

Politeja

Nr 1(88/3), 2024, s. 181-197

<https://doi.org/10.12797/Politeja.21.2024.88.3.12>

Licencja: CC BY-NC-ND 4.0

**Leszek KWIECIŃSKI** Uniwersytet Wrocławski  
leszek.kwiecinski2@uwr.edu.pl**Maciej KAMIŃSKI** Uniwersytet Wrocławski  
maciej.kaminski@uwr.edu.pl

# ROLA MIAST W STRATEGIACH I PROCESACH ROZWOJOWYCH UE

## PRZYKŁAD POLSKICH MIAST NADMORSKICH

**ABSTRACT****The Role of Cities in the EU's Strategies and Development Processes:  
An Example of Polish Coastal Cities**

The aim of this article is to identify the role of cities in the process of Europeanisation. Particular attention is paid to relatively under-researched local entities, such as coastal cities, which primarily fulfil functions related to the environment, spatial planning, housing, tourism and logistics. The article highlights the growing role of cities in the Europeanisation process, influenced by both internal (top-down, bottom-up) and external (ad extra) factors. The research objective was achieved by using the Multi-Level Governance (MLG) concept and research methods specific to the social sciences, including historical (logographic) and civilisation studies (spiral development), as well as new institutionalism in a sociological context. The operationalisation of these approaches was carried out using Griffinger's concept (smart cities) and the SDG paradigm, in particular Goal 11 (Sustainable cities and communities).

**Keywords:** coastal cities in the EU, smart cities, governance, sustainable development

**Słowa kluczowe:** miasta nadmorskie w UE, miasta inteligentne, zarządzanie, rozwój zrównoważony

## WPROWADZENIE

Wzrastająca rola miast w procesie europeizacji wynika zarówno z przesłanek wewnętrznych (*top-down*, *bottom-up*), jak i zewnętrznych (*ad extra*). W wymiarze wewnętrznym dotyczy to m.in.: końca zjawiska konsensusu permissywnego, wzrostu partycypacji i subsydiarności, a w efekcie bardziej egalitarnej wizji procesu europeizacji, której celem jest wzrost legitymizacji procesu integracji europejskiej. W wymiarze zewnętrznym proces europeizacji akcelerowany jest poprzez megatrendy, dla których odpowiedzialną mają być działania wpisujące się w paradygmat zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego (SDG) i 17 celów milenijnych ONZ. Formalnie wzrost roli miast w procesie integracji europejskiej widoczny jest w szeregu regulacji, jak np. źródła prawa pierwotnego (Traktaty z Maastricht, Amsterdamu czy Lizboński) oraz źródła prawa wtórnego (Deklaracja z Toledo, Agenda miejska, Pakt Amsterdamski, Karty Lipskie). Celem głównym artykułu jest wskazanie roli miast w procesie europeizacji. Zadaniem szczegółowym są zaś: określenie formalnych aspektów tych procesów z odniesieniem do teorii i koncepcji integracyjnych oraz współczesnych procesów rozwojowych, a także określenie specyfiki i znaczenia miast, w tym szczególnie miast nadmorskich, w analizowanym obszarze, które to realizują głównie funkcje odnoszące się do paradygmatu zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego, tzn. środowiskową, przestrzenną, mieszkalnictwa, turystyczną, logistyczną. Ten ostatni cel ma za zadanie wypełnić lukę badawczą w zakresie piśmiennictwa w literaturze przedmiotu na temat roli miast nadmorskich w procesach europeizacji.

Powyższe cele badawcze zostaną osiągnięte z wykorzystaniem metod badawczych właściwych dla nauk społecznych: historycznej (logograficznej), nauk o cywilizacji (rozwoju spiralnego), instytucjonalno-prawnej, a także nowego instytucjonalizmu w ujęciu socjologicznym. Metoda historyczna (logograficzna) oraz metoda nauk o cywilizacji posłużą do wskazania ewolucyjnego wyłaniania się znaczenia miast jako relevantnych podmiotów procesów europeizacji. Metoda instytucjonalno-prawna pozwoli na analizę podstaw formalnych sankcjonujących udział miast w procesie integracji europejskiej. Z kolei przy wykorzystaniu nowego instytucjonalizmu socjologicznego zostaną wskazane formalne i nieformalne areny i reguły, które są determinowane przez zewnętrzne i wewnętrzne metaprocesy społeczno-polityczno-gospodarcze. Techniki badawczymi będą techniki ilościowe bazujące na analizie danych zastanych, pochodzących z dokumentów takich organizacji, jak OECD, UE czy ONZ. Operacjonalizacja powyższych ujęć będzie prowadzona przy wykorzystaniu koncepcji MLG, w tym głównie *interactive governance* oraz *regulatory governance*, a także koncepcji R. Griffingera (*smart cities*) i paradygmatu SDG (w szczególności celu 11 *Sustainable cities and communities*).

## FORMALNE ASPEKTY UDZIAŁU MIAST W PROCESACH EUROPEIZACJI

Analizując udział miast w procesach europeizacji, można zauważyć, iż przebiegał on w sposób celowościowy i inkrementalny zarówno w odniesieniu do prawa pierwotnego (traktatów), jak i prawa wtórnego (dokumentów wykonawczych, operacyjnych).

Z pewnością otwarciem dla udziału jednostek samorządów terytorialnych w procesie integracji europejskiej należy doszukiwać się w Traktacie z Maastricht. W dokumencie tym w Tytule I art. A, B oraz art. 3b zdefiniowano zakres zasady subsydiarności (pomocniczości), a zatem uwzględniania podmiotów regionalnych i lokalnych w tworzeniu i wdrażaniu prawa UE. Formalnym reprezentantem tych podmiotów stał się Komitet Regionów, którego strukturę i uprawnienia zapisano w art. 198 pkt. a-c tego Traktatu<sup>1</sup>.

Kompetencyjnie działania wobec wymiaru miejskiego UE umieszczono z kolei w zapisach Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w którym to w art. 4 ust. 2 pkt. c jako jeden z obszarów kompetencji dzielonych przypisano go do spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, bardziej szczegółowo opisanej w Tytule XVIII (art. 174-178). Doprecyzowano tutaj również kwestie funkcjonowania Komitetu Regionów (art. 305-307)<sup>2</sup>.

Zdecydowanie bardziej bezpośrednio zagadnienia wymiaru miejskiego na poziomie unijnym odzwierciedlają regulacje prawa wtórnego. U podstaw integracji europejskiej w odniesieniu do poziomu lokalnego leży z pewnością dokument przyjęty przez ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej w Lipsku w 2009 roku. W Karcie Lipskiej nt. Zrównoważonego Rozwoju Miast Europejskich podkreślono, że *Europa potrzebuje silnych i wartościowych dla życia miast oraz regionów*<sup>3</sup>. Zwrócono uwagę, iż wszystkie szczeble: europejski, narodowy, regionalny i lokalny ponoszą odpowiedzialność za przyszłość miast, dlatego konieczne jest *promowanie zrównoważonego rozwoju przestrzennego w oparciu o zdecentralizowany europejski system miast*<sup>4</sup>. Co również istotne z perspektywy lokalnej, *polityka zintegrowanego rozwoju miast angażuje uczestników spoza administracji i umożliwia mieszkańcom odgrywanie aktywnej roli w kształtowaniu ich bezpośredniego otoczenia*<sup>5</sup>.

