TADEUSZ PALMOWSKI
Uniwersytet Gdański

MORSKA WSPÓŁPRACA TRANSGRANICZNA NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH Z REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO

Przełom XX i XXI wieku postawił przed Europą nowe cele. Rangę pierwszoplanową uzyskały zagadnienia wzrostu ekonomicznego, integracji, współpracy i wzajemnych zależności. Kształtowanie współczesnego oblicza naszego kontynentu odbywa się poprzez coraz bardziej intensywny rozwój sieci powiązań w ramach współpracy europejskiej w dziedzinie polityki, gospodarki, kultury, ochrony środowiska.

Procesy integracyjne przenikają obecnie wszystkie dziedziny życia. Zjawisku temu, które określić można jako „integrację opartą na sieci powiązań" przekraczających granice polityczne i instytucjonalne[1], towarzyszy postępujący proces wykształcania się regionów transnarodowych i rozwój współpracy na szczeblach regionalnych. Regionalizm jest jedną z tych koncepcji, która zdaje się łączyć w sobie pozornie przeciwstawne elementy.

Ta forma organizacji przestrzeni, akceptując działania dezintegrujące, przyspiesza tendencje integracyjne, umożliwia bowiem zbliżenie do ośrodków centralnych obszarów pozostających na uboczu głównego nurtu życia politycznego i gospodarczego, zmniejszając tym samym dysproporcje między europejskimi centrami i peryferiami. Stopniowy wzrost pozycji regionów poprzez zwiększenie ich roli w procesach integracyj-

[1] N. Veggeland, *Impact of the Development of the Nordic Countries on Regional Development and Spatial Organisation in Europe*, [w:] A. Kukliński (ed.), Baltic Europe in the Perspective of Global Change, European Institute for Regional and Local Development, University of Warsaw, Europe 2010 Series, Vol. 1, Warszawa 1995, s. 72.

nych 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 regionami położonymi po drugiej stronie morza. Regiony zamorskie wchodzą w skład organizmów państw tam usytuowanych. Wzajemne relacje między nimi są zmienne w czasie. Zależne są one 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

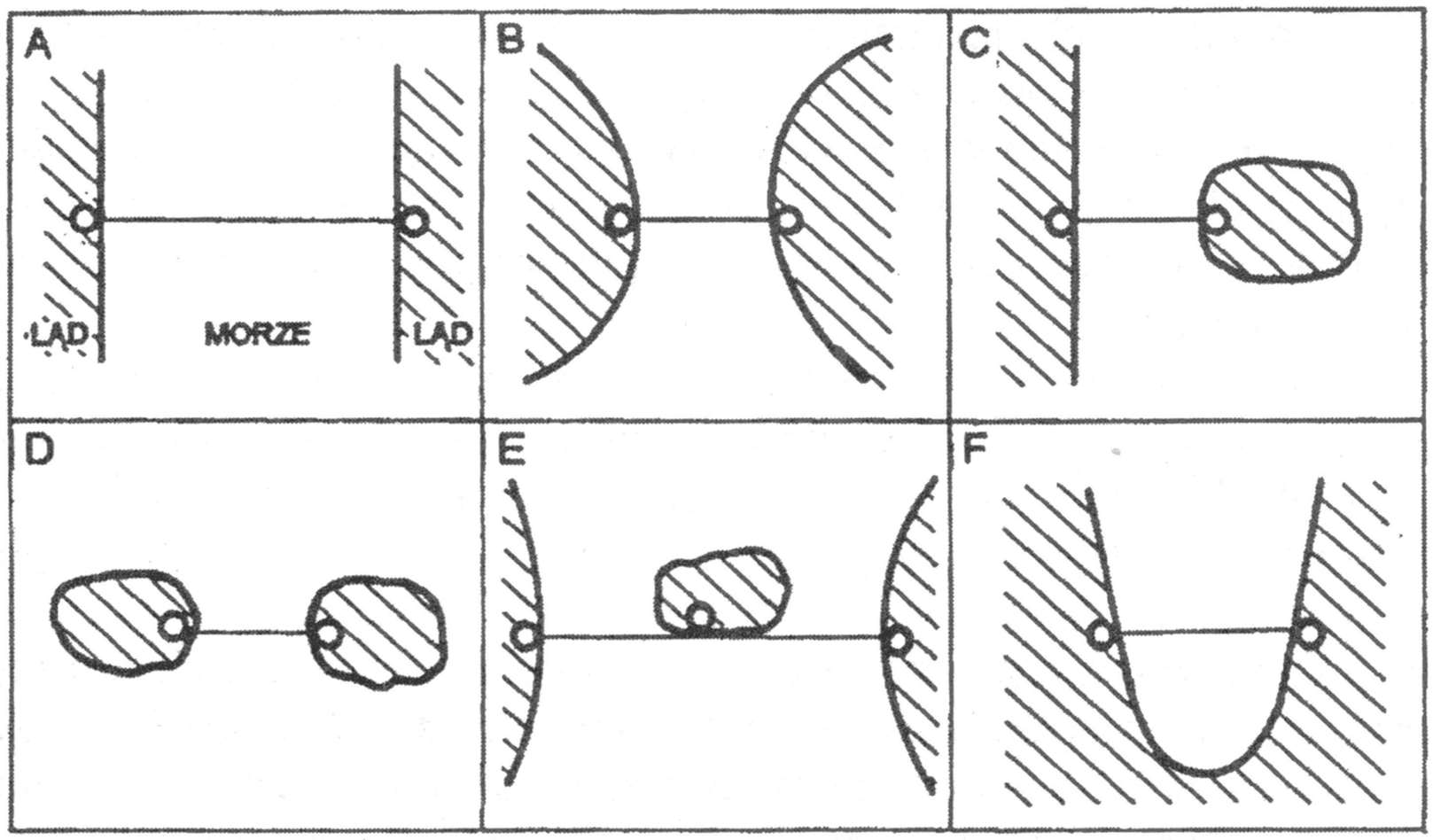
Pierwsze pięć czynników wyróżnia współpracę przez morze, pozostałe mają charakter uniwersalny.

