Hochschule Neubrandenburg
University of Applied Sciences

Przestrzeń powiązań polsko-niemieckich – wymiar europejski, krajowy, regionalny i lokalny

Tomasz Komornicki

PAN IG i PZ

Sympozjum naukowe
„Trendy zmian polsko-niemieckiego obszaru powiązań do 2041”
Uniwersytet Szczeciński,
Wydział Nauk o Ziemi
Szczecin 18.03.2016

Agenda

- Zamiast wstępu: granice, dostępność, powiązania
- Polska i Niemcy - transgraniczy wymiar dostępności przestrzennej
- Współczesne polsko-niemieckie powiązania społeczno-ekonomiczne (handel zagraniczny, turystyka)
- Podsumowanie - rola infrastruktury w powiązaniach

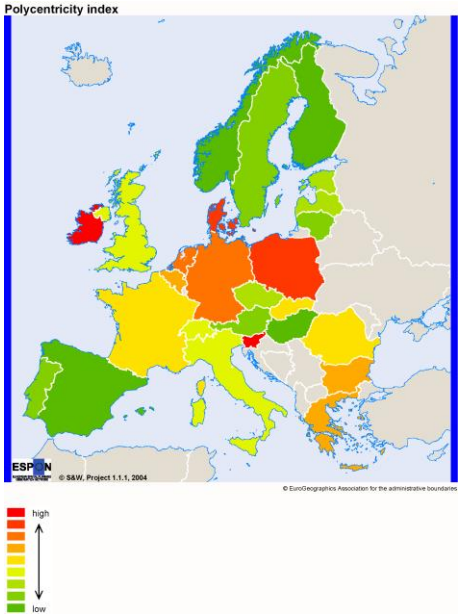
Granice i dostępność

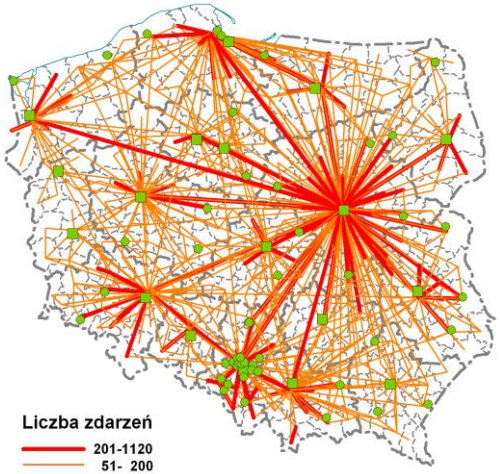
- Definiowana przez Harveya (1989) kompresja czasoprzestrzeni (a zarazem zmiany w dostępności) zachodzi selektywnie w sensie terytorialnym. Rozwój transportu i niespotykany wzrost dostępu do informacji usuwa niektóre tradycyjne bariery (granice polityczne?) ale jednocześnie kreuje je w innych miejscach (dla innych; Gregory 2004, Sparke 2006).
- Integracja europejska zmieniła funkcje granic, ale zdaniem wielu badaczy nie usunęła ona granic w sposób ostateczny, a tylko przesunęła je w inne miejsca (Balibar 2004, Scott 2002, van Houtum et al., 2005; Więckowski 2013).
- W dokumentach takich jak Agenda Terytorialna UE rzadziej mówimy o sieci TEN-T, a częściej o dostępności w różnych skalach przestrzennych.
- Oznacza to nowy sposób patrzenia na obszary przygraniczne

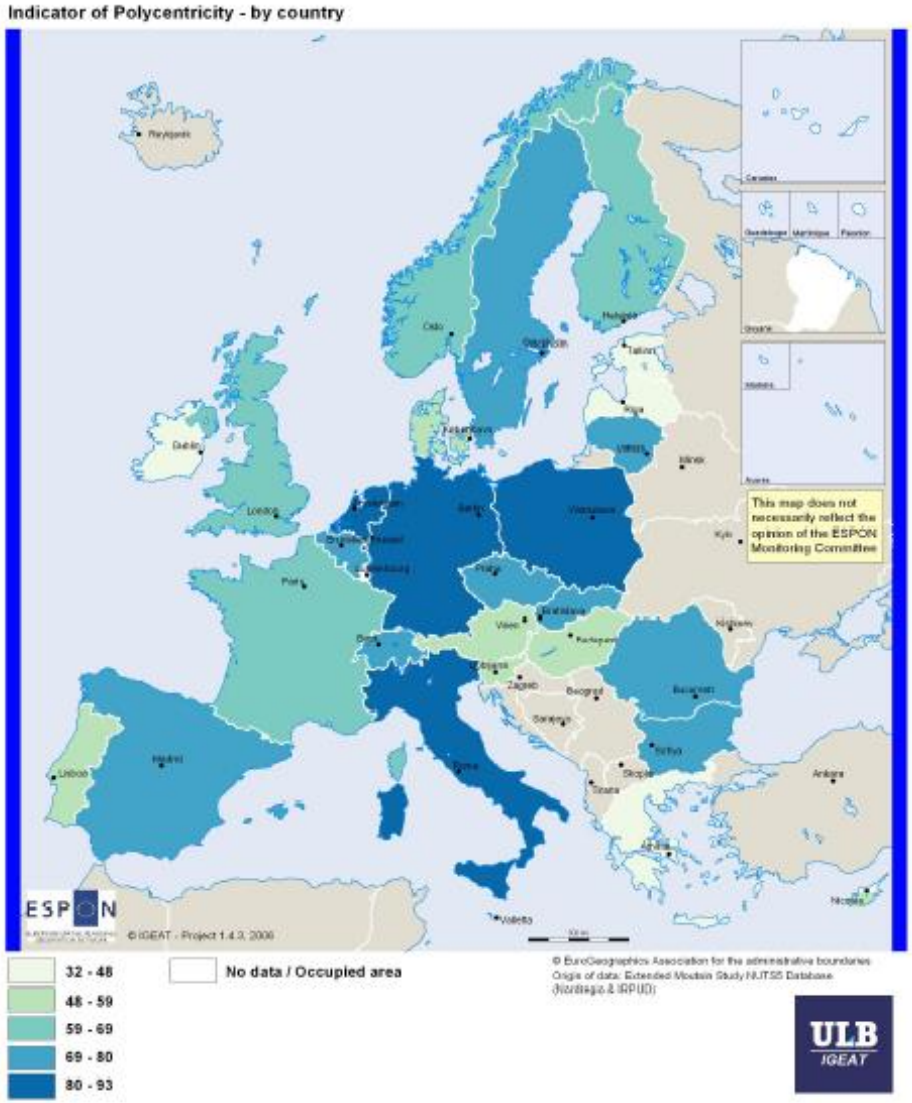
Powiązania

- Współczesna przestrzeń społeczno-gospodarcza to przestrzeń przepływów (Castells)
- Jest to wyzwanie, za którym nie nadąża statystyka publiczna większości krajów
- Dotyczy ono relacji międzynarodowych, w tym w sposób szczególny relacji polsko-niemieckich:
  - Policentryczny system osadniczy obu krajów (najwyższe wartości wskaźnika w Europie)
  - Subsekwentny charakter granicy państwowej
  - Polaryzacja przestrzenna relacji dwustronnych diagnozowana w początkowym okresie
  - Intensywność wzajemnych relacji
- Trzy wymiary powiązań:
  - Infrastruktura i dostępność: warunek konieczny, lecz nie wystarczający
  - Interakcje społeczno-gospodarcze
  - Przewozy
  - Każdy ma inny układ w skali EU, PL/D, regionów i struktur lokalnych

Policentryzm







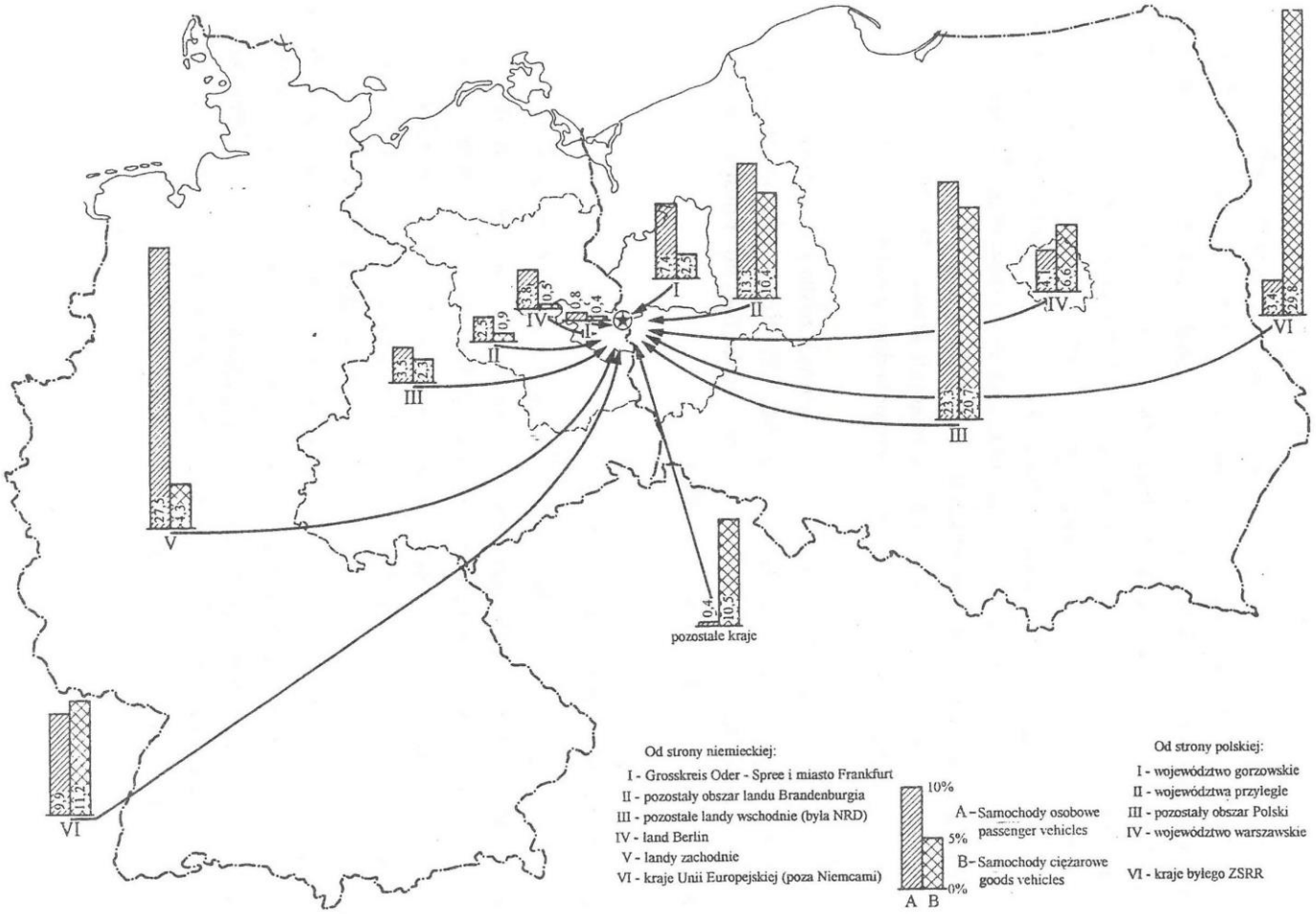
igure 3 Indicator of polycentricity – by country

Subsekwentna granica

Sieć kolejowa na obecnym obszarze Polski w 1914 r.: 1 — linie normalno- i szerokotorowe; 2 — linie wąskotorowe; 3 — obecna granica Polski; 4 — granice państwowe w 1914 r.
Źródło: Opracowanie własne.