Istotna z perspektywy samorządowej była także deklaracja z Toledo z 2011 roku. Na jej kartach zdecydowano przede wszystkim o tym, że definicją określenia „miejski”

<sup>1</sup> *Traktat o Unii Europejskiej*, EurLex, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:11992M/TXT>, 15 X 2023.

<sup>2</sup> *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana)*, EurLex, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>, 15 X 2023.

<sup>3</sup> *Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, w dniach 24-25 maja 2007*, [online] [http://projektymiejskie.pl/wp-content/uploads/2016/04/karta\\_lipska\\_pl.pdf](http://projektymiejskie.pl/wp-content/uploads/2016/04/karta_lipska_pl.pdf), 17 V 2023.

<sup>4</sup> *Tamże*, s. 1.

<sup>5</sup> *Tamże*, s. 3.

w odniesieniu do europejskiej polityki spójności mają indywidualnie zająć się państwa członkowskie, co wynikało przede wszystkim z różnorodności obszarów miejskich w poszczególnych krajach członkowskich – różnic demograficznych, terytorialnych i społecznych. W dokumencie zauważono również, iż Unia Europejska znacząco przyczynia się do zrównoważonego rozwoju miast europejskich, dlatego też oprócz krajowych polityk miejskich konieczne jest również sformułowanie europejskiej agendy miejskiej, co pokrywałoby się ze sformułowaną w Traktacie o Unii Europejskiej zasadą pomocniczości<sup>6</sup>.

Kolejnym krokiem dla miast była deklaracja podpisana podczas nieformalnego spotkania ministrów ds. spójności terytorialnej i rozwoju miast w Rydze w 2015 roku. W deklaracji tej podkreślono wagę miast oraz ich międzynarodową współpracę w procesach rozwojowych, w świetle stojących przed nimi wyzwań i problemów (SDG), jak również najważniejsze elementy i rolę Komisji Europejskiej w tworzeniu przyszłej agendy miejskiej UE. W Aneksie I do tejże deklaracji podkreślono także znaczący potencjał małych i średnich obszarów miejskich w realizacji założeń paradygmatu zrównoważonego rozwoju UE, co jest bezpośrednim przyczynkiem do analizowania roli miast nadmorskich<sup>7</sup>.

Kluczowe znaczenie dla europeizacji na poziomie miast miał jednak tzw. Pakt Amsterdamski inaczej zwany Agendą miejską dla Unii Europejskiej, przyjęty w maju 2016 roku. Unia Europejska, miasta, a także Komisja Europejska z udziałem ekspertów po raz pierwszy rozpoczęła wspólne wypracowywanie rozwiązań dla miast. Głównym celem tych prac było wzmocnienie miejskiego wymiaru polityk UE oraz zaangażowanie w ich projektowanie władz miejskich<sup>8</sup>.

Wskazując, iż miasta są istotnym elementem wzrostu gospodarczego postanowiono o stworzeniu 12 ponadnarodowych partnerstw dotyczących istotnych dla miast zagadnień. Wśród tematów priorytetowych znalazły się te dotyczące pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce, ubóstwa w obszarach miejskich, mieszkalnictwa, integracji imigrantów i uchodźców, zrównoważonego planowania przestrzeni oraz rozwiązań wzorowanych na naturze, gospodarki o zamkniętym obiegu, adaptacji do zmian klimatycznych, transformacji w dziedzinie pozyskiwania energii, mobilności w miastach, polepszenia jakości powietrza, przejścia do gospodarki cyfrowej, a także innowacji i odpowiedzialnego udzielania zamówień publicznych.

Równoległe do przedstawionych powyżej regulacji nastąpiło przyspieszenie działań na szczeblu supranarodowym odnoszących się do zdecydowanego podkreślenia regulacyjnej (formalno-prawnej) roli miast w procesie europeizacji. Wskazać tu należy: Rezolucję Komitetu Regionów w sprawie Karty wielopoziomowego sprawowania

<sup>6</sup> *Toledo Informal Ministerial Meeting on Urban Development*, Toledo, 22 VI 2010, [online] [https://www.ccre.org/docs/2010\\_06\\_04\\_toledo\\_declaration\\_final.pdf](https://www.ccre.org/docs/2010_06_04_toledo_declaration_final.pdf), 17 VIII 2023.

<sup>7</sup> *Deklaracja ze szczytu partnerstwa w Rydze*, 21-22 V 2015, [online] <https://www.consilium.europa.eu/media/21526/riga-declaration-220515-final.pdf>, 7 IV 2023.

<sup>8</sup> *Agenda miejska dla Unii Europejskiej*, [online] [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_pl#agenda-miejska-dla-ue](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_pl#agenda-miejska-dla-ue), 16 VI 2023.

rządów w Europie z 2014 roku, która sankcjonuje narzędzia koordynacji zarządzania wielopoziomowego dla regionów i miast w Europie, Rezolucję PE z 9 września 2015 roku w sprawie miejskiego wymiaru polityki UE, Konkluzje Rady z 24 czerwca 2016 roku w sprawie Agendy miejskiej dla UE, Sprawozdanie Komisji z 2016 roku na temat stanu europejskich miast, Sprawozdanie PE z czerwca 2018 roku w sprawie roli miast w ramach instytucjonalnych Unii (2017/2037(INI)), Strategie UE w zakresie przystosowania do zmian klimatu przyjętą przez Komisję w 2018 roku, Nową Kartę Lipską z 2020 wskazującą, iż współczesne miasta powinny działać jako sprawiedliwe, zielone i produktywne podmioty, czy wreszcie inny dokument KE z 2022 Nowy Europejski Bauhaus, w którym podkreślono zagadnienia zrównoważonej i zielonej architektury oraz wdrażania celów klimatycznych w miejskim wymiarze UE.

Resumując, należy zaznaczyć, iż od przyjęcia Traktatu o funkcjonowaniu UE nastąpił gwałtowny przyrost rozwiązań formalno-prawnych (prawa wtórne) włączających miasta w procesy europeizacji. W procesach tych brały udział wszystkie główne instytucje wykonawcze UE, tj. Komisja Europejska, Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej oraz Komitet Regionów. Z dokumentów tych wyraźnie wynika, iż dominują dwa kluczowe procesy, czyli wielopoziomowe zarządzanie oraz kwestie odnoszące się do paradygmatu zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Szczególnie w ujęciu MLG można wskazać dwa koncepty odnoszące się do wzrastającej roli miast w kreowaniu współpracy pomiędzy zdywersyfikowanymi funkcjonalnie i zasobowo podmiotami. Mowa tu o ujęciu *interactive governance* oraz *regulatory governance*. Pierwsze z nich, *interactive governance*, oznacza konieczność zarządzania interaktywnymi arenami, z których powstają różnego rodzaju sieci (np. Komitet Regionów, sieci miast EUROCITIES) czy partnerstwa (np. publiczno-prywatne). Celem takiego zarządzania jest formułowanie, promowanie i osiąganie wspólnych celów za pomocą środków wymiany, wdrażania i mobilizowania idei, regulacji, zasobów i aktorów, np. w formie otwartej metody koordynacji. Z kolei *regulatory governance* wskazuje na odwoływanie się do innowacyjnych metod w zarządzaniu złożonymi procesami. Z jednej strony zatem mowa tu o wszelkiego typu nowych formach zarządzania (*new public management* czy *new public governance*), a z drugiej – o zdywersyfikowanym zarządzaniu nowymi przestrzeniami (arenami) współpracy<sup>9</sup>. Bardzo często kluczową rolę w tej formie zarządzania odgrywają aktorzy nie będący władzami centralnymi w danym państwie, czyli na przykład miasta. Zachodzi zatem sprzężenie zwrotne między interaktywnym zarządzaniem (w postaci funkcjonalnych aren i reguł procesu europeizacji) a legitymizacją formalną (regulacyjną) ich działań, dając tym samym przestrzeń do rozwoju podejścia *bottom-up*. Bazując na tej przesłance, należy prześledzić, w jaki sposób miasta europejskie funkcjonalnie kształtują ten wymiar procesów europeizacji.

