

Morska współpraca transgraniczna

Wybrane przykłady

TADEUSZ PALMOWSKI

Pierwsze lata XXI wieku postawiły przed Europą nowe cele. Rangę pierwszoplanową uzyskały zagadnienia wzrostu ekonomicznego, integracji, współpracy i wzajemnych zależności. Kształtowanie współczesnego oblicza naszego kontynentu odbywa się na drodze coraz bardziej intensywnego rozwoju sieci powiązań w ramach współpracy europejskiej w dziedzinie polityki, gospodarki, kultury, ochrony środowiska.

Procesy integracyjne przenikają obecnie wszystkie dziedziny życia. Zjawisku temu, które można określić jako „integrację opartą na sieci powiązań” przekraczających granice polityczne i instytucjonalne, towarzyszy postępujący proces wykształcania się regionów transnarodowych i rozwój współpracy na szczeblach regionalnych (Veggeland, 1995).

Stopniowy wzrost pozycji regionów przez zwiększenie ich roli w procesach integracyjnych pozwoli jednocześnie na pełniejsze wykorzystanie szans współzawodnictwa, jakie daje jednocząca się Europa. Dotychczasowe doświadczenia współpracy wskazują na dwa najważniejsze elementy:

- poszukiwanie międzynarodowej łączności społecznej i kulturowej,
- tworzenie spójności przestrzennej ze strukturami europejskimi, szczególnie we współpracy przygranicznej.

Regiony położone nad morzem mogą utrzymywać kontakty z sąsiednimi regionami po drugiej stronie morza. Regiony zamorskie wchodzą w skład organizmów państw tam usytuowanych. Relacje między nimi są zmienne w czasie i zależą od następujących czynników:

- położenia geograficznego,
- warunków żeglugowych,
- wzajemnych odległości,
- poziomu rozwoju środków transportu i łączności,

- miast portowych ogniskujących region nadmorski,
- stosunków politycznych,
- stopnia komplementarności gospodarki,
- uwarunkowań kulturowych.

Pierwsze pięć czynników wyróżnia współpracę przez morze, pozostałe mają charakter uniwersalny.

Korzystne warunki położenia geograficznego sprzyjające kontaktom przez morze występują wówczas, gdy regiony mogące ze sobą współpracować są położone:

- po obu stronach morza usytuowanego wewnątrz kontynentu, jak np. Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne, Morze Irlandzkie lub Morze Czarne,
- między dwoma regionami należącymi do różnych państw, położonymi po obu stronach cieśniny lub naturalnego kanału morskiego, np.: Óresund, Kanał La Manche, Cieśnina Kaletańska, Cieśnina Otranto,
- pomiędzy regionem nadmorskim a pobliską wyspą należącą do państwa zamorskiego,
- pomiędzy dwiema, oddzielonymi cieśniną, sąsiednimi wyspami należącymi do różnych państw,
- między centralnie położoną wyspą lub archipelagiem i regionami nadmorskimi położonymi po obu stronach morza, gdzie jeden z regionów i wyspa należą do jednego kraju, a drugi do państwa zamorskiego,
- pomiędzy dwoma regionami należącymi do różnych państw, położonymi po obu stronach zatoki morskiej, gdzie szlak morski między nimi jest krótszy niż droga lądowa, lub państwa po obu stronach zatoki są rozdzielone trzecim państwem usytuowanym w głębi zatoki.

Inne konfiguracje położenia geograficznego są możliwe, lecz nie tak sprzyjające współpracy przez morze.

„Nadmorski region transgraniczny” stanowi zespół najczęściej dwóch fragmentów przestrzeni społeczno-gospodarczej sąsiadującej przez morze, mający pewne cechy wspólne lub uzupełniające się. Jego struktura ma charakter bicentryczny. Zmiany w strukturze nadmorskiego regionu transgranicznego następują powoli, a zainicjowane w dowolnym podsystemie z jednej strony morza niekoniecznie ogarniają odpowiednik z drugiej strony. W sieci osadniczej dominują dwa zespoły portowo-miejskie położone naprzeciwko siebie po obu stronach morza.