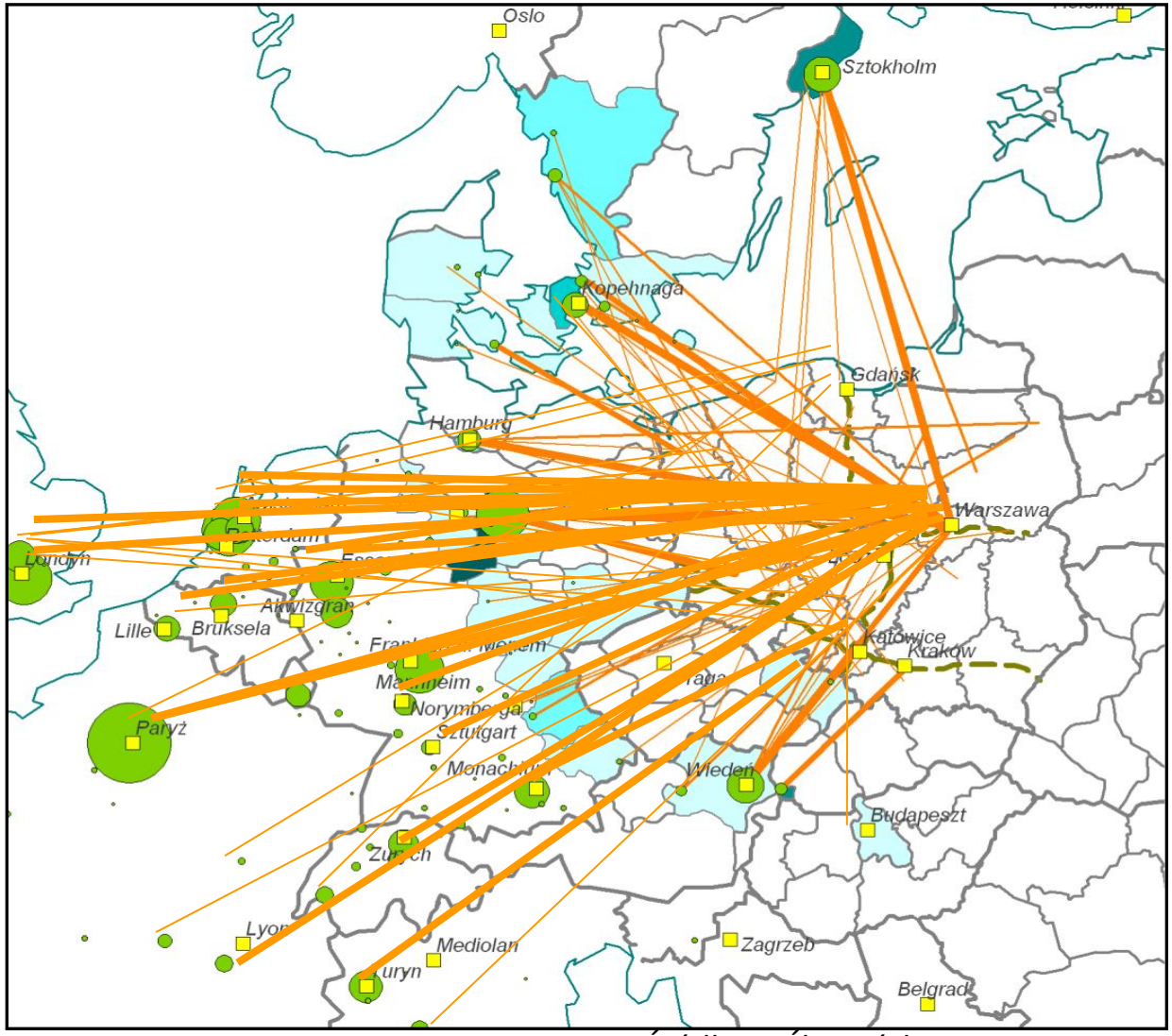
Wielokrotnie właśnie granica polsko-niemiecka służyła jako pole badawcze w tworzeniu teorii odnośnie granic i ich funkcji (także w okresie przed 1939 r.)

Polaryzacja diagnozowana w latach 90-tych



Ryc. 3. Strefy oddziaływania przejścia granicznego w Świecku
Border crossing point in Świecko - zones of influence