Korzystne warunki położenia geograficznego sprzyjające kontaktom przez morze występują gdy:

- regiony potencjalnej współpracy położone są po obu stronach morza usytuowanego wewnątrz kontynentu jak np. Morze Bałtyckie, Morze Śródziemne lub Morze Czarne,
- między dwoma regionami należącymi do różnych państw położonymi po obu stronach cieśniny lub naturalnego kanału morskiego,
- 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 należy 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 rozdzielone są trzecim państwem usytuowanym w głębi zatoki. (Rye. 1)

Rye. 1. Relacje morze-ląd sprzyjające morskiej współpracy transgranicznej.



Źródło: Opracowanie autora

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 zorganizowane są 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 położo-

nych po obu stronach morza. Ponieważ domknięcia mają różny zakres, różne jest otwarcie poszczególnych podsystemów z obu systemów regionalnych na przepływ ludzi, kapitału, informacji, energii itp.

Regiony graniczące przez morze zainteresowane są rozwiązywaniem wspólnych problemów. Obejmują one zagadnienia komunikacji między regionami i dostępu do szerszych rynków, które były ograniczane przez naturalną barierę jaką stanowiło morze. Współpraca koncentruje się również na połączonych działaniach związanych ze środowiskiem morskim (morskie rezerwaty przyrody, zanieczyszczenie mórz, ochrona linii brzegowych itp.), wykorzystaniem i budowaniem zasobów morskich (odnawialne źródła energii, turystyka morska itp.) oraz na współdziałaniu w zakresie praktycznych problemów (np. bezpieczeństwo na morzu, służby ratownicze).

Ponadto morskie regiony transgraniczne często charakteryzują się wspólnymi więzami historyczno-kulturalnymi oraz tradycjami handlowymi. W niektórych regionach powstały warunki do rozwijania szerszych i głębszych form współpracy obejmujących wiele dziedzin współczesnego życia.

Kształtowania się nadmorskich regionów transgranicznych jest procesem złożonym, uzależnionym od wymienionych czynników lądowych jak i morskich. Pomimo, że każdy przykład ma pewne cechy indywidualne i specyficzne a tempo jego tworzenia może być różne, można wyodrębnić kilka wspólnych etapów powstawania tego typu obszarów. (Ryc.2)

Etap A - Po obu stronach morza położone są ośrodki portowo-miejskie, wokół nich kształtują się obszary funkcjonalnego oddziaływania. Brak środków transportowych lub niski poziom ich rozwoju wyklucza pokonanie drogi morskiej. Wojny, konflikty polityczne pomiędzy przeciwległymi państwami czy blokady morskie wprowadzane przez floty wojenne państw trzecich także izolują całkowicie jakiekolwiek formy kontaktów.

Etap B - rozwój żeglugi umożliwia pierwsze sporadyczne kontakty, jednak napięcia polityczne, różnice kulturowe wykluczają zbliżenie.

Etap B_1 - ośrodek położony z jednej strony morza wykorzystując swoją przewagę gospodarczą i militarną na morzu, zdobywa przyczółki po stronie przeciwnej i tam prowadzi ekspansję o charakterze kolonialnym. Uzyskuje w ten sposób znaczne korzyści gospodarcze.

Etap C - następuje rozwój regularnych połączeń żeglugowych, najczęściej promowych, kable podmorskie umożliwiają bezpośrednie kon-

takty telefoniczne, poprawne stosunki polityczne. Przynależność do różnych ugrupowań polityczno-militarnych jest przyczyną pewnych rezerw i obaw wobec strony przeciwnej, występują niewielkie różnice kulturowe, komplementarność gospodarek lecz współpraca gospodarcza koncentruje się na kilku wybranych dziedzinach. Zapoczątkowane zostają kontakty personalne pomiędzy mieszkańcami.