Pozostałe elementy struktury tej sieci są zorganizowane wokół wykrystalizowanych centrów tworzących podsystemy wchodzące w skład „nadmorskiego regionu transgranicznego”. Każdy z tych podsystemów przedstawia inny stopień domknięcia w stosunku do swojej przestrzeni społeczno-gospodarczej, a także w stosunku do podsystemów położonych po obu stronach morza. Ponieważ domknięcia mają różny zakres, różne jest otwarcie poszczególnych

marany pasażersko-samochodowe, połączenia lotnicze, łącza satelitarne. Stabilizacja oraz współpraca polityczna i militarna, komplementarne stosunki społeczne i gospodarcze sprzyjają kształtowaniu i integrowaniu się regionów po obu stronach morza. Następuje swobodny przepływ towarów, ludzi i kapitału.

Etap D₁ — pełna integracja; występują wszystkie środki transportu i komunikacji (jak na etapie D), a w związku z rozwojem nowoczesnych technologii w budowie szlaków komunikacyjnych, tam gdzie panują odpowiednie warunki hydrologiczne i hydrogeologiczne, szczególnie w cieśninach i kanałach morskich, mogą być budowane połączenia mostowe, tunele lub formy mieszane — na pewnych odcinkach mosty, na innych, położonych na środkowych odcinkach cieśniny lub kanału — tunele. Inwestycje tego typu mogą podejmować tylko kraje wysoko rozwinięte posiadające odpowiednie środki techniczne i kapitałowe. Pełna stabilizacja polityczna i militarna, współpraca, a następnie integracja we wszystkich dziedzinach życia, transfer nowoczesnych technologii, swobodny ruch w obie strony i korzyści gospodarcze prowadzą do podniesienia poziomu życia po obu stronach ukształtowanego nadmorskiego regionu transgranicznego.

Morska współpraca transgraniczna może też zachodzić pomiędzy dwoma przylegającymi do siebie obszarami nadmorskim rozdzielonymi granicą lądową. Współpraca morska stanowi w takim przypadku jeden z elementów dopełniających typowe formy współpracy transgranicznej.

Im więcej współpracujących ze sobą przez konkretny akwen morski regionów transgranicznych, tym szybciej może się wykrystalizować potężny region wokół całego zbiornika morskiego.

W Europie Zachodniej do regionów granicznych posiadających granice morskie i zaangażowanych we współpracę transgraniczną z regionami położonymi po drugiej stronie morza należą:

- „*Transmanche*”, *Kent* (Wielka Brytania) — *Nord-Pas de Calais* (Francja). Współpraca została zapoczątkowana w 1987 roku, wraz z przygotowaniem i opracowaniem projektu tunelu. Obecne formy współpracy to rozwijanie rynku pracy, szkolenia zawodowe, rozwój przedsiębiorczości oraz transport, telekomunikacja i turystyka (Churh, Reid, 1996).
- *East Sussex* (Wielka Brytania) — *Haute Normandie* (Francja). Współpracę transgraniczną rozpoczęto w 1993 roku. Dotyczy ona współdziałania w szkolnictwie wyższym i średnim, badań naukowych, rozwoju gospodarczego (współpraca izb gospodarczo-handlowych), kultury, turystyki i ochrony środowiska (Churh, Reid, 1996).
- *Rives — Manche* (Southampton, Portsmouth, Bournemouth i Poole — Wielka Brytania oraz Caen, Hawr i Rouen — Francja). Współpraca trwa od 1993 roku. Dotyczy głównie kooperacji portów, wspólnot rybackich położonych po obu stronach kanału, ochrony środowiska, oświaty,

wspólnej promocji i rozwoju turystyki. Muzea w Brighton i Dieppe dążą do utworzenia wspólnego systemu ich zwiedzania.