Intensywność wzajemnych relacji

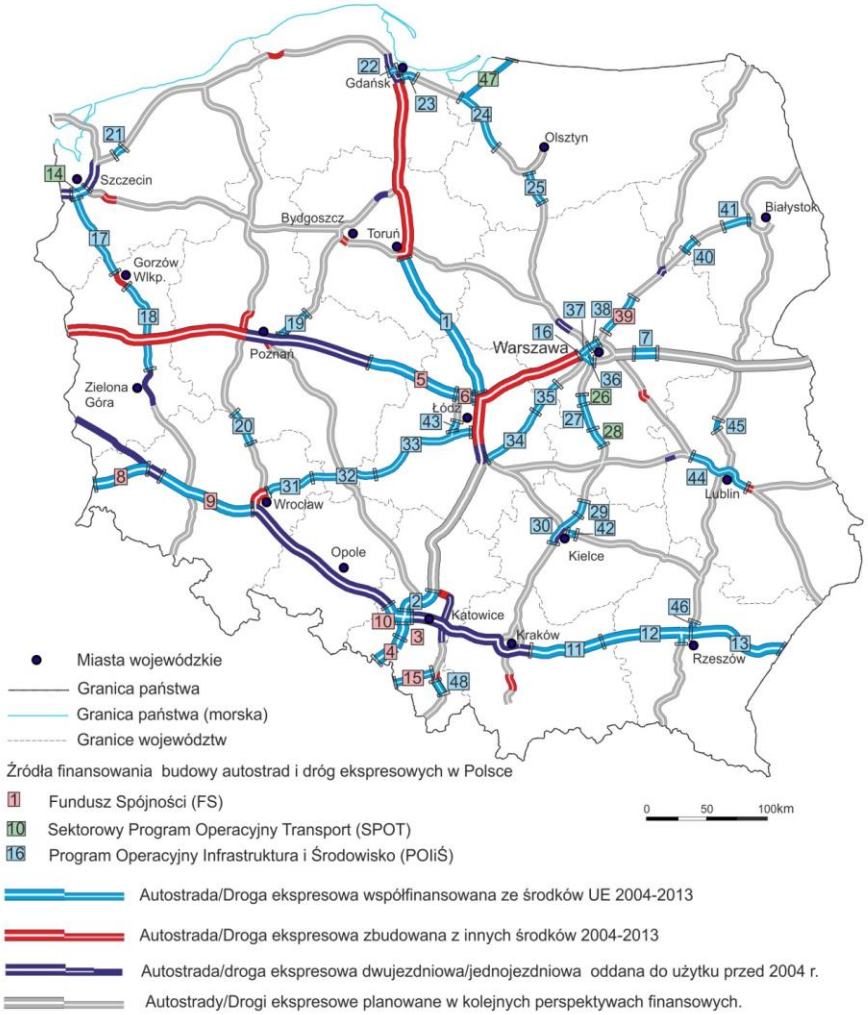


Źródło: P. Śleszyński, 2007

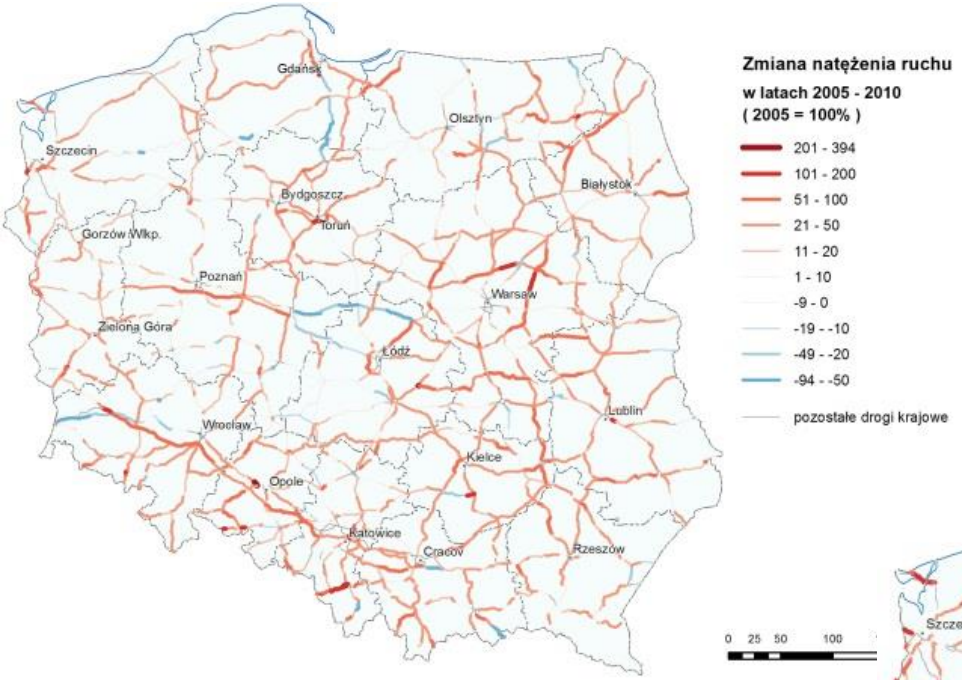
TRANSPORT TRANSGRANICZNY

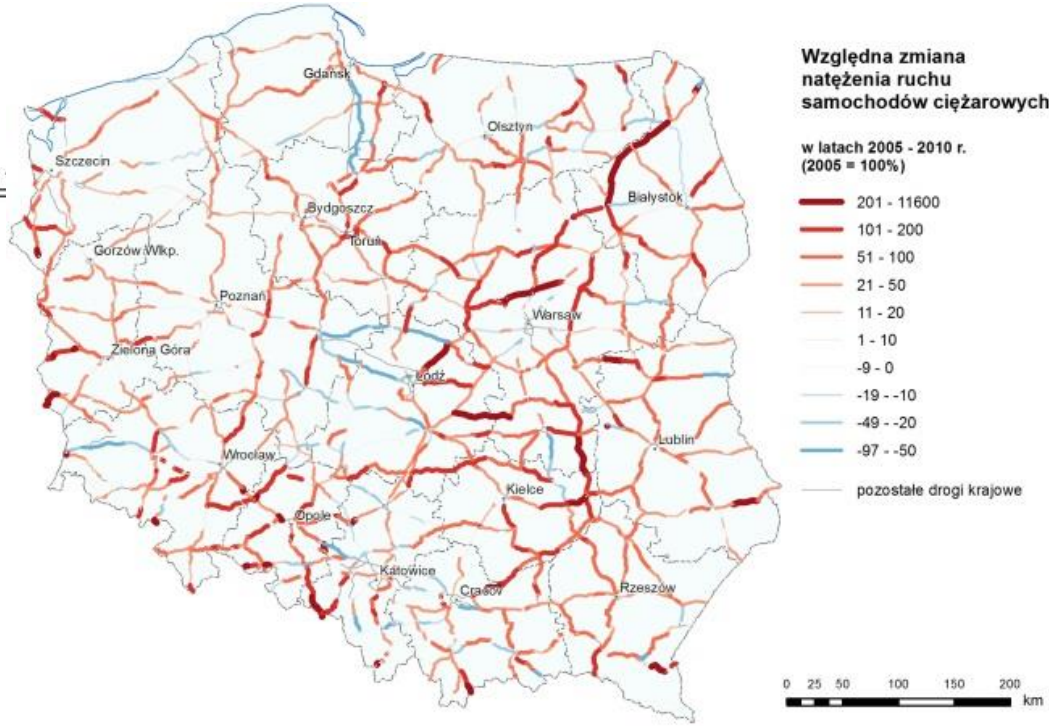
Zmiany znaczące, ale selektywne

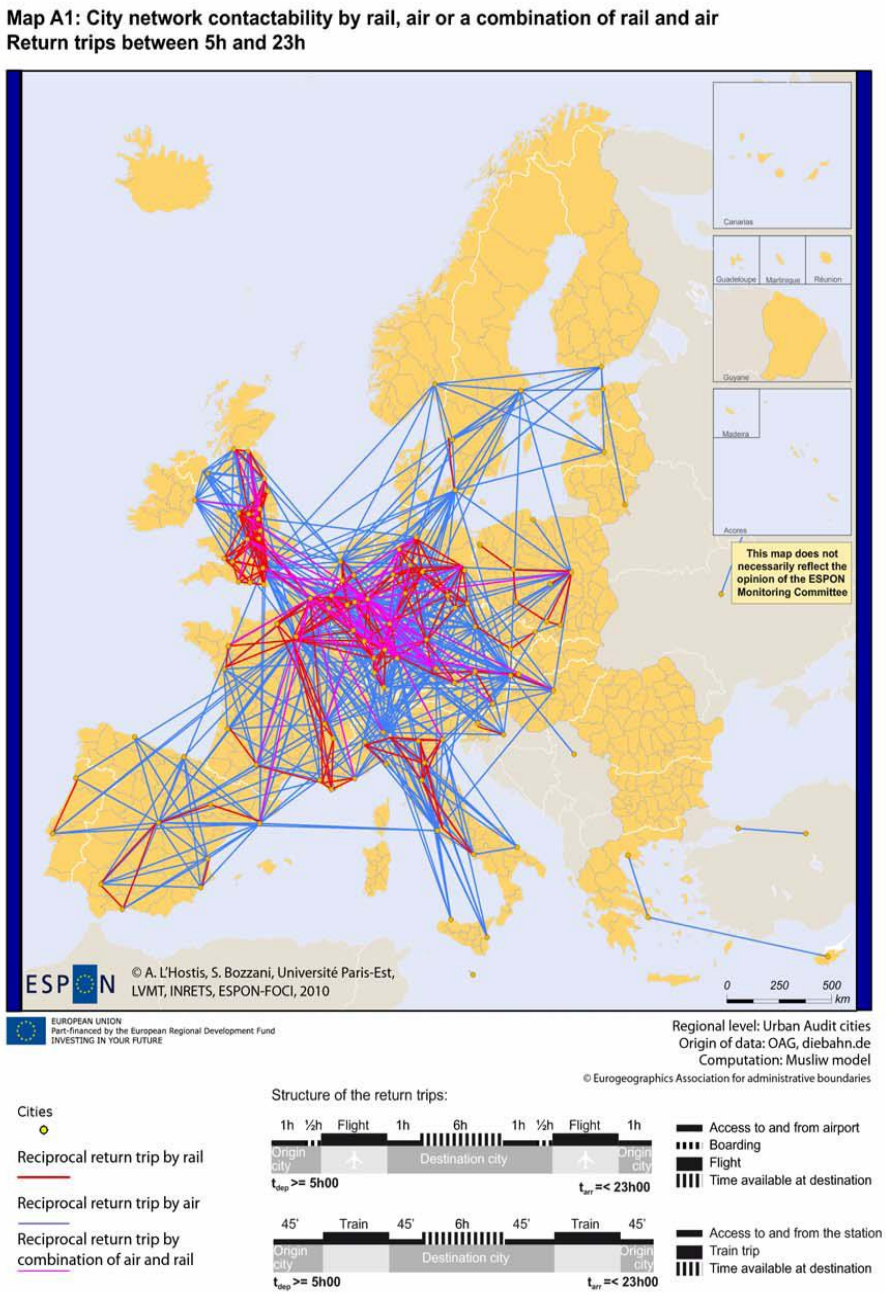
- Lata 90-te okres powstawania przejść granicznych
- Z czasem inwestycje w sąsiedztwie granicy, niektóre nie uwzględniające zbliżającej się akcesji (terminale, Gubinek)
- Struktura ruchu powodowała sprzeczność interesów polskich i niemieckich
- Dopiero po roku 2000 nastąpiło faktyczne zbliżenie transportowe obu krajów
- Pozostały istotne braki (A18, połączenia kolejowe, Świnoujście)



Zmiany w rozkładzie ruchu drogowego

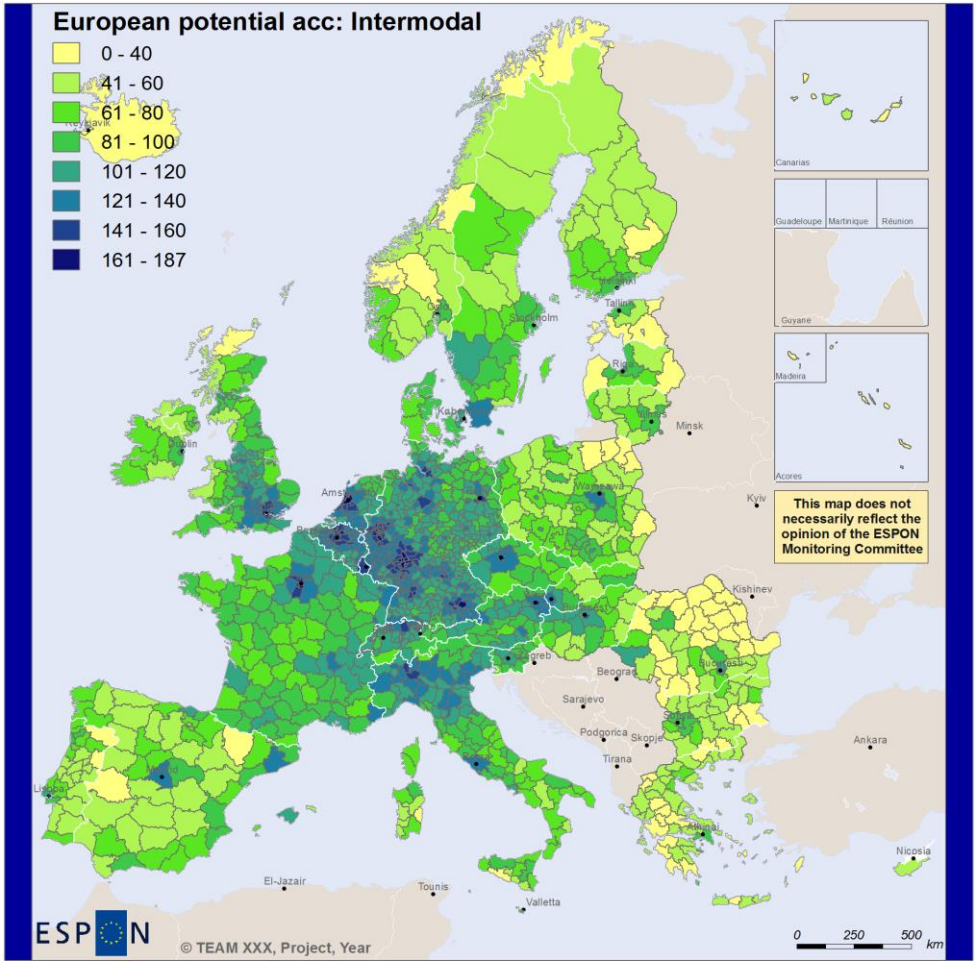


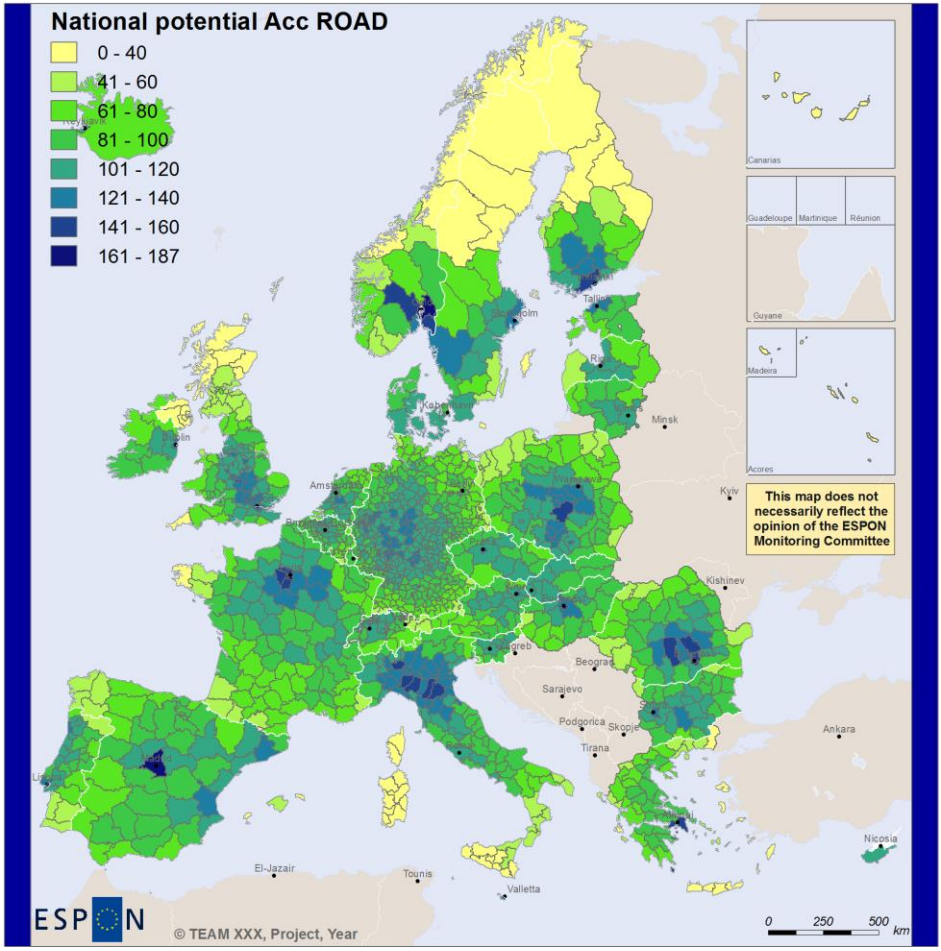


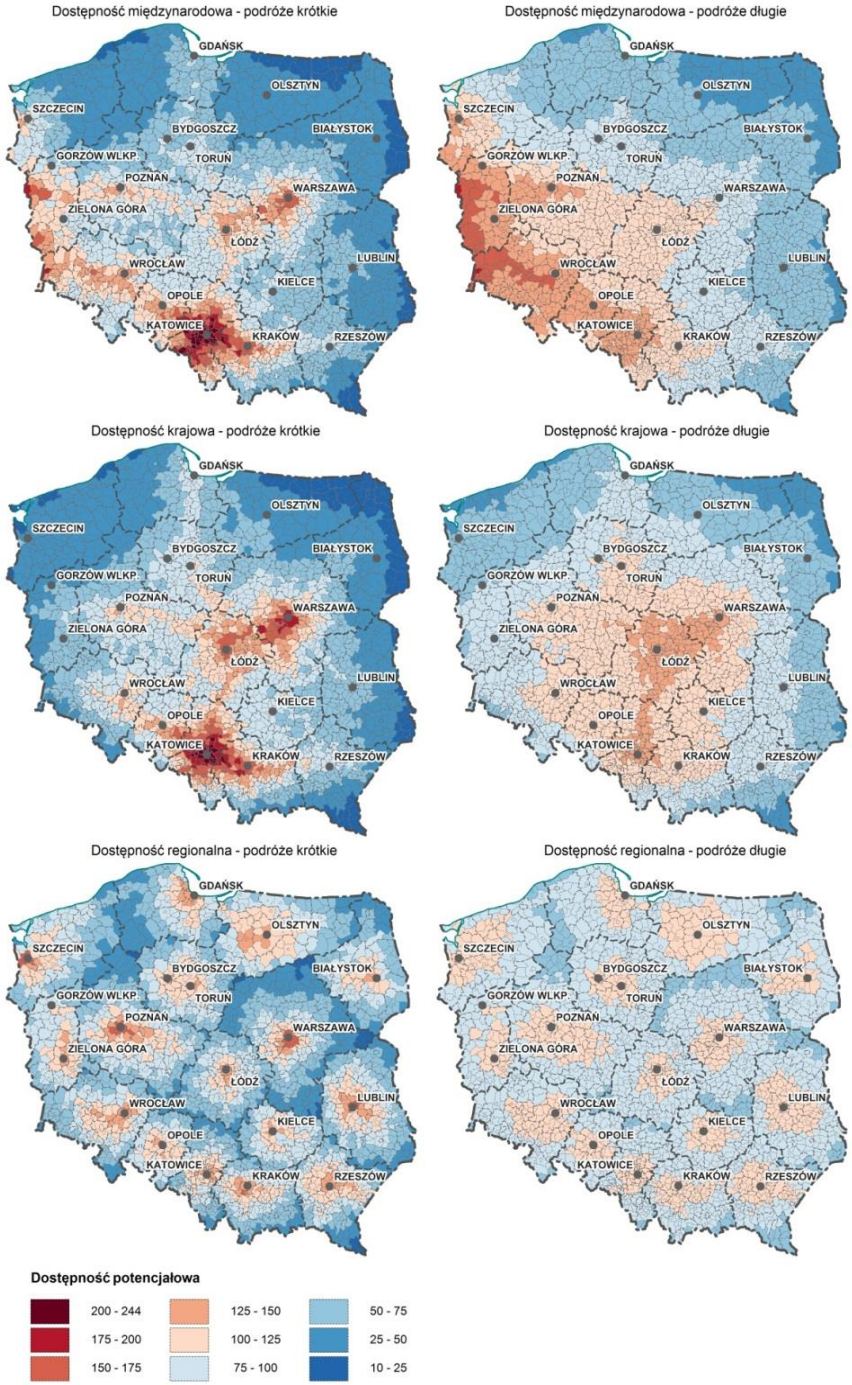


Dostępność dzienna (wg ESPON FOCI)

ESPON TRACC – dostępność potencjałowa z odniesieniem europejskim i krajowym



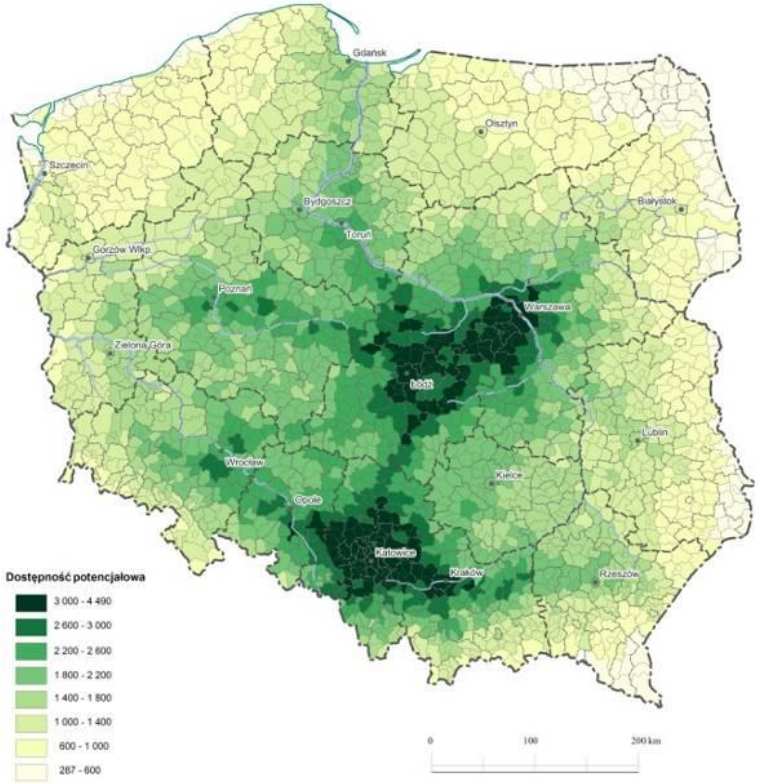


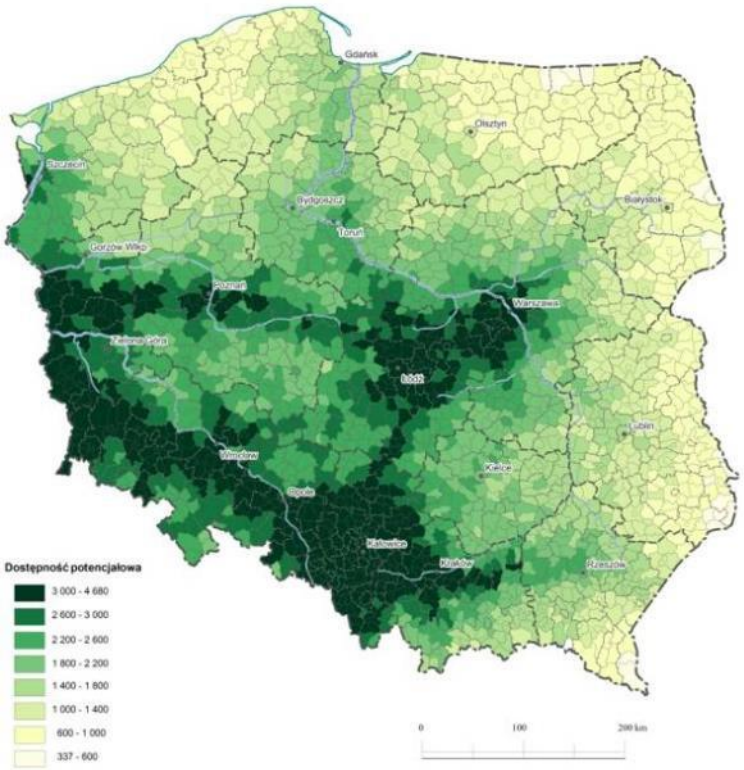


Dostępność 2015

- Peryferie:
  - Europejeskie
  - Krajowe
  - Regionalne

Dostępność krajowa a dostępność międzynarodowa

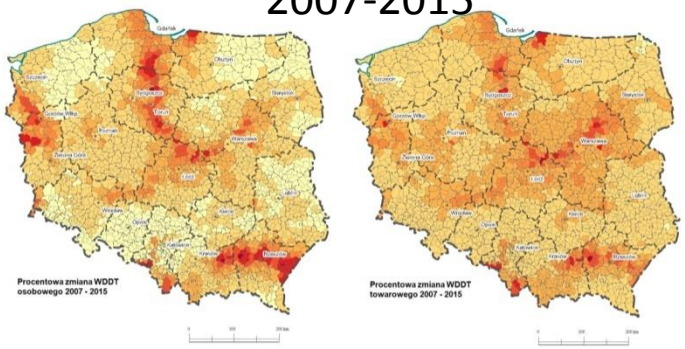


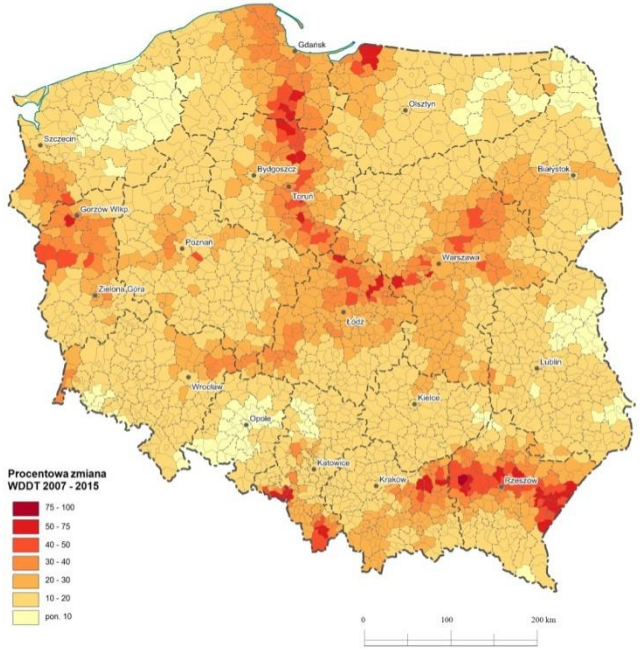


Źródło: Monitoring spójności terytorialnej…., 2012, autorzy: Rosik P., Komornicki T., Stępniak M., Pomianowski W.

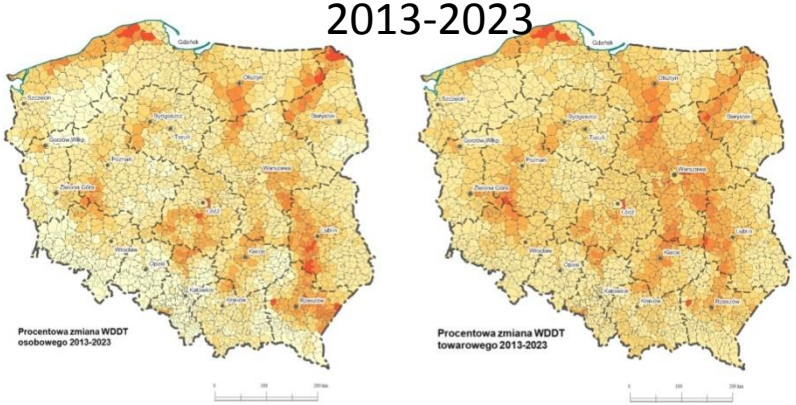
Zmiana procentowa Wskaźnika Drogowej Dostępności Transportowej WDDT (osobowego, towarowego i syntetycznego) w latach 2007-2015 i 2013-2023

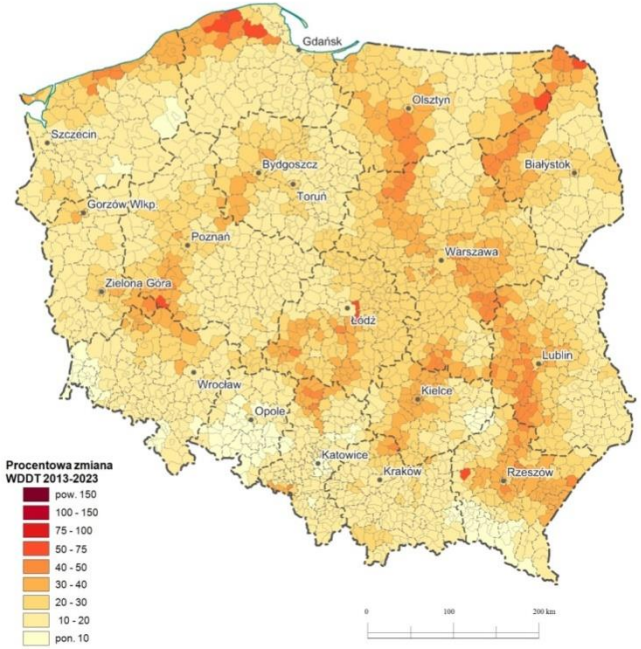
2007-2015





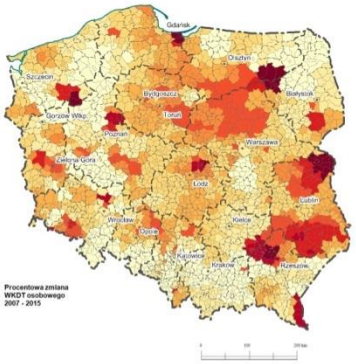
2013-2023

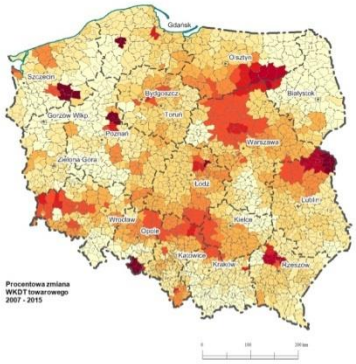


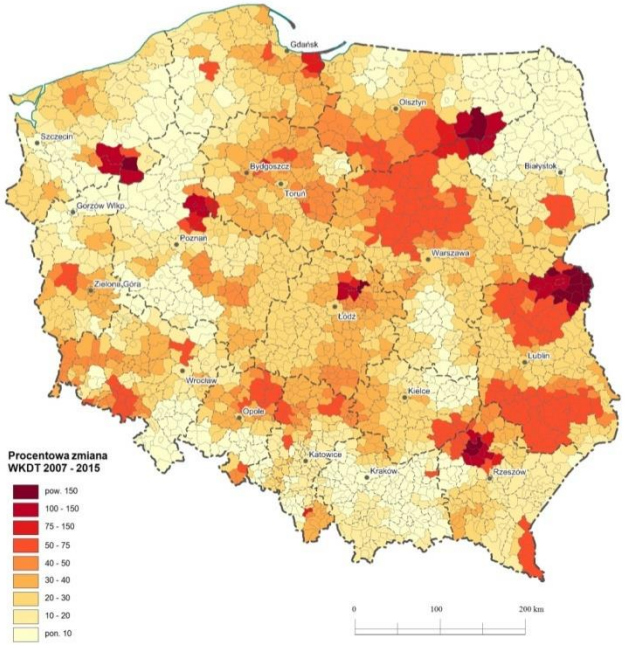


Zmiana procentowa Wskaźnika Kolejowej Dostępności Transportowej WKDT (osobowego, towarowego i syntetycznego) w latach 2007-2015 i 2013-2023

