

Łukasz Musiaka

WOLIN I UZNAM – OBSZAR POGRANICZA CZY CENTRUM REGIONU? HISTORYCZNE I WSPÓŁCZESNE UWARUNKOWANIA FUNKCJONOWANIA WYSP

Artykuł porusza szereg zagadnień związanych z funkcjonowaniem społecznym i gospodarczym wysp Wolin i Uznam. Punktem wyjścia jest krótka analiza położenia geograficznego i dostępności obszaru. W dalszej kolejności dokonano przeglądu najważniejszych wydarzeń historycznych, by ostatecznie skupić się na współczesnych podstawach egzystencji obszaru, to jest gospodarce morskiej, turystyce i handlu. Szczególny nacisk położono także na bariery i formy współpracy transgranicznej samorządów obu wysp w ramach Euroregionu „Pomerania” oraz ograniczenia i możliwości związane z przygranicznym położeniem.

Słowa kluczowe: *Wolin, Uznam, wyspy, turystyka, handel, gospodarka morska*

1. Wstęp

Od wieków wyspy Wolin i Uznam pełniły ważną rolę polityczną, gospodarczą i strategiczną. Specyfika położenia geograficznego i geopolitycznego zadecydowała o ścieraniu się w tym rejonie wpływów skandynawskich, germańskich i słowiańskich. Każda z tych kultur odcisnęła niezatarte piętno w procesie rozwoju osadnictwa, budowy urządzeń obronnych, kształtowaniu stosunków gospodarczych, opartych na handlu i gospodarce morskiej, czy wreszcie na życiu zwykłych ludzi.

W przeszłości decydującą rolę w rozwoju wysp odgrywały głównie względy strategiczne, handel, rolnictwo oraz gospodarka morska i śródlądowa. Od XIX w. istotnym czynnikiem rozwoju gospodarki stała się również funkcja turystyczna, oparta na walorach zdrowotnych i rekreacyjnych morza, unikalnym krajobrazie i budowie geomorfologicznej oraz odrębności flory i fauny. Współcześnie rozwija się turystyka uzdrowiskowa, wypoczynkowa i aktywna. Historyczna zmienność granic i przynależności politycznej oraz strategiczne położenie obu wysp dla celów wojskowych spowodowały ogromne zróżnicowanie dziedzictwa kulturowego Wolina i Uznamu, dzięki czemu rozwija się tam również turystyka kulturowa.

Położenie geograficzne obu wysp sprzyja nie tylko rozwojowi lokalnemu i regionalnemu, ale w pewnym stopniu wpływa także na całą Polskę i inne państwa regionu. Istotne znaczenie w tej kwestii odgrywa dostępność komunikacyjna i tranzytowy charakter wysp – między wschodnią i zachodnią oraz północną i południową częścią Europy. Duże znaczenie posiadają porty morskie i stocznie oraz połączenia promowe krajowe i zagraniczne. Po stronie niemieckiej funkcjonuje również niewielki, sezonowy port lotniczy w Heringsdorf.

Inną kwestią jest bezpieczeństwo energetyczne państw basenu Morza Bałtyckiego oraz zachodniej i południowej Europy. Polityka energetyczna kształtowana jest poprzez funkcjonowanie niemiecko-rosyjskiego Gazociągu Północnego. Dla Polski istotne znaczenie w kwestii dywersyfikacji dostaw gazu będzie miał powstający gazoport w Świnoujściu.

Szczególne znaczenie dla regionu pełni wspomniane już Świnoujście, położone na Wolinie i Uznamie oraz 42 innych, mniejszych wyspach. Jest to największe skupisko ludności na rozpatrywanym obszarze (41,5 tys. mieszkańców), oraz ważny ośrodek przemysłowy, handlowy i kulturalny. Symboliczne położenie miasta na wyspach znalazło swoje odbicie w jego unikalnej roli pomostu między społeczeństwem i gospodarką polską i niemiecką. Należy zaznaczyć, że Świnoujście, jak i obie wyspy stanowią nie tylko geograficzny środek powołanego w 1995 r. Euroregionu „Pomerania” (do którego należą Polska, Niemcy, Dania i Szwecja), ale pełnią również kluczową rolę dla jego funkcjonowania.

Nową kartę w dziejach Wolina i Uznamu przyniosło wstąpienie Polski do Unii Europejskiej i otwarcie granic strefy Schengen. Pozwoliło to na rozwój handlu przygranicznego, ożywienie współpracy w dziedzinie turystyki, rozbudowę wspólnej infrastruktury i rozszerzenie dotychczasowej kooperacji między samorządami polskimi i niemieckimi. Skorzystali na tym również zwykli mieszkańcy, m.in. poprzez ożywienie kontaktów towarzyskich, intensyfikację ruchu turystycznego, nowe możliwości podjęcia pracy zarobkowej i osadnictwa za granicą czy ożywienie gospodarcze w usługach i produkcji.

2. Położenie geograficzne, administracyjne i dostępność komunikacyjna

Położenie geograficzne i geopolityczne od wieków decydowały o strategicznym znaczeniu obu wysp dla Niemiec, Polski i całego regionu południowego i zachodniego Bałtyku. Również i dzisiaj nadmorskie położenie oraz przebieg granicy dwóch państw w dużym stopniu wpływa na rozwój gospodarczy Wolina i Uznamu oraz kształt życia zwykłych ludzi.

Wolin i Uznam należą do największych wysp bałtyckich. Znajdują się w południowo-zachodniej części Morza Bałtyckiego, stanowiąc południowy brzeg Zatoki Pomorskiej. Od południa otacza je Zalew Szczeciński. Od wschodu Wolin oddziela od lądu rzeka Dziwna z Zalewem Kamieńskim, a od zachodu rzeka Świna. Uznam od strony zachodniej obmywany jest przez rzekę Pianę

(Peene). Między Wolinem a Uznamem znajdują się 42 mniejsze wyspy. Oprócz wyspy Karsibór, nie są zamieszkałe. Powierzchnia wysp Wolin i Uznam wynosi kolejno 265 km² i 445 km², z czego w Polsce znajduje się 16% powierzchni tej ostatniej, tj. 72 km². Wolin w całości znajduje się na terenie województwa zachodniopomorskiego, w powiecie kamieńskim i powiecie grodzkim Świnoujście. Uznam leży na terenie powiatu świnoujskiego, a po stronie niemieckiej na obszarze landu Meklemburgia-Pomorze Przednie w powiecie Vorpommern-Greifswald.

Obie wyspy znajdują się na granicy Polski i Niemiec, ale także blisko granic Danii (150 km) i Szwecji (175 km). Odległość ze Świnoujścia do Kopenhagi w linii prostej wynosi 224 km, a do Sztokholmu 647 km. Berlin od Świnoujścia w linii prostej dzieli jedynie 165 km. Znacznie dalej jest do Warszawy, bo aż 489 km. Najbliższe duże miasta po stronie Polskiej to Szczecin (57 km) i Kołobrzeg (92 km).

Położenie geograficzne i geopolityczne opisywanych wysp ma znaczenie dla funkcjonowania różnych form transportu i komunikacji na szczeblu międzynarodowym, szczególnie w przypadku żeglugi morskiej i śródlądowej. Nie ma natomiast większego znaczenia jeśli chodzi o funkcjonowanie transportu lotniczego.

Od polskiej strony do wyspy Wolin można się dostać drogą krajową numer 3, która stanowi fragment międzynarodowej trasy E 65 z Malmö w Szwecji na grecką Kretę. Od strony Międzyzdrojów łączy się z nią droga wojewódzka numer 102. Drogowym łącznikiem (który wykorzystuje przeprawę promową) między Niemcami a Polską, jest droga krajowa nr 93 (w Niemczech 110). Po stronie niemieckiej, oprócz wspomnianej drogi numer 110, biegnącej od południa wyspy Uznam, funkcjonuje również droga numer 111, biegnąca przez miejscowość Wolgast (od północy).

Uznam ze stałym łądem łączy dwa mosty: drogowo-kolejowy most zwodzony (Peenebrücke) w mieście Wolgast, położonym na obu brzegach rzeki Piany (most ten został oddany do użytku w 2000 r. i obecnie urósł do rangi symbolu miasta) oraz most drogowy w ciągu trasy 110. Wolin również połączony jest dwoma mostami drogowymi nad rzeką Dziwną – zwodzonym w Dziwnowie i obwodowym w Wolinie (równolegle biegnie most kolejowy) (fot. 1–2).

W przypadku połączeń kolejowych, na Wolin od strony polskiej można się dostać do dworca kolejowego leżącego we wschodniej części Świnoujścia ze Szczecina i innych dużych miast Polski. Od strony niemieckiej do Świnoujścia można dojechać trasą kolejową, która kończy się w zachodniej części miasta na wyspie Uznam. Na Uznam od strony niemieckiej można się dostać z większych miast Niemiec. Średnia długość podróży kolejowej z Berlina do Heringsdorf zajmuje około 2 godzin.