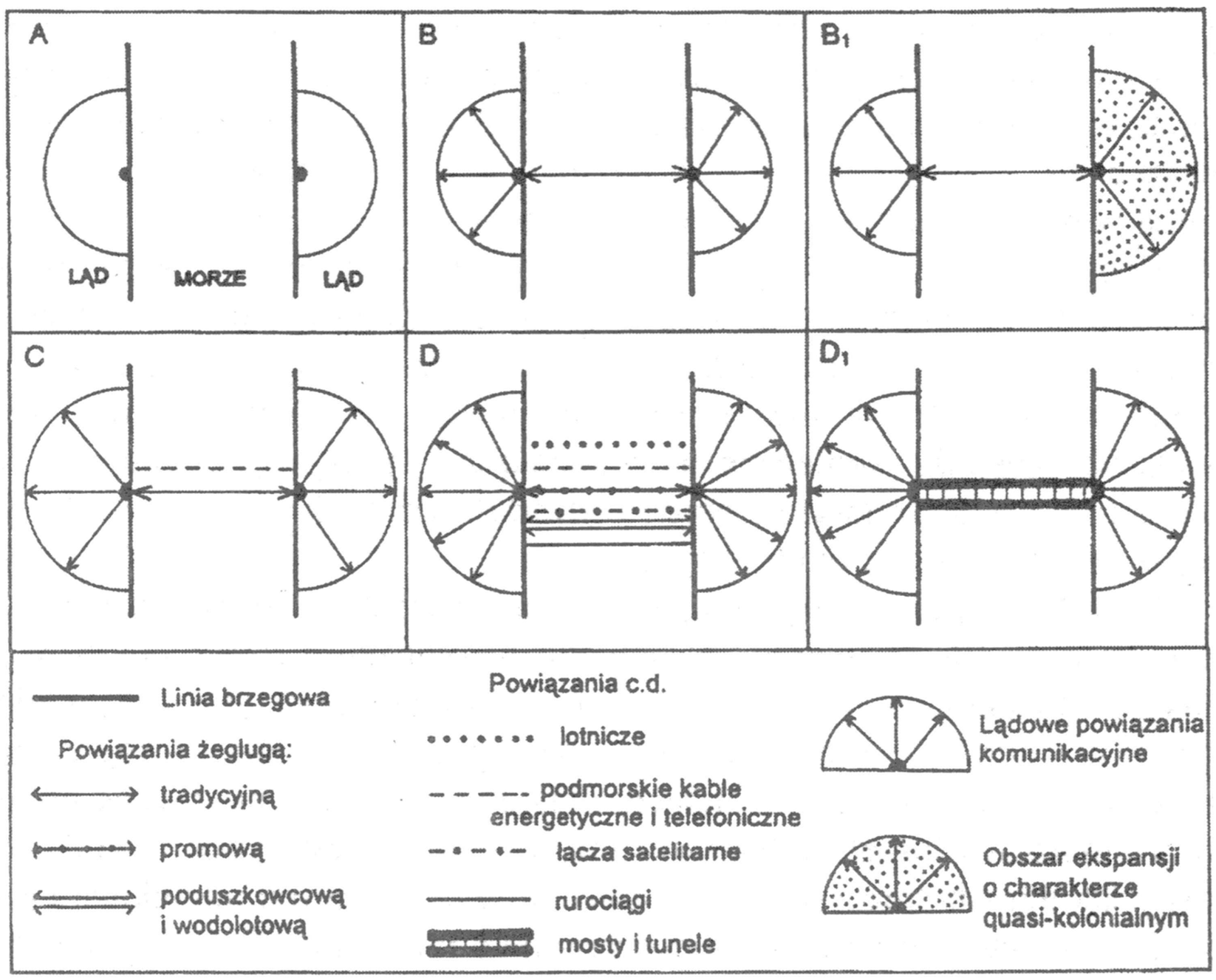
Etap D - wprowadzenie do żeglugi nowoczesnych, szybkich środków transportu, takich jak wodoloty, poduszkowce czy najnowszej generacji katamarany pasażersko-samochodowe, połączenia lotnicze, łącza satelitarne. Stabilizacja oraz współpraca polityczna i militarna, komplementarne stosunki społeczne i gospodarcze sprzyjają kształtowaniu i integrowaniu się regionów po obu stronach morza. Następuje swobodny przepływ towarów, ludzi i kapitału.

Etap D_1 - pełna integracja, występują wszystkie środki transportu i komunikacji (jak na etapie D), ponadto w związku z rozwojem nowoczesnych technologii w budowie szlaków komunikacyjnych, tam gdzie występują 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 najczęściej położonych na środkowych odcinkach cieśniny lub kanału - tunele. Na inwestycje tego typu stać 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 wykrystalizować się potężny region wokół całego zbiornika morskiego. Potencjalnie może być region bałtycki.

Ryc. 2. Model rozwoju nadmorskich regionów transgranicznych.



Źródło: Opracowanie autora.

Przemiany polityczne lat dziewięćdziesiątych stworzyły korzystne warunki dla pełniejszego wykorzystania potencjału gospodarczego i intelektualnego wszystkich krajów w basenie Morza Bałtyckiego. Współpraca bałtycka może stanowić ważne ogniwo w procesach integracyjnych na naszym kontynencie.