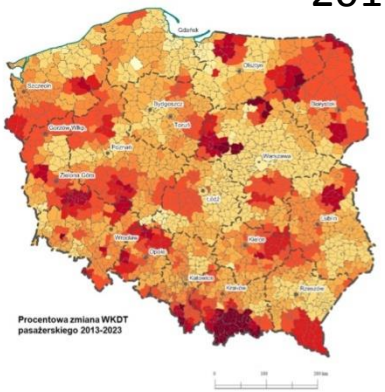
2007-2015

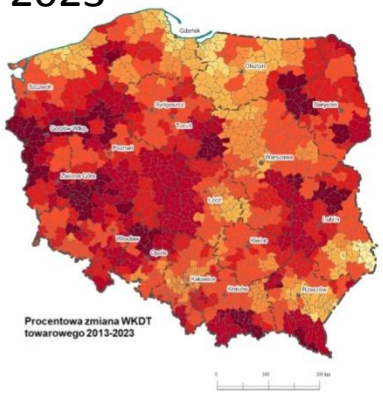


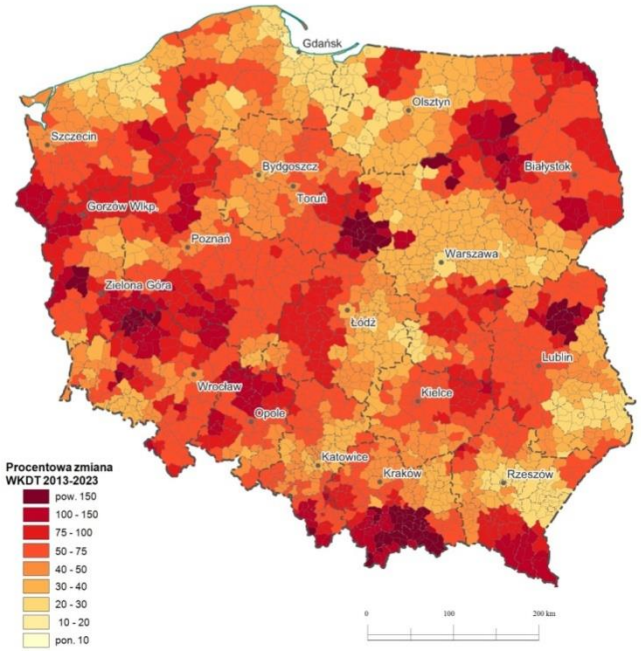




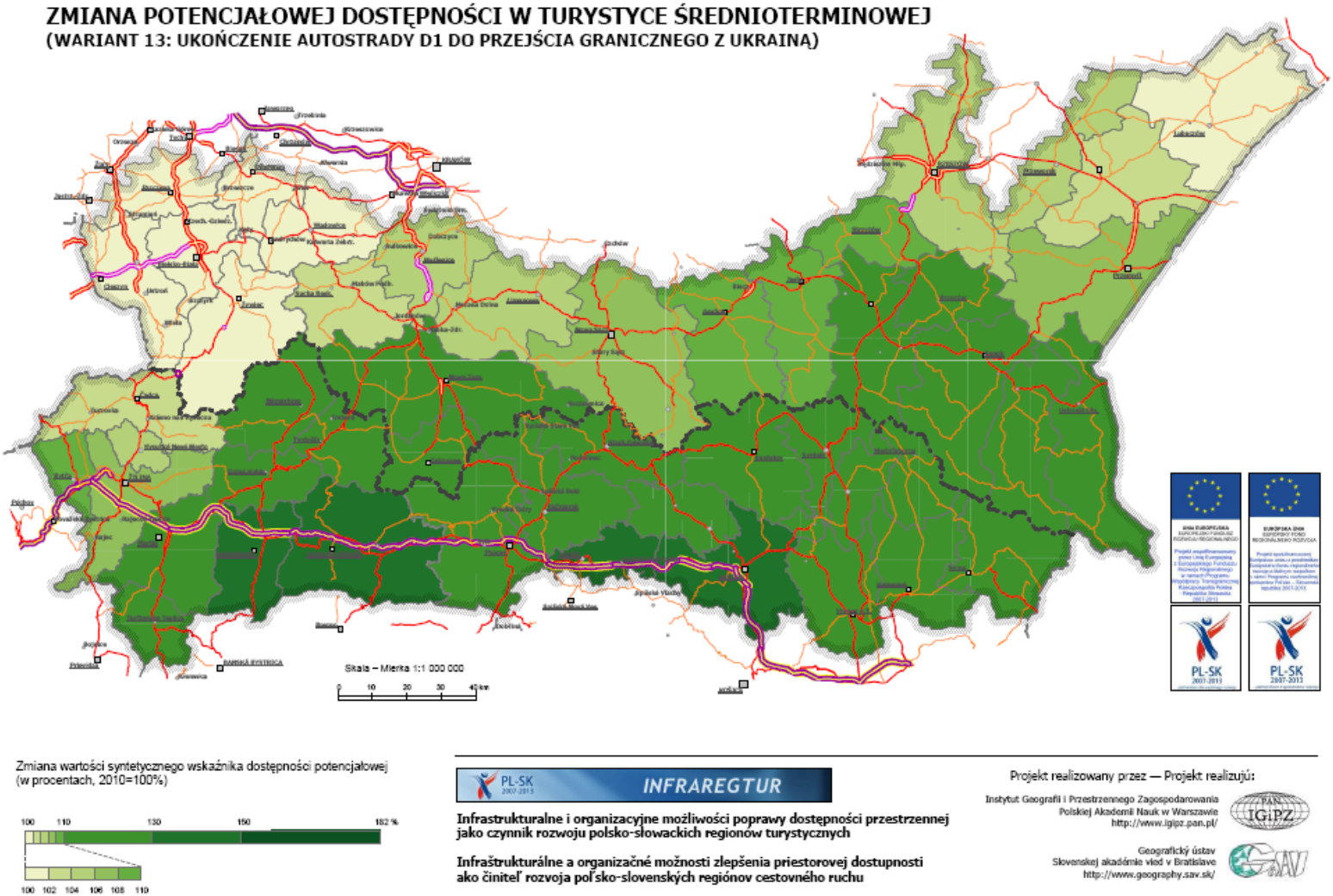
2013-2023





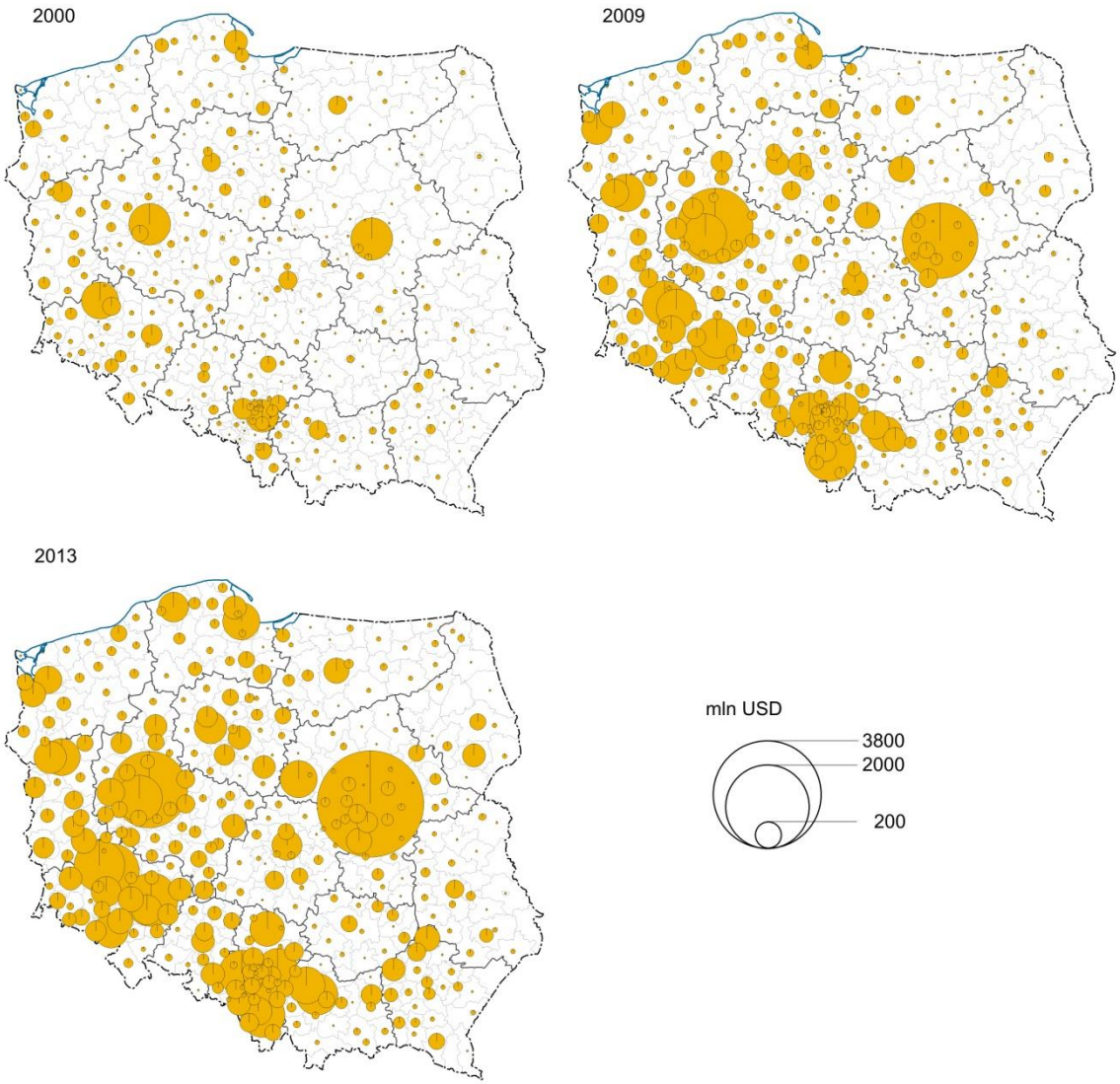


Wymiar transgraniczny – efekt słowackiej autostrady D1

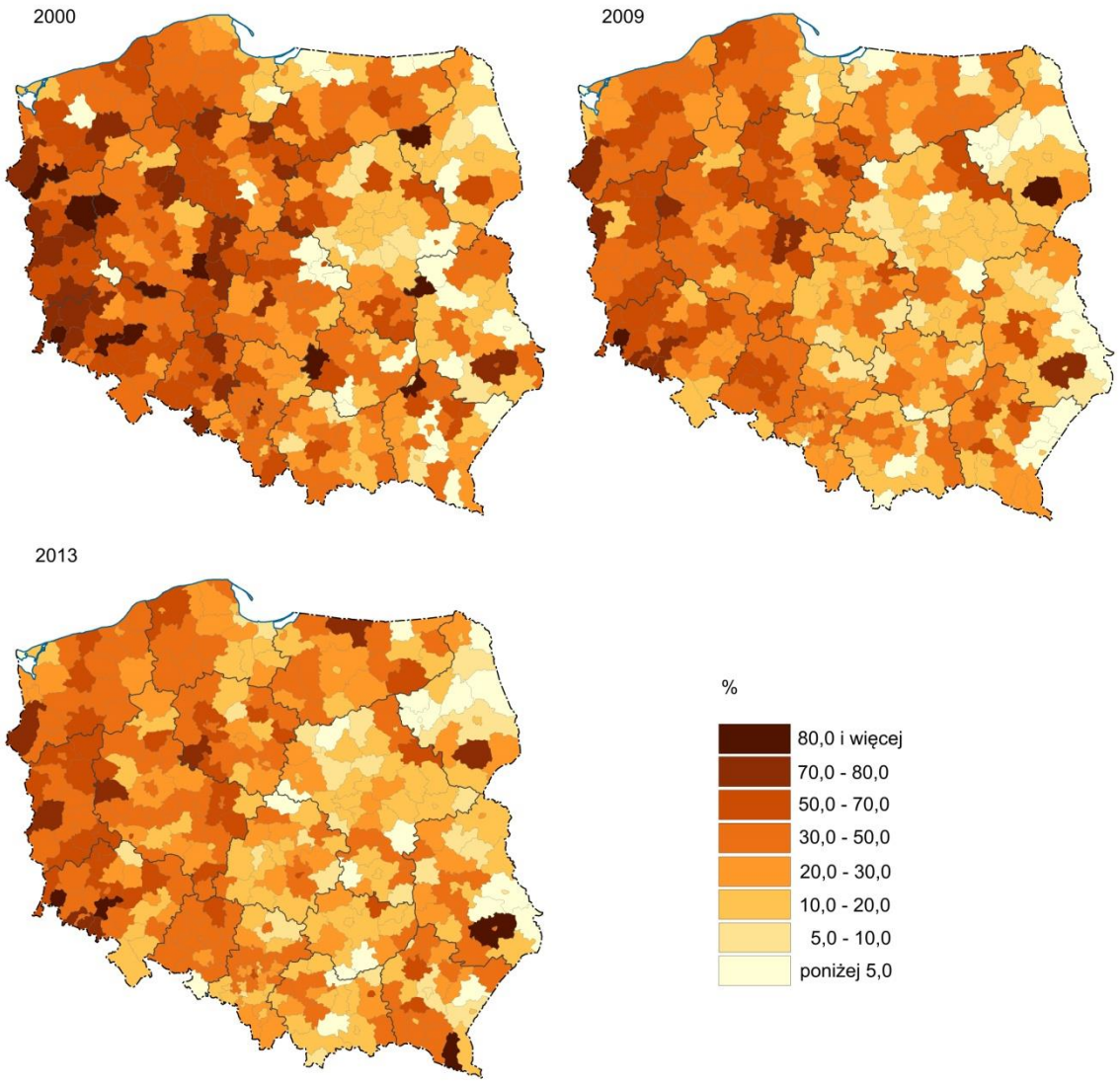


RELACJE POLSKO-NIEMIECKIE
WYMIAR PRZESTRZENNY

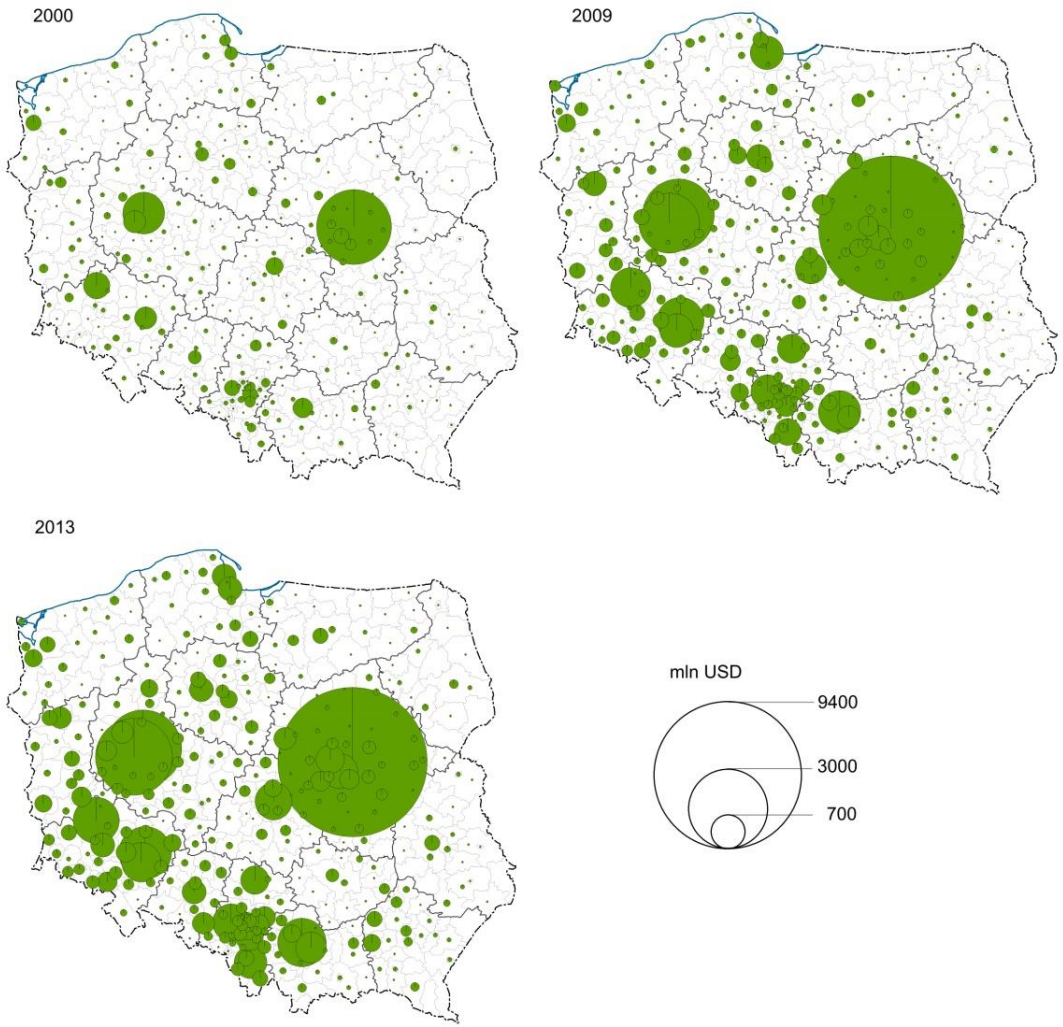
Eksport do Niemiec 2000, 2009, 2013



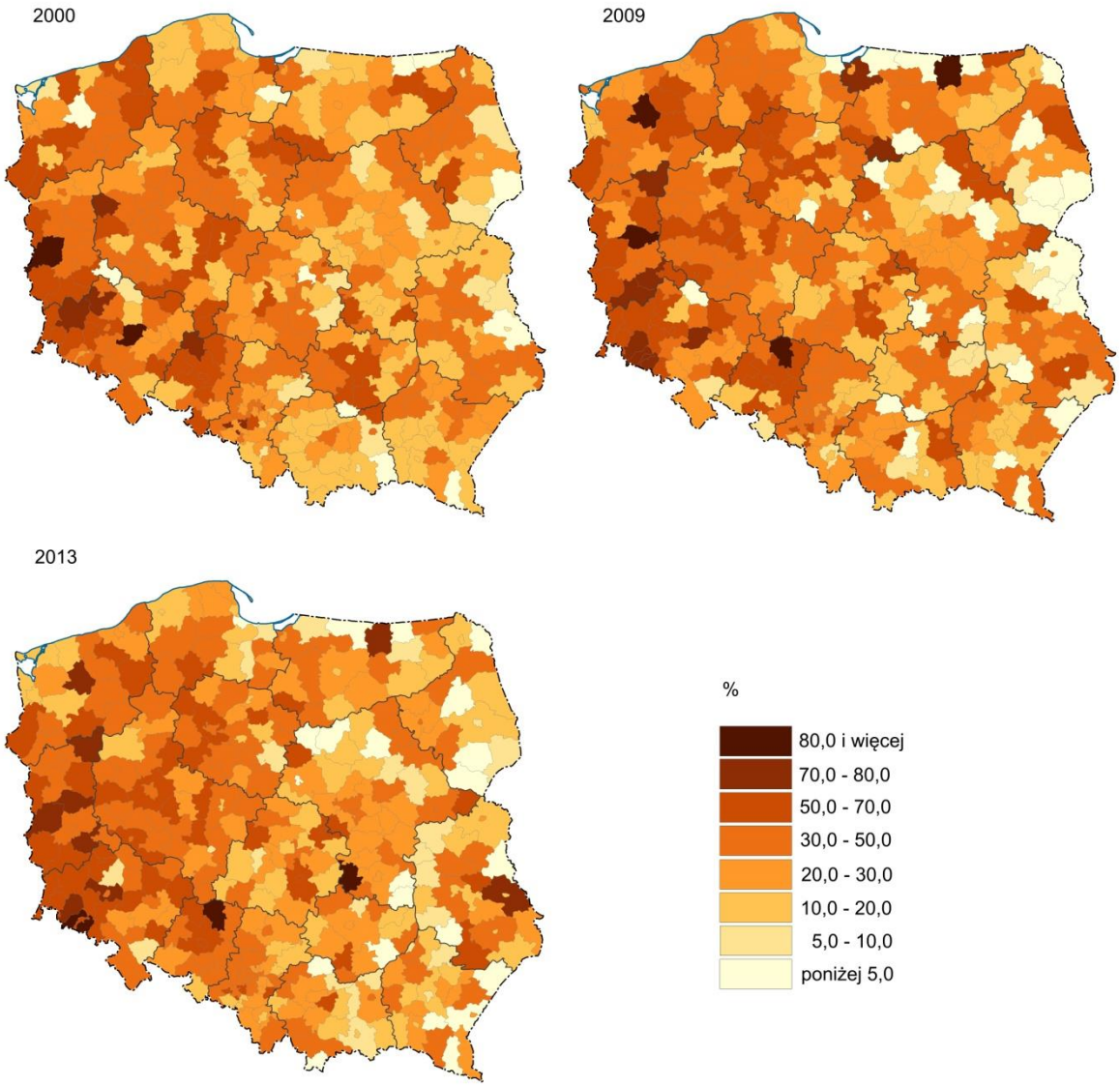
Udział Niemiec w eksporcie 2000, 2009, 2013



Import z Niemiec 2000, 2009, 2013



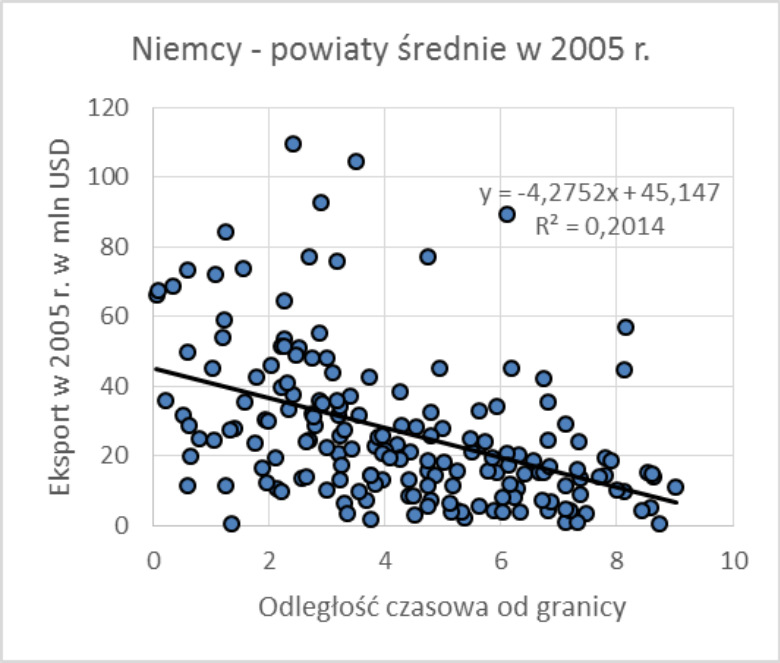
Udział Niemiec w imporcie 2000, 2009, 2013

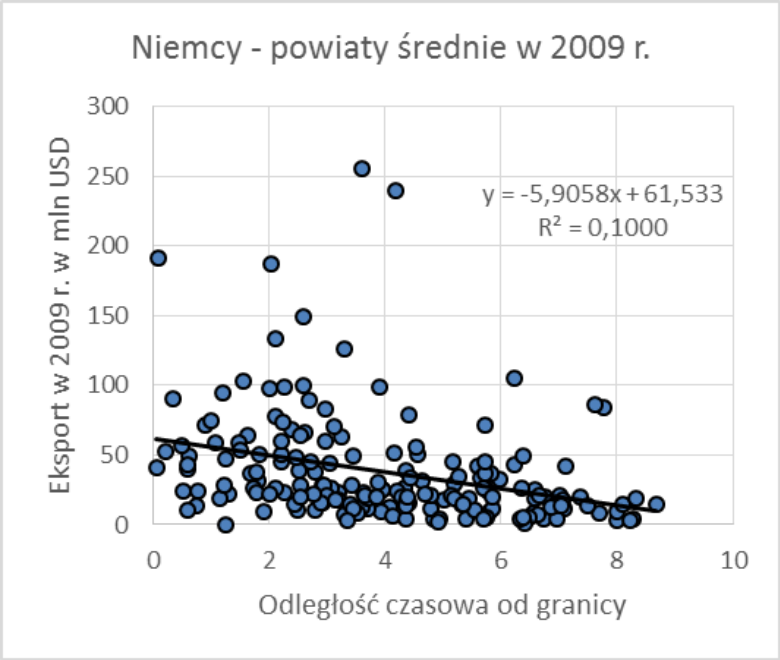


Znaczenie odległości od granicy

W długim horyzoncie czasu maleje siła współzależności pomiędzy odległością od granicy a eksportem do Niemiec – w skali kraju głównym odbiorcą polskiego eksportu.

Pośrednio wskazuje to na spadek znaczenia odległości i związanych z nią kosztów transportu jako czynników determinujących wielkość i kształt wymiany handlowej, na rzecz innych, nie zidentyfikowanych w pełni poprzez analizę statystyczną czynników.

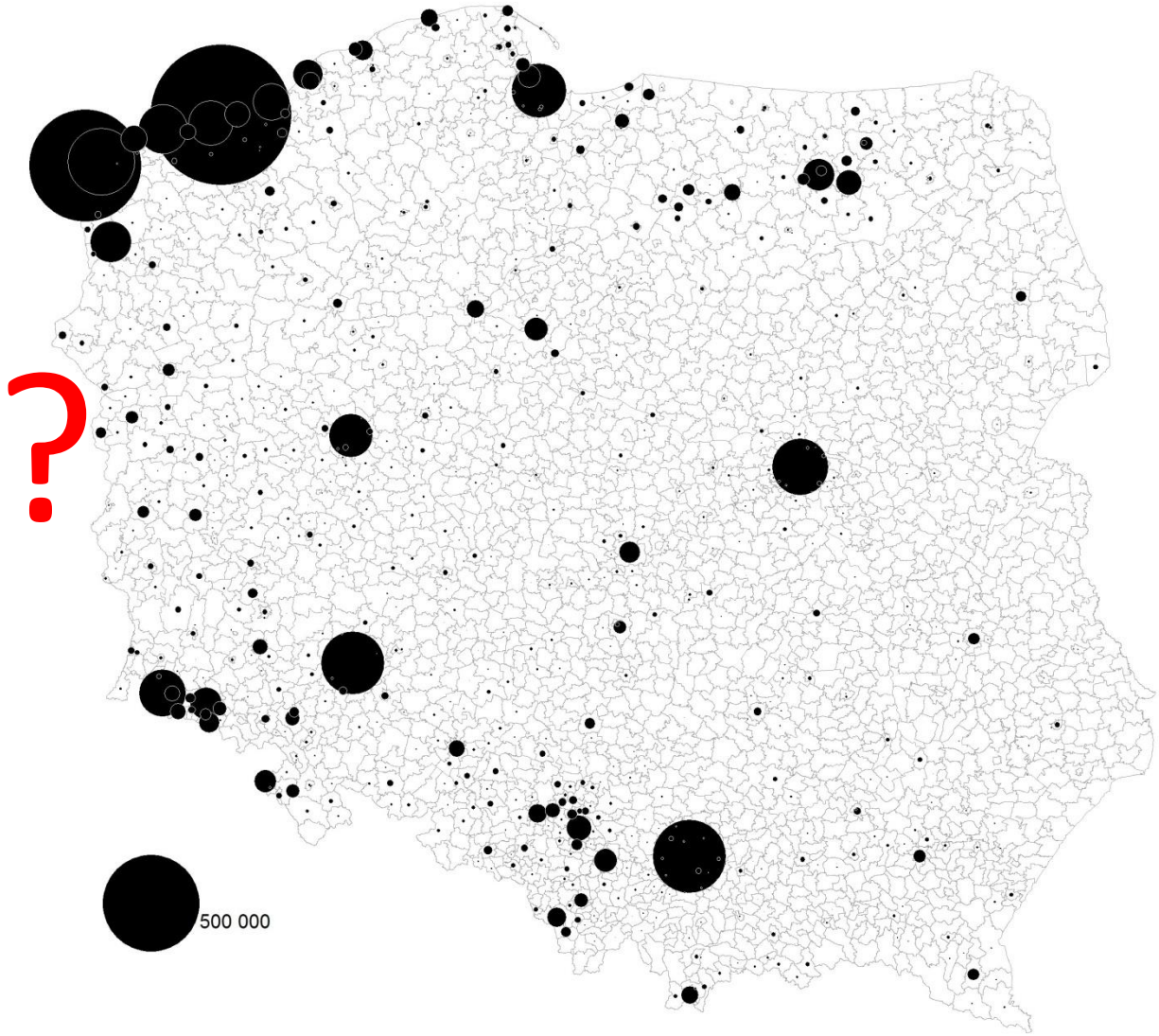




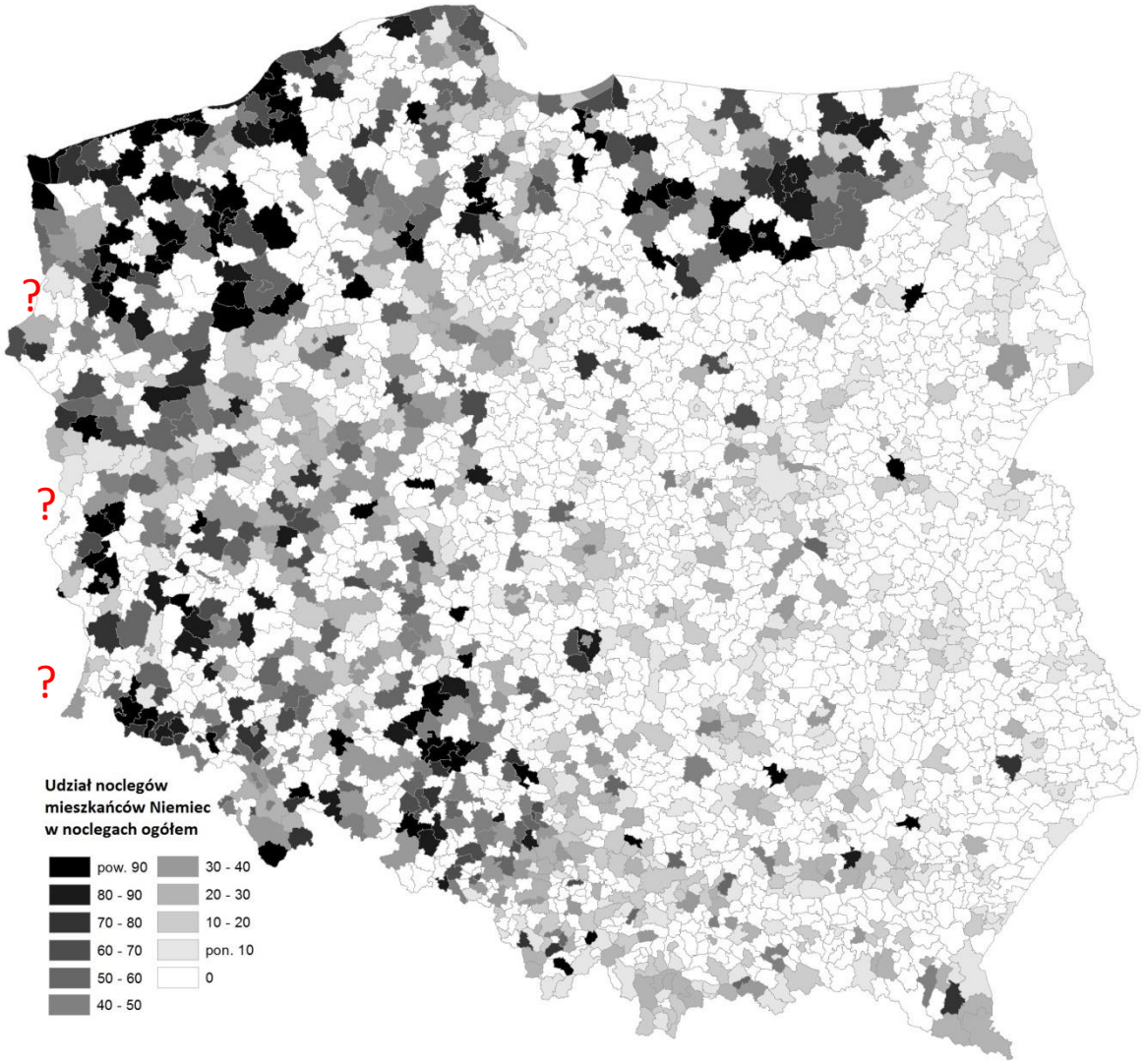
Interakcje a cykle ekonomiczne

Wyszczególnienie	Export ogółem (bez eksporterów >1 mld USD) n=363		Mali eksporterzy (<30 mln USD) n=88		Średni eksporterzy (30-150 mln USD) n=180		Duzi eksporterzy (150 mln-1 mld USD) n=95	
	ogółem	Firmy handlowe	ogółem	Firmy handlowe	ogółem	Firmy handlowe	ogółem	Firmy handlowe
Eksport ogółem	0,08		-0,30		0,21		0,17	
Białoruś	-0,37	-0,61	-0,59	0,05	-0,68	-0,91	-0,10	-0,36
Dania	0,28	-0,37	-0,57	0,84	-0,40	-0,81	0,37	-0,11
Litwa	-0,42	-0,80	-0,52	0,57	-0,80	-0,63	-0,24	-0,85
Niemcy	-0,02	-0,34	-0,44	-0,83	0,05	-0,74	0,00	-0,23
Czechy	-0,36	-0,03	-0,17	0,35	-0,33	-0,51	-0,36	0,06
Rosja	-0,54	-0,46	-0,83	-0,60	-0,70	-0,52	-0,49	-0,46
Słowacja	-0,53	-0,44	-0,21	-0,47	-0,26	-0,85	-0,57	-0,14
Szwecja	-0,14	-0,91	-0,50	0,36	-0,28	-0,85	-0,04	-0,93
Ukraina	-0,46	-0,54	-0,48	-0,77	-0,66	-0,59	-0,32	-0,44

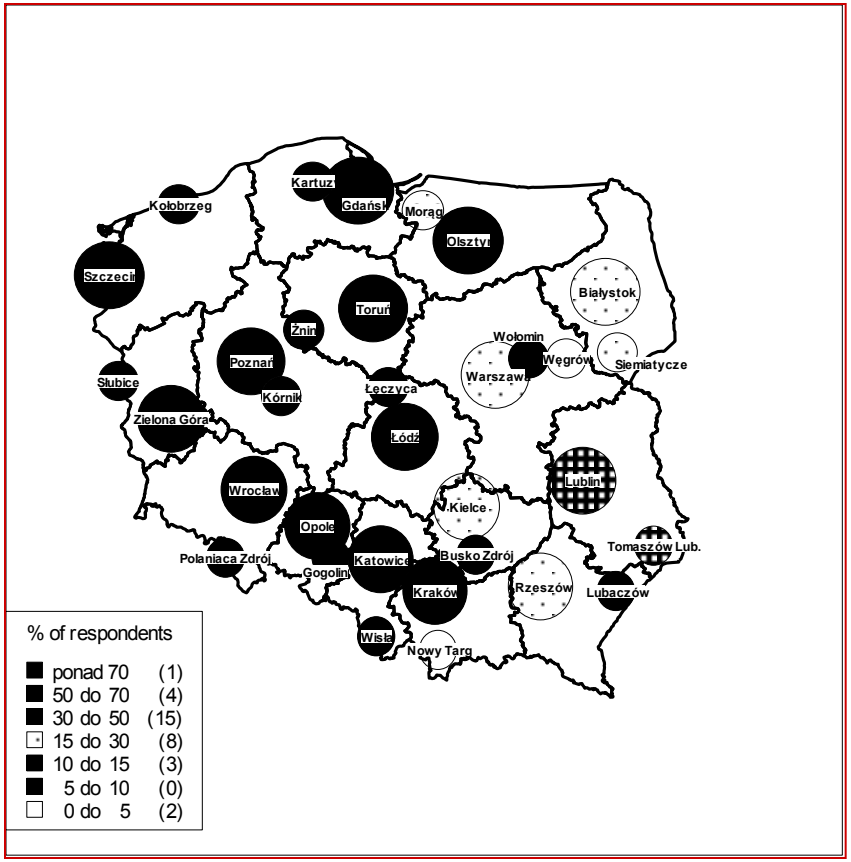
Noclegi udzielone obywatelom Niemiec 2014

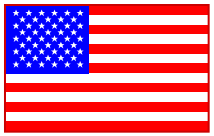


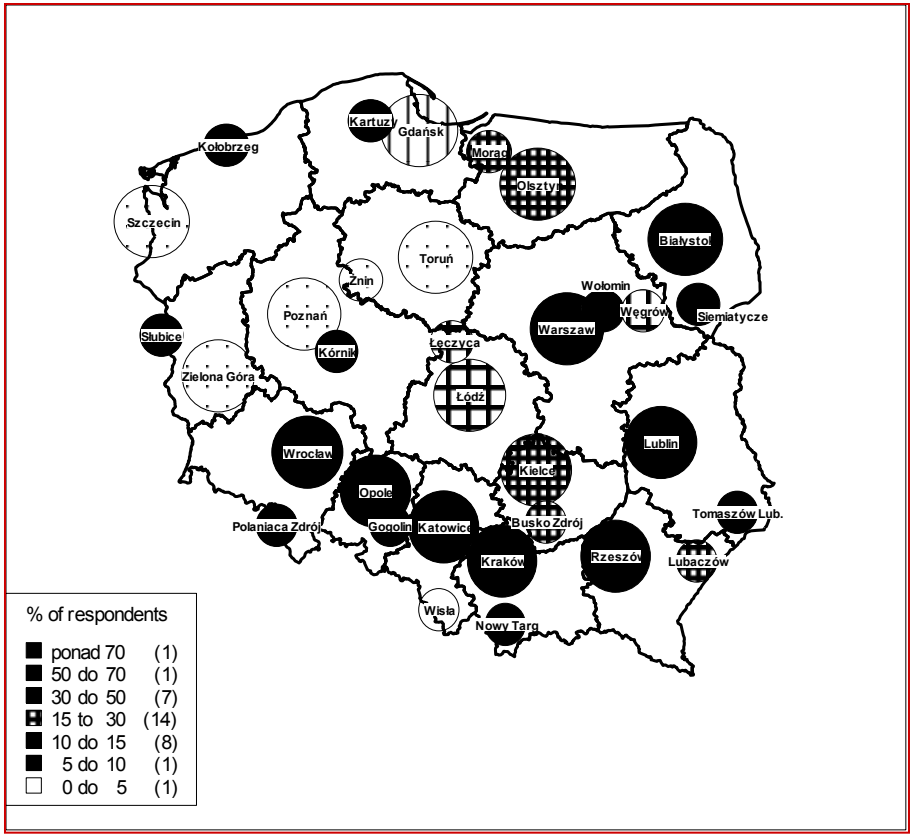
Udział obywateli Niemiec wśród udzielonych noclegów (2014)



Personal linkages - family abroad (according to 2002 survey)





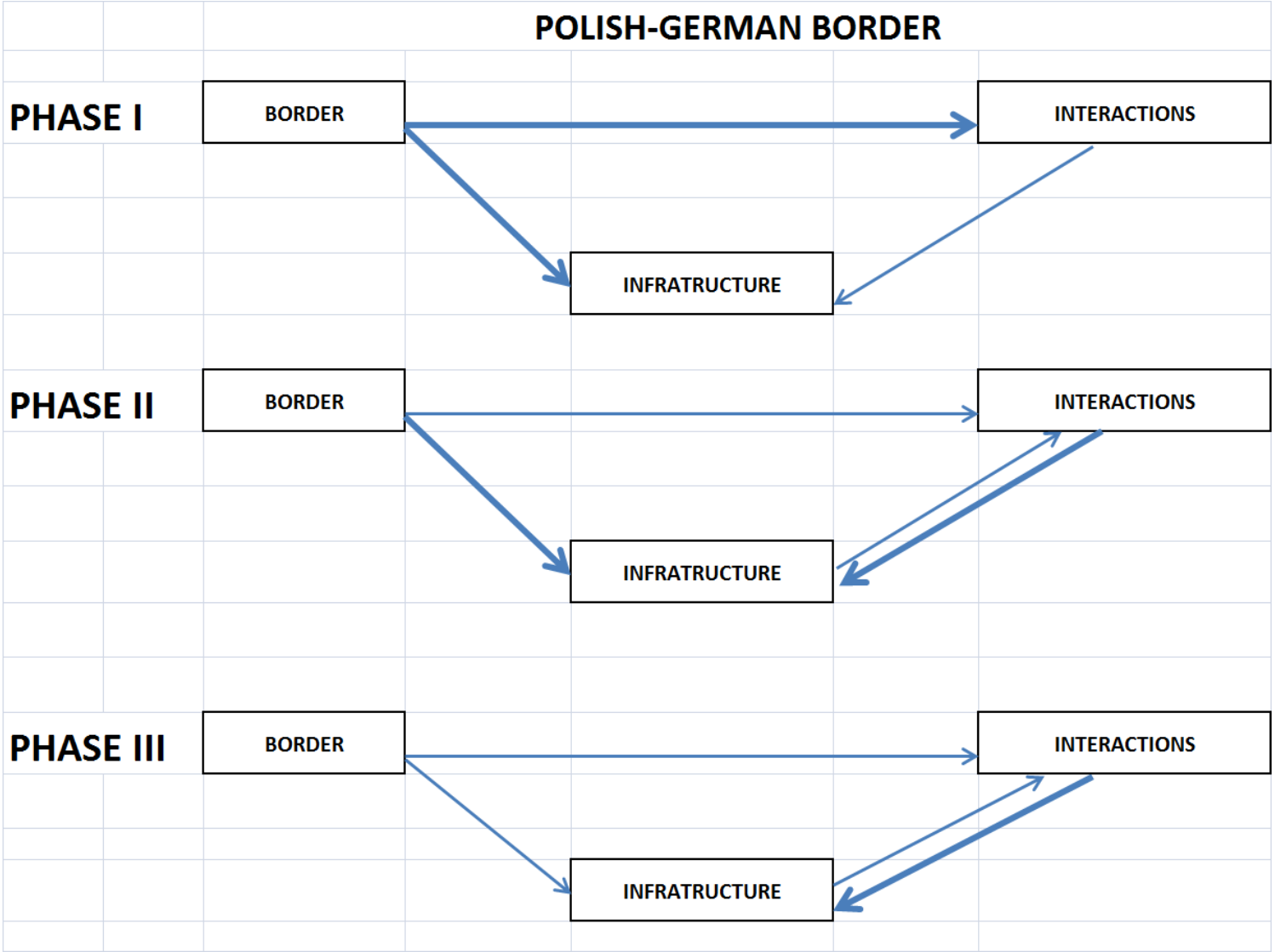


PODSUMOWANIE, ROLA INFRASTRUKTURY, REKOMENDACJE

Granica – Interakcje - Infrastruktura

- **Granica silnie sformalizowana okresu gospodarki centralnie planowanej**. Decydujące są czynniki polityczne i do pewnego stopnia ekonomiczne. Infrastruktura powstała w okresie wcześniejszym jest wykorzystywana wybiórczo. Wraz z rozwojem relacji ekonomicznych oraz w okresie bardziej liberalnej polityki paszportowo-wizowej staje się ona niewystarczająca. Granica jako silna bariera przestrzenna ogranicza rozwój infrastruktury. Czynniki ekonomiczne są jej stymulatorem, ale ich siła jest mniejsza od elementów geopolitycznych.
- **Granica okresu transformacji systemowej**. Następuje skokowa redukcja ograniczającego czynnika geopolitycznego. Granica szybko staje się coraz bardziej przenikalna. Rozwija się specyficzna transgraniczna infrastruktura transportowa. Rozwój relacji ekonomicznych (w tym tranzytu) i społecznych powoduje, że infrastruktura jest okresowo niewydolna. W relacjach lokalnych poprawa sytuacji jest relatywnie szybka na skutek jednoczesnej dalszej liberalizacji ruchu oraz budowy przejść granicznych. Otwarcie granicy sprzyja jednak ogólnemu rozwojowi interakcji społeczno-gospodarczych, a te wymagają infrastruktury o skali europejskiej. W tym sensie braki w nowoczesnej infrastrukturze staja się ogranicznikiem procesów integracyjnych.
- **Granica wewnętrzna Unii Europejskiej i strefy Schengen**. Akcesja do Unii Europejskiej powoduje dalszą szybką intensyfikację powiązań społeczno-gospodarczych o wymiarze transgranicznym. Jednocześnie specyficzna infrastruktura transportowa staje się niepotrzebna. Dostęp do środków strukturalnych Unii Europejskiej ułatwia rozwój rzeczywistej transgranicznej infrastruktury drogowej i kolejowej.
- **Granica 2041 ???**

Granica – Interakcje - Infrastruktura



Zmieniająca się rola infrastruktury

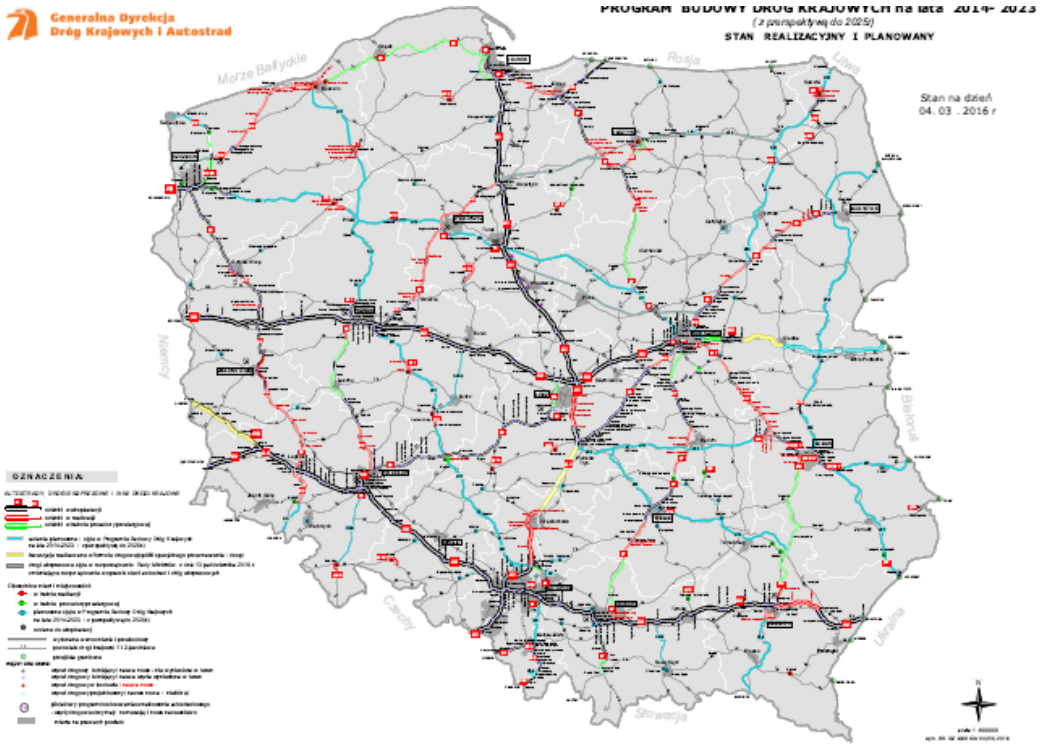
- Wzajemne relacje pomiędzy funkcjami granic, transgranicznymi interakcjami społeczno-gospodarczymi oraz infrastrukturą transportową są wielokierunkowe i często maja charakter sprzężenia zwrotnego.
- Zakres tych relacji jest zmienny i silnie uwarunkowany historycznie, geopolitycznie i ekonomicznie
- W przypadku granicy polsko-niemieckiej zarówno w fazie początkowej, jak i obecnej funkcje granicy (i jej formalizacja) determinują zarówno rozwój interakcji, jak i infrastruktury transportowej (w pierwszym przypadku w sensie negatywnym, a w drugim w pozytywnym).
- Wpływ braków w infrastrukturze jako destymulanty rozwoju interakcji jest najbardziej wyraźny w fazie transformacji.
- Jaka przyszłość w 2014 – różne **scenariusze** ?
  - Ponowna formalizacja, nadpodaż infrastruktury względem natężenia interakcji
  - Stabilizacja i rozwój powiązań lokalnych nowej generacji; ujawnią się nowe potrzeby infrastrukturalne w skali regionalnej i lokalnej; transport publiczny

Wnioski ogólne

- Współpraca transgraniczna oddala się od pogranicza
- Infrastruktura przestała być głównym stymulatorem, ale nadal stwarza bariery w wymiarze regionalnym i lokalnym
- Odporność relacji na cykle ekonomiczne
- Ewentualny powrót granic nie byłby powrotem do lat 90-tych, byłby stworzeniem nowej rzeczywistości.

Rekomendacje dla wspólnej przyszłości

- Potraeba wskazania priorytetowych relacji transportowych w oparciu o analizę interakcji
- Transport publiczny: kolej na kierunkach innych niż Warszawa – Berlin, połączenia lokalne
- Korytarz transportowy Poznań – Drezno (S12)



Potrzeba dalszych badań

- Nie wolno nam patrzeć na pogranicze przez pryzmat modeli z lat 90-tych
- Zagospodarowanie pogranicza jako pochodna dynamicznego układu interakcji i przepływów
- Dwustronne badania interakcji na poziomie regionalnym i lokalnym (z udziałem służb statystycznych Polski i Niemiec)
- Cykliczne badania ruchu granicznego w warunkach Schengen
- Badania dostępności w układzie transgranicznym
- Konieczność komplementarnej obserwacji powiązań w różnych skalach przestrzennych

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ,

Reference for use of this presentation

This presentation contains information in the form of charts and images from authors who gave the permission for use to prof dr. habil Tomasz Komornicki.

So please be reminded that using an image requires you to have a license for the respective image!