Bardzo istotna jest również dostępność wysp dla środków transportu morskiego. Z zespołu portów Szczecin–Świnoujście korzystają jednostki towarowe



Fot. 1–2. Otwarte przeszło mostu Peenebrücke w Wolgast oddanego do użytku w 2000 r., łączące Uznam ze stałym lądem oraz most zwodzony w Dziwnowie z połowy XX w.

Źródło: <http://usedom-wollin.eu>; http://zp.pl/rzeka-dziwna-i-most-zwodzony-wdziwnowie,artykul_1_22_0_5 (dostęp: 28.11.2013)

z całego świata. Porty leżą na trasie Skandynawia – południe i wschód Europy oraz na najkrótszej drodze morskiej, łączącej poprzez Bałtyk Finlandię, Rosję, oraz Republiki Nadbałtyckie z Niemcami i Europą Zachodnią. Zespół portów Szczecin–Świnoujście jest również bardzo ważny ze względów tranzytowych dla Czech, Słowacji i Chorwacji.

Ruch pasażerski obsługiwany jest przez Świnoujski terminal portowy. Jest on obecnie największym i najnowocześniejszym terminalem promowym w Polsce, skąd można dostać się do Szwecji (Trelleborg, Ystad). W 2010 r. zamknięto połączenia promowe do Danii (Kopenhaga) i sezonowe kursy na Bornholm. Terminal w Świnoujściu funkcjonuje również jako morskie przejście graniczne. W najbliższych latach planuje się jego powiększenie dla jednostek pływających do 207 m długości¹. Należy pamiętać, że w Świnoujściu krzyżują się polskie i europejskie szlaki żeglugi śródlądowej. Duże znaczenie posiada międzynarodowa droga wodna: Świnoujście–Szczecin–Gryfino–Widuchowa–Hochensaaten–Eberswalde–Berlin (Perczyńska 2008, s. 265). Ponadto dostęp do europejskiego systemu żeglugi śródlądowej poprzez kanał Odra–Hawela ma istotne znaczenie dla obsługi przez zespół portów Świnoujście–Szczecin obszaru wschodnich Niemiec. Pewne znaczenie komunikacyjne, głównie o randze lokalnej i regionalnej, posiada sieć żeglugi przybrzeżnej.

Uznam jest również osiągalny drogą powietrzną. Około 13 km od Świnoujścia, w niemieckiej miejscowości Heringsdorf funkcjonuje port lotniczy, który wobec braku polsko-niemieckiej kontroli granicznej pełni również ważną funkcję dla obsługi ruchu pasażerskiego z Polski. Port lotniczy obsługuje sezonowe połączenia z Dortmundem, Düsseldorfem, Kolonią/Bonn, Stuttgartem,

¹ http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,87121,12146568,Swinoujski_terminal_promowy_do_rozbudowy_Dla_ni_kogo_.html (dostęp: 28.11.2013).

Frankfurtem nad Menem. Można tam również dolecieć z Zürichu i Berna, Wiednia i Warszawy². Po polskiej stronie, najbliższym wysp znajduje się port lotniczy Szczecin–Goleniów (około 80 km od Świnoujścia).

Transport na poziomie lokalnym obsługują m.in. bezpłatne, regularne połączenia promowe między Wolinem a Uznamem, połączenie wysp Wolin i Karsibór za pomocą Mostu Piastowskiego oraz połączenie kolejowe w postaci Uznamskiej Kolei Nadmorskiej (Uzdrowskiej). Pociągiem można dojechać ze Świnoujścia do Peenemünde i Wolgast na zachodnich krańcach wyspy Uznam, a dalej do Stralsund na stałym lądzie u wybrzeży Rugii i Barth.

Istniejąca sieć połączeń morskich, lądowych i powietrznych jest od wielu lat unowocześniana i rozwijana. Szeroki wachlarz różnych środków komunikacji, którymi można dostać się na wyspy Wolin i Uznam, wskazuje na ich bardzo ważną rolę jako regionalnego i międzynarodowego węzła komunikacyjnego. Dostępność komunikacyjna ma szczególne znaczenie dla rozwoju gospodarki morskiej, przemysłu, handlu i turystyki.

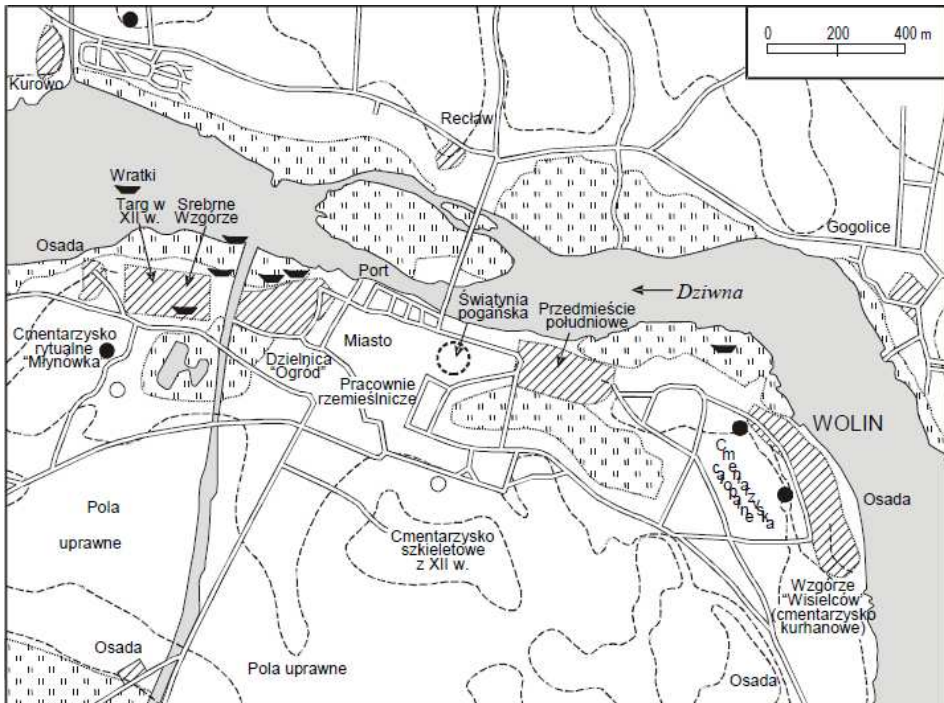
3. Historyczne uwarunkowania rozwoju

Najstarsze ślady osadnictwa człowieka na omawianym terenie (Wolin) datowane są na okres młodszej epoki kamienia (4200–1700 r. p.n.e.) o czym świadczą znaleziska ceramiki i kamiennych narzędzi. Również z kolejnych okresów pozostało wiele materialnych relikwów dawnych kultur. Omawiane tereny stanowiły szczególnie korzystne miejsce dla rozwoju osadnictwa. Sprzyjały temu sąsiedztwo Morza Bałtyckiego oraz przebiegające przez te obszary szlaki handlowe.

Najstarsza wzmianka o plemieniu Wolinian zawarta jest w przekazie Geografa Bawarskiego z połowy IX w. Badania archeologiczne potwierdziły istnienie ponad 600 punktów osadniczych, pochodzących z okresu od VI do XII w., w tym około 20 grodów, z najważniejszym z nich w Wolinie. Dotychczasowe wyniki badań wskazują, że rozwinął się on już pod koniec VIII w. u ujścia Dziwny i Świny, w rejonie dzisiejszego Starego Miasta, jako osada rybacka. W IX w. stał się „znacznej rangi emporium handlowym na szlakach prowadzących w kierunku Prus, Nowogrodu, a na Zachodzie – do Haithabu i Starigardu” (Buko 2006, s. 225). W tym okresie powstała osada o powierzchni 6 ha, która istniała do XII w. Rozwinęła się przy przeprawie przez Dziwną na wyniesieniu otoczonym bagnami. Dalszy rozwój Wolina nastąpił w drugiej połowie IX w., kiedy to został umocniony, a na Srebrnym Wzgórzu powstała nowa dzielnica, na terenie której przypuszczalnie zlokalizowano targ. Dalej, w kierunku południowym, wzdłuż rzeki Dziwny, powstało kilka centrów osadniczych, ciągnących się na przestrzeni 3 km. Na przełomie IX i X w.

² <http://www.flughafen-heringsdorf.de> (dostęp: 27.11.2013).

osadnictwo objęło teren całego późniejszego miasta lokacyjnego. Rozkwit Wolina trwał do drugiej połowy XI w., kiedy przewagę uzyskują Kamień, a następnie Szczecin i Kołobrzeg (Piskorski 2005; Buko 2006; Kulesza 2011) (rys. 1).