Kraje Europy Bałtyckiej mają swoją długą, wspólną historię i dziś doświadczają odrodzenia swej tożsamości. Czynnikiem cywilizacyjnie i kulturowo spajającym społeczność Europy Bałtyckiej jest ich morska tradycja, która kreuje szczególne wartości, gdyż przez wieki morze zbliżało do siebie ludzi, zwłaszcza kupców i żeglarzy, utrwalając w nich świadomość wspólnoty losu i interesów oraz ucząc ich wzajemnego respektowania odrębności językowej, kulturalnej i religijnej.

Warunkiem należycie rozwijającej się współpracy jest możliwie wszechstronny i odpowiednio wysoki poziom wzajemnej wiedzy o sobie partnerów tej współpracy.

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

- **Storstrom** (Dania) - **Ostholstein** (RFN), współpraca transgraniczna prowadzona jest od kilku lat. Kooperacja gospodarcza (doradztwo ekonomiczne), wspieranie małej i średniej przedsiębiorczości, transfer i wdrażanie nowych technologii, wspólne opracowanie 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 obejmuje Hamburg, Szlezwik-Holsztyn, Storstrøm, Zachodnią Zelandię, Kopenhagę i Skanię. Projekt **STRING** (South-Western Baltic Sea Transregional Area - Inventing New Geography) uzyskał w końcu 1999 r. środki finansowe z Interregu II C na kwotę 1344 tys. Euro. Celem projektu jest rozwój zrównoważony 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 Szlezwiku-Holsztyna do południowej Szwecji przez wyspy duńskie ma doprowadzić do takiego skrócenia czasu przewozów, by ładunki z Malmö mogły być dostarczone do Hamburga w ciągu 2-3 godzin, a pociągi ICE mogły pokonywać będą trasę Hamburg-Sztokholm w ciągu pięciu godzin. Aby osiągnąć założone cele wykonywane są wspólne opracowania dotyczące planowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego, wzrostu konkurencyjności regionu, promowania rozwoju zrównoważonego, spójności ekonomicznej i socjalnej, rozwoju handlu i tworzeniu nowych miejsc pracy oraz zabezpieczenia dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Ważnym zagadnieniem jest także wspieranie transferu technologii oraz zacieśnienie współpracy i kooperacja ze strony uniwersytetów i 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.[2]
- **Öresund** (Dania - Szwecja), rozwój współpracy pomiędzy Zelandią i Skanią zapoczątkowany został w 1996 roku. Dotyczył rozwoju rynku

[2] STRING, Newsletter 1/99, 2/99, 1/2000, The profile STRING,European Union, Interreg II C Baltic Sea Area, European Regional Development Fund, Kiel 2000

pracy i likwidacji bezrobocia w związku z rozwojem przyszłych połączeń komunikacyjnych pomiędzy Malmö i Kopenhagą. Wspólna rada organizuje spotkania na którym przedstawiciele Zelandii i Skanii wspólnie rozwiązują problemy różnic kulturowych, językowych, zróżnicowanych zasad podatkowych, szkoleń i zatrudnienia. Z istniejących wcześniej Rady Oresund oraz Oresund Contact utworzono w roku 1992 duńsko - szwedzki Komitet Oresund. Głównym motywem jego powołania był plan rządów krajowych budowy przeprawy mostowo-tunelowej łączącego Malmö i Kopenhagę. Inwestycję rozpoczęto w roku 1993, zakończono w 1999 a do użytku oddano w połowie roku 2000. Docelowo władze szwedzkie i duńskie planują przekształcenie Oresundu w międzynarodowe centrum gospodarcze, naukowe i komunikacyjne. (Ryc. 3)

- **Archipelago Cooperation** (Szwecja/Finlandia), obejmuje 40 tys. wysp rozciągających się od Sztokholmu, przez Ålandy do południowo-zachodniej Finlandii. Pod względem geologicznym, historycznym i kulturowym obszar ten stanowi zwartą całość. Współpraca transgranicznej zapoczątkowana została w roku 1970 i koncentruje się na wspólnych działaniach w zakresie turystyki, promocji małej przedsiębiorczości (rzemiosła) i kultury. Od roku 1978 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 szeregu różnych projektów transgranicznych. Ålandy posiadają daleko idącą autonomię (sprawy wewnętrzne, budżet, własna flaga 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 ograniczenia przewozów promowych wywiera swoje wyraźne piętno na życiu gospodarczym tego obszaru.
- **Kvarken & MittSkandia** (Finlandia/Szwecja), współpraca zapoczątkowana została przez Radę Kvarken prowincji Vaasa (Finlandia) i Örnskjöldvik (Szwecja) w końcu lat siedemdziesiątych. Dotyczyła