- *Irlandia* (wschodnie wybrzeże) — *Walia* (Gwynedd, Clywd). Regiony te mają wspólne tradycje historyczne i kulturowe. Współdziałania dotyczą zagadnień gospodarczych, infrastruktury transportowej i portowej związanej z funkcją „wrót do kraju”. Rozwija się również współpraca w zakresie ochrony środowiska morskiego i ochrony brzegów morskich.
- *Korsyka* (Francja) — *Sardynia* (Włochy). Międzynarodowy transgraniczny, morski rezerwat przyrody obejmujący poza akwenami morskimi także tereny Bouches de Bonifacio (F) i Archipelago Maddalena (I). Istniejące po obydwu stronach granicy dwa parki narodowe włączono do nowego morskiego rezerwatu przyrody. Jest to obszar o wyjątkowych walorach ekologicznych, który wymaga nie tylko wysokiego stopnia ochrony, lecz stanowi także wyjątkową atrakcję turystyczną. Utworzenie go wspierały dwa komitety techniczne (francuski i włoski). Podjęto decyzję o wspólnym tworzeniu obiektów infrastruktury, zarządzaniu, monitorowaniu i promowaniu rezerwatu. Celem obopólnych badań było wyznaczenie granic rezerwatu, badanie wielkości ruchu turystycznego (liczby turystów, jachtów, statków pasażerskich), badanie morskich i lądowych przestrzeni życiowych, miejsc cennych pod względem historycznym i architektonicznym, współzależności pomiędzy działalnością społeczno-gospodarczą w regionie i na terenie rezerwatu. Z uwagi na konieczność zachowania obszarów chronionych z wyjątkowo cennymi ekosystemami bardzo ważne jest dopracowanie wspólnych planów i wzajemnych relacji w stosunku do rozwoju przemysłu turystycznego, żeglugi (szczególnie zagrożenie stanowią zbiornikowce) i przemysłu państw sąsiednich zanieczyszczających środowisko. Inny program zakłada wspólny marketing i promowanie turystyki, w szczególności sportów wodnych i żeglarstwa, a także promowanie dziedzictwa historycznego i kulturowego w prowincji Sassari oraz w departamencie południowej Korsyki.
- *Korsyka* — *Wiochy*. Turystyka stanowi ważną dziedzinę współpracy pomiędzy Korsyką (F) i Prowincją Livorno (I). Rozwój strategii marketingowych i wspólnych produktów turystycznych, organizacja turystyki żeglarskiej wraz z infrastrukturą i logistyką, rewaloryzacja starych centrów miejskich, takich jak Bastia czy Leghorn. Współpraca obejmuje firmy turystyczne, organizowanie wspólnych wystaw, pokazów itp. Wspólne projekty mają na celu ochronę środowiska. Powoływany jest Park Wysp Toskańskich. W żegludze dąży się do poprawy warunków nawigacyjnych i bezpieczeństwa w ruchu morskim. Zainicjowano także współpracę w dziedzinie ochrony przeciwpożarowej.
- *Zachodnia Grecja* — *Wiochy*. Grecko-włoskie centra telematyczne obejmują partnerów z Patra (GR), Bari oraz Brindisi (I). Ich głównym zadaniem

jest wzmocnienie gospodarek lokalnych w regionie Puglia (I), w zachodniej Grecji, w Epirusie oraz na Wyspach Jońskich przez rozwinięcie usług telematycznych. Rozwój transgranicznych relacji gospodarczych w handlu i turystyce wspierany jest funkcjonalnie i technicznie wspólnymi inicjatywami w zakresie komunikowania się oraz promocji. Dodatkowo centrum greckie planuje udostępnienie serwera sieci komputerowej bazy danych dotyczących usług publicznych oraz systemu monitoringu zanieczyszczeń wody i katastrof ekologicznych. Wspólny projekt obejmuje rozwój handlu elektroniką, marketing *on-line*, usługi dla klientów, pośrednictwo technologiczne i konsulting oraz szkolenie korespondencyjne. Działania te w sposób znaczący mają się przyczynić do lokalnego rozwoju gospodarczego, dostarczyć rozwiązań oraz usług innowacyjnych przydatnych we współpracy transgranicznej.

- *Wiochy — Albania*. Współpraca dotyczy granicy morskiej na południu Morza Adriatyckiego, obejmując Bari, Brindisi i Lecce (I) oraz przybrzeżne prowincje Albanii (ALB). Celem jest rozwój współpracy transgranicznej, systemu komunikacyjnego i transportowego. Przewiduje się modernizację portów w Bari (I) i Vlorze (ALB), stworzenie sieci dla ruchu lotniczego w Albanii, a także połączeń światłowodowych i rozbudowę sektora telekomunikacyjnego.
- *Hiszpania — Maroko*. Współpraca obejmuje prowincje Kadyks i Malaga w Andaluzji oraz miasta Ceuta i Melilla, będące hiszpańskimi enklawami na kontynencie afrykańskim. Celem współpracy na obszarze morskim pomiędzy Europą i Afryką jest wspieranie połączeń komunikacyjnych, rozwój telekomunikacji oraz rozbudowa portów w Algeciras, Kadyksie, Ceucie i Melilli.
- *Gibraltar — Maroko*. Trudnością we współpracy transgranicznej pomiędzy Gibraltarem a Marokiem są problemy językowe. Współpracę rozpoczęto od nawiązywania kontaktów między uczelniami, administracją i przedsiębiorstwami. Wyjazdowe kursy zapewniają wiedzę z zakresu języka angielskiego stosowanego w biznesie, technologiach przetwarzania danych dla marokańskich biznesmenów oraz innych osób czynnych zawodowo. Kursy łączą naukę angielskiego z umiejętnościami w dziedzinie negocjacji, zarządzania, biznesu i komunikacji. Partnerami wykonującymi projekt są: Wydział Edukacji i Szkoleń oraz Centrum Finansów Gibraltar, a także przedstawiciele sektora prywatnego z obu stron granicy.

W Europie Bałtyckiej do regionów zaangażowanych w rozwijanie morskiej współpracy transgranicznej należą:

- *Storstrom* (Dania) — *Ostholstein* (RFN). Współpracę transgraniczną prowadzi się od kilku lat. Kooperacja gospodarcza (doradztwo ekonomiczne), wspieranie małej i średniej przedsiębiorczości, transfer i wdrażanie nowych technologii, wspólne opracowywanie strategii rozwoju, rozwój turystyki,

ochrona środowiska i poszanowanie energii, oświata, kultura, zatrudnienie, rolnictwo ekologiczne oraz wymiana informacji pomiędzy ośrodkami decyzyjnymi na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym to główne dziedziny współpracy. W 1998 roku obszar współpracy został rozszerzony i objął Hamburg, Szlezwik-Holsztyn, Storstrom, Zachodnią Zelandię, Kopenhagę i Skanię. Celem projektu STRING (South-Western Baltic Sea Transregional Area — Inventing New Geography) jest zrównoważony rozwój obszaru, zwiększenie potencjału gospodarczego, integracja, rozwój funkcji międzynarodowych oraz wypracowanie wspólnej strategii dla pełnej mobilności ludzi, ładunków i informacji. Wspieranie rozwoju połączeń komunikacyjnych drogowych i kolejowych ze Szlezwika-Holsztynu do południowej Szwecji przez wyspy duńskie ma doprowadzić do takiego skrócenia czasu przewozów, by ładunki z Malmo do Hamburga mogły być dostarczone w ciągu 2—3 godzin, a pociągi ICE mogły pokonywać trasę Hamburg—Sztokholm w ciągu pięciu godzin. Aby osiągnąć założone cele, wspólnie opracowuje się plany zagospodarowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego, wzrostu konkurencyjności regionu, promowania rozwoju zrównoważonego, spójności ekonomicznej i socjalnej, rozwoju handlu i tworzenia nowych miejsc pracy oraz zabezpieczenia dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Ważnym zagadnieniem jest także wspieranie transferu technologii oraz zacieśnienie współpracy i kooperacja ze strony uniwersytetów, instytutów badawczych, wymiana studentów i pracowników naukowych z partnerami w regionie. Projekt STRING ma być swoistą „lokomotywą rozwoju” oraz przykładem międzynarodowej współpracy w Europie Bałtyckiej (*STRING*, 2000).

- *Oresund* (Dania — Szwecja). Rozwój współpracy pomiędzy Zelandią i Skanią został zapoczątkowany w 1996 roku. Dotyczył rozwoju rynku pracy i likwidacji bezrobocia w związku z rozwojem przyszłych połączeń komunikacyjnych pomiędzy Malmö i Kopenhagą. Wspólna rada organizuje spotkania, na których przedstawiciele Zelandii i Skanii razem rozwiązują problemy różnic kulturowych, językowych, odmiennych zasad podatkowych, szkoleń i zatrudnienia. Z istniejących wcześniej Rady Oresund oraz Oresund Contact utworzono w 1992 roku duńsko-szwedzki Komitet Oresund. Głównym motywem jego powołania był plan rządów krajowych budowy przeprawy mostowo-tunelowej łączącej Malmö i Kopenhagę. Inwestycję rozpoczęto w 1993 roku, zakończono w 1999 roku, a do użytku oddano ją w połowie 2000 roku. Docelowo władze szwedzkie i duńskie planują przekształcenie Oresundu w międzynarodowe centrum gospodarcze, naukowe i komunikacyjne.
- *Archipelago Cooperation* (Szwecja — Finlandia). Obejmuje 40 tys. wysp rozciągających się od Sztokholmu przez Alandy do południowo-zachodniej Finlandii. Pod względem geologicznym, historycznym i kulturowym obszar

ten stanowi zwartą całość. Współpracę transgraniczną zapoczątkowano w 1970 roku i koncentruje się ona na wspólnych działaniach w zakresie turystyki, promocji małej przedsiębiorczości (rzemiosła) i kultury. Od 1978 roku współpracy tej patronuje Nordycka Rada Ministrów. Przedstawiciele władz lokalnych utworzyli Radę Współpracy Wysp, która koordynuje i wprowadza różne nowe formy współpracy. Poprawa struktury ekonomicznej, wzrost zatrudnienia, wytwarzanie wspólnych produktów znakowanych marką tego regionu to podstawowe cele programu będącego formą parasola ochronnego dla wielu różnych projektów transgranicznych. Alandy posiadają daleko idącą autonomię (sprawy wewnętrzne, budżet, własną flagę i znaczki pocztowe) i pozostają poza systemem podatkowym UE. Oferowane przez nie stopy podatkowe dla firm ubezpieczających, w szczególności w dziedzinie ubezpieczeń morskich, są tu najbardziej atrakcyjne ze wszystkich krajów nordyckich. Powiązania żeglugowe rzutują bezpośrednio na rozwój turystyki (będącej podstawą ekonomiczną wysp), handlu i sektora finansowego. Każde ograniczenie przewozów promowych wywiera swoje wyraźne piętno na życiu gospodarczym tego obszaru.

Kvarken & MittSkandia (Finlandia — Szwecja) zapoczątkowała współpracę Rada Kvarken prowincji Vaasa (Finlandia) i Ornskoldsvik (Szwecja) w końcu lat 70. XX wieku. Dotyczyła ona wspólnych projektów w zakresie przedsiębiorczości i kultury. W 1993 roku zakres współpracy został poszerzony przestrzennie i tematycznie. Opracowano studium odbudowy gospodarczej Zatoki Botnickiej. „*Project Bothnia*” ukierunkowano na współpracę transgraniczną sektora publicznego i prywatnego ze szczególnym wskazaniem na rozwój małej i średniej przedsiębiorczości oraz sektor turystyczny. Projekt ten składa się z dwóch części: „*Bothnian Innovation*” którego celem jest rozwój badań naukowych i ich wdrożeń oraz współpracy regionalnej, a także „*Bothnian Bonus*”⁹¹, ukierunkowany na organizowanie targów turystycznych i promowanie turystyki w tym morskim regionie.

Południowa Finlandia — Estonia. Współpraca transgraniczna rozpoczęła się po odzyskaniu niepodległości przez Estonię. Koncentruje się głównie na rozwijaniu małej i średniej przedsiębiorczości, współpracy oświatowej i kulturalnej oraz rozwijaniu połączeń telekomunikacyjnych i promowych.

Bornholm — Południowo-Wschodnia Skania (Dania — Szwecja). Współpraca transgraniczna rozpoczęła się przed laty, a rozwinęła się od 1990 roku. Wiąże się z promocją zwiększenia turystyki, wzrostem usług promowych, wspieraniem rozwoju zrównoważonego, wspieraniem wspólnych badań oraz wymianą uczniów, studentów i urzędników.

Fyn — KERN (Dania — Niemcy). Jest to przykład morskiej współpracy transgranicznej pomiędzy duńską wyspą Fionia i grupą miast położonych w Szlezwiku-Holsztynie nad Zatoką Kilońską lub w jej pobliżu. W skład re-

gionu wchodzi: Kilonia, Eckernforde, Rendsburg i Neumunster (K.E.R.N). Zapoczątkowano wspólne badania w dziedzinie nowoczesnych technologii, w szczególności dotyczy to informatyki, technologii morskich oraz medycyny. Wysoko wykwalifikowane kadry, ośrodki uniwersyteckie i instytuty badawcze, przedsiębiorstwa zaawansowanych technologii oraz wysoka jakość środowiska naturalnego i dobre połączenia komunikacyjne stwarzają warunki na rozwinięcie się tego regionu transgranicznego w biegun technologii o znaczeniu przekraczającym granice Europy Bałtyckiej.

Ponadto w 1989 roku zawiązała się nowa forma międzynarodowej współpracy siedmiu wysp bałtyckich należących do pięciu państw: *Baltic Sea Island (B7)*. W jej skład wchodzi Bornholm (Dania), Gotlandia i Olandia (Szwecja), Hiiuma i Saaremaa (Estonia), Alandy (Finlandia) oraz od 1993 roku Rugia (Niemcy). Wyspy te tradycyjnie były miejscem koncentrowania się handlu, są jednak peryferiami w stosunku do krajowych centrów gospodarczych. Do tradycyjnych źródeł zatrudnienia należą: rybołówstwo, rolnictwo rodzinne, wydobywanie surowców, w tym kamieniołomy. Obecnie są to już schyłkowe gałęzie gospodarki. Głównym problemem wysp jest słaba dostępność komunikacyjna, w wielu przypadkach będąca pochodną jakości usług promowych. Tylko Rugia i Olandia są na stałe powiązane z lądem.

Zaletę wysp stanowią unikatowe na skalę europejską walory turystyczne oraz lokalizacja sprzyjająca wspieraniu współpracy transbałtyckiej w sferze kultury i oświaty. Wspólnie poszukuje się form kompromisu pomiędzy ochroną środowiska i rozwojem lokalnym. Współpraca dotyczy także dostosowywania rozwijającej się turystyki do nie skażonego jeszcze środowiska. Wyspy bałtyckie kooperują w rozwijaniu struktury gospodarczej zgodnej i komplementarnej z funkcjami turystycznymi. W ramach *Baltic Island Project* Bornholm, Gotlandia i Alandy współpracują poza turystyką także w dziedzinie drobnej przedsiębiorczości. Bornholm i Saaremaa stworzyły organizację w sferze kultury pod nazwą *Baltic Bridge*, zajmującą się programami wymiany młodzieży.

Rozwój połączeń promowych i duży ruch pasażerski potwierdzają rosnące znaczenie morskiej współpracy transgranicznej.

Dodatkowym czynnikiem ułatwiającym współpracę i zapewniającym szeroki dostęp do informacji europejskich jest przynależność do Stowarzyszenia Europejskich Regionów Granicznych (SERG) z siedzibą w Gronau. W Polsce wzrost zainteresowania współpracą transgraniczną nastąpił z początkiem lat dziewięćdziesiątych. Szczególną formą współpracy transgranicznej cechującą się wyższym stopniem instytucjonalizacji struktur jest współpraca euroregionalna. Dotychczas na granicach Polski utworzono 15 euroregionów. Do bałtyckich obszarów współpracy euroregionalnej na polskiej granicy morskiej należą Euroregiony „Bałtyk” i „Pomerania”.

Euroregion „Bałtyk” utworzony w 1998 roku rozwija swoją działalność na obszarze Bornholmu (Dania), miasta i regionu Liepaja (Łotwa), Okręgu Kłajpedzkiego (Litwa), województw pomorskich, Warmińsko-Mazurskiego (Polska), Obwodu Kaliningradzkiego (Rosja), województw: Kronoberg, Kalmar i Blekinge (Szwecja). Członkostwo i obszar Euroregionu „Bałtyk” mają charakter otwarty i mogą podlegać dalszym zmianom. Euroregion ten określany przez niektórych „Małą Unią Europejską wokół Bałtyku” ma nie tylko ułatwiać kontakty między ludźmi, zbliżać młodzież, pozwolić lepiej poznać historię i współczesność sąsiadów, niwelować historyczne uprzedzenia, lecz także przyczyniać się do poprawy warunków życia ludzi zamieszkujących na jego obszarze. Wśród celów wymienia się programowanie prac zmierzających do zrównoważonego rozwoju gospodarczego obszarów objętych zakresem jego funkcjonowania oraz wspieranie działań zmierzających do nawiązywania współpracy pomiędzy władzami regionalnymi i lokalnymi.

Cele współpracy mają być osiągnięte przez wspieranie ponadgranicznych projektów rozwoju gospodarczego i uzgodnień w takich dziedzinach, jak: przemysł, rolnictwo i leśnictwo, transport i komunikacja, wymiana know-how i transfer technologii, ochrona środowiska oraz zwalczanie przestępczości. Realizacji tych zadań ma służyć ponadto wykonywanie wspólnych projektów komunalnych na terenach przygranicznych. Projekty takie mogą dotyczyć współpracy w zakresie oczyszczania ścieków, wysypisk i utylizacji odpadów. Ważnym instrumentem w osiągnięciu celów euroregionu może się stać intensyfikacja współpracy w dziedzinie zagospodarowania przestrzennego na terenach przygranicznych, rozbudowa infrastruktury przejść granicznych, szkolenia zawodowe i językowe, wymiana naukowa, kulturalna, sportowa i turystyczna, a także ochrona i pielęgnowanie wspólnego wogo.

Do innych ważnych dziedzin współpracy euroregionu należą: organizowanie systemów informacyjnych — baz danych i sieci mediów oraz współpraca w zakresie przeciwdziałania klęskom żywiołowym, pożarom, zagrożeniom ekologicznym i innym sytuacjom awaryjnym i ich zwalczaniu.

Euroregion „Pomerania” utworzono w 1995 roku w Szczecinie. Ze strony polskiej w jego skład wchodzi gminy z terenu województwa zachodniopomorskiego oraz miasto Szczecin, ze strony niemieckiej 6 powiatów i 3 miasta wydzielone z dwóch krajów związkowych: Meklemburgii Pomorza Przedniego i Brandenburgii. Dopiero w końcu lutego 1998 roku do „Pomeranii” przystąpił Związek Gmin Skanii — jeden z bardziej prężnych regionów gospodarczych i kulturalnych Szwecji. Największym miastem szwedzkim, które przystąpiło do euroregionu jest Malmö. „Pomerania” uzyskała więc trójstronny, morski, polsko-niemiecko-szwedzki charakter. Podstawową dziedziną życia i pracy ich mieszkańców są: gospodarka morska, turystyka, kultura, rolnictwo i ochrona środowiska. Wszystkie te dziedziny stanowią główną platformę współ-

pracy. Trwają zabiegi o poszerzenie współpracy o duńskie związki komunalne z Zelandii.

Celami współpracy w euroregionie między innymi są:

- podnoszenie poziomu życia mieszkańców przez wspólne wspieranie inwestycji i programów gospodarczych, szkoleń zawodowych i programów zmierzających do likwidacji bezrobocia,
- wymiana i współpraca grup zawodowych, naukowych, kulturalnych, młodzieżowych,
- poprawa stanu jakości środowiska naturalnego,
- rozwój współpracy gospodarczej, wymiana know-how i transferu technologii,
- rozwój skoordynowanego, transgranicznego planowania przestrzennego,
- budowa kompleksowego systemu informacji o euroregionie,
- budowanie oraz dostosowywanie infrastruktury do potrzeb ruchu granicznego i regionalnego,
- współpraca w zakresie likwidacji skutków sytuacji awaryjnych i klęsk żywiołowych.

W Euroregionie „Pomerania” prowadzi się na wielką skalę wymianę młodzieży, rozwija się intensywną współpracę i wymianę kulturalną. Przykładem kooperacji regionu w dziedzinie transgranicznej turystyki i wspólnej promocji jest porozumienie zawarte przez Świnoujście na Wyspie Uznam, niemiecką Rugię, szwedzką Południowo-Wschodnią Skanię i duński Bornholm pod nazwą „Cztery Zakątki na Bałtyku”. W ramach tego projektu następuje także popularyzacja piękna architektury, propagowanie walorów środowiska naturalnego, wspieranie i upowszechnianie dziedzictwa kulinarnego oraz rozwijanie technik informacyjnych pomiędzy wszystkimi czterema partnerami współpracy (Ruszkowski, 1999).

Program *Morze Barentsa* obejmuje północną Finlandię i północną Szwecję, graniczące z Norwegią i Rosją. Norwegia podjęła się współpracy transgranicznej już w 1995 roku¹. Rozwój zasobów ludzkich stanowi priorytet programu. Duży nacisk położono na poprawę wiedzy ogólnej i specjalistycznej, kursy językowe oraz szkolenia z zakresu kultury i mass mediów. Szczególne działania skoncentrowano na administracji, usługach i systemach szkolenia, kursach językowych, szkoleniach zawodowych i edukacji na poziomie szkół wyższych. Prowadzi się wymianę ekspertów, nauczycieli i studentów, szczególnie z Rosją. W regionie Morza Barentsa liczne są instytucje badawcze, współpracujące w celu przyspieszenia rozwoju regionalnego i tworzenia nowych miejsc pracy.

Regiony, które mają granice morskie, są położone zarówno na wewnętrznych, jak i zewnętrznych granicach Unii Europejskiej. Duża część nadmor-

¹ W ramach INTERREGU

skich regionów granicznych ma charakter peryferyjny w stosunku do krajowych centrów gospodarczych.

W celu przezwyciężenia barier i ograniczeń przyjęto dwie opcje. Pierwsza z nich (tradycyjna) zakładała poszukiwanie połączeń między nadmorskimi obszarami peryferyjnymi i obszarami centralnymi (w głąb lądu). Transfer know-how i kierowanie rozwoju z centrum ku nadmorskim peryferiom to podstawowe zasady tej popularnej dzisiaj formy.

Druga opcja, transgraniczna (ku morzu), zaczęła się rozwijać dopiero u progu trzeciego tysiąclecia. Dąży ona do przekształcenia statusu dwóch peryferiów położonych po przeciwległych stronach morza w jedną zintegrowaną, bicentryczną jednostkę nadmorską (Gizard, Boman, Linze, 1997).

Pomimo dużej różnorodności można wyodrębnić kilka wspólnych zagadnień dla tego typu regionów granicznych, koncentrują się one bowiem na wspólnej granicy morskiej i obejmują rozwiązywanie problemów komunikacyjnych między regionami oraz dostępu do regionu transgranicznego i szerszych rynków, który był ograniczany przez naturalną barierę przestrzenną, jaką stanowi morze. Współpraca ogniskuje się również na wspólnych problemach związanych z ochroną środowiska morskiego, turystyki morskiej, ochroną linii brzegowej, z wykorzystaniem zasobów morskich (odnawialne źródła energii) oraz z bezpieczeństwem na morzu, współpracą służb ratowniczych itp. Ponadto regiony posiadające granice morskie często charakteryzują się wspólnymi więzami historycznymi, kulturalnymi oraz tradycjami handlowymi.

Proces kształtowania się morskiej współpracy transgranicznej, pomimo że zachodzi powoli, wykazuje wyraźne tendencje rozwojowe. Obejmuje on przykłady nie tylko z akwenu Morza Bałtyckiego i Północnego, lecz także z Morza Barentsa i Morza Śródziemnego. Czynnikiem zwiększającym jej tempo i zakres są środki finansowe przyznawane z funduszy pomocowych Unii Europejskiej. Przewaga przykładów wskazujących na korzyści gospodarcze, kulturowe i polityczne, jakie uzyskują regiony nadmorskie ze współpracy i systematyczny wzrost ich liczby pozwala przypuszczać, że proces ten będzie postępował.

Literatura cytowana

- Churh A., Reid P., 1996: *Urban Power, International Networks and Competition: The Example of Cross-border Cooperation*. „Urban Studies”, Vol. 33, No. 8, s. 1303—1307.
- Gizard X., Boman D., Linze J., 1997: *Maritime regions must break with peripherality and become links in global chains*. „North”, The Journal of Nord Regio, 8, 1, 1997, s. 25.
- Ruszkowski J., 1999: *Współpraca w Regionie Bałtyku Południowo-Zachodniego na przykładzie Four Corners*. „Zeszyty Bałtyckie”, 2, Szczecin, s. 18.

- STRING*, 2000: Newsletter 1/99, 2/99, 1/2000. The profile *STRING*, European Union, Interreg II C Baltic Sea Area, European Regional Development Fund. Kiel.
- Veggeland N., 1995: *Impact of the Development of the Nordic Countries on Regional Development and Spatial Organisation in Europe. W: Baltic Europe in the Perspective of Global Change*. Ed. A. Kukliński. European Institute for Regional and Local Development. University of Warsaw. Europe 2010 Series, Vol. 1. Warszawa, s. 72.

Literatura uzupełniająca

- Gabbe J., Malchus V. Frh von, 2000: *Praktyczny podręcznik współpracy transgranicznej „Komisja Europejska”*. Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych. Gronau.
- Kotula A., 1998: *Współpraca transgraniczna w Euroregionie „Pomerania”*. Szczecin.
- Kukliński A., 1993: *Socio-political changes in Central and Eastern European Countries*. „European Regional Planning”, 54.
- LACE Infoblatt zur Grenzübergreifenden Zusammenarbeit*, 1997, 1998, 1999: Gronau.
- Monnesland J., 1994: *Regional Policy in the Nordic Countries*. NordREFO. Stockholm.
- Palmowski T., 2000: *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*. Uniw. Gdański. Gdańsk.
- Stalvant C.E., 1996: *Actors around the Baltic Sea. An inventory of infrastructures: initiatives, agreements and actors*. „Center for Research on Nature and Environment”. Stockholm Univ. Stockholm.
- Stańczyk J., Stefańczyk B. (red.), 1998: *Problematyka współpracy transgranicznej*. Instytut Studiów Politycznych PAN. Warszawa.
- Statut Euroregionu „Bałtyk”*, 1998: Malbork.
- Toczyński W. (red.), 1998: *Instytucje i programy współpracy bałtyckiej. Cz. 1*. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych. Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku. Gdańsk.
- Veggeland N., 1992: *Region Building and Potential Patterns of Regional Development in the Baltic Rim*. In: *Workshop: Economic Perspectives within the Baltic Region*. Kielce, 15—17 October 1992.
- Zaleski J., 1994: *Polska w Europie Bałtyckiej*. „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska”, 9.