Rys. 1. Wolin. Osadnictwo wczesnośredniowieczne

Źródło: A. Buko (2006)

W połowie X w. terenami leżącymi u ujścia Odry zainteresował się władca Polan Mieszko I, którego celem było przyłączenie ich do swego państwa. Walki o Pomorze Zachodnie z Wietetami trwały do 972 r. i zakończyły się opanowaniem przez polańskiego władcę ujścia Odry. Zwierzchnictwo polskie trwało do 1007 r. W pierwszej połowie XI w. rozpoczął się proces stopniowego ograniczania pozycji Wolina jako aktywnego ośrodka handlu morskimi. Wiązało się to, jak już wspomniano, m.in. z rozwojem konkurencyjnych miast: Kołobrzegu i Szczecina. Do upadku Wolina walenie przyczynił się najazd Duńczyków w 1173 r. W początkach XI w. zajęty został przez wojska Bolesława Krzywoustego, który próbował powtórnie przywrócić zwierzchnictwo piastowskie nad Pomorzem Zachodnim. Wolinianie podporządkowani zostali pomorskiemu księciu Warcisławowi, lennikowi polskiego władcy. W latach 20. XII w. Pomorze Zachodnie przyjęło chrzest; w 1140 r. utworzona została diecezja ze stolicą w Wolinie, a pierwszym biskupem został Wojciech. Wolin nie wrócił już do

dawnej świetności. W latach 1173, 1177 i 1184 był trzykrotnie niszczone przez Duńczyków. Po drugim najeździe biskupstwo przeniesiono do Kamienia. Ostatecznie w 1186 r. Duńczycy na krótko opanowali Pomorze Zachodnie. Później, od 1227 r. władali nim margrabiowie brandenburscy, a pod koniec XIII w. usamodzielniało się pod rządami dynastii Grafitów (do XVI w.). W 1278 r. Wolin otrzymał prawa miejskie wzorca lubeckiego, a w 1365 r. stał się członkiem Hanzy. W połowie XVI w. zamieszkiwało go około 300–400 mieszkańców. W trakcie wojny trzydziestoletniej (1618–1648), od 1627 r. Pomorze Zachodnie okupowały wojska cesarza Ferdynanda II, zaś w 1630 r. opanowały je wojska szwedzkie pod wodzą Gustawa II Adolfa. Książę pomorski Bogusław XIV zmuszony został do sojuszu ze Szwedami. Wraz z jego śmiercią w 1637 r. skończyła się władza Grafitów na tym terenie. W wyniku pokoju westfalskiego w 1648 r. Pomorze Zachodnie podzielone zostało między Szwecję i Brandenburgię. Wolin, po podziale dawnego Księstwa Pomorskiego, wraz z Pomorzem Przednim trafił pod panowanie Szwecji. W 1720 r., w wyniku układu sztokholmskiego, wyspy Wolin i Uznam odsprzedane zostały Królestwu Prus. W połowie XVIII w. intensywnie rozwijało się Świnoujście, stając się ważnym portem, łączącym ujście Odry ze Szczecinem. W 1815 r., w wyniku postanowień kongresu wiedeńskiego dawne Pomorze Szwedzkie włączono do Prus, a w 1871 r., po zjednoczeniu Niemiec i powstaniu Cesarstwa, wraz z Pomorzem, jako część królestwa Prus, włączono w jego skład. W drugiej połowie XIX w. interesujące nas wyspy stały się popularniejsze ze względu na miejscowości lotniskowe, jak Świnoujście (Swinemünde), Heringsdorf na Uznam czy Międzyzdroje (Misdroy) na Wolinie.

W toku ostatniej wojny na wyspie Wolin rozbudowywano niemieckie instalacje wojskowe. W Świnoujściu znajdowała się baza Kriegsmarine, w pobliżu wsi Lubin powstały wyrzutnie bomb latających V1, w okolicach wsi Wicko znajdował się poligon doświadczalny, zaś w Dziwnowie duży ośrodek lotniczy. W samym Wolinie funkcjonowała Szkoła Łączności Wojsk Lotniczych oraz znajdowały się magazyny różnego rodzaju broni i amunicji.

Walki o Wolin rozpoczęły się w marcu 1945 r. Miasta broniły dwa pułki forteczne i niemiecka piechota morska. W efekcie walk niemal całkowitemu zniszczeniu uległo centrum miasta. Oddziały Armii Czerwonej wkroczyły tu 4 maja 1945 r. W wyniku ustaleń przywódców trzech mocarstw, wyspa Wolin wraz z miastem o tej samej nazwie, zostały włączone do Polski. Dotychczasowych mieszkańców wysiedlono do Niemiec, a ich miejsce zajęli polscy osadnicy. Po wojnie miasto stopniowo odbudowywano i zagospodarowywano.

Pierwsze informacje o osadnictwie na Uznamie pochodzą, podobnie jak na Wolinie, z młodszej epoki kamienia (4200–1700 r. p.n.e.). Na ten czas datowane są kamienne groby odkryte na wyspie. W okresie od 1800 r. p.n.e. do 800 r. p.n.e. wyspa była już dość gęsto zasiedlona, o czym świadczą relikty kilkudziesięciu osad oraz grodzisko. Około 400 r. n.e. zamieszkującą dotychczas

wyspę ludność pochodzenia germańskiego zastąpili Słowianie. W 1128 r. władający wyspą książę pomorski Warcisław I przyjął chrzest. Burzliwe losy przeżywała wyspa w okresie wojny 30-letniej, po której dostała się pod panowanie szwedzkie. Po zakończeniu wojny północnej w 1720 r. odkupił ją Fryderyk Wilhelm I. Przed II wojną światową w Peenemünde powstał doświadczalny poligon, na którym prowadzono prace nad pociskami V1 i V2. Polską nazwę Uznam wprowadzono w 1949 r.

Na wyspie znajduje się wiele miejscowości wypoczynkowych i uzdrowiskowych, m.in. Świnoujście, Ahlbeck, Bansin, Heringsdorf, Zinnowitz oraz wiele ośrodków wypoczynkowych i sanatoriów.

4. Współczesne podstawy funkcjonowania gospodarki wysp

Podstawy gospodarczego funkcjonowania obu wysp zmieniały się na przestrzeni dziejów. W przeszłości, od czasów średniowiecza po okres II wojny światowej, bardzo ważną rolę pełniły względy strategiczne. Współcześnie obie wyspy nie mają już tak silnie rozwiniętej infrastruktury wojskowej. Nie prowadzi się badań w tajnym, niemieckim ośrodku Peenemünde na wyspie Uznam i nie wykorzystuje umocnień i stanowisk artyleryjskich, zlokalizowanych na Wolinie. Niemniej jednak przygraniczne położenie, dostęp do morza i akwenów śródlądowych oraz potrzeba militarnej osłony granicy i portów w Świnoujściu i Szczecinie, powodują że Wolin i Uznam nie utraciły swojego strategicznego charakteru. Potwierdzeniem może być lokalizacja w Świnoujściu bazy polskiej marynarki wojennej.

Współcześnie, do głównych gałęzi gospodarki Wolina należy szeroko rozumiana gospodarka morska (m.in. przetwórstwo rybne, transport, handel, przemysł stoczniowy), handel oraz turystyka i uzdrowiskowość. Warto zaznaczyć, że Świnoujście jest jednym z najbogatszych miast w Polsce. W 2008 r. zajmowało drugie miejsce w kraju pod względem wielkości dochodów w przeliczeniu na jednego mieszkańca wśród miast na prawach powiatu. Działa tu ponad 6,5 tys. prywatnych przedsiębiorstw, a z około 300 spółek handlowych ponad 100 posiada udziały kapitału zagranicznego (Perczyńska 2008, s. 280). Nieco inaczej przedstawia się sytuacja na obszarze wyspy Uznam. Nie ma tam dużego ośrodka miejskiego, nie funkcjonuje duży port morski, a handel, ze względu na niższe ceny, lepiej rozwija się po stronie polskiej. Przemysł stoczniowy zlokalizowany jest w miejscowościach Stralsund na stałym lądzie oraz w Wolgast, która leży częściowo na terenie wyspy. Duże znaczenie w lokalnej skali posiada lotnisko w Heringsdorf oraz sieć połączeń kolejowych. Główną gałęzią gospodarki wyspy jest więc turystyka, której korzenie sięgają XIX w.

5. Gospodarka morska

Do głównych gałęzi gospodarki morskiej regionu zaliczyć można przemysł stoczniowy, rybołówstwo, przeładunek towarów oraz przewozy pasażerskie.