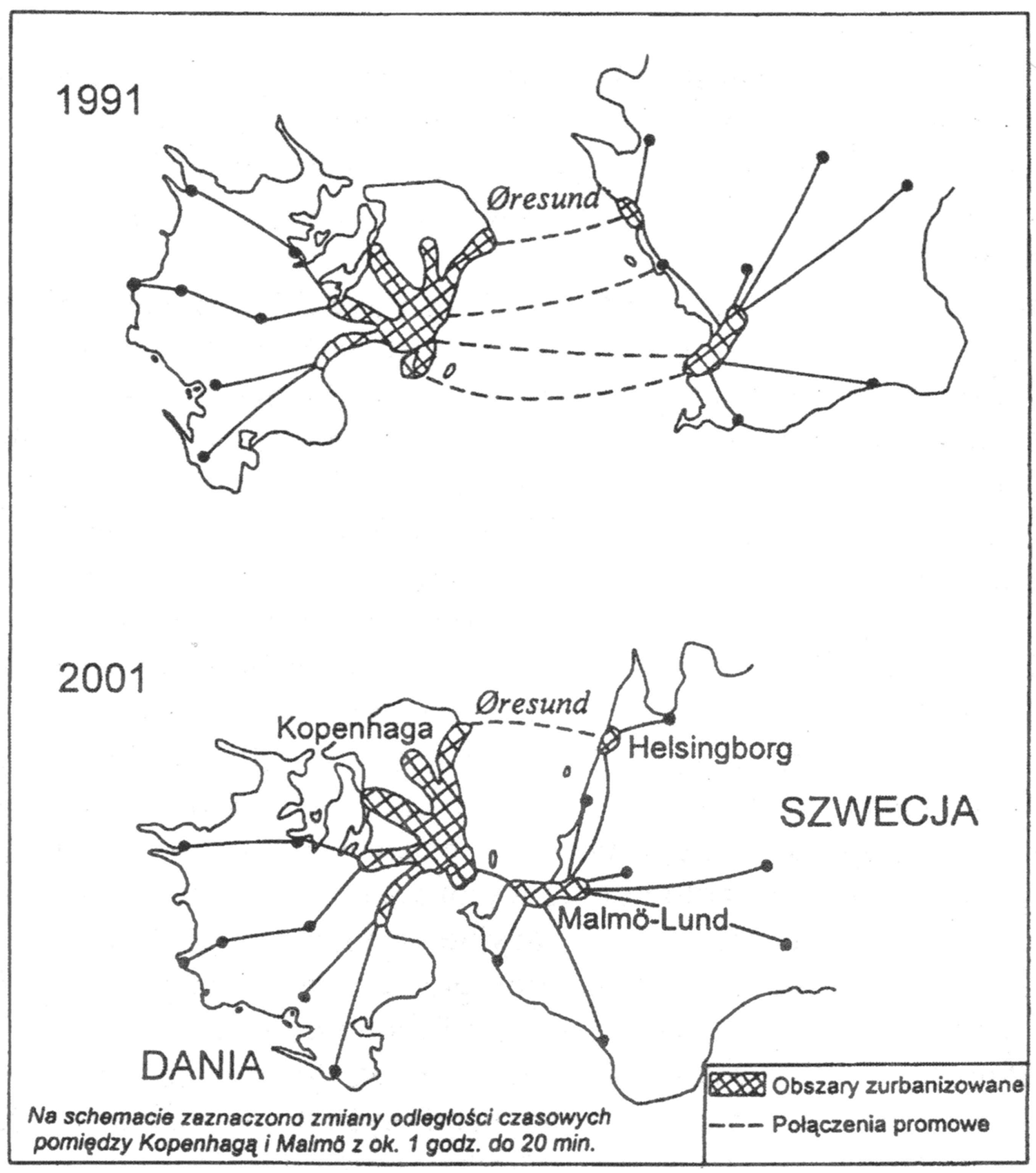
ona wspólnych projektów w zakresie przedsiębiorczości i kultury. W roku 1993 zakres współpracy został poszerzony przestrzennie i tematycznie. Opracowano studium odbudowy gospodarczej Zat. Botnickiej. „.*Project Bothnia*" ukierunkowany został na współpracę transgraniczną sektora publicznego i prywatnego ze szczególnym wskazaniem na rozwój małej i średniej przedsiębiorczości i 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*" ukierunkowany na organizowanie targów turystycznych i promowanie turystyki w tym morskim regionie.

- **Południowa Finlandia - Estonia,** współpraca trans graniczna zapoczątkowana została 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 - Płd.-Wsch. Skania** (Dania/Szwecja), współpraca transgraniczna zapoczątkowana przed laty, rozwinęła się od roku 1990, wiążę się z promocją rozwoju 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 położona w Szlezwiku -Holsztynie nad lub w pobliżu Zat. Kilońskiej. W jej skład wchodzą: Kilonia, Eckernforde, Rendsburg i Neumiinster (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 potencjalne 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), Hiuma i Sarema (Estonia), Ålandy (Finlandia) oraz od 1993 roku Rugia (Niemcy). Wyspy te tradycyjnie były miejscem kon-

centrowania się handlu, są jednak peryferiami w stosunku do krajowych centrów gospodarczych. Tradycyjne źródła zatrudnienia: rybołówstwo, rolnictwo rodzinne, wydobycie surowców, w tym kamieniołomy, należą obecnie do schyłkowych gałęzi gospodarki. Głównym ich problemem jest obecnie słaba dostępność komunikacyjna, będąca w wielu przypadkach pochodną jakości usług promowych. Tylko Rugia i Olandia są na stałe powiązane z lądem.

