz wzroście liczby ludności.

Jeśli nie zaistnieją nowe nieprzewidziane okoliczności i zdarzenia, a wspomniane w artykule czynniki będą oddziaływały zgodnie z przyjętymi prognozami i nie zostanie powołane województwo środkowopomorskie, wówczas może się okazać, że Koszalin do ok. 2030 roku może stracić status miasta o największym potencjale społeczno-gospodarczym na Pomorzu Środkowym. Stagnacja rozwojowa Słupska i jednoczesny szybki rozwój społeczno-gospodarczy Kołobrzegu mogą sprawić, że miasto to w perspektywie 10-15 lat może wyprzedzić Słupsk, a kilka lat później być może wyprzedzi również Koszalin pod względem znaczenia społeczno-gospodarczego, stając się czołowym ośrodkiem miejskim.

Istotna jest także próba ustalenia skali zmian dla MOF otaczających wszystkie cztery analizowane miasta. Łączne znaczenie MOF Koszalin i Kołobrzeg wobec pozostałych dwóch MOF może zwiększyć się z 6,1 do 6,4 pkt. (wzrost o 0,3 pkt.), przy jednoczesnym możliwym zmniejszeniu rangi MOF Słupsk o 0,3 pkt. (spadek z 2,8 na 2,5 pkt.). Znaczenie Szczecinka według analizowanych wartości nie ulegnie w tym czasie zmianie (1,7 pkt.), co może oznaczać, że MOF Szczecinek może utrzymać swój potencjał wobec pozostałych trzech MOF. Miejskie obszary funkcjonalne rozwijające się wokół analizowanych miast stanowią dla nich kluczowy obszar oddziaływania i rozwoju.

W obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej Pomorza Środkowego potencjalnie najsilniejszym czynnikiem miastotwórczym o silnym oddziaływaniu miastotwórczym i społeczno-gospodarczym może być utworzenie województwa środkowopomorskiego.

Powtórne nawiązanie do historycznego podziału administracyjnego oznaczałoby dla Koszalina przywrócenie jego funkcji wojewódzkich (urząd wojewódzki) i lokalizacji powiązanych z nim organów administracji zespolonej (służby, inspekcje, straż) podległych wojewodzie środkowopomorskiemu. Z kolei Słupsk w nowej strukturze administracyjnej mógłby być wskazany jako siedziba sejmiku województwa oraz organów administracji niezespolonej, tj. sztaby, izby, urzędy, zarządy, dyrektorzy, inspektorzy, które są podległe sejmikowi województwa. Decyzja taka spowodowałaby gwałtowny rozwój obu tych miast i odwrócenie obecnie występującego spadku ich znaczenia społeczno-gospodarczego.

Wspólna obsługa, w szczególności administracyjna, finansowa i organizacyjna, jest zwykle prowadzona przez urząd marszałkowski albo inną wojewódzką samorządową jednostkę organizacyjną (jednostka obsługująca), stąd propozycja, by w ramach dywersyfikacji niektórych funkcji o zasięgu wojewódzkim zlokalizować je w dwóch pozostałych miastach regionu (Kołobrzegu i Szczecinku). Mogłyby być tam ulokowane instytucje wspomagające funkcjonowanie jednostek obsługiwanych województwa.

W przypadku takiego rozwiązania Kołobrzeg mógłby być miejscem lokalizacji urzędu marszałkowskiego, czyli jednostki obsługującej pracę jednostek obsługiwanych na poziomie województwa, natomiast Szczecinek mógłby być miastem, w którym zlokalizowane byłyby niektóre wybrane organy administracji niespolonej (np. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych itp.). Przy takiej strukturze rozmieszczenia funkcji administracyjnych miastami wojewódzkimi byłyby Koszalin (siedziba wojewody) i Słupsk (sejmik województwa), zaś Kołobrzeg i Szczecinek wykonywałyby administracyjne funkcje wspomagające wobec całego regionu. Każdy z tych czterech ośrodków miejskich powinien także docelowo uzyskać status miasta – powiatu grodzkiego, przy jednoczesnym poszerzeniu docelowych granic administracyjnych (Miedziński 2012b). Dzięki temu powstałaby zdywersyfikowana, a jednocześnie sprawna struktura funkcjonalno-przestrzenna i administracyjna potencjalnego województwa środkowopomorskiego.

Czynniki historyczne oraz aktualne i perspektywiczne impulsy rozwojowe wymienione w niniejszym opracowaniu wskazują zatem kilka wariantów rozwoju czterech najważniejszych miast Pomorza Środkowego i regionu środkowopomorskiego. W zależności od rozwoju sytuacji, miasta te mogą docelowo odegrać istotną rolę w procesach dalszych przekształceń Pomorza Środkowego i jego rozwoju społeczno-gospodarczego.