Przemysł stoczniowy w Polsce i w regionie znajduje się obecnie w fazie kryzysu i głębokich przemian. Po 1989 r. systematycznie zmniejsza się liczba i tonaż wodowanych jednostek. Upadają polskie stocznie, które nie potrafią się dostosować do zmieniającej się sytuacji rynkowej bądź są źle zarządzane. Brzemienno w skutki dla kondycji gospodarki morskiej regionu zachodniopomorskiego i całego kraju był upadek szczecińskiego holdingu stoczniowego w 2002 r. Część mieszkańców wysp Wolin i Uznam, którzy pracują w przemyśle stoczniowym stanęła przed widmem utraty pracy. Sytuację próbuje się ratować poprzez łączenie firm z branży stoczniowej. Dzieje się tak zarówno w Polsce (alians szczecińskiej i świnoujskiej stoczni remontowej w 2013 r.; w nowym przedsiębiorstwie pracuje około 800 osób³, jak i w Niemczech (utworzenie przedsiębiorstwa P & S Werften w 2010 r., które powstało z połączenia stoczni w Stralsund i Wolgast⁴. Powstają również małe, prywatne stocznie produkcyjno-remontowe, jak np. Poltramp Yard ze Świnoujścia⁵.

Jeszcze trudniejsza sytuacja dotknęła sektora połowów dalekomorskich, obsługiwanych w dużym stopniu przez zachodniopomorskie przedsiębiorstwa. Od czasu przemian ustrojowych stopniowo zmniejsza się liczebność floty połowowej i wolumen połowów morskich. Jak podaje K. Kozłowski (2007, s. 100), zmiany te w okresie od 1982 r. były związane z „(...) istotnym pogorszeniem się kondycji finansowej głównych przedsiębiorstw połowów dalekomorskich z Pomorza Zachodniego. Polscy armatorzy nie byli w stanie zrealizować wykupionych kwot połowowych z powodu niskiej wydajności łowisk (...). Zanik rybołówstwa dalekomorskiego w skali regionu i całego kraju spowodowany był głównie limitowaniem połowów i wzrostem opłat licencyjnych dla flot ekspedycyjnych na dalekomorskich akwenach”. Ponadto Polska nie była w stanie dotować własnego rybołówstwa na taką skalę, jak to miało miejsce choćby w krajach Unii Europejskiej. Upadło wiele firm na polskim wybrzeżu, w tym duże przedsiębiorstwo połowów i przetwórstwa rybnego w Świnoujściu PPDiUR „Odra”. Po upadku dużych przedsiębiorstw pojawiły się firmy małe i średniej wielkości, które są w stanie szybciej reagować na zmieniającą się sytuację ekonomiczną i zapotrzebowanie rynku. Czynnikiem sprzyjającym funkcjonowaniu przetwórstwa rybnego jest bliskość rynków zbytu „starej Unii” (Perczyńska 2008, s. 172).

Etap przemian nie ominął również podmiotów łowiących na Bałtyku. Konieczność restrukturyzacji floty i przestrzegania nowych limitów połowowych

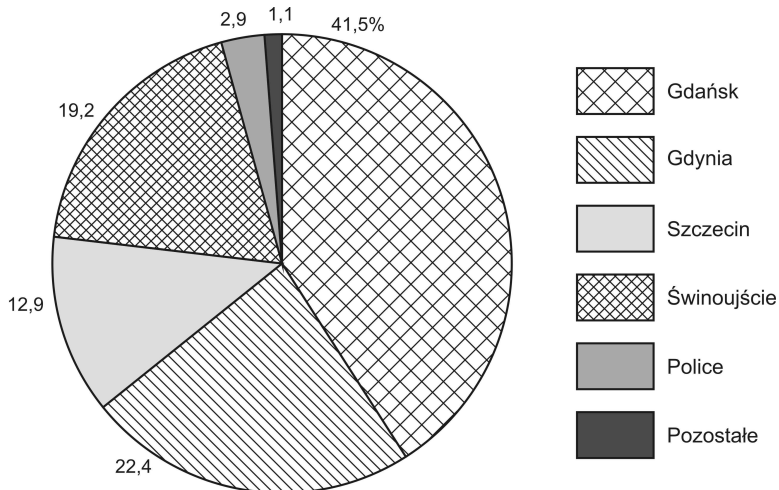
³ <http://www.iswinoujscie.pl/artykuly/28713/> (dostęp: 26.11.2013).

⁴ <http://www.pus-werften-gmbh.de> (dostęp: 26.11.2013).

⁵ <http://www.poltramp.pl> (dostęp: 26.11.2013).

narzuconych Polsce po wstąpieniu do Unii Europejskiej spowodowała, że część rybaków zmuszona była porzucić dotychczasowe zajęcie i odejść na emeryturę lub zmienić branżę.

W fazie rozwoju i unowocześniania znajduje się dział przeładunku towarów i przewozu pasażerów. Port w Świnoujściu, leżący na obu omawianych wyspach, złożony jest z nabrzeża przeładunkowego, terminalu pasażerskiego oraz przystani jachtowej. Jest on silnie związany z funkcjonowaniem portu w Szczecinie. Każda jednostka, która chce wpłynąć do portu szczecińskiego, musi najpierw przepłynąć przez Świnoujście. Oba porty wzajemnie się uzupełniają i pełnią funkcje komplementarne. Zespół portów Szczecin–Świnoujście należy do największych portów bałtyckich i osiąga obecnie wielkość przeładunkową, przekraczającą 20 mln ton rocznie. Daje mu to drugą pozycję w kraju po porcie w Gdańsku (rys. 2), ale nie pozwala na konkurencję z największym zespołem portowym na Bałtyku, jakim jest Sankt Petersburg (150 mln ton w ciągu pierwszych 9 miesięcy 2013 r.). Większą ilość ładunków obsługują również porty w Goeteborgu (około 40 mln ton rocznie) i w republikach nadbałtyckich.



Rys. 2. Struktura obrotów ładunkowych według portów morskich w Polsce w 2012 r.

Źródło: GUS: Gospodarka morska w Polsce w 2012 r.

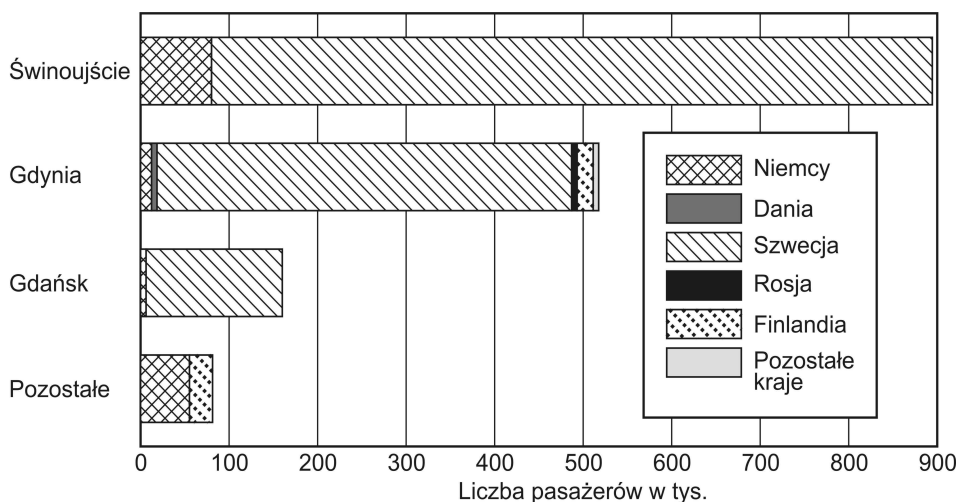
Do głównych grup towarowych obsługiwanych przez zespół portowy Świnoujście–Szczecin należą: węgiel, ruda, inne masowe, zboże, drewno, drobnica, ropa i przetwory, kontenery.

W 2013 r. nadal trwają prace, polegające na pogłębieniu toru wodnego ze Świnoujścia do Szczecina, co umożliwi obsługę większych jednostek pływających o zanurzeniu do 13,2 m i długości do 270 m w porcie Świnoujście. Rozbudowa zespołu portów pozwoli na zwiększenie zatrudnienia i wzrost dochodów części lokalnego społeczeństwa i samorządów. Szacuje się, że przy-

będzie około 4 tys. nowych miejsc pracy, wzrośnie PKB, a budżety samorządowe i centralne skorzystają na wzroście przychodów z tytułu podatków PIT i CIT⁶.

Duże znaczenie dla regionalnej i krajowej gospodarki mają również przewozy ładunków morską flotą transportową, wykonywane przez przewoźników zachodniopomorskich.

Trend rosnący widoczny jest również w zakresie przewozów pasażerskich. Terminal promowy w Świnoujściu wyposażony jest w pięć stanowisk do obsługi promów pasażersko-samochodowych i samochodowo-kolejowych na trasie do i ze Szwecji (<http://www.port.szczecin.pl>; dostęp 28.11.2013). Jest to największy tego typu terminal w kraju. Strukturę pochodzenia pasażerów korzystających z terminalu i porównanie Świnoujścia z innymi tego typu placówkami w kraju prezentuje rys. 3.



Rys. 3. Międzynarodowy ruch pasażerów w polskich portach morskich w 2012 r.

Źródło: GUS: Gospodarka morska w Polsce w 2012 r.