<sup>9</sup> D. Levi-Faur, *Regulatory Governance*, [w:] *Europeanization: New Research Agendas*, red. P. Graziano, M.P. Vink, Houndmills–Basingstoke–Hampshire–New York 2007, s. 104.

## ROLA MIAST W PROCESACH ROZWOJOWYCH UE

W ilościowym ujęciu o rosnącym znaczeniu miast w rozwoju społeczno-gospodarczym świadczą dane liczbowe prezentowane przez wiele instytucji międzynarodowych. Według danych ONZ w 1950 roku tylko 30% światowej populacji żyło w granicach miast, podczas gdy w 2014 roku odsetek ten zwiększył się do prawie 54%. Do roku 2050 wskaźnik ten ma osiągnąć 60%<sup>10</sup>. Z kolei według danych Komisji Europejskiej w państwach członkowskich Unii Europejskiej w strukturach miast mieszka prawie 359 milionów osób, co stanowi 72% wszystkich mieszkańców, do 2050 roku wskaźnik ten ma wzrosnąć do prawie 80%. Europejskie miasta wytwarzają 85% PKB w całej UE oraz zapewniają miejsca pracy dla 74% czynnych zawodowo<sup>11</sup>.

Jak już wspomniano, jednym z efektów wzrastającej roli miast w procesach europeizacji jest implementacja założeń paradygmatu zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wyrażonego w 17 celach ONZ, które zostały bezpośrednio włączone do programu politycznego Komisji Europejskiej na lata 2019-2024<sup>12</sup>. W kontekście podejmowanego problemu badawczego szczególnie istotny jest 11 Cel Zrównoważonego Rozwoju (zrównoważone miasta i społeczności). Zasadniczym celem SDG 11 jest ukształtowanie nowego spojrzenia na planowanie przestrzenne oraz kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób zapewniający wszystkim członkom lokalnych społeczności dostęp do usług publicznych, energii, mieszkań, transportu i otwartych terenów zielonych przy jednoczesnym ograniczeniu zużycia zasobów oraz poszanowaniu środowiska naturalnego<sup>13</sup>. Pomiar realizacji celu 11 SDG realizowany jest z wykorzystaniem wskaźnika tworzonego w oparciu na dane statystyczne w 3 obszarach<sup>14</sup>:

- 1) **jakość życia w miastach** – obejmującego dane dotyczące: luki mieszkaniowej, liczby gospodarstw domowych narażonych na nadmierny hałas, liczby przedwczesnych zgonów wskutek jakości powietrza oraz poziomu przestępczości w okolicy;
- 2) **zrównoważona mobilność** – obejmującego dane dotyczące: liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych oraz udziału przewozów autobusowych i kolejowych w całości transportu pasażerskiego;
- 3) **wpływ środowiskowy** – obejmującego dane dotyczące: powierzchni osadniczej na jednego mieszkańca, udziału recyklingu w całości odpadów komunalnych oraz liczby populacji posiadającej podłączenie do kanalizacji.

<sup>10</sup> United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2014, *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, Methodology Working Paper No. ESA/P/WP.238, s. 4.

<sup>11</sup> Komunikat Komisji Europejskiej, *Miejski wymiar polityki UE – kluczowe elementy agendy miejskiej*, COM (2014) 490 final, Bruksela, s. 4.

<sup>12</sup> *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Commission Work Programme 2020. A Union that Strives for More*, European Commission COM (2020) 37 final, Brussels, 29 I 2020.

<sup>13</sup> Raport Komisji Europejskiej, *Sustainable Development in the European Union Monitoring Report on Progress Towards the SDGs in an EU context*, [online] <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/w/ks-04-23-184>, 14 X 2023.

<sup>14</sup> *Tamże*.

Porównanie wartości wskaźnika realizacji celu 11 SDG w poszczególnych państwach UE przedstawionego przez KE w 2023 roku wskazuje na znaczne rozbieżności pomiędzy poszczególnymi krajami członkowskimi, tj. od wartości 28,93 w Austrii do -36,88 w Bułgarii. Polska z wynikiem -8,60 znalazła się na 18 miejscu w Unii Europejskiej, jest to wynik poniżej średniej UE, który wyniósł -1,32. Wskaźnik realizacji celu 11 SDG ma charakter indeksu, tym samym umożliwia przedstawienie w ujęciu rankingowym dość szerokiego spektrum problemowego dotyczącego realizacji przez miasta wytycznych SDG<sup>15</sup>. Jednakże omawiany wskaźnik 11 SDG jest agregowany na poziomie krajowym, co stanowi istotne ograniczenie w jego stosowaniu i w możliwości wnioskowania na jego podstawie z uwagi na istotne rozbieżności na poziomach regionalnym oraz lokalnym. Zastosowanie empiryczne wskaźnika realizacji Celu 11 SDG wymaga zagregowania i analizy danych statystycznych z obszaru jakości życia w miastach, zrównoważonej mobilności oraz wpływu środowiskowego na poziomie regionalnym (LAU1) oraz lokalnym (LAU2).

W związku z powyższym autorzy podjęli próbę uzupełnienia analiz prowadzonych z perspektywy paradygmatu zrównoważonego rozwoju w stosunku do miast. Dla przeprowadzenia funkcjonalnej analizy roli miast w procesach integracji europejskiej zbudowano matrycę działań miast, opierając się na dwóch koncepcjach teoretycznych – *smart city* autorstwa R. Griffingera<sup>16</sup> oraz 12 obszarów priorytetowych określonych w Agendzie miejskiej UE i innych aktach prawa wtórnego UE<sup>17</sup> (tab. 1). Koncepcja *smart city* wynika bezpośrednio ze specyfiki polityki miejskiej i jako taką należy ją łączyć z nurtem europeizacji oddolnej (*bottom-up*). Z kolei 12 obszarów priorytetowych pochodzi wprost z aktu wtórnego UE, tj. Agendy miejskiej UE<sup>18</sup> oraz Paktu Amsterdamskiego<sup>19</sup> i należy je wiązać z procesami europeizacji odgórnej (*top-down* oraz *ad extra*).

Na podstawie zależności zachodzących pomiędzy wskazanymi powyżej wymiarami roli miast w procesach europeizacji można wyróżnić 5 podstawowych funkcji miast: ekonomiczno-finansową (inteligentna gospodarka: przejście na gospodarkę cyfrową, miejsca pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce), przestrzenno-infrastrukturalną (inteligentna mobilność: zrównoważone planowanie przestrzenne i rozwiązania oparte na naturze, środowiskową (inteligentne środowisko: gospodarka o obiegu zamkniętym, adaptacja do zmian klimatu, jakość powietrza), społeczną (ludzie, inteligentne życie: integracja migrantów i uchodźców, mieszkania). W kolejnym kroku analizy scharakteryzowane zostanie znaczenie miast nadmorskich, których specyfika wynika z 3 zasadniczych i unikalnych czynników: położenia, infrastruktury oraz środowiska. Położenie nadmorskie w istotny sposób warunkuje specjalizację lokalnej gospodarki:

<sup>15</sup> E. Babbie, *Badania społeczne w praktyce*, Warszawa 2007, s. 176.

<sup>16</sup> S. Hajduk, *Modele smart city a zarządzanie przestrzenne miast*, „Gospodarka Narodowa” 2020, t. 302, nr 2, s. 125.

<sup>17</sup> *Agenda miejska dla UE*, Komisja Europejska, [online] [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_pl](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_pl), 14 X 2023.

<sup>18</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, *Miejski wymiar polityki UE – kluczowe elementy agendy miejskiej UE* (COM/2014/0490).

<sup>19</sup> Sprawozdanie Komisji dla Rady w sprawie agendy miejskiej dla UE (COM/2017/0657).

turystykę oraz gospodarkę morską. Czynniki infrastrukturalny należy wiązać z obecnością w przestrzeni miejskiej portu morskiego rozumianego nie tylko historycznie jako główny czynnik miastotwórczy, ale również jako element globalnego łańcucha dostaw i łączenia go z lokalnym, regionalnym, krajowym i **międzynarodowym** systemem gospodarczym (glokalizacja). Wskazane 2 czynniki przyczyniają się do realizacji funkcji gospodarczej oraz finansowej miast nadmorskich. Ponadto obecność portu morskiego w istotny sposób kształtuje planowanie przestrzenne oraz sposób zagospodarowania linii brzegowej i wdrażania rozwiązań opartych na naturze (NBS), co jest 3 kluczowym czynnikiem związanym z aspektami środowiskowymi. Relacja pomiędzy samorządem miejskim a portem morskim w sposób istotny kształtuje specyfikę miast nadmorskich nie tylko w wymiarze gospodarczym, finansowym czy przestrzennym, ale również administracyjnym, społecznym oraz środowiskowym. Oznacza to jednocześnie, że miasta nadmorskie wpisują się w procesy wielopoziomowego zarządzania UE, jednakże przede wszystkim w zdecydowany sposób, ze względu na swoją specyfikę, odróżniając je od miast śródlądowych, ich działania determinowane są założeniami paradygmatu zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Tabela 1. Wymiary analizy roli miast w procesach europeizacji

| <i>Smart city</i> – koncepcja R. Grifingera (2007)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 12 obszarów priorytetowych Agendy miejskiej UE i innych dokumentów UE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inteligentna gospodarka (<i>smart economy</i>) – funkcja finansowa, gospodarcza</li> <li>• Inteligentna mobilność (<i>smart mobility</i>) – funkcja przestrzenna, infrastrukturalna</li> <li>• Inteligentne środowisko (<i>smart environment</i>) – funkcja środowiskowa</li> <li>• Ludzie (<i>smart people</i>) – funkcja społeczna</li> <li>• Inteligentne życie (<i>smart living</i>) – funkcja społeczna</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integracja migrantów i uchodźców</li> <li>• Jakość powietrza</li> <li>• Mieszkania</li> <li>• Ubóstwo na obszarach miejskich</li> <li>• Transformacja energetyki</li> <li>• Zrównoważone planowanie przestrzenne i rozwiązania wzorowane na naturze</li> <li>• Przejście na gospodarkę cyfrową</li> <li>• Zamówienia publiczne</li> <li>• Miejsca pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce</li> <li>• Gospodarka o obiegu zamkniętym</li> <li>• Adaptacja do zmian klimatu</li> <li>• Mobilność w miastach</li> </ul> |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: S. Hajduk, *Modele smart city a zarządzanie przestrzenne miast*, „Gospodarka Narodowa” 2020, t. 302, nr 2, s. 125; Strona internetowa Komisji Europejskiej, [online] [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_pl](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_pl), 14 X 2023.

## KLASYFIKACJE I ZNACZENIE MIAST NADMORSKICH

Punktem wyjścia do analizy europejskiego wymiaru polityki miejskiej jest wyznaczenie ram klasyfikacyjnych oraz zdefiniowanie pojęcia miasto nadmorskie. Miasto jako kategoria teoretyczna oraz podmiot polityki jest definiowane w odmienny sposób niż

ten wynikający z krajowego podziału administracyjno-terytorialnego. W ujęciu krajowym gminy stanowią najbardziej podstawowy poziom jednostki samorządu terytorialnego<sup>20</sup>. Podstawowa (krajowa) typologia gmin opiera się na rejestrze TERYT i dzieli go na 3 podstawowe kategorie<sup>21</sup>:

- gminy miejskie – których granice pokrywają się z granicami miasta tworzącego daną gminę;
- gminy miejsko-wiejskie – składające się zarówno z terenów położonych w granicach administracyjnych miasta, jak i obszary położone poza granicami miast (tereny wiejskie);
- gminy wiejskie – nieposiadające na swoim terenie obszarów miejskich.

Na samorząd gminny składa się wspólnota samorządowa (społeczność) oraz odpowiednie terytorium<sup>22</sup>. Typologia TERYT odnosi się tylko do kryterium terenowego (administracyjnego), natomiast kategoria ludności (zamieszkania) została pominięta. Z tego względu przydatność empiryczna tej typologii jest ograniczona. Klasyfikacja administracyjno-terytorialna stosowana w instytucjach Unii Europejskiej jest odmienna, co wynika przede wszystkim ze zróżnicowania struktury administracyjnej samorządu w poszczególnych krajach członkowskich UE. Główny Urząd Statystyczny zgodnie z obowiązującą obecnie w Unii Europejskiej klasyfikacją jednostek administracyjnych wyróżnia 3 podstawowe poziomy<sup>23</sup>:

- NUTS 1 – makroregiony (grupy województw),
- NUTS 2 – regiony (na poziomie województwa lub jego części),
- NUTS 3 – podregiony (grupy powiatów).

Poziomy NUTS 1-3 odnoszą się do poziomu regionalnego i ponadlokalnego. Do 2008 roku klasyfikacja NUTS obejmowała również niższe poziomy administracyjne tj. powiaty i miasta na prawach powiatu (NUTS 4) oraz gminy (NUTS 5)<sup>24</sup>. Obecnie (od 2017 roku) została ona zastąpiona klasyfikacją regionalnych jednostek administracyjnych – *local administrative unit* (LAU) obejmującą dwa poziomy<sup>25</sup>:

- LAU 1 – dawny poziom NUTS 4 obejmujący powiaty oraz miasta na prawach powiatu;
- LAU 2 – dawny poziom NUTS 5 obejmujący jednostki gminne.

<sup>20</sup> B. Dolnicki, *Samorząd terytorialny*, Warszawa 2021, s. 19.

<sup>21</sup> *Rodzaje gmin oraz obszary miejskie i wiejskie*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/podzial-administracyjny-polski/rodzaje-gmin-oraz-obszary-miejskie-i-wiejskie/>, 22 VI 2023.

<sup>22</sup> Art. 1 ust. 2 *Ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym*, Dz.U. 1990, nr 16, poz. 95.

<sup>23</sup> *Klasyfikacja NUTS w Polsce*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/klasyfikacja-nuts/klasyfikacja-nuts-w-polsce/>, 22 VI 2023.

<sup>24</sup> Strona internetowa Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego, [online] <https://rpo.lubelskie.pl/slownik/wspolna-klasyfikacja-jednostek-terytorialnych-do-celow-statystycznych-nuts/>, 22 VI 2023.

<sup>25</sup> *Wspólna Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS)*, Serwis Regionalnego Programu Województwa Lubelskiego, [online] <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/local-administrative-units>, 22 VI 2023.

W kontekście podstawowej klasyfikacji administracyjno-terytorialnej miasta mogą zostać umiejscowione na poziomie LAU 1 lub LAU 2. Sposób definiowania miast jako jednostek w nomenklaturze Unii Europejskiej różni się od stosowanego empirycznie podziału opierającego się na granicach administracyjnych. Z perspektywy podejmowanego problemu badawczego istotne metodologicznie są alternatywne klasyfikacje miast – odnoszące się do stopnia urbanizacji (DEGURBA), funkcjonalna (FUA) oraz odnosząca się wprost do omawianych miast nadmorskich typologia TERCET. Mogą one być traktowane jako rozwinięcie i doprecyzowanie podstawowych klasyfikacji administracyjno-terytorialnych. Klasyfikacja DEGURBA opiera się na podziale terytorialnym i dzieli miasta według kryterium gęstości zaludnienia na<sup>26</sup>:

- **obszary gęsto zaludnione** – na których nie mniej niż połowa ludności mieszka na terenach miejskich, w ujęciu DEGURBA jest to definicja miasta;
- **obszary o średniej gęstości zaludnienia** – na których mniej niż połowa ludności mieszka na terenach miejskich, a jednocześnie nie więcej, niż połowa ludności mieszka na terenach wiejskich, w ujęciu DEGURBA jest to definicja małych miast i przedmieść;
- **obszary słabo zaludnione** – na których więcej niż połowa ludności zamieszkuje tereny wiejskie, w ujęciu DEGURBA jest to definicja obszarów wiejskich.

Z kolei według klasyfikacji FUA zasięg oddziaływania miasta jest większy aniżeli jego granice administracyjne i obejmuje dodatkowo strefy dojazdu do pracy. Do funkcjonalnego obszaru miejskiego można zatem zaliczyć miasto właściwe stanowiące rdzeń obszaru oraz mniej zaludnioną strefę pośrednią, której granice wyznacza lokalny rynek pracy<sup>27</sup>. Z perspektywy podejmowanego problemu badawczego istotna jest przede wszystkim typologia obszarów przybrzeżnych (*coastal areas*) TERCET<sup>28</sup> określająca następujące warunki niezbędne do sklasyfikowania obszaru jako przybrzeżny<sup>29</sup>:

- graniczenie z morzem (posiadanie na terenie gminy linii nadmorskiej);
- zamieszkiwanie przez nie mniej niż 50% ludności w odległości nie większej niż 50 km od morza;
- silne (funkcjonalne) powiązanie z morzem.

Typologia TERCET jest określana dla poziomu NUTS 3 (poniżej regionów), co odróżnia ją od zaprezentowanych już klasyfikacji DEGURBA oraz FUA, które są określone na poziomach LAU.

<sup>26</sup> *Stopień urbanizacji (DEGURBA)*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/stopien-urbanizacji-degurba/>, 30 VII 2023.

<sup>27</sup> *Funkcjonalne obszary miejskie (FUA)*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/funkcjonalne-obszary-miejskie-fua/>, 30 VII 2023.

<sup>28</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2017/2391 z 12 grudnia 2017 roku zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 w odniesieniu do typologii terytorialnych (TERCET).

<sup>29</sup> *Typologia przybrzeżna*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/typologia-obszarow-przybrzeznych/>, 30 VII 2023.

Ostatnim kryterium klasyfikacyjnym miast nadmorskich jest występowanie w granicach administracyjnych miasta portów morskich. Stanowią one naturalny czynnik miastotwórczy oraz rozwojowy. Prawo europejskie nie reguluje formalnego statusu portów morskich w kontekście wymiaru miejskiego, stąd też autorzy odwołają się do regulacji krajowych, co jest również zgodne z konkluzjami Deklaracji z Toledo. W polskim systemie prawnym można wyróżnić 2 podstawowe kategorie tych obiektów: porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe porty morskie. Do pierwszej kategorii zalicza się 4 największe obiekty portowe stanowiące własność Skarbu Państwa położone w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz Świnoujściu<sup>30</sup> (porty krajowe). Pozostałe porty o znaczeniu regionalnym są zarządzane przez spółki gminne<sup>31</sup> (porty lokalne). Wielkość portu morskiego stanowi o znaczeniu miasta w regionie, z kolei struktura własnościowa podmiotów zarządzających portami wpływa na złożoność procesów zarządzania wielopoziomowego, w tym koordynację poziomu lokalnego z regionalnym, krajowym i supranarodowym.

Podsumowując rozważania dotyczące ujęć klasyfikacyjnych i znaczenia miast nadmorskich, należy wskazać, że w kontekście europejskiego wymiaru polityki miejskiej pojęcie miasta należy traktować szerzej aniżeli w granicach administracyjnych gminy. W dalszych rozważaniach termin miasto utożsamiono z funkcjonalnym obszarem miejskim (FUA) jako w pełni oddającym złożoność interakcji zachodzących z jego najbliższym otoczeniem oraz roli miasta w regionie. Z punktu widzenia prowadzonych rozważań przedmiotem analizy mogą być gminy miejsko-wiejskie, miejskie oraz miejskie na prawach powiatu, choć z empirycznego punktu widzenia politykę miejską w rozumieniu polityki publicznej prowadzić będą największe ośrodki miejskie. W ujęciu neoinstytucjonalnym miasto stanowi arenę realizacji procesu decyzyjnego i może być utożsamione z pojęciem przestrzeni polityki publicznej<sup>32</sup>.

## STUDIUM PRZYPADKU MIASTA NADMORSKIEGO – ROZWIĄZANIA POLSKIE (GDAŃSK)

Na podstawie przytoczonych ujęć klasyfikacyjnych wytypowano miasta nadmorskie na terenie Polski, a ich zestawienie razem z cechami konstytutywnymi przedstawiono poniżej (tab. 2).

Na podstawie klasyfikacji obszarów miejskich (TERCET, DEGURBA, FUA) wyróżzono następujące miasta nadmorskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Kołobrzeg, Darłowo oraz Ustka. Na podstawie przyjętych kryteriów stwierdzono, że spośród wybranych miast nadmorskich najbardziej reprezentatywnym jest Gdańsk ze

<sup>30</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich, Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44, art. 6-12. .

<sup>31</sup> Tamże, art. 23-25.

<sup>32</sup> G. Majone, *Dowody, argumenty i perswazja w procesie politycznym*, przekł. D. Sielski, Warszawa 2004, s. 226.

względem na położenie przybrzeżne (TERCET), dużą gęstość zaludnienia (DEGURBA), centrum funkcjonalnego obszaru miejskiego (8 FUA) oraz trójmiejskiego obszaru metropolitalnego (NUTS 3), a także na fakt zlokalizowania na terenie miasta jednego z 4 portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Tabela 2. Kryteria klasyfikacyjne miast nadmorskich

| Miasto/<br>kryterium                    | Gdańsk                        | Gdynia                         | Szczecin                       | Świno-<br>ujście                      | Kołobrzeg                             | Darłowo                               | Ustka                                 |
|-----------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Położenie<br>przybrzeżne<br>(TERCET)    | Tak                           | Tak                            | Tak                            | Tak                                   | Tak                                   | Tak                                   | Tak                                   |
| Gęstość<br>zaludnienia<br>(DEGURBA)     | Miasto                        | Miasto                         | Miasto                         | Małe<br>miasta<br>i przed-<br>mieścia | Małe<br>miasta<br>i przed-<br>mieścia | Małe<br>miasta<br>i przed-<br>mieścia | Małe<br>miasta<br>i przed-<br>mieścia |
| Funkcjonalny<br>obszar miejski<br>(FUA) | Centrum<br>obszaru<br>(8 FUA) | W ramach<br>obszaru<br>(8 FUA) | Centrum<br>Obszaru<br>(47 FUA) | Nie                                   | Sąsiedztwo<br>(20 FUA)                | Sąsiedztwo<br>(20 FUA)                | Sąsiedztwo<br>(43 FUA)                |
| Obszar<br>metro-<br>politalny           | Trój-<br>miejski              | Trój-<br>miejski               | Szcze-<br>ciński               | Nie                                   | Nie                                   | Nie                                   | Nie                                   |
| Port morski                             | Krajowy                       | Krajowy                        | Krajowy                        | Krajowy                               | Lokalny                               | Lokalny                               | Lokalny                               |

Źródło: Opracowanie własne.

Podsumowaniem części empirycznej pracy jest charakterystyka funkcjonalna Gdańska jako przykładu miasta nadmorskiego. Do dominujących funkcji Gdańska jako miasta nadmorskiego zaliczono: infrastrukturalną, społeczną, gospodarczą oraz środowiskową. Port morski w Gdańsku od strony morza stanowi element globalnego łańcucha dostaw, natomiast od strony lądu jest włączony do krajowej, regionalnej i lokalnej infrastruktury transportowej (drogowej, kolejowej). Gdańsk wchodzi w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T łączącej szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze morskie oraz rzeczne, której celem jest zapewnienie spójności terytorialnej UE<sup>33</sup>. Port morski w Gdańsku posiada połączenie z 2 liniami kolejowymi<sup>34</sup>, w 2022 roku zanotowano również wzrost o 19,6% r/r ładunków ro-ro<sup>35</sup>, co plasuje go na 2 miejscu spośród wszystkich bałtyckich

<sup>33</sup> Strona internetowa Ministerstwa Infrastruktury, [online] <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>, 12 XII 2023.

<sup>34</sup> *Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Załącznik nr 5*, s. 31, [online] [https://www.metropoliadgansk.pl/upload/files/Czesc\\_III\\_Analizy\\_STIM-OMG-G-S\\_2015-07-29.pdf](https://www.metropoliadgansk.pl/upload/files/Czesc_III_Analizy_STIM-OMG-G-S_2015-07-29.pdf), 12 XII 2023.

<sup>35</sup> *Port w Gdańsku na drugim miejscu w przeładunkach na Bałtyku po pierwszym kwartale*, 20 IV 2022, [online] <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Port-w-Gdansk-na-2-miejscu-na-Baltyku-po-I-kwartale,a,218479>, 14 XII 2023. Ro-ro oznacza typ statku towarowego, pasażersko-towarowego lub barki przystosowanego do przewożenia ładunków tocznych i pojazdów (samochodów osobowych, ciężarówek lub wagonów kolejowych), definicja [za:] *Słownik pojęć strategii rozwoju transportu do 2020*

portów. Funkcja infrastrukturalna jest realizowana przede wszystkim poprzez łączenie systemów logistycznych i pełnienie funkcji globalnego węzła w systemie transportu intermodalnego. Zgodnie ze Strategią Rozwoju Gdańska liczba przeładunków kontenerów w porcie morskich w Gdańsku zwiększyła się z 0,5 mln TEU w 2010 roku do ponad 2 mln TEU, co świadczy o rosnącej roli Gdańska jako elementu globalnego łańcucha dostaw<sup>36</sup>. W porcie morskim Gdańsk funkcjonuje Baltic Hub – jeden z 4 intermodalnych terminali morskich (morze–kolej)<sup>37</sup> w Polsce, który w 2022 roku obsłużył przeładunki o pojemności 2 071 277 TEU, i jest największym pod względem przeładunków terminalem kontenerowym na Bałtyku<sup>38</sup>. Działalność portu morskiego i nadmorskie położenie kształtują również funkcję gospodarczą wynikającą ze specjalizacji lokalnej gospodarki, tj. turystyki oraz gospodarki morskiej. Warto podkreślić, że specyfika Gdańska jako miasta wojewódzkiego oraz obszaru metropolitalnego sprawia, że turystyka nadmorska nie stanowi kluczowego elementu lokalnej gospodarki, tak jak ma to miejsce w przypadku mniejszych miast. W Strategii Rozwoju Gdańska wskazano gospodarkę morską jako kluczową branżę dla miasta, podkreślono również rosnące znaczenie sektora przedsiębiorstw, których liczba w 2021 roku przekroczyła 86 000<sup>39</sup>. Turystyka stanowi istotną gałąź gospodarki, która nie jest nastawiona wyłącznie na turystykę nadmorską, o czym świadczy liczba 5,4 mln obsłużonych pasażerów przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, z czego 91% stanowili pasażerowie z zagranicznych destynacji<sup>40</sup>. Zgodnie z raportem Gdańskiej Organizacji Turystycznej ponad 52% turystów odwiedzających to miasto w 2021 roku spędzało czas, odwiedzając atrakcje turystyczne<sup>41</sup>. Położenie nadmorskie wpływa również na specyfikę oraz funkcję miasta w wymiarze środowiskowym, o czym świadczy fakt, że blisko 24% powierzchni Gdańska stanowią lasy<sup>42</sup>. Funkcja środowiskowa jest realizowana poprzez ochronę środowiska przed presją turystyczną oraz negatywnym oddziaływaniem frachtu morskiego, rozwój zrównoważonej (zielonej) turystyki, wykorzystanie położenia geograficznego do rozwoju OZE (głównie energetyka wiatrowa i morska), wdrażanie założeń gospodarki o obiegu zamkniętym oraz adaptację do zmian klimatu. W Gdańsku zainstalowanych zostało 13 ogrodów deszczowych,

---

roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, s. 21, [online] [mib.gov.pl](https://mib.gov.pl), 5 XII 2023.

<sup>36</sup> *Strategia Rozwoju Miasta. Gdańsk 2030 Plus*, s. 59, [online] <https://www.gdansk.pl/akcja/pdf/2023-02204046/gdansk-2030-plus-strategia-rozwoju-miasta-2022>, 12 XII 2023.

<sup>37</sup> *Transport intermodalny w latach 2020-2022*, 30 XI 2023, s. 1, [online] <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-latach-2020-2022,16,2.html>, 12 XII 2023.

<sup>38</sup> *Terminal kontenerowy Baltic Hub (DCT Gdańsk)*, Port Gdańsk, [online] <https://www.portgdansk.pl/port/terminale-i-nabrzeza/terminal-kontenerowy-baltic-hub/>, 12 XII 2023.

<sup>39</sup> *Strategia Rozwoju Miasta...*, s. 60.

<sup>40</sup> *Tamże*.

<sup>41</sup> *Ruch turystyczny w Gdańsku w 2021 roku na podstawie badań Gdańskiej Organizacji Turystycznej i Pomorskiego Instytutu Naukowego im. Profesora Brunona Synaka*, Urząd Miejski w Gdańsku, [online] [https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202204187766/infografika\\_raport\\_2021.pdf](https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202204187766/infografika_raport_2021.pdf), 12 XII 2023.

<sup>42</sup> *Strategia Rozwoju Miasta...*, s. 47.

których celem jest zwiększenie naturalnej retencji gruntowej<sup>43</sup>. W odpowiedzi na rosnące wyzwania wynikające z rozwoju OZE w 2023 w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej została zainicjowana budowa zakładu produkcji wież wiatrowych o wartości szacowanej na 200 mld euro<sup>44</sup>. Z kolei funkcja społeczna miast nadmorskich jest realizowana przede wszystkim poprzez uznanie kultury marynistycznej jako elementu dziedzictwa kulturowego oraz znaczenia portu morskiego dla lokalnego rynku pracy. Według danych Zarządu Portu Morskiego w Gdańsku *jedno miejsce pracy w zarządzie portu morskiego w Polsce generuje dodatkowe 25 miejsc pracy w samym porcie, 68 miejsc pracy w gospodarce morskiej i 1700 miejsc pracy w całej Polsce*<sup>45</sup>. Uczestnictwo Gdańska w organizacjach i związkach międzynarodowych takich jak: Komitet Regionów<sup>46</sup>, Nowa Hanza<sup>47</sup> oraz Związek Miast Bałtyckich<sup>48</sup> stanowi realizację funkcji administracyjnej miast nadmorskich.

## PODSUMOWANIE

Celem niniejszego artykułu była analiza rosnącej roli miast i wymiaru miejskiego w procesach europeizacji na przykładzie miast nadmorskich. Wskazano, że polityka miejska UE stanowi istotny obszar oddziaływania na społeczny i obywatelski wymiar europeizacji, a także stanowi punkt wspólnej zbieżności z innymi politykami sektorowymi, takimi jak infrastrukturalna, gospodarcza, innowacyjna czy środowiskowa. To wieloczynnikowe oddziaływanie sprawia, że polityka miejska staje się kluczowym instrumentem wielowymiarowej integracji europejskiej. Ponadto wskazano, że polityka miejska UE stanowi istotny wymiar europeizacji *ad extra*, wpływając na kształtowanie społecznego i obywatelskiego kontekstu europejskiego.

Analiza funkcji wymiaru miejskiego UE pozwala określić jej kluczowe aspekty: finansowy, gospodarczy, przestrzenny, infrastrukturalny, środowiskowy, społeczny i administracyjny. W kontekście miast nadmorskich szczególny nacisk kładziony jest na funkcję przestrzenną, infrastrukturalną oraz środowiskową, co potwierdza ich specyficzną rolę w procesie europeizacji, zwłaszcza w odniesieniu do realizacji założeń paradygmatu

<sup>43</sup> *Circular Cities Program. Polska Gdańsk. Cyrkularna strategia dla miasta*, s. 69, [online] [https://www.innowo.org/\\_files/ugd/5ab4e5\\_1157d1e649a442eaab6ecfee644ed2a1.pdf](https://www.innowo.org/_files/ugd/5ab4e5_1157d1e649a442eaab6ecfee644ed2a1.pdf), 13 XII 2023.

<sup>44</sup> *Fabryka wież wiatrowych offshore w Gdańsku, Baltic Towers, ze wsparciem Polskiej Strefy Inwestycji*, gospodarkamorska.pl, 10 X 2023, [online] <https://www.gospodarkamorska.pl/fabryka-wiez-wiatrowych-offshore-w-gdansk-baltic-towers-ze-wsparciem-polskiej-strefy-inwestycji-74022>, 13 XII 2023.

<sup>45</sup> *Kongres Polskie Porty 2030: jak port generuje miejsca pracy?*, gospodarkamorska.pl, 4 VI 2023, [online] <https://www.gospodarkamorska.pl/kongres-polskie-porty-2030-jak-port-generuje-miejsca-pracy-71354>, 14 XII 2023.

<sup>46</sup> Strona internetowa Komitetu Regionów, <https://cor.europa.eu/pl/members/Pages/memberprofile.aspx?MemberId=2037047>, 10 XI 2023.

<sup>47</sup> *Member Cities*, Strona internetowa Nowej Hanzы, [online] <https://www.hanse.org/en/union-with-a-long-tradition/member-cities>, 10 XI 2023.

<sup>48</sup> *Member Cities*, Strona internetowa Związku Miast Bałtyckich, [online] <https://ubc.net/cities/>, 10 XI 2023.

zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Zrozumienie tej roli staje się kluczowe dla efektywnego kształtowania polityki miejskiej, mającej istotny wpływ na przyszłość europejskich miast i społeczności. Powyższe przesłanki uzasadniają dalsze pogłębione badania nad rolą i funkcjami miast nadmorskich zarówno w odniesieniu do założeń paradygmatu zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego, jak i procesów europeizacji we wszystkich trzech przywołanych ujęciach (*top-down*, *bottom-up*, *ad extra*).

## BIBLIOGRAFIA

- Agenda miejska dla UE*, Komisja Europejska, [online] [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_pl](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_pl).
- Agenda miejska dla Unii Europejskiej*, [online] [https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu\\_pl#agenda-miejska-dla-ue](https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/urban-agenda-eu_pl#agenda-miejska-dla-ue).
- Babbie E., *Badania społeczne w praktyce*, Warszawa 2007.
- Circular Cities Program. Polska Gdańsk. Cyrkularna strategia dla miasta*, [online] [https://www.innowo.org/\\_files/ugd/5ab4e5\\_1157d1e649a442eaab6ecfee644ed2a1.pdf](https://www.innowo.org/_files/ugd/5ab4e5_1157d1e649a442eaab6ecfee644ed2a1.pdf).
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Commission Work Programme 2020. A Union that Strives for More*, European Commission COM (2020) 37 final, Brussels, 29 I 2020.
- Deklaracja ze szczytu partnerstwa w Rydze*, 21-22 V 2015, [online] <https://www.consilium.europa.eu/media/21526/riga-declaration-220515-final.pdf>.
- Dolnicki B., *Samorząd terytorialny*, Warszawa 2021.
- Fabryka wież wiatrowych offshore w Gdańsku, Baltic Towers, ze wsparciem Polskiej Strefy Inwestycji*, *gospodarkamorska.pl*, 10 X 2023, [online] <https://www.gospodarkamorska.pl/fabryka-wiez-wiatrowych-offshore-w-gdansk-baltic-towers-ze-wsparciem-polskiej-strefy-inwestycji-74022>.
- Funkcjonalne obszary miejskie (FUA)*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/funkcjonalne-obszary-miejskie-fua/>.
- Hajduk S., *Modele smart city a zarządzanie przestrzenne miast*, „Gospodarka Narodowa” 2020, t. 302, nr 2, <https://doi.org/10.33119/GN/120626>.
- Karta Lipska na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich przyjęta z okazji nieformalnego spotkania ministrów w sprawie rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, w dniach 24-25 maja 2007*, [online] [http://projektymiejskie.pl/wp-content/uploads/2016/04/karta\\_lipska\\_pl.pdf](http://projektymiejskie.pl/wp-content/uploads/2016/04/karta_lipska_pl.pdf).
- Klasyfikacja NUTS w Polsce*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/klasyfikacja-nuts/klasyfikacja-nuts-w-polsce/>.
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów miejski wymiar polityki UE – kluczowe elementy agendy miejskiej UE (COM/2014/0490).

- Komunikat Komisji Europejskiej, *Miejski wymiar polityki UE – kluczowe elementy agendy miejskiej*, COM (2014) 490 final, Bruksela.
- Kongres Polskie Porty 2030: jak port generuje miejsca pracy?, *gospodarkamorska.pl*, 4 VI 2023, [online] <https://www.gospodarkamorska.pl/kongres-polskie-porty-2030-jak-port-generuje-miejsca-pracy-71354>.
- Levi-Faur D., *Regulatory Governance*, [w:] *Europeanization: New Research Agendas*, red. P. Graziano, M.P. Vink, Houndmills–Basingstoke–Hampshire–New York 2007.
- Local Administrative Units (LAU)*, Eurostat, [online] <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/local-administrative-units>.
- Majone, G., *Dowody, argumenty i perswazja w procesie politycznym*, przekł. D. Sielski, Warszawa 2004.
- Member Cities*, Strona internetowa Nowej Hanzy, [online] <https://www.hanse.org/en/union-with-a-long-tradition/member-cities>.
- Member Cities*, Strona internetowa Związku Miast Bałtyckich, [online] <https://ubc.net/cities/>.
- Parsons C., *Puzzling out the EU Role in National Politics*, „Journal of European Public Policy” 2007, vol. 14, no. 7, <https://doi.org/10.1080/13501760701576627>.
- Port w Gdańsku na drugim miejscu w przeładunkach na Bałtyku po pierwszym kwartale*, 20 IV 2022, [online] <https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Port-w-Gdansk-na-2-miejscu-na-Baltyku-po-I-kwartale,a,218479>.
- Raport Komisji Europejskiej, *Sustainable Development in the European Union Monitoring Report on Progress Towards the SDGs in an EU context*, [online] <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-flagship-publications/w/ks-04-23-184>.
- Rodzaje gmin oraz obszary miejskie i wiejskie*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/podzial-administracyjny-polski/rodzaje-gmin-oraz-obszary-miejskie-i-wiejskie/>.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2017/2391 z 12 grudnia 2017 roku zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1059/2003 w odniesieniu do typologii terytorialnych (TERCET).
- Ruch turystyczny w Gdańsku w 2021 roku na podstawie badań Gdańskiej Organizacji Turystycznej i Pomorskiego Instytutu Naukowego im. Profesora Brunona Synaka*, Urząd Miejski w Gdańsku, [online] [https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202204187766/info-grafika\\_raport\\_2021.pdf](https://download.cloudgdansk.pl/gdansk-pl/d/202204187766/info-grafika_raport_2021.pdf).
- Słownik pojęć strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, [online] [https://www.gov.pl/statistic/mi\\_arch/media/3510/Slownik\\_pojec\\_SRT.pdf](https://www.gov.pl/statistic/mi_arch/media/3510/Slownik_pojec_SRT.pdf).
- Sprawozdanie Komisji dla Rady w sprawie agendy miejskiej dla UE (COM/2017/0657).
- Stopień urbanizacji (DEGURBA)*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/stopien-urbanizacji-degurba/>.
- Strategia Rozwoju Miasta. Gdańsk 2030 Plus*, [online] <https://www.gdansk.pl/akcja/pdf/202302204046/gdansk-2030-plus-strategia-rozwoju-miasta-2022>.
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Załącznik nr 5*, [online] [https://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Czesc\\_III\\_Analizy\\_STIM-OMG-G-S\\_2015-07-29.pdf](https://www.metropoliagdansk.pl/upload/files/Czesc_III_Analizy_STIM-OMG-G-S_2015-07-29.pdf).

- Strona internetowa Europejskiego Komitetu Regionów, [online] <https://cor.europa.eu/pl/members/Pages/memberprofile.aspx?MemberId=2037047>.
- Strona internetowa Ministerstwa Infrastruktury, [online] <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t>.
- Terminal kontenerowy Baltic Hub (DCT Gdańsk)*, Port Gdańsk, [online] <https://www.portgdansk.pl/port/terminale-i-nabrzeza/terminal-kontenerowy-baltic-hub/>.
- Toledo Informal Ministerial Meeting on Urban Development*, Toledo, 22 VI 2010, [online] [https://www.ccre.org/docs/2010\\_06\\_04\\_toledo\\_declaration\\_final.pdf](https://www.ccre.org/docs/2010_06_04_toledo_declaration_final.pdf).
- Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana)*, EurLex, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT>.
- Traktat o Unii Europejskiej*, EurLex, [online] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:11992M/TXT>.
- Transport intermodalny w latach 2020-2022*, 30 XI 2023, [online] <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-intermodalny-w-latach-2020-2022,16,2.html>.
- Typologia przybrzeżna*, Główny Urząd Statystyczny, [online] <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/typologia-obszarow-przybrzeznycch/>.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2014, *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, Methodology Working Paper No. ESA/P/WP.238.
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 roku o portach i przystaniach morskich*, Dz.U. 1997, nr 9, poz. 44.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym*, Dz.U. 1990, nr 16, poz. 95.
- Wspólna Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS)*, Serwis Regionalnego Programu Województwa Lubelskiego, [online] <https://rpo.lubelskie.pl/slownik/wspolna-klasyfikacja-jednostek-terytorialnych-do-celow-statystycznych-nuts/>.

---

**Leszek KWIECIŃSKI** – doktor habilitowany, profesor Uniwersytetu Wrocławskiego, zatrudniony w Instytucie Studiów Międzynarodowych UW, kierownik Zakładu Studiów Strategicznych i Europejskich. Pełnomocnik Rektora Uniwersytetu Wrocławskiego ds. Centrum Innowacji i Transferu Wiedzy UW. Członek Team Europe Direct działającego przy Przedstawicielstwie Komisji Europejskiej w Polsce. W swoich badaniach skupia się na kwestiach integracji europejskiej, polityk publicznych i zarządzania publicznego, w szczególności odnoszących się do innowacyjności i przedsiębiorczości.

**Maciej KAMIŃSKI** – doktorant na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Wrocławskiego, dyrektor Centrum Transferu Technologii UW. W swoich badaniach skupia się na kwestiach rozwoju lokalnego, polityki miejskiej i mieszkaniowej, problematyce miast nadmorskich.