Ryc. 3. Zmiany odległości izochronicznych pomiędzy Kopenhagą a Malmö i Lundem spowodowane przeprawą mostowo-tunelową przez Cieśninę Øresund.



Źródło: C. W. Matthiessen, (1993) *Scandinavian links*, „Journal of Transport Geography", Vol. 1, Nr 2, s. 121.

Zaletą wysp są 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 nieskażonego jeszcze środowiska. Wyspy bałtyckie kooperują w rozwijaniu struktury gospodarczej zgodnej i komplementarnej z funkcjami turystycznymi. W ramach *Baltic Island Project* Bornholm, Gotlandia i Ålandy współpracują- poza turystyką, także w dziedzinie drobnej przedsiębiorczości. Bornholm i Sarema stworzyły wspólną organizację w sferze kultury *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 zapewniającej szeroki dostęp do informacji europejskich jest przynależność do Stowarzyszenia Europejskich Regionów Granicznych (SERG) z siedzibą w Gronau. Z bałtyckich morskich regionów transgranicznych należą do niego Øresundkomiteen, Åalands Landskapstyrelse, Österbottens Förbund (fińska część Kvarken) oraz Euroregion Pomerania i Euroregion Bałtyk.

W Polsce wzrost zainteresowania współpracą transgraniczną nastąpił z początkiem lat dziewięćdziesiątych. Szczególną formą współpracy transgranicznej cechującej się wyższym stopniem instytucjonalizacji struktur jest współpraca euroregionalna. Dotychczas na granicach Polski utworzono 14 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), Okręg Kłajpedzki (Litwa), województwa Pomorskie i Warmińsko-Mazurskie (Polska), Obwód Kaliningradzki (Rosja), województwa 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 ale także przyczyniać się do poprawy warunków życia ludzi zamieszkujących na jego obszarze. Wśród celów wymienia się także programowanie prac zmierzających do zrównoważonego rozwoju gospodarczego obszarów objętych zakresem jego funkcjo-

no wania, jak również wspieranie działań zmierzających do nawiązywania współpracy pomiędzy władzami regionalnymi i lokalnymi.

Cele współpracy maja być realizowane poprzez 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. Ponadto, służyć ma im wykonywanie wspólnych projektów komunalnych na terenach przygranicznych. Projekty takie mogą dotyczyć współpracy w zakresie oczyszczania ścieków, wysypisk i utylizacji odpadów. Ważnym instrumentem realizacji celów Euroregionu stać się może 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 dziedzictwa kulturowego.

Inne ważne pola współpracy Euroregionu to organizowanie systemów informacyjnych - baz danych i sieci mediów, jak również współpraca w zakresie przeciwdziałania i zwalczania klęsk żywiołowych, pożarów, zagrożeń ekologicznych i innych sytuacji awaryjnych.

Euroregion Pomerania, utworzony został w 1995 roku w Szczecinie. W jego skład wchodzą ze strony polskiej gminy z terenu województwa zachodniopomorskiego oraz miasto Szczecin, ze strony niemieckiej w skład euroregionu wchodzi 6 powiatów i trzy 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. Podstawowa dziedziną życia i pracy ich mieszkańców są gospodarka morska, turystyka, kultura, rolnictwo i ochrona środowiska. Wszystkie te dziedziny stanowią główną platformą współpracy. Trwają zabiegi o poszerzenie współpracy o duńskie związki komunalne z Zelandii.

- Celem współpracy w Euroregionie jest m. in.:
- podnoszenie poziomu życia mieszkańców poprzez 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.

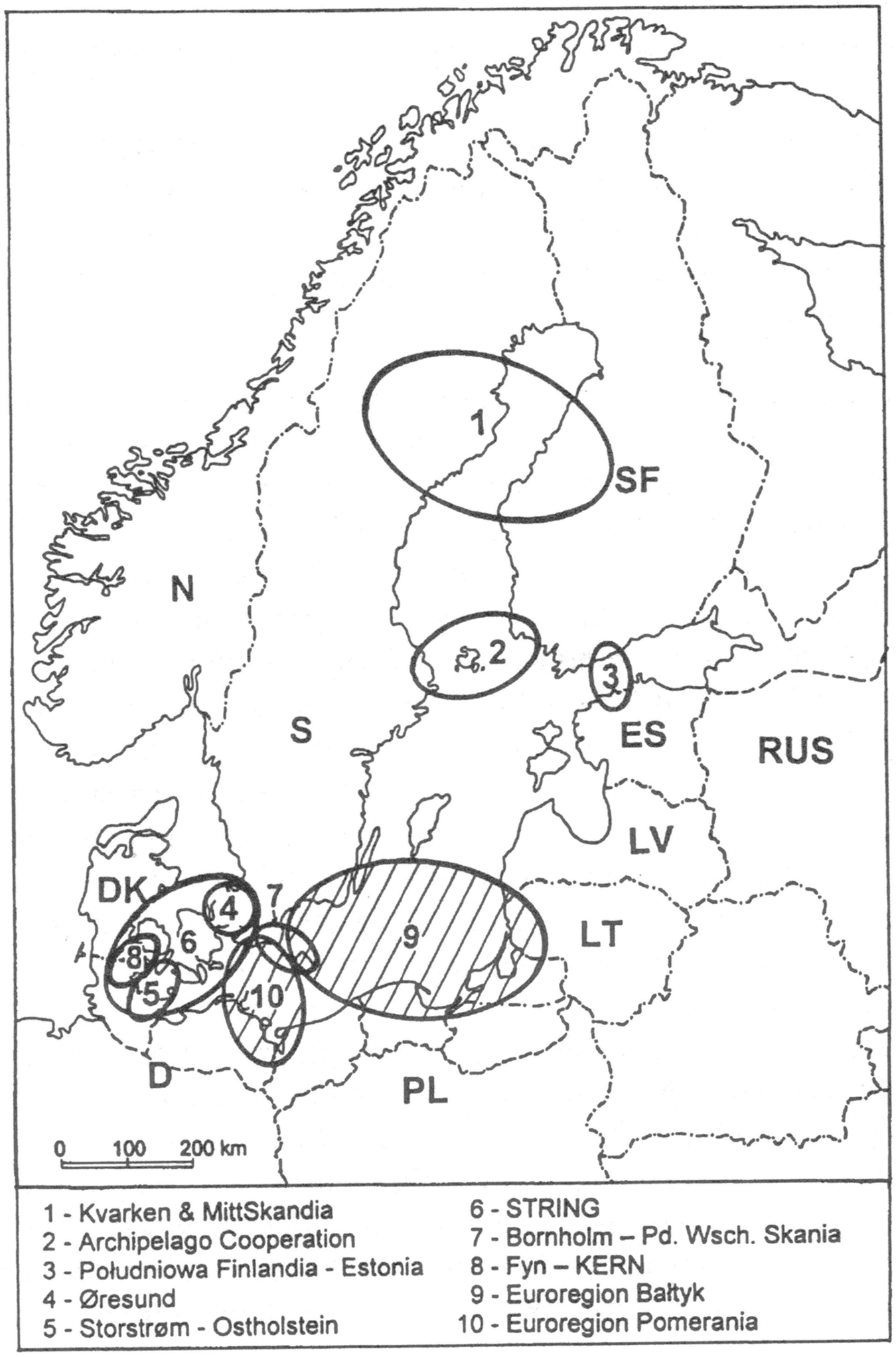
Pomerania formalnie i oficjalnie łączy polskich i skandynawskich partnerów poprzez Bałtyk od 1998 roku. Jednak faktyczna współpraca rozpoczęła się znacznie wcześniej. W Euroregionie Pomerania prowadzona jest na wielka skalę wymiana młodzieży, rozwija się intensywna współpraca i wymiana kulturalna. Przykładem 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" i jego tzw. bilet okrężny na linie promowe, łączące porty Ystad, Simirsham, Rönne, Świnoujście, Sassnitz i Mukran. W ramach tego projektu następuje także popularyzacja piękna architektury, propagowanie walorów środowiska naturalnego (ogrodów i krajobrazu), wspieranie i upowszechnianie dziedzictwa kulinarnego oraz rozwijanie technik informacyjnych pomiędzy wszystkimi czterema partnerami współpracy.[3] (Ryc.4)

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, ale także 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 z współ-

[3] J. Ruszkowski, *Współpraca w Regionie Bałtyku Południowo-Zachodniego na przykładzie Four Corners,* „Zeszyty Bałtyckie" II, Szczecin 1999,s. 18.

pracy i systematyczny wzrost ich liczby pozwala przypuszczać, że proces ten będzie postępował.

Ryc. 4. Obszary morskiej współpracy transgranicznej w Europie Bałtyckiej.



Źródło: Opracowanie autora

Europa XXI wieku będzie Europą regionów. Przeobrażenia w politycznym i gospodarczym obliczu tworzącej się Europy Bałtyckiej wywrą bez wątpienia określony wpływ na procesy integracyjne w Europie, na zwiększenie ich zasięgu, a nawet prawdopodobną korektę w ich kierunku. Kształtujące się nadmorskie regiony współpracy transgranicznej stanowią jeden z istotnych elementów na tej drodze.

Unia Europejska i Rada Europy od połowy lat dziewięćdziesiątych wyraźnie akcentują znaczenie regionu bałtyckiego dla integracji europejskiej i wykazują duże zainteresowanie rozwojem współpracy państw wokół tego akwenu. Idea określana nazwą „Morze Bałtyckie Morzem Śródziemnym Północy"[4] znajduje silne poparcie wśród państw bałtyckich należących do UE. Jej celem jest wzmocnienie „komponentu" bałtyckiego w Europie poprzez wypracowanie oddzielnej polityki wobec tego regionu oraz poprzez programy wsparcia UE.