Duże znaczenie dla gospodarki i bezpieczeństwa energetycznego Polski i krajów sąsiadujących ma budowa gazoportu w Świnoujściu. Inwestycja ta ma zmniejszyć uzależnienie Polski od dostaw gazu z Rosji i w pewnym stopniu jest również odpowiedzią na położenie nitki Gazociągu Północnego z Rosji do Niemiec z ominięciem naszego kraju. Na fot. 3 przedstawiono wizualizację lokalizacji szczegółowej inwestycji.

⁶ Wypowiedź byłego Prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Jarosława Siergieja, w materiale filmowym Urzędu Morskiego w Szczecinie pt. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście–Szczecin”. Materiał jest dostępny w Internecie pod adresem: <http://www.youtube.com/watch?v=WvGIwQDEE2k> (dostęp: 28.11.2013).



Fot. 3. Wizualizacja powstającego terminalu LNG w Świnoujściu

Źródło: <http://portzewnetrzny.pl> (dostęp: 24.11.2013)

Powstający terminal LNG jest pierwszym tego typu przedsięwzięciem nie tylko w Polsce, ale także w całej Europie Środkowo-Wschodniej⁷.

6. Handel i turystyka

Inną tradycyjną gałęzią gospodarki wysp jest handel. Z racji przynależności wysp do dwóch państw oraz rozbudowanego węzła komunikacyjnego jest to dziedzina gospodarki o dużym potencjale rozwojowym, szczególnie po stronie polskiej. Dodatkowym impulsem rozwoju było przystąpienie Polski do strefy Schengen, przez co znacząco wzrosła liczba przyjazdów obywateli Niemiec i państw skandynawskich w celach turystycznych i handlowych. Bardzo duże znaczenie dla rozwoju tych dwóch sektorów gospodarki mają również przyjezdni krajowi.

Świnoujście, Wolin i cała polska strefa przygraniczna jest miejscem, gdzie zachodni sąsiedzi często realizują zakupy dóbr i usług. Wzrost liczby przedsiębiorstw handlowych zanotowano szczególnie po otwarciu granicy w 2004 r. Mimo zmniejszenia różnicy cen między Niemcami a Polską po wprowadzeniu euro obcokrajowcy bardzo chętnie korzystają z usług kosmetycznych, fryzjerskich, stomatologicznych, fizykoterapeutycznych, optycznych, stolarskich, krawieckich i szewskich oraz dokonują zakupów żywności, obuwia, produktów kaletniczych, tytoniowych, tekstylnych i rękodzielniczych. Według danych ze

⁷ <http://www.eswinoujscie.pl/gazoport-swinoujscie> (dostęp: 29.10.2013).

Strategii Rozwoju Miasta Świnoujście i Lokalnego Programu Rewitalizacji z 2006 r., handel i usługi oraz gospodarka morska generują po 40% lokalnego produktu brutto w Świnoujściu. Pozostałe gałęzie gospodarki i turystyka przynoszą około 20% PKB (*Lokalny Program Rewitalizacji Świnoujścia*, 2010, s. 17). O dużym znaczeniu gospodarczym handlu i turystyki na Wolinie może świadczyć również wysoka liczba targowisk lub miejsc handlowych na ulicach i placach do prowadzenia sprzedaży sezonowej, która w 2012 r. wyniosła 430⁸.

Posiadane walory turystyczne, rozwinięta infrastruktura, dogodne położenie komunikacyjne, przygraniczny charakter oraz ogromna różnorodność form turystyki, wypoczynku i lecznictwa, z jakich mogą korzystać turyści i odwiedzający, w znacznym stopniu przyczynia się do rozwoju gospodarki wysp. Na Wolin i Uznam przyjeżdżają turyści z całej Polski i Niemiec, a także z państw skandynawskich. Dobra dostępność komunikacyjna i posiadane walory turystyczne stanowią atrakcyjne miejsce wypoczynku weekendowego dla mieszkańców aglomeracji berlińskiej.

Pod względem przyrodniczych i antropogenicznych walorów turystycznych, Wolin i Uznam należą do najbardziej atrakcyjnych obszarów w Polsce i w Niemczech. Dodatkowym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi turystyki jest dobrze rozwinięta baza noclegowa i gastronomiczna oraz baza uzupełniająca. Przykładowo, wielkość bazy noclegowej Świnoujścia jest oceniana na około 10 000 miejsc noclegowych (w stosunku do 41,5 tys. mieszkańców miasta). Średnioroczne obłożenie wynosi ok. 50%, a w szczycie sezonu dochodzi do 95% (*Lokalny Program Rewitalizacji Świnoujścia*, 2010, s. 17). Wielkości te należy określić jako bardzo wysokie.

Do głównych walorów przyrodniczych przyciągających ruch turystyczny na Wolin i Uznam należą: walory nadmorskiego położenia, wysokie usłonecznienie, ciekawy krajobraz i budowa geomorfologiczna (np. klify nadmorskie) oraz unikalne gatunki flory i fauny. Najcenniejsze przyrodniczo obszary chroni funkcjonujący od 1960 r. Woliński Park Narodowy z siedzibą w Międzyzdrojach. Liczbę odwiedzających park w stosunku rocznym szacuje się na około 1,5 mln osób⁹.

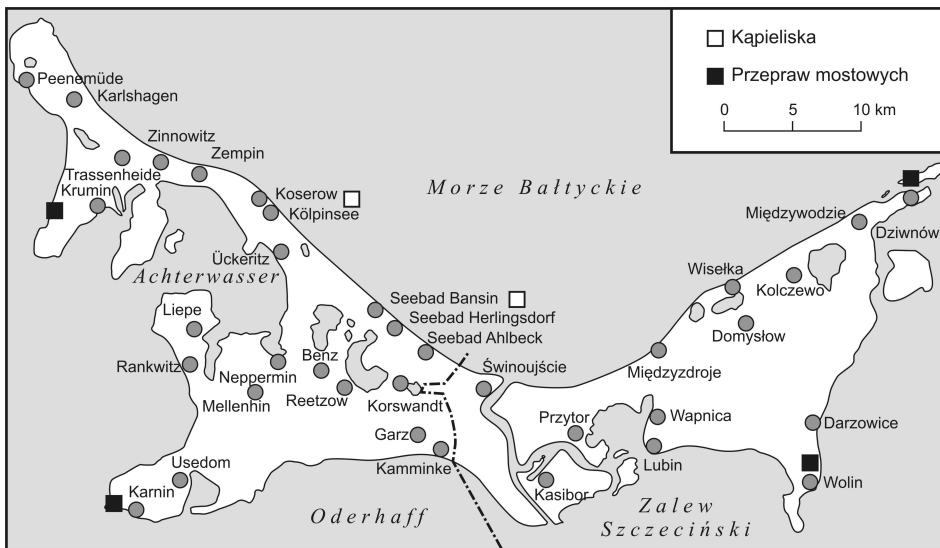
Od XIX w. istotnym czynnikiem rozwoju gospodarki wysp stała się turystyka uzdrowiskowa. Bazuje ona na walorach zdrowotnych i rekreacyjnych morza, borowinach, solankach, bodźcowych właściwościach klimatu nadmorskiego. Status uzdrowiska posiada Świnoujście, a w Międzyzdrojach znajdują się filialne sanatoria. Wody morskie wokół Wolina i Uznamu należą do najcieplejszych w całym akwenie bałtyckim. Z tego powodu miejscowe kąpieliska cieszą się niesłabnącą popularnością od XIX w. Są to głównie Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin (tzw. cesarska trójka) oraz osiem innych kąpielisk po stronie niemieckiej. Na Wolinie do najpopularniejszych kąpielisk należą: Świnoujście, Między-

⁸ www.stat.gov.pl (dostęp: 29.11.2013).

⁹ <http://www.wolinpn.pl/index.php?page=18> (dostęp: 25.11.2013).

zdroje (otrzymały status kąpieliska „niebieskiej flagi”), Dziwnów oraz Wolin (kąpielisko śródlądowe).

Turyści poszukujący aktywnych form wypoczynku mają możliwość uprawiania różnych rodzajów sportów wodnych, turystyki pieszej, konnej i rowerowej. Na obu wyspach funkcjonuje dobrze rozwinięta baza towarzysząca, jak ścieżki rowerowe, szlaki turystyczne i najdłuższa w Europie, 12 kilometrowa promenada nadmorska ze Świnoujścia do Zinnowitz. Rozwijają się również prestiżowe formy rekreacji i turystyki, jak golf i jachting. Na terenie województwa zachodniopomorskiego funkcjonuje projekt „Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć portów turystycznych Pomorza Zachodniego”. Trasa tego szlaku leży na głównej drodze wodnej, prowadzącej ze stolicy Niemiec – Berlina poprzez Bałtyk do Skandynawii. Na terenie wyspy Wolin funkcjonują stacje – Wolin, Wapnica i Świnoujście¹⁰ (rys. 4).