## Literatura

- Kozłowski J., 1974, *Analiza progowa*, Warszawa, s. 101
- Malisz B., 1971, *Metoda analizy progowej w zastosowaniu do planowania miast i regionów*. W: *Metoda analizy progowej*, red. B. Malisz, J. Żurkowski, Warszawa, s. 27-47
- Miedziński M., 2011, *Kołobrzeg jako centrum turystyki uzdrowiskowo-wypoczynkowej po 20 latach przemian ustrojowych (1989-2009)*. W: *Turystyka polska w latach 1989-2009*, red. B. Krakowiak, J. Latosińska, Łódź, s. 111-126
- Miedziński M., 2012a, *Miasto Kołobrzeg wiodącym uzdrowiskiem Polski i jednym z centrów turystycznych kraju*. W: *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty funkcjonowania polskich uzdrowisk*, red. E. Rydz, Słupsk, s. 139-150
- Miedziński M., 2012b, *Możliwości zmiany granic administracyjnych miasta Kołobrzeg w kontekście jego rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego*. *Słupskie Prace Geograficzne*, s. 99-108
- Miedziński M., 2013a, *Uzdrowisko Kołobrzeg w świetle zmodyfikowanego cyklu życia obszaru turystycznego R.W. Butlera oraz teorii progowej B. Malisza*. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Turystyki*, 3, 23, s. 209-224

- Miedziński M., 2013b, *Możliwości rozwojowe portu morskiego w Kołobrzegu po zakończonej przebudowie wejścia oraz trwającej poprawie dostępności portu od strony lądu*, Regiony Nadmorskie, 21, s. 66-77
- Miedziński M., 2015, *The creation of the model Threshold Tourist Area Life Cycle of the functional urban area of Kołobrzeg* (Tworzenie modelu progowego cyklu życia obszaru turystycznego na przykładzie miejskiego obszaru funkcjonalnego Kołobrzeg), Scientific Journal of University of Szczecin. Economic Problems of Tourism, 877, 4 (32), s. 45-62
- Rydz. E., 2006, *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych w okresie transformacji systemowej na Pomorzu Środkowym*, Słupsk, s. 313
- Rydz. E., 2009, *Współczesne problemy demograficzno-osadnicze na Pomorzu Środkowym*, Słupskie Prace Geograficzne, nr 6, s. 19-43

## Dokumenty i analizy

- Franek Ł., 2015, *Polityka transportowa Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg i Gminę Ustronie Morskie*, s.124
- Komornicki T., 2015, *Dostępność przestrzenna polskich portów morskich. Opracowanie eksperckie dla Instytutu Morskiego w Gdańsku*, Warszawa, s. 46
- Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań 2011, GUS, 2014.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, W: Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 w sprawie Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, s. 190.
- Lider Projekt 2014, *Strategia rozwoju Nadmorskiego Obszaru Funkcjonalnego obejmującego Gminę Miasto Kołobrzeg, Gminę Kołobrzeg oraz Gminę Ustronie Morskie*, Wrocław, s. 115
- MiR, 2012, *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Warszawa, Monitor Polski z dnia 27 kwietnia 2012 roku, poz. 252, s. 240
- Uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015. W sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”. Dostęp z: 26.05.2016 <http://mib.gov.pl/files/0/1796809/1.pdf>
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). Załącznik do uchwały nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 . Dostęp z: 26.05.2016 r. <http://mib.gov.pl/files/0/1796809/2.pdf>
- Raport: Wpływ budowy systemu obrony przeciwbalistycznej w Redzikowie na rozwój gospodarczy regionu słupskiego, Agencja Rozwoju Pomorza S.A., Gdańsk, 2016, s.41
- Specjalna Strefa Włączenia na obszarze województwa zachodniopomorskiego oraz planowane kierunki działań interwencyjnych, Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego, Wydział Zarządzania Strategicznego, Szczecin, 2017, s. 40
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej w wersji rozszerzonej dla projektu „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto-Szczecin na odc. Słupsk-Szczecin Dąbie przez Koszalin-Stargard/Kołobrzeg-Goleniów obejmującym linie kolejowe nr 202, 351, 401 i 402”, PKP Polskie Linie kolejowe, nr referencyjny 9090/IRZU/10111/04966/17/P, Warszawa, 2017, s. 101
- Wykorzystanie turystycznych obiektów noclegowych w 2015 roku. Notka informacyjna, GUS, Warszawa, 24.03.2016 r, ss.10.

## Summary

The aim of this article is to identify traditional and new factors influencing the development opportunities of 4 major cities of Middle Pomerania through the analysis of socio-economic and financial functions for the years 1989-2016. The article sets forth the key historical and contemporary factors influencing the development of Koszalin, Słupsk, Kołobrzeg Szczecinek and points a historical and contemporary transformation of the function of these cities. The result of this analysis is to determine the development potential and advantages of each of the four functional urban centres with an indication of their chances and risks for their further operation. An important element of the study is to compare the scale of reported commuting to work (data 2011), the level of unemployment (April 2016, Mai 2017), and to estimate the functioning of the labour market and the scale of commuting to work by 2025. Analysing the problems of its investments, changes in the number of jobs, the scale of commuting and development potential, some frames of the development have been indicated for four urban centres of the potential Middle Pomerania Voivodeship with an indication of their current and future socio-economic and financial potential. The article contains indications for the development of the specialisation functions and potential administrative functions of each of the four cities in Middle Pomerania.

Translated by Magdalena Mottram