Ukształtowana Europa Bałtycka może w przyszłości przesunąć europejski środek ciężkości ze strefy atlantyckiej i częściowo śródziemnomorskiej w kierunku północno-wschodnim, który może stać się ważnym regionem na mapie Zjednoczonej Europy.

Literatura

Kotula A., *Współpraca transgraniczna w Euroregionie Pomerania,* Szczecin 1998

Kukliński A., Socio-political Changes in Central and Eastern European Countries, „European Regional Planning" 54/1993

LACE Infoblatt zur Grenzubergreifenden Zusammenarbeit, Gronau 1997, 1998, 1999

Mønnesland J., *Regional Policy in the Nordic Countries*, NordREFO, Stockholm 1994

Palmowski T., Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2000.

Stålvant C. E., *Actors around the Baltic Sea, An inventory of infrastructures: initiaives, agreements and actors*, Center for Research on Nature and Environment, Stockholm University, Stockholm 1996

Stańczyk J., Stefańczak B. (red.), *Problematyka współpracy transgranicznej*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 1998

[4] Jej autorem jest Björn Engholm - premier Szlezwiku Holsztyna

Statut Euroregionu „Bałtyk", Malbork, 1998
Toczyski W., (red.), *Instytucje i programy współpracy bałtyckiej*, cz. 1, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk 1998
Veggeland N., *Region Building and Potential Patterns of Regional Development in the Baltic Rim*, Workshop: Economic Perspectives within the Baltic Region, Kiel, 15-17 October 1992
Zaleski J., *Polska* w *Europie Bałtyckiej*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska" 9/1994

SUMMARY

MARITIME TRANSBORDER CO-OPERATION ON SELECTED EXAMPLES FROM REGION OF BALTIC SEA

„Transborder sea region" constitutes a complex of most frequently two fragments of the socio-economic space neighbouring across the sea, having certain common or supplementing features. Its structure has a bicentric character. In the settling network, it is dominated by two complexes of ports and towns located opposite each other on both coasts of the sea.

Regions having maritime borders are located on both internal and external borders of the European Union. A large part of the Baltic border regions is of peripheral character in relation to the national economic centres.

The transborder option (towards the sea) began to develop only at the threshold of the third millennium, and it aims at transforming the status of two peripheries located on the opposite coasts of the sea into one integrated, bicentric maritime unit. It may make use of all assistance means that have appeared in Europe during the several recent years. Despite substantial diversity, it is possible to distinguish several common problems and questions for border regions of that type. They are concentrated on the common sea border, include solving communication problems between regions and accessibility to the transborder region, and wider markets that used to be limited by the natural spatial barrier constituted by the sea.

The co-operation is also focused on common problems connected with protection of the sea environment, sea tourism, protection of the coastal line,

use of sea resources (renewable sources of energy) and safety on the sea, co-operation of rescue services, etc. Moreover, common historic and cultural links and commercial traditions often feature the regions having sea borders.

In Baltic Europe the regions that are the most involved into developing the transborder maritime co-operation include:

- **Storstrøm** (Denmark) - **Ostholstein** (Germany). In 1998, the co-operation area was extended by the STRING project (South-Western Baltic Sea Trans-regional Area - Inventing New Geography) and it covers Hamburg, Schleswig-Holstein, Storstrøm, Western Zealand, Copenhagen, and Skania.
- **Øresund** (Denmark - Sweden),
- **Archipelago Cooperation** (Sweden/Finland),
- **Kvarken MittSkandia** (Finland/Sweden),
- **Southern Finland - Estonia,**
- **Bornholm - South-Eastern Skania** (Denmark/Sweden),
- **Fyn - KERN** (Denmark/Germany),
- **Baltic Sea Island (B7),**
- **Euroregion Baltic,**
- **Euroregion Pomerania.**

The factor that joins the community of Baltic Europe, from the viewpoint of civilisation and culture, is the maritime tradition that consolidates consciousness of common fate and interests and teaches the mutual respect for linguistic, cultural and religious separateness. The sea regions of transborder co-operation, being shaped contemporarily, constitute one of the essential elements on this way. They are a starting point for further decisions and actions leading to the full Baltic integration.

The European Union and the Council of Europe have clearly stressed since the mid-1990s that the Baltic region is important for the European integration and have shown a great interest in development of co-operation of the countries around the sea. The idea referred to as "The Baltic Sea as the Mediterranean Sea of the North"[5] is strongly supported by the Baltic states that belong to the EU. Its purpose is reinforcement of the Baltic "component" in Europe by means of elaborating a separate policy towards the region and by assistance programmes of the EU.

The shaped Baltic Europe may shift in the future the European centre of gravity from the Atlantic zone and partially the Mediterranean zone in the north-eastern direction that may become an important region on the map of the United Europe.

[5] The Author of the name is Björn Engholm - Prime Minister of Schleswig-Holstein