Rys. 4. Plan wysp Uszama i Wolin z zaznaczeniem głównych miejscowości, kąpielisk i przepraw mostowych

Źródło: <http://usedom-wollin.eu> (dostęp: 28.11.2013)

Historyczna zmienność granic i przynależności politycznej oraz strategiczne położenie obu wysp dla celów wojskowych, spowodowały ogromne zróżnicowanie dziedzictwa kulturowego Wolina i Uszamy, dzięki czemu rozwija się również turystyka kulturowa. Na obszarze wysp od wieków przenikały się wpływy słowiańskie, germańskie i skandynawskie. Duże znaczenie posiada dziedzictwo militarne wczesnego średniowiecza (Wikingowie, Wolinianie), jak i czasów późniejszych – pozostałości pruskie i umocnienia oraz infrastruktura

¹⁰ <http://zrot.pl/szlak/> (dostęp: 27.11.2013).

wojskowa z okresu I i II wojny światowej. Formą promocji i wykorzystania dziedzictwa są liczne wydarzenia kulturalne i rozrywkowe po obu stronach granicy, jak festiwal wikingów w Wolinie, festiwal teatralny Winety w Zinnowitz oraz szereg innych imprez, również wspólnych – polsko-niemieckich.

7. Świnoujście jako pomost między Polską a Europą

Szczególne znaczenie dla funkcjonowania gospodarki i stosunków społecznych obu wysp posiada Świnoujście. Jest to największe skupisko ludności na Wolinie i Uznamie i jednocześnie najdalej na zachód wysunięte miasto Polski. Jego położenie po obu stronach Świny ma charakter symboliczny. Może być utożsamiane z pomostem łączącym Polskę z Niemcami i krajami „starej Unii”. Lokalizacja na północno-zachodnim skraju Polski otwiera również drogę na północ, do Skandynawii. Obecność portu handlowego, terminalu pasażerskiego i połączenie z siecią dróg kołowych i kolejowych o przebiegu równoleżnikowym i południkowym decydują o węzłowym charakterze tego miasta dla komunikacji krajowej i międzynarodowej. Na obszarze Pomorza Zachodniego, jak i samego Świnoujścia, następuje tranzyt towarów z południa i środkowej części Europy, szczególnie z Włoch, Chorwacji, Czech i Słowacji do krajów położonych w basenie Morza Bałtyckiego (Perczyńska 2008, s. 170).

Oprócz położenia geograficznego decydujące znaczenie dla roli Świnoujścia w regionie ma sytuacja geopolityczna. Druga wojna światowa zmieniła optykę patrzenia na położenie Świnoujścia. Wcześniej gospodarcze, turystyczne i kulturalne centrum wysp Uznam i Wolin znalazło się poza granicami Niemiec, w polskim obszarze przygranicznym. Przez blisko pół wieku miasto miało charakter miejscowości na peryferiach w miejscu, gdzie kończy się Polska. Ewolucja położenia miasta z przygranicznego do transgranicznego rozpoczęła się dopiero w wyniku przemian 1989 r. (Drzonek 2009). Doskonałe strategiczne i komunikacyjne położenie Wolina i Uznamu w skali międzynarodowej nie mogło być wykorzystane w skali kraju, a tym bardziej w skali lokalnej, aż do otwarcia granicy polsko-niemieckiej i uruchomienia kołowego przejścia granicznego w Świnoujściu w 2007 r. Niemcy bronili się przed tym krokiem, obawiając się powrotu Świnoujścia do dawnej roli centrum regionu. Władze miasta od początku lat 90. XX w. były znacznie bardziej zainteresowane rozwijaniem współpracy polsko-niemieckiej.

Maciej Drzonek (2009, s. 264) wyróżnia trzy etapy otwierania się miasta w kierunku zachodnim:

– okres intensyfikacji ruchu granicznego przez przejście graniczne Świnoujście-Ahlbeck i rozwój handlu przygranicznego, nastawionego na klientów niemieckich (wykorzystano w tym celu m.in. przygraniczne tereny po garnizonie wojsk radzieckich, które opuściły miasto w 1992 r.);

– okres prosperity, związany ze zjednoczeniem Niemiec, kiedy przeznaczono dużo środków finansowych na rewitalizację Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin. Rządowe inwestycje spowodowały zwiększenie ruchu turystycznego z Niemiec do Świnoujścia i w kierunku odwrotnym. Świnoujście stało się bardzo atrakcyjnym miastem dla podróżnych krajowych i zagranicznych;

– okres związany z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. i włączenie naszego kraju do strefy Schengen w grudniu 2007 r. W tym czasie uruchomiono też ruch kołowy między Niemcami a Polską. Do tej pory w Świnoujściu funkcjonowało tylko pieszo-rowerowe przejście graniczne.

Proces otwarcia się granic, gospodarek i mieszkańców Polski i Niemiec, choć długotrwały i z problemami (Giedrojc 2005; Drzonek 2009), zakończył się sukcesem.

Niewątpliwie Niemcy są najważniejszym sąsiadem dla mieszkańców wyspy Wolin i Świnoujścia. Należy jednak pamiętać o niewielkiej odległości, dzielącej omawiany obszar od Szwecji i Danii, co w naturalny sposób predestynuje miasto i obie wyspy do ożywionych kontaktów gospodarczych z tymi krajami. Kierunki ciężarów gospodarczych i społecznych Świnoujścia odzwierciedlają miasta i obszary partnerskie: Nordenham, gmina Heringsdorf i powiat Pomorze Przednie Greifswald w Niemczech, Ystad w Szwecji i Swietłyj w Rosji¹¹.

Dążenie Świnoujścia i województwa zachodniopomorskiego do integracji z Europą znalazło swój wyraz w utworzeniu Euroregionu „Pomerania”. Zajmuje on powierzchnię około 41 tys. km² i jest zamieszkiwany przez ponad 3,4 mln osób, a Świnoujście stanowi jego geograficzne centrum. Idea powołania Euroregionu „Pomerania” sięga początku lat 90. i niemieckiej koncepcji Regionu Odry. Niemcy proponowały układ dwustronny, Polska chciała utworzyć region kompleksowy, bazujący na powiązaniach gospodarczych, komunikacyjnych i ekologicznych. W jego skład miały wchodzić, oprócz Polski i Niemiec, także Szwecja i Dania. Ostatecznie w ramach Euroregionu znalazły się wymienione państwa, z wyjątkiem Danii¹². Celem podjęcia inicjatywy euroregionalnej było podjęcie wspólnych, transgranicznych działań na rzecz zrównoważonego i równomiernego rozwoju regionu oraz zbliżenia jego mieszkańców. Współpraca skupia się na takich zagadnieniach, jak transfer technologii, wymiana grup młodzieżowych i zawodowych, współpraca w zakresie kultury, ochrony środowiska, gospodarki leśnej i rolnej, infrastruktury granicznej i transgranicznej, koordynacji planowania przestrzennego czy współpracy i wzajemnej pomocy w obliczu klęsk żywiołowych.

Ważnym przejawem współpracy transgranicznej jest również działający od 1995 r. program „Cztery Zakątki Południowego Bałtyku” promujący turystykę, współpracę w zakresie kultury i wymiany młodzieżowej pomiędzy Południową Skanią w Szwecji, duńską wyspą Bornholm, niemiecką Rugią i Świnoujściem.

¹¹ www.swinoujscie.pl (dostęp: 29.11.2013).

¹² <http://www.pomerania.org.pl> (dostęp: 23.11.2013).

W ramach projektu działa nawet Parlament Młodzieży Czterech Zakątków (Drzonek 2009, s. 266).

Jeszcze przed akcesją do struktur europejskich Świnoujście zostało docenione za swoje proeuropejskie działania. W 2002 r. w Strasburgu miasto otrzymało Dyplom Europejskiego Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy za promocję idei europejskich, rozwój Euroregionu „Pomerania” i współpracę z miastami i regionami partnerskimi. Świnoujście otrzymało też Flagę Honorową Zgromadzenia Parlamentarnego Rady Europy w 2005 r. (Żmurkiewicz 2010, s. 268). Postawę proeuropejską wykazują nie tylko władze miasta i województwa, ale również mieszkańcy regionu. W referendum przedakcesyjnym do Unii Europejskiej aż 84,46% mieszkańców Pomorza Zachodniego było za przystąpieniem Polski do struktur europejskich (62% frekwencja przyniosła trzecie miejsce woj. zachodniopomorskiemu, po województwie opolskim i śląskim). Analogiczny wskaźnik dla Polski wynosił 77,45% badanych. Również eurosceptyków było mniej – 15,44% wobec 22,55% w skali kraju. W powiecie świnoujskim frekwencja wyniosła 62% (siódmy wynik w kraju), a głosujących na TAK było 87% badanych (Kozłowski 2007, s. 671).

8. Problemy współpracy transgranicznej

Przemiany w Polsce i w innych krajach środkowej Europy pod koniec XX w. wymagają nowego odniesienia w polityce ekonomicznej państwa w stosunku do problemów obszarów przygranicznych. Obszary te nabrały strategicznego znaczenia w regionalnym rozwoju Polski oraz w kształtowaniu przestrzennych relacji i powiązań integracyjnych w Europie. Wcześniej regiony przygraniczne nosiły charakter peryferyjności, często traktowane były jako strefy buforowe, w które rzadko inwestowano. Takie podejście powodowało niższy poziom rozwoju w skali kraju, zacofanie gospodarcze i kulturowe. Zwraca na ten problem uwagę M. Faligowski, podkreślając, że „(...) występował on w niemal całej Europie od Adriatyku po Skandynawię. Dopiero przekształcenia powojenne i powstanie Wspólnoty Europejskiej w znacznej mierze spowodowało zmiany w postrzeganiu granicy i doprowadziło do aktywizacji współpracy między sąsiadami. Ludzie w miejscowościach nadgranicznych zmuszeni są w największym stopniu znosić ograniczenia wynikające z położenia geopolitycznego. Ich gotowość do poszukiwań rozwiązań o zasięgu transgranicznym nie kryje w sobie zamiaru likwidacji niepodległości swoich państw, lecz znalezienia rozwiązań ułatwiających życie po obu stronach granicy. Główne ośrodki gospodarcze znajdujące się na terenach przygranicznych często odgródzone są od swego naturalnego zaplecza, co może mieć niekorzystny wpływ na rozwój gospodarczy regionu. Współpraca transgraniczna umożliwia stworzenie podstaw do nawiązania współpracy w zakresie komunikacji, infrastruktury,

wymiany kulturalnej itd. Ważnym osiągnięciem Unii Europejskiej było więc wprowadzenie idei regionalizacji do konstytucji poszczególnych państw – członków” (2002, s. 92).

W latach 90. XX w. pojawiła się szansa ułożenia stosunków z Niemcami na podobnych zasadach, na których zrobili to wiele lat wcześniej Francuzi. To przecież pojednanie tych dwóch narodów stało się podstawą do rozpoczęcia procesu integracji krajów europejskich. Oczywiście stosunki polsko-niemieckie są bardzo złożone. Wpływ na nie mają zaszłości historyczne oraz różnorakie stereotypy. Szansą na przełamanie wzajemnych uprzedzeń jest m.in. współpraca transgraniczna pomiędzy naszymi krajami. Podstawowymi formami współpracy w Europie w rejonach przygranicznych są euroregiony. Na zachodniej granicy powstały w przeszłości takie cztery: „Nysa” (1991); 32 gminy polskie, 10 powiatów niemieckich, miasto Görlitz i 5 powiatów czeskich; „Sprewa–Nysa–Bóbr” (1993); 40 gmin z Polski, 2 gminy i 3 powiaty z Niemiec oraz miasto Chociebuż (niem. Cottbus); „Pro Europa Viadrina” (1993); 19 gmin polskich, 6 powiatów niemieckich i miasto Frankfurt nad Odrą i „Pomerania” (1995); 35 gmin z Polski oraz miasto Szczecin i Niemiecki Związek Komunalny (Faliński 2002, s. 94).

Współpraca w ramach euroregionów opiera się na *Europejskiej karcie samorządu terytorialnego* z 15 października 1985 r., między państwowym porozumieniu wiążącym kraje, które ją podpisały i ratyfikowały; *Europejskiej konwencji ramowej o współpracy transgranicznej* z 21 maja 1980 r., w której sygnatariusze zobowiązują się do popierania i ułatwiania współpracy transgranicznej oraz takiego kształtowania swoich ustawodawstw wewnętrznych, aby tego rodzaju współpracę ułatwiać; *Europejskiej karcie regionów granicznych i transgranicznych*, zawierającej deklarację celów i możliwych kierunków wspólnego działania i rozwoju w regionach przygranicznych.

Główne cele i zadania Euroregionu Pomerania stanowiły: utrzymanie i poprawianie stanu środowiska naturalnego, rozwój gospodarki rolnej i leśnej; rozbudowanie i dostosowanie infrastruktury do potrzeb ruchu granicznego i regionalnego; rozwój współpracy gospodarczej, wymiana know-how oraz transfer technologii; stworzenie kompleksowego systemu informacyjnego w celu wymiany danych w euroregionie; rozwój skoordynowanego, transgranicznego planowania przestrzennego; współpraca w likwidacji klęsk żywiołowych, ich skutków i pomoc w sytuacjach awaryjnych; wspieranie przy rozwiązywaniu problemów związanych z przekraczaniem granicy¹³.

Rozwój gospodarki i infrastruktury, jak również sfery środowiska naturalnego oraz oświaty i kultury wspierany jest przez europejskie i narodowe programy. Współpraca transgraniczna na terenie Euroregionu funkcjonuje w wielu dziedzinach. Istnieje wiele związków partnerskich między miastami i gminami. Zarówno w Polsce, jak i w Niemczech każda gmina ma prawo

¹³ <http://www.pomerania.org.pl/site/historia/9> (dostęp: 23.11.2013).

współpracy z innymi gminami krajowymi i za granicą. Zazwyczaj celem takich działań jest poszukiwanie wzorców rozwiązań palących problemów, wzajemne poznanie się, wymiana kulturalna czy poszukiwanie źródeł finansowania różnorodnych inwestycji.

Największe znaczenie dla rozwoju omawianego regionu mają stosunki wzajemne w ramach wysp Uznam i Wolin. Współpraca rozwija się od czasu zjednoczenia Niemiec. Współpracują gminy Świnoujście oraz Ahlbeck i Heringsdorf. Pierwsze kontakty odbywały się w ramach programu FORUM, obejmującego współpracę w planowaniu przestrzennym i ochronie środowiska. Po przystąpieniu Świnoujścia do Euroregionu „Pomerania” (28 września 1993 r.) podjęto ściślejszą współpracę tegoż miasta z powiatem Przedpomorze Wschodnie. Dla intensyfikacji tych działań potrzebne było sformalizowanie współpracy. Ubieganie się o fundusze pozabudżetowe jest możliwe tylko wtedy, gdy istnieją podstawy formalno-prawne. Dlatego też w dniu 29 października 1998 r. w Świnoujściu doszło do podpisania porozumienia o współpracy. W 2000 r. pojawił się pomysł stworzenia porozumienia obejmującego swym zasięgiem cały region wysp Uznam i Wolin. Porozumienie o współpracy podpisano 4 grudnia 2001 r. (Falgowski 2002).

Integracja w ramach regionu Uznam–Wolin widoczna była m.in. we współpracy w zakresie gospodarczym. Jej wynikiem był wzrost liczby podmiotów gospodarczych, głównie w zakresie handlu i usług, przede wszystkim handlu przygranicznego. W tym czasie powstało wiele nowych sklepów różnych branż, oraz punktów gastronomicznych. Rocznie odnotowywano blisko 5 mln przekroczeń granicy, z czego połowa to przyjazdy cudzoziemców do Polski.

Jeśli chodzi o współpracę w zakresie infrastruktury technicznej to opierała się ona na współpracy samorządów, określonej wstępnie w porozumieniu z 1996 r. „Planowanie transgraniczne Uznam–Wolin”. Współdziałanie w tym zakresie dotyczyło przede wszystkim przejść granicznych, układu komunikacyjnego i urządzeń komunalnych. Tutaj zlokalizowanych było 25% wszystkich przejść granicznych w kraju, które obsługiwały 56% przekroczeń granic w ruchu osobowym. Współpraca w sferze społecznej odbywała się na podstawie umów między gminami i powiatami. Korzystano także ze środków pomocowych, służących aktywizacji kontaktów międzyludzkich, kulturalnych, sportowych i turystycznych.

Wydarzeniem podsumowującym dotychczasowy etap dobrosąsiedzkiej współpracy transgranicznej na poziomie lokalnym i regionalnym może być spotkanie burmistrzów, wójtów oraz przedstawicieli gmin wysp Uznam i Wolin 14 marca 2013 r.¹⁴. Na spotkaniu podsumowano m.in. realizację wspólnych przedsięwzięć współfinansowanych przez UE ze środków Funduszu Małych Projektów Euroregionu „Pomerania”. Przedstawiono również projekt polskiej

¹⁴ <http://www.wolin.pl/wolin/aktualnosci/1170-samorzady-wysp-wolin-i-uznam-obradowaly-w-wolinie.html> (dostęp: 20.12.2013).

części Strategii Euroregionu „Pomerania” na okres 2014–2020, potencjalne obszary współpracy samorządów wysp Uznam–Wolin zawarte w Strategii oraz możliwą formę organizacyjną przyszłej współpracy samorządów obu wysp – Wolina i Uznamu. Podczas dyskusji podkreślono, że koniecznym jest usunięcie istniejących barier językowych po obu stronach granicy w życiu codziennym przygranicznych społeczności. Próbą rozwiązania problemu może być utworzenie sieci Ośrodków Informacyjno-Kontaktowych z dwujęzyczną obsadą po obu stronach granicy. W opinii uczestników obrad takie rozwiązanie może być bardzo dobrym początkiem ściślejszej współpracy przygranicznej. Możliwości płynące z koordynacji imprez, sieci komunikacyjnych, itp. (struktury społecznej) w strefie bezpośrednio przygranicznej wysp Wolin i Uznam, w tym organizacji polsko-niemieckich wydarzeń przy wykorzystaniu środków „Pomeranii” dają nie tylko szansę wzajemnego poznawania kultur obu narodów czy budowania przyjaźni, ale również podejmowania inicjatyw o szerszym zakresie.

9. Podsumowanie

Mimo niewątpliwych walorów pogranicznego położenia i fizycznogeograficznej specyfiki obu wysp mieszkańcy i samorządy muszą zmierzyć się z szeregiem różnych problemów, niewystępujących w innych rejonach Niemiec czy Polski. Przykładem mogą być próby polepszenia dostępności komunikacyjnej wysp między sobą oraz światem zewnętrznym (od lat planowana jest ogromna inwestycja w podwodne połączenie drogowe między Wolinem i Uznamem). Do innych problemów zaliczyć można m.in. realizację wspólnych przedsięwzięć infrastrukturalnych, prowadzenie gospodarki morskiej i żeglugi na Zatoce Pomorskiej, Świnie i dalej na Zalewie Szczecińskim i Odrze oraz jak najlepsze wykorzystanie unijnych funduszy dla rozwoju regionu. Do niedawna kwestią sporną między Polską i Niemcami była także sprawa położenia nitki Gazociągu Północnego na dnie Bałtyku. Zbyt płytkie ulokowanie gazociągu mogło utrudnić m.in. rozwój portu w Świnoujściu. Jednakże według oficjalnego stanowiska rządów obu państw obecnie trudności nie występują. Niemcy zobowiązały się, że w razie konieczności pogłębiania portu w Świnoujściu, dokonają zmian w obecnym położeniu nitki gazociągu.

Mimo licznych trudności dotychczasowe doświadczenia współpracy sąsiedzkiej między Uznamem a Wolinem pozwalają na optymistyczne prognozy rozwoju obszaru, co leży w interesie zarówno Polski, jak i Niemiec.

LITERATURA

- Błahij K., 1971, *Ostatnia tajemnica zatopionych bogów*, Warszawa.
- Buko A., 2006, *Archeologia Polski wczesnośredniowiecznej. Odkrycia – hipotezy – interpretacje*, Warszawa.
- Cieślak T., Labuda G., Hoszowski S. (red.), 1961, *Pomorze u progu dziejów najnowszych*, Warszawa.
- Drzonek M., 2009, *Położenie przygraniczne a zachowania wyborcze – casus lewicy w Świnoujściu*, [w:] Jańczak J., Musiał-Karg M. (red.), *Pogranicze polsko-niemieckie po 2004 roku. Nowa jakość sąsiedztwa?*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń, s. 262–282.
- Giedrońc M., 2005, *Kształtowanie tożsamości kulturowej mieszkańców Pomorza Zachodniego w drugiej połowie XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Faliński M., 2002, *Perspektywy rozwoju gospodarczego wysp Uznam i Wolin*, praca magisterska, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług.
- Filipowiak W., 1962, *Wolinianie. Studium osadnicze*, cz. 1, Szczecin.
- Filipowiak W., Kaube A., 1972, *Wolin Pomorski*.
- Kozłowski K., 2007, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie (1945–2005). Społeczność – władza – gospodarka – kultura*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Kulesza M., 2011, *Zagadnienia morfogenezy i rozplanowania miast średniowiecznych w Polsce*, Wydawnictwo Ibidem, Łódź.
- Labuda G. (red.), 1958, *Pomorze średniowieczne*, Warszawa.
- Labuda G., Hoszowski S. (red.), 1959, *Pomorze nowożytne*, Warszawa.
- Mąka H., 1971, *Kraina 44 wysp*, Poznań.
- Perczyńska K. (red.), 2008, *Województwo Zachodniopomorskie. Od rzemiosła do przemysłu*, Promocja Regionu Sp. z o.o., Szczecin.
- Piskorski J.M., 2005, *Miasta Księstwa Szczecińskiego do połowy XIV wieku*, Poznań–Szczecin.
- Żmurkiewicz J., 2010, *Powiat grodzki Świnoujście*, [w:] Bąbolewski L., Kozłowski K. (red.), *Dziesięć lat województwa zachodniopomorskiego (1998–2008). Wybrane problemy*, Szczecin, s. 267–271.

Dokumenty i raporty

- Główny Urząd Statystyczny, *Gospodarka morska w Polsce w 2012 r.*, raport dostępny pod adresem: http://www.stat.gov.pl/gus/5840_1115_PLK_HTML.htm (dostęp: 22.11.2013).
- Milczyńska-Hajda G. (kor.), 2010, *Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Świnoujście 2010–2020*, Świnoujście.
- Transgraniczna koncepcja działań i rozwoju Euroregionu POMERANIA na lata 2007–2013 (EHK), W.O.W. Kommunalberatung und Projektbegleitung GmbH/Döllinger Architektem Inregia AB Stockholm, Inros Lackner AG Rostock, Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, 2006, Szczecin.

Umowa współpracy pomiędzy Miastem Świnoujście i Gminą Heringsdorf. Załącznik do Uchwały Nr XVIII/180/2007 Rady Miasta Świnoujścia z dnia 28 czerwca 2007 r. Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Świnoujście, Załącznik nr 1 do Uchwały Nr LVII/467/ 2009 Rady Miasta Świnoujście z dnia 24 września 2009 r.

Strony internetowe

<http://www.eswinoujście.pl/gazoport-swinoujście> (dostęp: 29.10.13).
<http://www.flughafen-heringsdorf.de> (dostęp: 27.11.2013).
<http://www.iswinoujście.pl/artykuly/28713/> (dostęp: 26.11.2013).
<http://www.poltramp.pl> (dostęp: 26.11.2013).
<http://www.pomerania.org.pl> (dostęp: 23.11.2013).
<http://www.port.szczecin.pl> (dostęp: 28.11.2013).
<http://portzewnetrzny.pl> (dostęp: 24.11.2013).
<http://www.pus-werften-gmbh.de> (dostęp: 26.11.2013).
www.stat.gov.pl (dostęp: 29.11.2013).
www.swinoujście.pl (dostęp: 29.11.2013).
http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,87121,12146568,Swinoujski_terminal_promowy_do_rozbudowy_Dla_ni_kogo_html (dostęp: 28.11.2013).
<http://usedom-wollin.eu> (dostęp: 28.11.2013).
<http://www.wolin.pl/wolin/aktualnosci/1170-samorzdy-wysp-wolin-i-uznam-obradowaly-w-wolinie.html> (dostęp: 20.12.2013).
<http://www.wolinpn.pl/index.php?page=18> (dostęp: 25.11.2013).
http://zp.pl/rzeka-dziwna-i-most-zwodzony-wdziwnowie,artykul_1_22_0_5 (dostęp: 28.11.2013).
<http://zrot.pl/szlak/> (dostęp: 27.11.2013).
Wypowiedź Prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A., Jarosława Siergieja, w materiale filmowym Urzędu Morskiego w Szczecinie, pt. „Modernizacja toru wodnego Świnoujście–Szczecin”. Materiał jest dostępny w Internecie pod adresem: <http://www.youtube.com/watch?v=WvGIwQDEE2k> (dostęp: 28.11.2013).

WOLIN AND USEDOM – BORDERLAND AREA OR CENTRE OF THE REGION? HISTORICAL AND CONTEMPORARY CONDITIONS OF FUNCTIONING OF THE ISLANDS

The article presents range of issues related to the social and economic aspects of functioning of the islands of Wolin and Usedom. The author begins with a brief analysis of the geographical location and accessibility of the area. Subsequently, the author presents an overview of the most important historical facts and finally focuses on the fundamentals of contemporary existence of the islands – maritime economy, tourism and trade. An important issue also are transport and logistics, both in the local and international scale. Particular emphasis in the article is placed on the barriers and forms of cross-border cooperation of local governments of the two islands, in the framework of the Euroregion „Pomerania” and the limitations and opportunities influenced by the border location of the islands. Finally, the author comes to conclusion, that despite of

many difficulties, the past experience of a neighborhood cooperation between Usedom and Wolin, allows optimistic predictions of the future development of the area, which is in the interest of both, Poland and Germany.

Key words: *Wolin, Usedom, islands, tourism, trade, maritime economy*

Dr Łukasz Musiaka
Zakład Geografii Historycznej i Dziedzictwa Kulturowego
Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki