

*Martin Pudlik, Cyryl Garus**

JAK FENIKS Z POPIOŁÓW. ROZWÓJ STRUKTUR METROPOLITALNYCH W ZAGŁĘBIU RUHRY JAKO WZÓR DLA ROZWOJU GÓRNEGO ŚLĄSKA?

Poniższe opracowanie ma na celu przedstawienie zagadnień rozwoju regionalnego z uwzględnieniem aspektów transformacji gospodarczej i przestrzennej w przemysłowych regionach Zagłębia Ruhry i Górnego Śląska. Zagłębie Ruhry przeszło i nadal przechodzi bardzo trudny proces restrukturyzacji gospodarczo-społecznej. Do tej pory udało się pokonać niektóre trudności, np. zmienić przemysłowy wizerunek regionu. Niestety wysokie bezrobocie oraz niekorzystna struktura demograficzna pozostają nadal nierozwiązanymi problemami Zagłębia Ruhry. Ponadto region musi uporać się z zagospodarowaniem nieużytków przemysłowych i kopalnianych. Wybrane elementy restrukturyzacji Zagłębia Ruhry oraz niektóre pomysły strategiczne mogą być wzorcem dla rozwoju Górnego Śląska.

1. Zagłębie Ruhry i Górny Śląsk

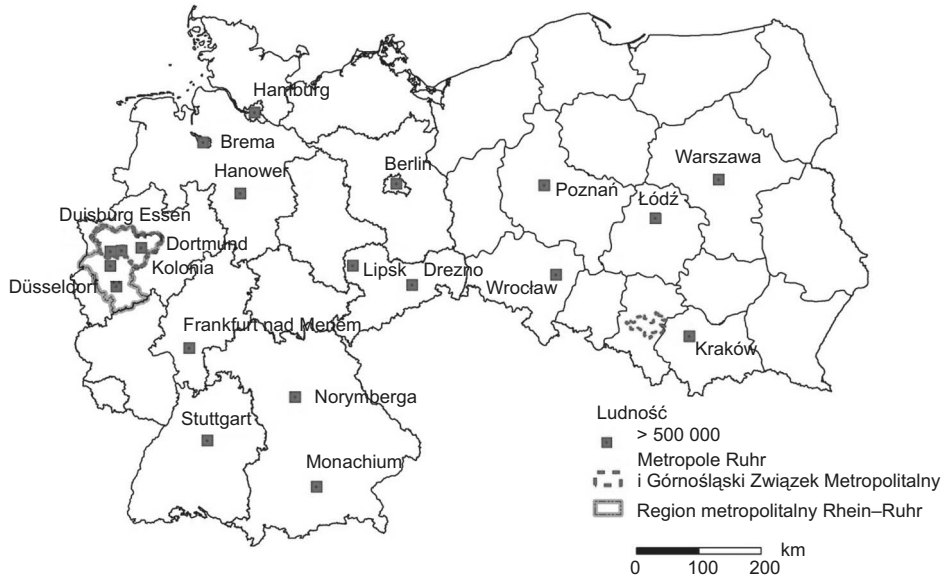
Zagłębie Ruhry, w którego skład wchodzi także jednostka administracyjna komunalnego związku Zagłębia Ruhry – *Regionalverband Ruhr* lub *Metropole Ruhr* – znajduje się na zachodnio-północnym krańcu Republiki Federalnej Niemiec. Związek Komunalny Zagłębia Ruhry zrzesza jedenaście miast na prawach powiatu oraz cztery powiaty. Łączna powierzchnia związku wynosi niepełna 4000 km².

Zagłębie Ruhry jest pod względem liczby mieszkańców jedną z największych aglomeracji miejskich w Europie, mieszka tam ponad 5,2 mln osób. Region cechuje się bardzo dogodnym położeniem geograficznym w Europie, oprócz centralnego położenia dysponuje dobrze rozbudowaną infrastrukturą, zarówno dróg lądowych, jak i wodnych. Zagłębie Ruhry to najintensywniej rozbudowany węzeł komunikacyjny Europy. Walory położenia geograficznego wzmacnia bliskość granic Belgii i Holandii, a dzięki śródlądowej drodze wodnej – Renowi – ma ono bezpośredni dostęp do portów morskich w Antwerpii i Rotterdamie. Po przystąpieniu państw Europy Środkowo-Wschodniej do Unii Europejskiej wymiana gospodarcza i kulturowa Zagłębia Ruhry z Górnym Śląskiem staje się coraz bardziej intensywna (RVR 2002).

Górnośląski Okręg Przemysłowy, pomimo trudnego procesu restrukturyzacji w ciągu ostatnich dwóch dekad, jest nadal jednym z najważniejszych ośrodków polskiego przemysłu. Krajobraz gospodarczy Górnego Śląska charakteryzuje się

* Uniwersytet w Akwizgranie.

silną dominacją przemysłu ciężkiego; wydobywa się tam aż 98% polskiego węgla, region odpowiada za 53% produkcji polskiej stali (dane na 2005 r., Helfer 2008, s. 34).



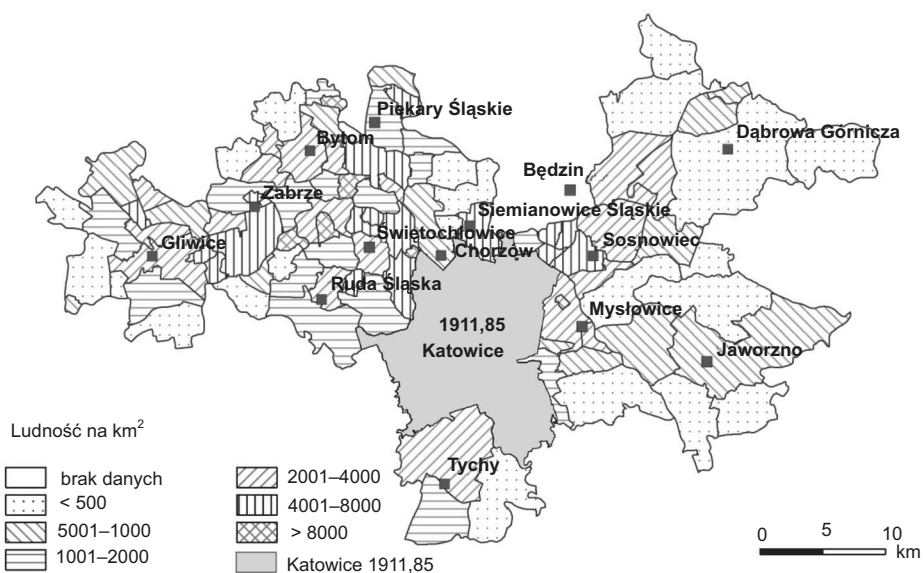
Ryc. 1. Lokalizacja regionu metropolitalnego Rhein–Ruhr, Metropole Ruhr i Górnośląskiego Związku Metropolitalnego

Źródło danych: ESRI 2007, opracowanie własne.

Górnośląski Związek Metropolitalny, w którego skład wchodzi 14 miast na prawach powiatu, cechuje się najwyższym wskaźnikiem gęstości zaludnienia w Polsce. W 14 miastach związku metropolitalnego mieszka ponad 2 mln mieszkańców, co stanowi 45% ludności województwa śląskiego. Aglomeracja wykazuje tendencje rozwoju policentrycznego, a także obserwuje się tam silny trend migracji ludności poza miasta aglomeracji i rozwoju obrzeżnego. Przeciętna gęstość zaludnienia centrum aglomeracji wynosi 1620 mieszkańców na km² (ryc. 2).

Pomimo złego stanu technicznego sieci transportu drogowego, która jeszcze niecałkowicie spełnia wymogi i standardy unijne, region Górnego Śląska, dzięki korzystnemu usytuowaniu geograficznemu, ma dość dobrze rozwiniętą infrastrukturę komunikacyjną. Centrum aglomeracji przecinają transeuropejskie korytarze komunikacyjne, w tym najważniejsze autostrady: A4 (Drezno–Katowice–Lwów) i budowana autostrada A1 (Domański 2002, s. 91–92). Po ukończeniu budowy śląskiego odcinka autostrady A1 (europejskiego korytarza transportowego Gdańsk–granica polsko-czeska–Brno) w aglomeracji powstanie ważne skrzyżowanie autostradowe. Śląski odcinek A1 w znacznej mierze zredukuje natężenie ruchu drogowego w obrębie zabudowań miejskich miast aglomeracji (Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego 2005, s. 32). Słabym

punktem śląskiego systemu infrastruktury komunikacyjnej jest śródlądowa droga wodna (Kanał Gliwicki–Kanał Kędzierzyński–Odra skanalizowana – Odra swobodnie płynąca) łącząca aglomerację z portem morskim w Szczecinie. Odra jako szlak transportowy stwarza dobre warunki dla żeglugi śródlądowej, niestety słaba drożność skanalizowanej drogi wodnej Odry ze względu na wieloletnie zaniedbania lub całkowite zaniechanie remontów, głównie infrastruktury technicznej, uniemożliwia intensywniejsze przewozy ładunkowe (Koziarski 1997, s. 156–164).



Ryc. 2. Gęstość zaludnienia w Górnośląskim Związku Metropolitalnym w 2006 r.

Źródło danych: GfK 2007, opracowanie własne.

2. Zarys historii Zagłębia Ruhry i Górnego Śląska

2.1. Zagłębie Ruhry

Problemy rozwojowe uwarunkowane są głównie historycznie, żeby więc zrozumieć współczesną problematykę rozwoju regionalnego Zagłębia Ruhry, warto zapoznać się z jego historią.

Do wojny trzydziestoletniej (1618–1648) w krajobrazie gospodarczym Zagłębia Ruhry dominowało rolnictwo. Położenie geograficzne na skrzyżowaniu głównych dróg wodnych przyczyniło się do rozwoju osadnictwa na nadbrzeżach rzek. Działania wojenne wojny trzydziestoletniej i następujące po nich epidemie doprowadziły do poważnych zniszczeń miast oraz znacznego spadku liczby ludności. Odbudowa miast i związany z nią wzrost liczby mieszkańców oraz poprawa warunków bytowych trwały ponad sto lat. W połowie XVIII w. (1750 r.) roz-

poczyna się w Zagłębiu Ruhry wydobycie węgla kamiennego. Węgiel kamienny wydobywano początkowo sposobem odkrywkowym, a surowiec sprzedawano nie tylko na lokalnym rynku, lecz także rozprowadzano drogą wodną aż do Holandii. W 1758 r. w Oberhausen zakończono budowę huty St. Anthony, data oddania do użytku huty uważana jest za początek rewolucji przemysłowej w Zagłębiu Ruhry. Wykorzystanie maszyny parowej w procesie wydobywczym na początku XIX w. pozwoliło na intensyfikację wydobycia oraz wdrożenie nowych metod pozyskiwania węgla kamiennego. Ewolucja kolei jako formy transportu przemysłowego między innymi w kopalniach oraz elektryfikacja regionu na początku XIX w. nasiliły dynamikę rozwoju ekonomicznego i przemysłowego Zagłębia Ruhry.

Proces industrializacji przyczynił się do znacznego napływu ludności do zagłębia. Ruch migracyjny, a przede wszystkim coraz to większa liczba imigrantów, wywołuje konflikty z rdzenną ludnością. Dalsze negatywne skutki wynikające z procesu uprzemysłowienia regionu to nadmierne zużycie powierzchni przez budowę zakładów przemysłowych oraz rozwój i rozbudowę miast. W Zagłębiu Ruhry powstają również przyzakładowe i przykopalniane osiedla robotnicze.

W 1958 r. w Zagłębiu Ruhry dochodzi do pierwszego poważnego kryzysu gospodarczego w powojennej historii Niemiec. Wywołały go konkurencyjne ceny importowanego węgla kamiennego ze Stanów Zjednoczonych oraz tania ropa naftowa, która wypiera stopniowo węgiel kamienny jako źródło energii cieplnej i elektrycznej. Zagłębie Ruhry względnie szybko uporało się z pierwszym kryzysem gospodarczym, ale już następne załamania struktury gospodarczo-ekonomicznej stają się przełomowe dla rozwoju regionalnego i zmuszają region do głębokiego przeobrażenia struktury gospodarczej (Günter 1997).

2.2. Górny Śląsk

Podobnie jak Zagłębie Ruhry Górny Śląsk przechodził burzliwe dzieje i zawirowania historii. Jego wczesna historia jest ściśle powiązana z procesem industrializacji regionu. Już w XV w. na obszarze dzisiejszego miasta Tarnowskie Góry rozpoczęto wydobycie rud srebra, cynku i ołowiu. Tak samo jak w Zagłębiu Ruhry w krajobrazie gospodarczym Górnego Śląska do XIX w. dominowało rolnictwo (Eckart, Kotrus 1995). Industrializacja Górnego Śląska jest ściśle związana z działalnością hrabiego Friedricha Wilhelma von Redena. Przeprowadzona pod jego egidą reforma górnośląskiego górnictwa i hutnictwa zaowocowała ożywieniem gospodarczym oraz rozkwitem przemysłu kopalnianego i hutniczego. Reformy von Redena pociągają za sobą modernizację oraz wprowadzenie wielu innowacji technologicznych, np. w roku 1788 w kopalni rud srebra, cynku i ołowiu w Tarnowskich Górach uruchomiona zostaje pompa parowa sprowadzona z Anglii; jest to jedna z pierwszych pomp parowych zastosowanych w górnictwie na kontynencie europejskim. W 1796 r. w hucie w Gliwicach wybudowano pierwszy w Europie piec hutniczy na paliwo mineralne (Komarek 1998).

Zakończenie działań wojennych pierwszej wojny światowej oraz odrodzenie państwa polskiego zmieniają radykalnie funkcję strukturalną i gospodarczą

Górnego Śląska. W wyniku plebiscytu teren ten zostaje podzielony między nowo odrodzone państwo polskie oraz Niemcy. Podział górnośląskiego obszaru przemysłowego odbija się negatywnie na rozwoju przemysłowym regionu. Nowa granica państwowa nie tylko dzieli terytorium Górnego Śląska, lecz także przecina infrastrukturę przemysłową, komunikacyjną i transportową i tym samym zakłóca jednolitość funkcji struktury gospodarczej regionu (Kühnemann 1993, s. 260–261).

Po drugiej wojnie światowej struktura terytorialna oraz funkcjonalno-gospodarcza obszaru ulega ponownej zmianie. Postanowienia konferencji poczdamskiej przyznają Polsce całe terytorium Górnego Śląska. Pod wpływem socjalistycznych doktryn ekonomii politycznej, w których głównym elementem ideologii rozwoju regionalnego stała się ekstensywna rozbudowa przemysłu ciężkiego, dochodzi do intensywnego rozwoju tych gałęzi przemysłu w krajach socjalistycznych. Strategia rozwoju regionalno-gospodarczego krajów socjalistycznych opierała się głównie na preferencji przemysłu ciężkiego (Fassmann 1994, s. 686). Silna ekspansja przemysłu górniczego na Górnym Śląsku po 1945 r. odzwierciedla się wysokim odsetkiem zatrudnionych w kopalniach regionu. Jeszcze w 1990 r. w górnośląskich kopalniach zatrudnionych było 26% czynnych zawodowo osób – mieszkańców byłego województwa katowickiego. Łącznie w 1990 r. w górnośląskich kopalniach pracowało 381 tys. osób (Domański 2002, s. 93). Jednostronne nastawienie struktury gospodarczej Górnego Śląska na przemysł ciężki przy jednoczesnym zaniedbaniu aspektów ochrony przyrody doprowadziło do znacznej degradacji i dewastacji środowiska naturalnego na Górnym Śląsku (Kühne 2003, s. 57). Jednostki planistyczne socjalistycznego państwa polskiego odpowiadały zarówno za produkcję przemysłową, jak i za ochronę środowiska naturalnego. Niezgodność celów ekonomicznych i ekologicznych oraz wynikający z tego powodu konflikt interesów rozwiązywany był z reguły na korzyść ilościowego rozwoju gospodarczego; ważniejsze od aspektów ekologicznych było wykonanie pięcioletnich planów przemysłowych. Nakłady inwestycyjne na rzecz ochrony środowiska w porównaniu z łączną kwotą inwestycyjną były znikome. W latach osiemdziesiątych w krajach socjalistycznych wydatki zakładów przemysłowych na ochronę środowiska naturalnego wynosiły niespełna 1% łącznej kwoty inwestycyjnej (Weissenburger 1985). Degradacja środowiska naturalnego na Górnym Śląsku spowodowana była między innymi nadmiernym zużyciem surowców naturalnych w procesie produkcyjnym przez przestarzały, wadliwy i technologicznie zacofany park maszynowy. Ponadto przemysł ciężki w socjalistycznym państwie polskim charakteryzował się marnotrawstwem surowców oraz ciągłym dofinansowywaniem nierentownych zakładów przemysłowych. Fakt braku ryzyka bankructwa w państwie socjalistycznym zwalniał zakłady przemysłowe z oszczędnego i racjonalnego gospodarowania majątkiem zakładowym. Ten system gospodarczy doprowadził (w porównaniu z gospodarkami wolnorynkowymi) do znacznie wyższych nakładów surowcowych w procesie produkcyjnym oraz powiązanych z tym emisji zanieczyszczeń środowiska naturalnego (Welfens 1993).

3. Restrukturyzacja Zagłębia Ruhry i budowa związku metropolitalnego Metropole Ruhr

Proces restrukturyzacji gospodarczej Zagłębia Ruhry rozpoczęto w 1968 r. programem *Entwicklungsprogramm Ruhr* (Program Rozwoju Ruhry). Mimo że trwa on już ponad 40 lat, jest nadal procesem otwartym. Przyczyną potrzeby zmiany monostrukturalnego krajobrazu gospodarczego był pierwszy kryzys przemysłu górniczego w Zagłębiu Ruhry w latach 1957/1958. Sukcesy podjętej wtedy próby restrukturyzacji regionu były raczej znikome. Ponadto niska wydajność zakładów przemysłu ciężkiego wzmacniała problemy strukturalne regionu. Dodatkowym czynnikiem hamującym proces restrukturyzacji był ogólnie niski poziom wykształcenia mieszkańców regionu. Ten fakt uniemożliwiał firmom zaawansowanych technologii osiedlenie się w Zagłębiu Ruhry. Ponadto brakowało odpowiednich terenów inwestycyjnych na potrzeby nowych podmiotów gospodarczych. Region posiadał nawet bardzo dogodnie położone działki przemysłowe, nieraz w centrach miast. Niestety ze względu na swoją przemysłową historię były one zaniedbane i niedostosowane do nowych inwestycji. Bardzo późno dostrzeżono wartość gospodarczą i kulturową tych terenów. W ramach polityki regionalnej kraju związkowego Nadrenii-Północnej Westfalii rekultywacją i rewitalizacją terenów poprzemysłowych zajęły się nowo powstałe agentury rozwoju regionalnego *Landesentwicklungsgesellschaften* (LEG). Zadaniem agentur LEG był skup oraz rekultywacja niewykorzystanych działek poprzemysłowych. Po procesie rekultywacji działki przekazywano do dyspozycji miast i powiatów.

Negatywne skutki monostruktury przemysłowej Zagłębia Ruhry doprowadziły do znacznego wzrostu bezrobocia w regionie; jego wysoki poziom stał się charakterystyczną cechą zagłębia. Ponadto plany reformy administracyjnej w Zagłębiu Ruhry i wynikające z nich konflikty (plany dotyczyły ponad 50 miast i gmin) doprowadziły do zahamowania rozwoju regionu na długie lata. Nowo podjęte próby reaktywacji procesu restrukturyzacji, między innymi program *Nordrhein-Westfalen-Programm 75* lub *Aktionsprogramm Ruhr 1980–1984*, nie mogły rozwiązać problemów strukturalnych regionu (Goch 2001, RVR 2002).

Pierwszym znaczącym sukcesem w procesie restrukturyzacji regionu była międzynarodowa wystawa budowlana *Internationale Bauausstellung* (IBA) Emscher Park 1989–1999. Nawet jeśli projekt IBA Emscher Park nie rozwiązał głównego problemu Zagłębia Ruhry, jakim była i jest wysoka stopa bezrobocia, to pozytywne impulsy będące efektem wystawy pozwoliły na wzmocnienie potencjału regionu. Wystawa przyczyniła się w znacznej mierze do zmiany wizerunku zagłębia. Pozwoliła odejść od postrzegania go jako terenu poprzemysłowego i wykreować wizerunek nowoczesnego regionu o dogodnych warunkach dla rozwoju gospodarczego i kulturalnego. Duży wkład w procesie restrukturyzacji regionu w latach osiemdziesiątych XX w. miały środki finansowe z Unii Europejskiej, a w szczególności Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejski Fundusz Społeczny (EFS). Niestety, bezrobocie jest nadal jednym z głównych problemów Zagłębia Ruhry. Średnia stopa bezrobocia

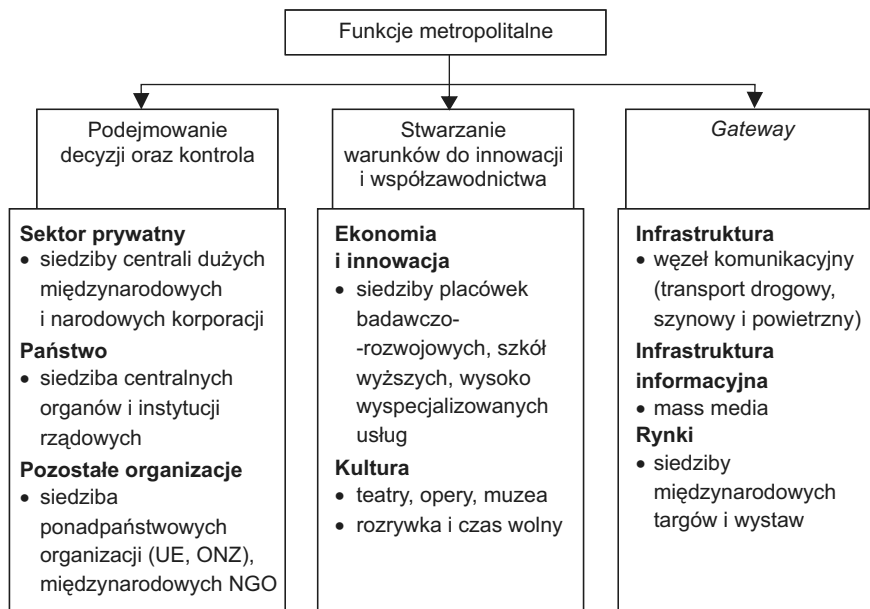
wynosi tam 12% i jest znacznie wyższa od średniej krajowej (8,8%) (dane z 31 sierpnia 2007 r.).

Dzisiejsze problemy regionu istniały już w nieco odmienniejszej formie na początku XX w. Już w 1920 r. na podstawie dekretu stworzono podstawy prawne Związku Komunalnego Dystryktu Ruhry (*Siedlungsverband Ruhrbezirk*, SVR), który miał rozwiązać najpilniejsze problemy regionu. Głównym problemem Zagłębia Ruhry w latach dwudziestych było zagadnienie planowania przestrzennego, a przede wszystkim rozwój i rozbudowa infrastruktury oraz spłata rekompensat za straty i szkody poniesione przez aliantów podczas pierwszej wojny światowej. Mimo politycznego ujednoczenia (*Gleichschaltung*) struktur w III Rzeszy oraz silnego nacisku środowisk nazistowskich związek komunalny przetrwał drugą wojnę światową. W 1979 r. zmienił nazwę na Związek Komunalny Zagłębia Ruhry (*Komunalverband Ruhrgebiet*, KVR) i działał przez 25 lat, do przekształcenia w Regionalny Związek Komunalny Ruhry (*Regionalverband Ruhr*, RVR), którego zakres zadań i funkcji został ponownie prawnie określony ustawą z dnia 9 października 2004 r. (GV.NRW. 380). Głównym wyzwaniem dla RVR jest wykonanie zadań wytyczonych poprzez projekt *Ruhr 2010 – europejska stolica kultury*. W ramach projektu Zagłębie Ruhry będzie prezentować się jako jednolita jednostka metropolitalna Metropole Ruhr.

4. Wyzwania dla Metropole Ruhr i Związku Metropolitalnego Rhein–Ruhr

Z Metropole Ruhr łączone są duże oczekiwania, ma ona bowiem rozwiązać liczne problemy, a głównymi celami strategicznymi są między innymi: konsolidacja gospodarcza regionu oraz rozwiązanie problemów strukturalnych i demograficznych. Ponadto Metropole Ruhr ma również brać czynny udział w działaniach nadrzędnej jednostki metropolitalnej Metropole Rhein–Ruhr.

Metropolia Rhein–Ruhr zdominowana jest przez dwie osie rozwoju regionalnego: oś aglomeracji nadreńskich Bonn–Kolonja–Düsseldorf oraz region Zagłębia Ruhry. Duisburg pełni funkcję łącznikową dla obu osi rozwoju. Miasta aglomeracji nadreńskiej potrzegane są tradycyjnie jako ośrodki sektora usługowego, Zagłębie Ruhry kojarzone jest nadal z przemysłem ciężkim. Jednak jeśli spojrzeć się dokładnie na strukturę gospodarczą Metropolii Rhein–Ruhr, to wiadać, że tradycyjny obraz gospodarczy regionu kształtuje się zupełnie odmiennie. Z analizy struktury zatrudnienia regionu wynika, że w miastach Zagłębia Ruhry: Bochum, Dortmundzie, Duisburgu i Essen, przeciętnie w przemyśle zatrudnione są 64 osoby na 1000 zatrudnionych. W aglomeracjach nadreńskich odsetek zatrudnionych w przemyśle jest znacznie wyższy: w Kolonii wynosi on 71,9, a w Düsseldorfie nawet 90,3 osób na 1000 zatrudnionych. Dane te dowodzą, że Zagłębie Ruhry nie jest aż tak w wielkim stopniu zdominowane przez przemysł, jakby można było wstępnie przypuszczać. Na pytanie, czy utworzona Metropolia Rhein–Ruhr spełnia wszystkie funkcje metropolitalne, muszą odpowiedzieć dalsze badania (Blotevogel 2006).

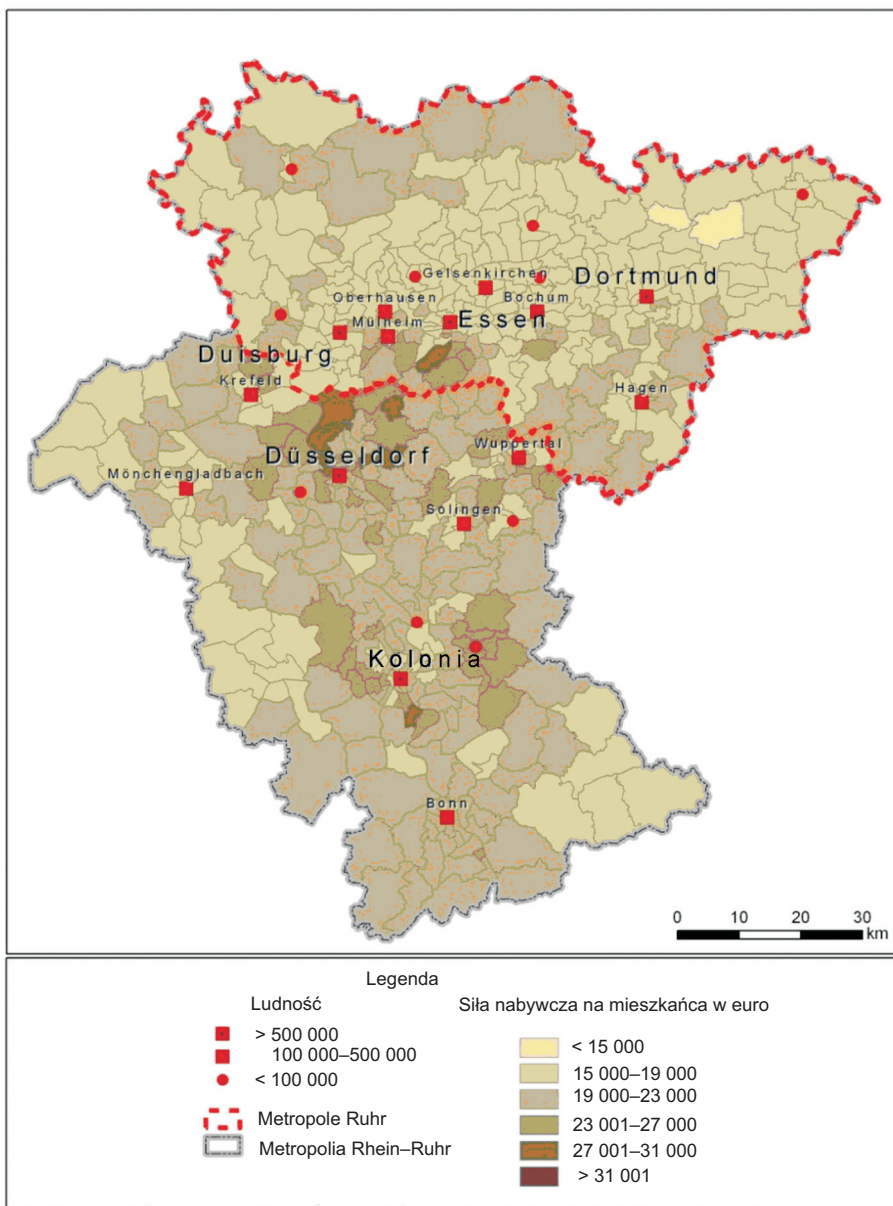


Ryc. 3. Funkcje metropolii

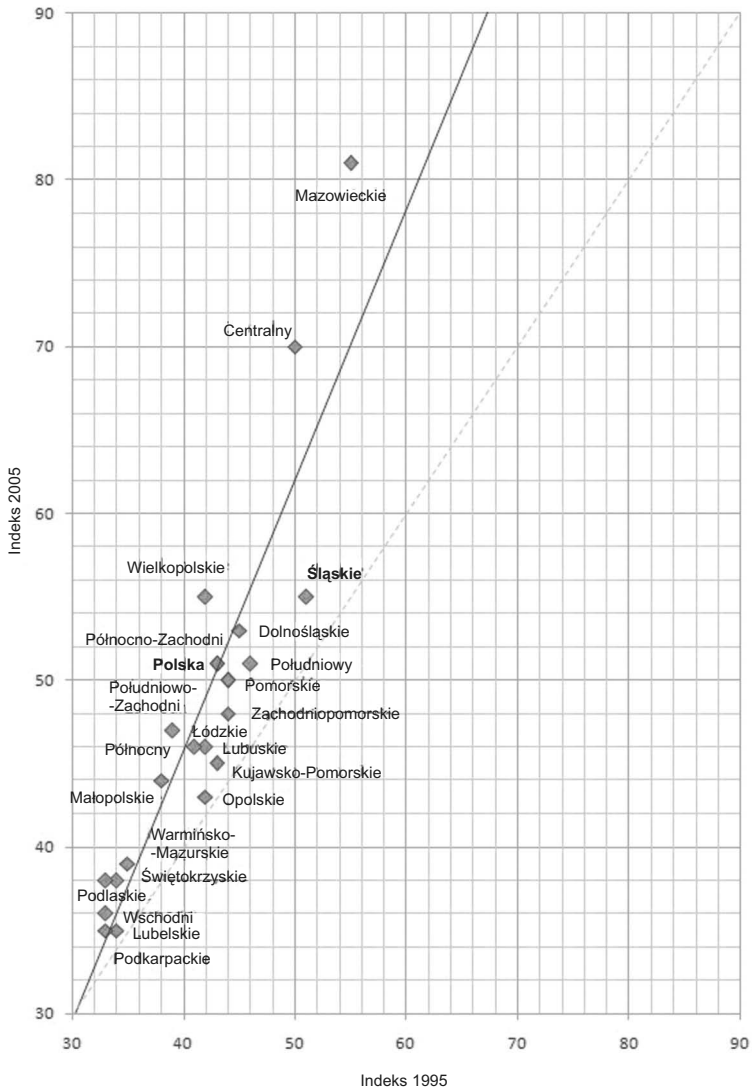
Źródło: Blotvogel 2006, opracowanie własne.

Ogólnie region metropolitalny Rhein–Ruhr wykazuje pozornie pozytywne cechy rozwoju regionalnego. Jednak jeśli zwróci się uwagę na ogólną sytuację gospodarczą Zagłębia Ruhry, to ten obraz ulega zmianie. Wskaźniki ekonomiczne Zagłębia Ruhry cechują się w najlepszym wypadku tylko średnim stopniem rozwoju, a pozycja Metropolie Ruhr w składzie Metropolii Rhein–Ruhr jest słaba (ryc. 4).

W porównaniu z Kolonią i Düsseldorfem, gdzie siła nabywcza na głowę mieszkańca wynosi przeciętnie od 27 tys. do 29 tys. euro, tylko jedno miasto Zagłębia Ruhry – Essen – osiąga podobne wyniki. W Essen siła nabywcza na głowę mieszkańca wynosi przeciętnie 28 150 euro. Przeciętnie siła nabywcza w Zagłębiu Ruhry osiąga 18 134 euro i jest ona o ponad 2000 euro niższa niż średnia (20 861 euro) w pozostałych miastach Metropolii Rhein–Ruhr. Relatywnie różnica pomiędzy Zagłębiem Ruhry a pozostałymi regionami metropolii wynosi aż 13,07%; średnia krajowa to 17 450 euro, średnia dla Niemiec Zachodnich wynosi 18 111 euro.

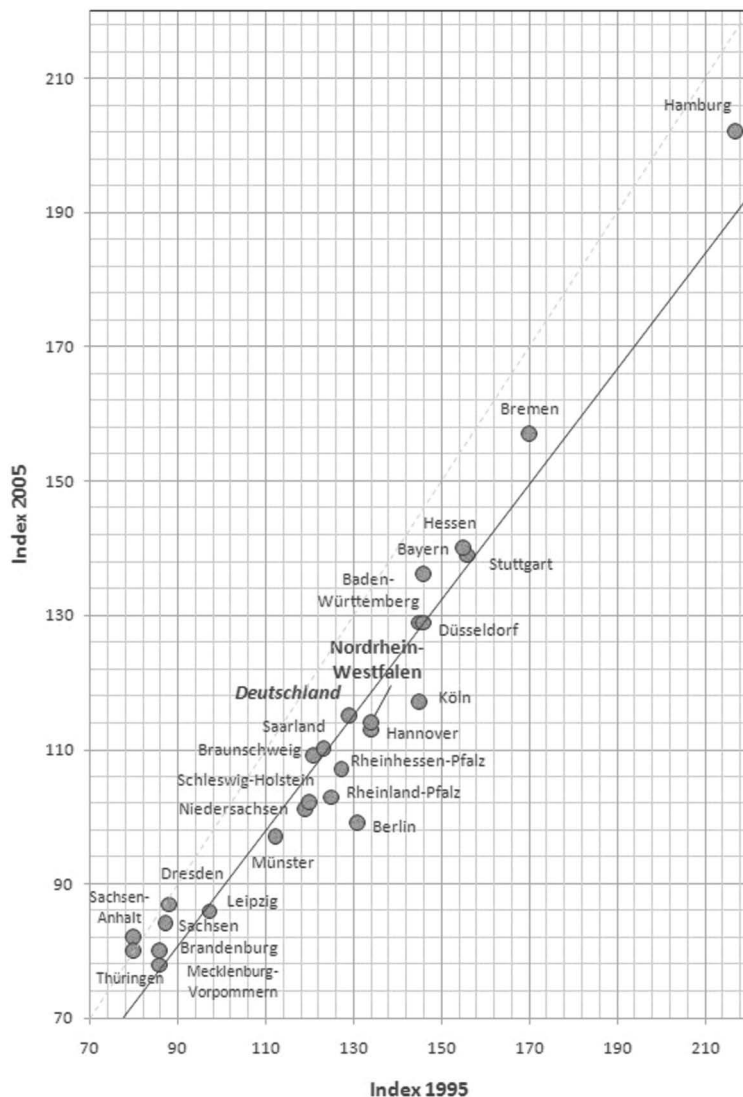


Ryc. 4. Siła nabywcza na głowę mieszkańca w Metropolii Rhein–Ruhr w 2006 r.
 Źródło danych: BBE 2006, opracowanie własne.



Ryc. 5a. Dynamika rozwoju parytetu siły nabywczej w okresie 1995–2005 w Polsce dla wybranych regionów NUTS

Źródło danych: Eurostat 2008, opracowanie własne.



Ryc. 5b. Dynamika rozwoju parytetu siły nabywczej w okresie 1995–2005 w Niemczech dla wybranych regionów NUTS

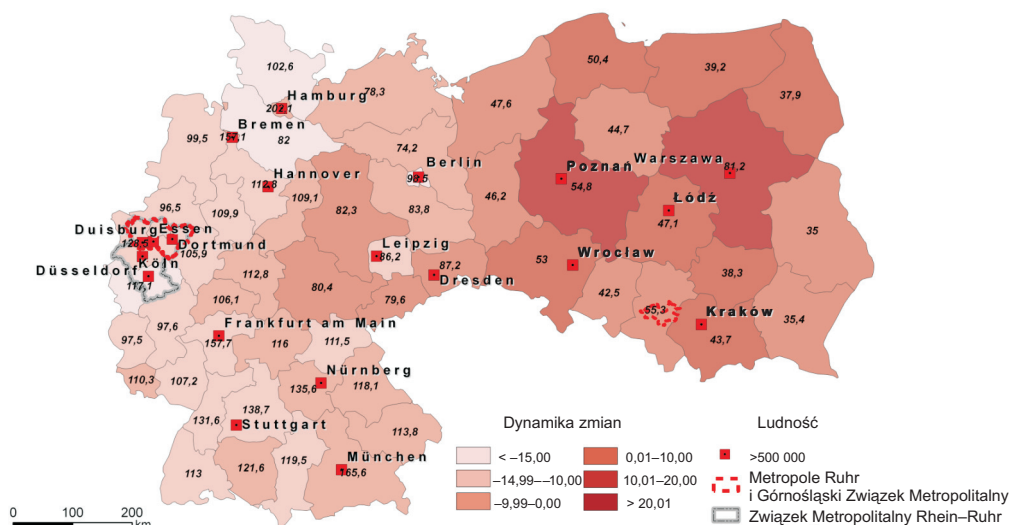
Źródło danych: Eurostat 2008, opracowanie własne.

Słabą, a co najwyżej średnią kondycję ekonomiczną Zagłębia Ruhry w porównaniu z pozostałymi niemieckimi miastami i regionami charakteryzuje indeks parytetu siły nabywczej. Aby porównać warunki ekonomiczne niemieckich i polskich regionów w kontekście europejskim, należy zwrócić uwagę na ów wskaźnik¹. W latach 1995–2005 indeks parytetu siły nabywczej dla kraju związkowego

¹ W ekonomii parytet siły nabywczej (ang. *purchasing-power parity*, PPP) opiera się na teorii jednej ceny, która mówi, że za określoną liczbę jednostek danej waluty można kupić w każdym

Nadrenii Północnej-Westfalii charakteryzował się spadkiem ze 134 punktów indeksowych do 114 punktów indeksowych. W ciągu dziesięciu lat łączny spadek wyniósł 15%. Również porównując miasta regionu metropolitalnego Rhein–Ruhr, Kolonię i Düsseldorf, zauważa się znaczną różnicę dynamiki rozwoju. Od 1995 do 2005 r. indeks parytetu siły nabywczej odnotował w Kolonii spadek o 19,5%, z 145 punktów indeksowych do 117 punktów indeksowych. W Düsseldorfie spadek wyniósł 11,7%. Tym samym Düsseldorf plasuje się w średniej krajowej. Najwyższy wskaźnik wartości parytetu siły nabywczej w Niemczech odnotowano w Hamburgu, choć sytuacja jest tam stabilna, Hamburg stracił w ciągu 10 lat tylko 0,7%. Średnia krajowa dla Niemiec wynosi 115 punktów indeksowych. Między 1995 i 2005 rokiem indeks siły nabywczej w Niemczech spadł o 10,9 punktów procentowych (Eurostat 2008).

Rozwój dynamiki siły nabywczej w Polsce przedstawia się całkowicie odmiennie. W porównaniu z Niemcami indeks parytetu siły nabywczej charakteryzuje się wysokim wskaźnikiem wzrostu. Jednak należy tu zaznaczyć, że pułap polskiego parytetu siły nabywczej jest w porównaniu z pułapem niemieckim znacznie niższy.



Ryc. 6. Dynamika rozwoju parytetu siły nabywczej w okresie 1995–2005 w Polsce i w Niemczech dla wybranych regionów NUTS

Źródło danych: Eurostat 2008, opracowanie własne.

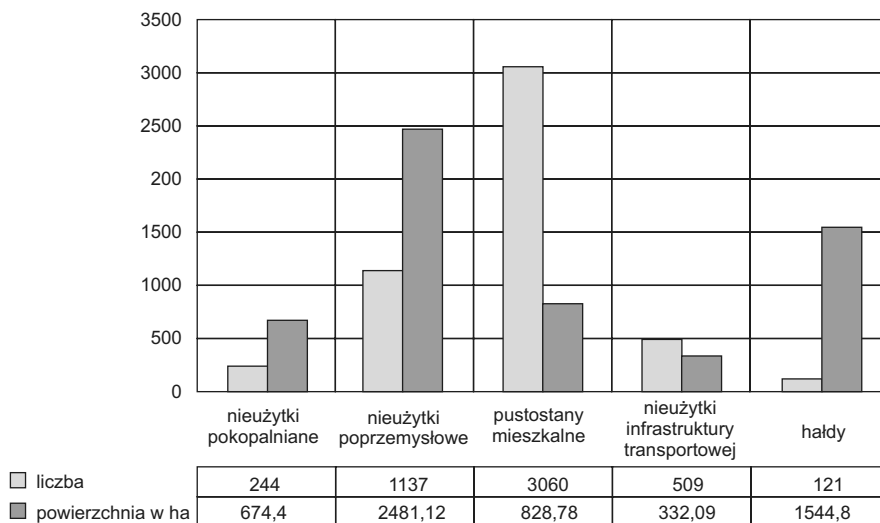
kraju w tym samym czasie dokładnie tyle samo dóbr. Parytet siły nabywczej pozwala na rozwiązanie problemu dokonywania porównań międzynarodowych PKB. Polega na przeliczeniu kursu waluty według siły nabywczej. Kurs waluty może się różnić od parytetu. W celu porównania parytetu siły nabywczej dla polskich i niemieckich regionów w opracowaniu wykorzystano dane Eurostatu na rok 2005, bardziej aktualne dane niestety nie były jeszcze dostępne w oficjalnym serwisie Eurostat.

Dynamika rozwoju polskiego indeksu parytetu siły nabywczej latach 1995–2005 wyniosła 18,6%. Indeks wzrósł do 51 punktów. Analiza śląskiego regionu NUTS wskazuje dobre wyniki indeksu parytetu siły nabywczej. Jednak dynamika wzrostu indeksu jest w porównaniu z polską średnią krajową z wynikiem 7,8% słaba. Najlepsze wyniki w Polsce w klasyfikacji NUTS osiąga region mazowiecki i centralny. W regionie mazowieckim dynamika wzrostu wyniosła w okresie 1995–2005 47,7%, a wartość indeksu – 81 punktów. Region centralny odnotował czterdziestoprocentowy wzrost wartości indeksu, w 2005 r. wartość indeksu parytetu siły nabywczej w regionie centralnym wyniosła 70 punktów indeksowych.

Przeprowadzona powyżej krótka analiza odzwierciedla fakt, że oba regiony przemysłowe, zarówno Zagłębie Ruhry, jak i Górny Śląsk, cechują się na tle ogólnokrajowym słabą dynamiką rozwoju gospodarczego.

5. Scheda przemysłowa

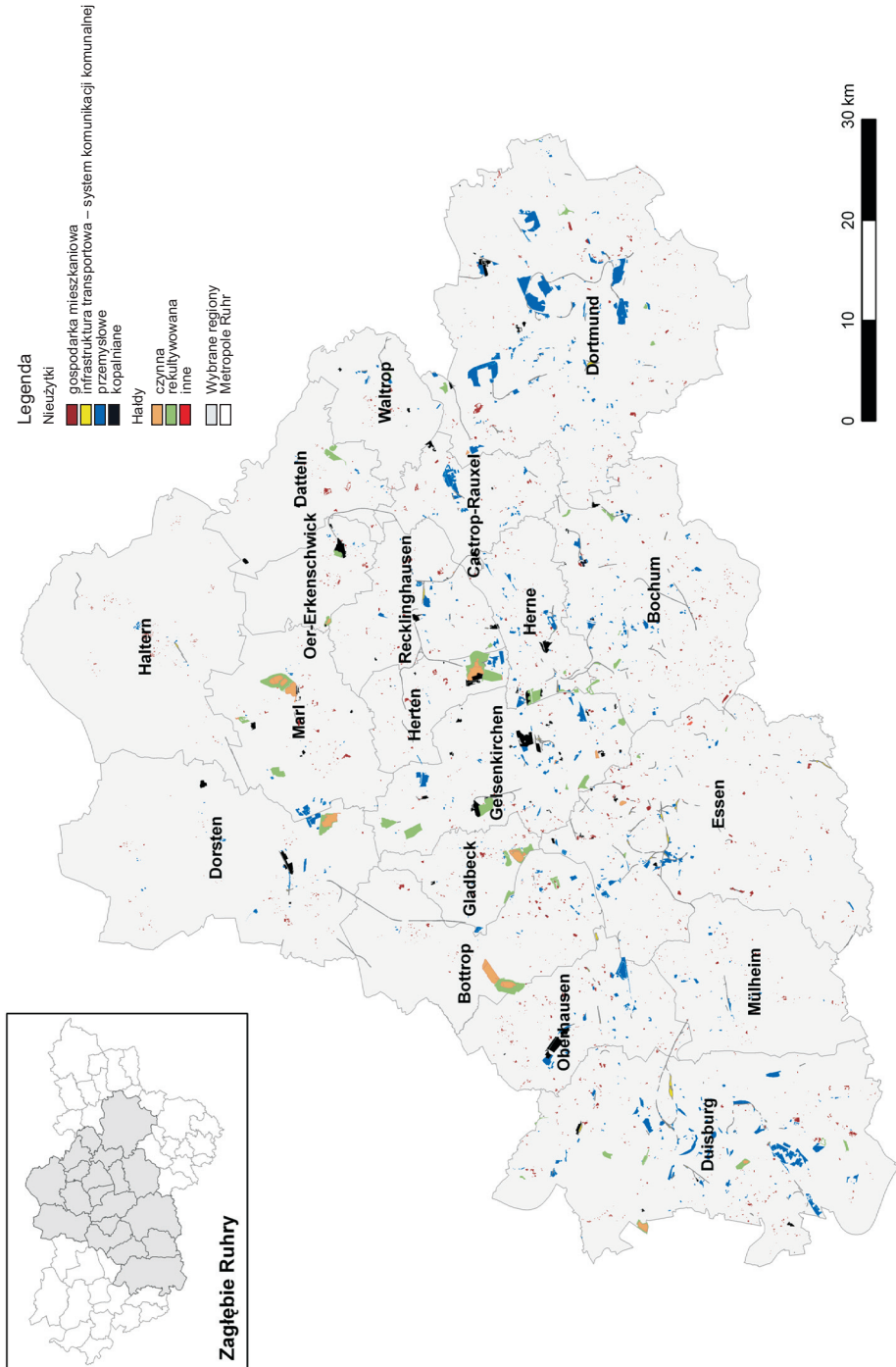
Historia Zagłębia Ruhry jest ściśle powiązana z dwustuletnim procesem industrializacji. Krajobraz gospodarczy regionu cechuje zatem przemysłowy charakter oraz związane z nim specyficzne problemy. Do głównych przeszkód rozwoju, które również stały się bolączką procesu restrukturyzacji Górnego Śląska, należą nieużytki przemysłowe oraz hałdy pokopalniane. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego na 2007 rok w Zagłębiu Ruhry istnieje ponad 4950 nieużytków przemysłowych oraz 121 hałd pokopalnianych².



Ryc. 7. Liczba oraz powierzchnia nieużytków w wybranych regionach Zagłębia Ruhry

Źródło danych: RVR 2007, opracowanie własne.

² Wybrane miasta regionu: Duisburg, Oberhausen, Mühlheim, Bottrop, Essen, Gladbeck, Gelsenkirchen, Bochum, Herne, Herten, Marl, Dorsten, Haltern, Oer-Erkenschwick, Recklinghausen, Castrop-Rauxel, Waltrop, Dortmund.



Ryc. 8. Nieużytki w Zagłębiu Ruhry (wybrane regiony)

Źródło danych: RVR 2007, opracowanie własne.

W Zagłębiu Ruhry procentowo największy udział mają pustostany mieszkalne, jednocześnie suma powierzchni nieużytków i hałd pokopalnianych wynosi 68,48% łącznej powierzchni nieużytków zagłębia. Nie jest zadziwiające, że hałdy pokopalniane zajmują w Zagłębiu Ruhry 12,76% łącznej powierzchni nieużytków i są to obszary o znacznej powierzchni łącznej.

Rycina 8 ukazuje, jak znaczny udział w 2007 r. w powierzchni regionu miały jeszcze nieużytki i hałdy pokopalniane. W sumie 5% powierzchni w wybranym regionie stanowią nieużytki i hałdy, z tego 24% przypada na nieużytki przemysłowe oraz 44% na nieużytki rolnicze. Należy zwrócić uwagę, że znaczna liczba nieużytków znajduje się w granicach miast; charakteryzują się one wysokim stopniem zanieczyszczeń przemysłowych. Duży ich odsetek, bo aż 71,4%, leży w 10-kilometrowym pasie od centrum miasta³. Łączna powierzchnia nieużytków w 10-kilometrowym pasie od centrum miast wynosi 1824,81 ha. Powierzchnia ta stanowi rezerwę i może w przyszłości być przekazana miastom na cele inwestycyjne. Stanowi ona 73% łącznej sumy nieużytków Zagłębia Ruhry. Z kolei 50 nieużytków o łącznej powierzchni 103,42 ha znajduje się w odległości 2 km od centrum miasta. Średnia ich powierzchnia wynosi 2,1 ha przy odchyleniu standardowym wynoszącym 3,4 ha; największy ma powierzchnię większą niż 20 ha.

Następnym ważnym i nasilającym się problemem Zagłębia Ruhry staje się negatywny trend demograficzny. Przykładowo w latach 1970–1999 Essen straciło 16,2%, a Gelsenkirchen ponad 19% mieszkańców (RVR 2007). Trud ten będzie w przyszłości jeszcze bardziej dynamiczny. Prognoza demograficzna dla kraju związkowego Nadrenii Północnej-Westfalii przewiduje na lata 2005–2020 dalszy spadek liczby mieszkańców. W ciągu 15 lat liczba mieszkańców landu spadnie o pół miliona, co stanowi 3% ogółu jego mieszkańców. Spadkowi liczby mieszkańców towarzyszy starzenie się społeczeństwa w Zagłębiu Ruhry.

6. Górny Śląsk jako przykład silnie uprzemysłowionego regionu

W XX w. przykładem silnie uprzemysłowionego regionu był Górny Śląsk. Po okresie relatywnego zacofania gospodarczego doszło tam do dynamicznego procesu industrializacji i urbanizacji. Górny Śląsk stał się ośrodkiem koncentracji przemysłu ciężkiego i urbanizacji. Lata dziewięćdziesiąte przyniosły zmiany w trendach rozwojowych Górnego Śląska. Zapoczątkowane wówczas przeobrażenia polityczne i gospodarcze przyczyniły się do deindustrializacji regionu, której powodem była konieczność dostosowania do współczesnych wyzwań ekonomicznych i cywilizacyjnych. Na Górnym Śląsku definitywnie skończyła się faza ekstensywnego rozwoju charakteryzująca się szybkim uprzemysłowieniem i gwałtowną urbanizacją. Mimo procesu deindustrializacji Górny Śląsk jest nadal jednym z najważniejszych regionów przemysłowych Polski. Udokumentowana historycznie polaryzacja regionu na tereny zacofane i technologicznie zaawan-

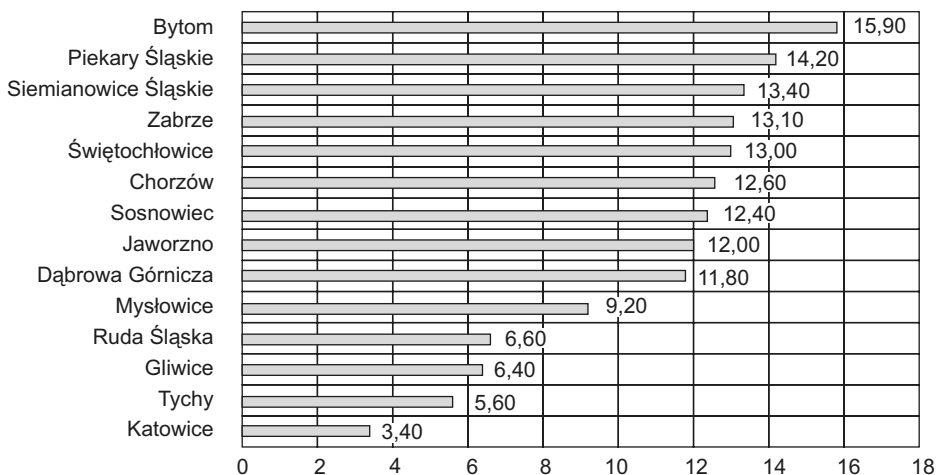
³ Miasta powyżej 50 tys. mieszkańców. Metoda identyfikacji: analiza GIS.

sowane, na tereny o niskim stopniu gęstości zaludnienia i gęsto zaludnione, na obszary biedne i zamożne, trwa nadal.

Na Górnym Śląsku tendencje rozwojowe kształtują stosunkowo niewielkie ośrodki rozwoju nowoczesnego przemysłu technologii zaawansowanych takich jak przemysł motoryzacyjny. Aktualne trendy rozwojowe kreowane przez przemysł technologii zaawansowanych przekładają się na wzrost dochodów pracowników w nowo powstałych, często z udziałem kapitału zagranicznego, zakładach pracy. Beneficjentami przestrzennie skoncentrowanego rozwoju gospodarczego są również gminy, w których lokują się inwestycje nowych przedsiębiorstw.

Ponadto rekultywacja i rewitalizacja ekologicznie zdewastowanych terenów poprzemysłowych będzie trudnym, czasochłonnym i kosztownym procesem. Przestrzeń gospodarcza Górnego Śląska będzie charakteryzować się polaryzacją pomiędzy terenami rozwojowo pasywnymi, często ekologicznie zdewastowanymi, a obszarami dynamicznego rozwoju ekonomicznego, technologicznego i społecznego.

Polaryzacja przestrzenna grup społecznych może stać się szczególnie charakterystyczna dla krajobrazu ekonomicznego regionu. Segregacja pomiędzy grupami społecznymi pozbawionymi perspektyw rozwoju (bezrobotni, nisko wykształcony proletariąt) a elitami zatrudnionymi w perspektywicznych branżach wzmocni dwubiegowy trend rozwoju Górnego Śląska (Kotus 2006).

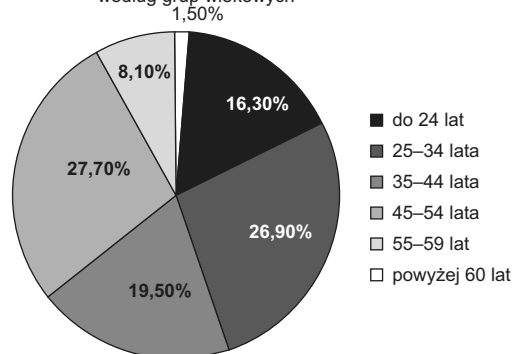


Ryc. 9. Stopa bezrobocia (w procentach) w miastach Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM), dane z 31 grudnia 2007 r.

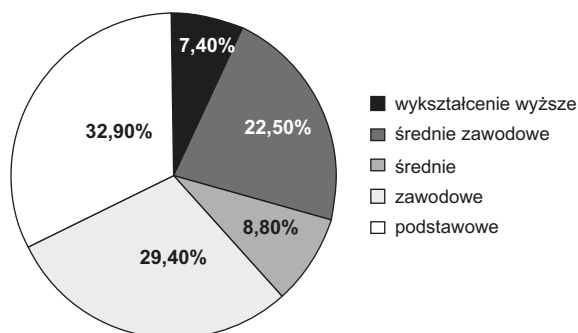
Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny Oddział Katowice, 2008, opracowanie własne.

Górny Śląsk jako region cechuje się współwystępowaniem procesów dynamicznego rozwoju i regresu. Prognozę dla długofalowego rozwoju regionu komplikują zróżnicowane kierunki i trendy rozwoju przestrzennego (Kamiński 2004).

Odsetek bezrobotnych w województwie śląskim według grup wiekowych



Odsetek bezrobotnych według wykształcenia



Ryc. 10. Struktura bezrobocia w województwie śląskim, dane z 31 grudnia 2007 r.
Źródło danych: Główny Urząd Statystyczny Oddział Katowice, 2008, opracowanie własne.

Najważniejszym zadaniem dla regionu jest uporanie się z problemami wynikającymi z długoletniej dewastacji środowiska naturalnego. Zniszczenie środowiska naturalnego na Górnym Śląsku spowodowane było głównie zanieczyszczeniem powietrza. Przed 1990 r. większość tamtejszych zakładów przemysłowych posiadała wyłącznie instalacje filtrujące emisje gazowe. W niektórych zakładach przemysłowych nie stosowano nawet tych podstawowych środków technicznych w celu redukcji emisji gazowych (Welfens 1989). Dla powietrza na Górnym Śląsku charakterystyczne było długoletnie przekraczanie norm dopuszczalnych zanieczyszczeń, zarówno emisji zanieczyszczeń gazowych, jak i pyłowych, w tym wartości dopuszczalnych stężeń wszystkich ważniejszych zanieczyszczeń atmosfery: metali ciężkich, tlenku węgla, dwutlenku siarki, tlenku azotu i węglowodorów. Dodatkowo stan powietrza pogarszał napływ zanieczyszczeń z oławskiego okręgu przemysłowego (Kühne 2003, s. 59).

Górny Śląsk to region, w którym przebieg ekstensywnej industrializacji oraz gwałtownej urbanizacji na stałe zmienił środowisko naturalne. Transformacja ustrojowa i wolnorynkowa stworzyła diametralnie odmienne warunki funkcjonowania podmiotów gospodarczych na Górnym Śląsku. Transformacja jako proces

skomplikowany, długotrwały i trudny wywarła wpływ nie tylko na funkcje czysto ekonomiczne, lecz także polityczno-społeczne. Jako proces przechodzenia z gospodarki centralnie planowanej lub nakazowej do wolnorynkowej wywołała zmiany związane z jakością procedur i sposobu rządzenia oraz sprawowania władzy państwowej (Varwick 2000, s. 400).

W procesie przekształceń własnościowych polskiej gospodarki narodowej nie zdołano dotychczas sprywatyzować górnośląskiego przemysłu węglowego. Kopalnie węgla kamiennego pozostają nadal spółkami skarbu państwa. Struktura przemysłowa Górnego Śląska cechuje się zatem koegzystencją prywatnych i państwowych form własnościowych (Domański 2003, s. 133). Jednak próba restrukturyzacji górnośląskiego górnictwa w okresie 1998–2001 w znacznej mierze zmieniła krajobraz gospodarczy regionu. W procesie restrukturyzacji zlikwidowano bowiem ponad 300 tys. miejsc pracy w zakładach wydobywczych, duża część czynnych zawodowo mężczyzn straciła pracę lub została wysłana na przedwczesne emerytury (Szczepański 2003, s. 165).

7. Budowa struktur metropolitalnych na Górnym Śląsku

Pomysł metropolizacji konurbacji górnośląskiej oparty jest na idei utworzenia dynamicznie rozwijającego się wielkomiejskiego ośrodka, zdolnego do skutecznej konkurencji z innymi ośrodkami metropolitalnymi w kraju i w Europie. Ponadto nadrzędnym celem powstałego w 2007 r. Górnośląskiego Związku Metropolitalnego (GZM) jest doprowadzenie do zrównoważonego rozwoju całego obszaru metropolii poprzez wzmacnianie endogennego potencjału rozwoju miast członkowskich.

Górnośląski Związek Metropolitalny został utworzony przez 14 miast na prawach powiatu, leżących na terenie aglomeracji śląsko-dąbrowskiej. Metropolia górnośląska jest tym samym jednym z największych w Europie Środkowo-Wschodniej zrzeszeń wielkomiejskich. Łączna powierzchnia GZM wynosi 1468 km². W miastach wchodzących w jej skład mieszkają 2 mln ludzi, a gęstość zaludnienia wynosi 1620 osób na km² (GZM 2008).

Struktura przestrzenna powstającego Górnośląskiego Związku Metropolitalnego ma charakter policentryczny, a rolę centrum ze względu na kumulację i koncentrację jednostek administracji państwowej i samorządowej oraz funkcji gospodarczych odgrywają Katowice (Czornik, Wrana 2003; Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego 2007, s. 4).

Cele strategiczne GZM zakładają między innymi opracowanie wspólnej strategii rozwoju dla miast wchodzących w skład związku, wspólne pozyskanie środków finansowych z funduszy krajowych i unijnych na cele rozwojowe oraz aktywizację rynku pracy miast członkowskich.

Na terenie związku działa ponad 194 tys. podmiotów gospodarczych, 96% zalicza się do sektora prywatnego. Jednak nadal najwięksi pracodawcy w metropolii, zakłady przemysłu węglowego, to spółki skarbu państwa (GZM 2007). Proces metropolizacji konurbacji górnośląskiej wszak dopiero się rozpoczął.

Literatura

- BBE (red.), 2007, *Kaufkraftverteilung in Deutschland im Jahr 2006*, Köln.
- Blotevogel H.-H., 2006, „Metropolregion Rhein–Ruhr”, *Geographische Rundschau*, nr 4, wydanie 58, s. 28–36.
- Buchhofer E., 2002, „Die europäische Integration und der Ausbau der ostmitteleuropäischen Verkehrsinfrastruktur”, w: G. Stöber (red.), *Polen, Deutschland und die Osterweiterung der EU aus geographischen Perspektiven*, Hannover: Hahnsche Buchhandlung, s. 55–68.
- Czornik M., Wrana K., 2003, „Building regional development capacity in Upper Silesia – problems and progress”, w: G. Blazyca (red.), *Restructuring Regional and Local Economies – Towards a Comparative Study of Scotland and Upper Silesia*, Aldershot: Ashgate.
- Domański B., 2002, „The economic restructuring of the Upper Silesian Region”, w: G. Stöber (red.), *Polen, Deutschland und die Osterweiterung der EU aus geographischen Perspektiven*, Hannover: Hahnsche Buchhandlung, s. 91–103.
- Domański B., 2003, „Economic trajectory, path dependency and strategic intervention in an old industrial region: case of Upper Silesia”, w: R. Domański (red.), *Recent Advances in Urban and Regional Studies*, Warsaw: Polish Academy of Sciences, Committee for Space Economy and Regional Planning, s. 133–154.
- Eckart K., Kotrus B., 1995, *Die Eisen- und Stahlindustrie in Europa im strukturellen und regionalen Wandel*, Wiesbaden: Deutsche Universitätsverlag.
- ESRI (red.), 2007, *Digital Base Maps for ArcGIS 2007*, Redlands.
- Eurostat, 2008, *Statystyki regionalne*, dostępne pod adresem internetowym: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136162,0_45572073&_dad=portal&_schema=PORTAL (24.05.2008).
- Fassmann H., 1994, „Transformation in Ostmitteleuropa – Eine Zwischen Bilanz”, *Geographische Rundschau*, wydanie 12, s. 685–691.
- Fremdling R., Tilly R., 2000, *Industrialisierung und Raum, Studien zur regionalen Differenzierung im Deutschland des 19. Jahrhunderts*, Stuttgart (*Historisch-Sozialwissenschaftliche Forschung*, t. 7).
- GfK, Gesellschaft für Konsumforschung, Nürnberg 2007.
- Goch S., 2001, *Eine Region im Kampf mit dem Strukturwandel – Bewältigung von Strukturwandel im Ruhrgebiet*, Essen: Institut für Stadtgeschichte (*Schriftenreihe des Instituts für Stadtgeschichte*, t. 10).
- Günter R., 1997, *Im Tal der Könige: ein Reisebuch zu Emscher, Rhein und Ruhr*, Essen: Klartext.
- GZM (red.), *Górnośląski Związek Metropolitalny*, dostępne pod adresem internetowym: <http://www.gzm.org.pl> (29.05.2008).
- Helfer M., 2008, „Perspektiven der Steinkohle im 21. Jahrhundert”, *Geographische Rundschau*, nr 6, wydanie 1, s. 32–41.
- IKM (red.), 2008, *Initiativkreis Europäischer Metropolen in Deutschland*, dostępne pod adresem internetowym: <http://www.deutsche-metropolregionen.org/mitglieder.html> (20.05.2008).
- Kamiński Z., 2004, „Województwo śląskie w transformacji”, w: *Zagłębie Ruhry – Górny Śląsk*.
- Komarek E., 1998, *Die Industrialisierung Oberschlesiens: zur Entwicklung der Montanindustrie im überregionalen Vergleich*, Bonn: Kulturstiftung der Deutsche Vertriebenen.

- Kotus J., 2006, „Terytorialne podsystemy społeczne o charakterze wspólnotowym w mieście”, *Przeгляд Geograficzny*, nr 78, t. 2, s. 231–245.
- Koziarski S., 1997, „Navigational function of the Odra River”, *Czasopismo Geograficzne*, z. 2, s. 155–181.
- Kühne O., 2001, „Umwelt in Ostmitteleuropa – ein internationaler Vergleich – der Einfluss der Systemtransformation auf den Zustand der Umwelt”, *Europa Regional*, z. 9, s. 2–15.
- Kühne O., 2003, „Oberschlesien – Systemtransformation und Umwelt in einem Altindustriengebiet”, *Geographische Rundschau*, z. 7/8, s. 54–60.
- Kühnemann A., 1993, „Upper Silesia, a forgotten region in Central Europe”, *GeoJournal*, R. 30, z. 3, s. 259–264.
- RVR (red.), 2002, *Das Ruhrgebiet*, Essen.
- RVR (red.), 2007, *Zahlenspiegel*, Essen.
- Szczepański M., 2003, „Society in transition – social aspects in restructuring heavy industry regions”, w: G. Blazyca (red.), *Restructuring Regional and Local Economies – Towards a Comparative Study of Scotland and Upper Silesia*, Aldershot: Ashgate, s. 155–178.
- Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (wyd.), 2005, *Strategia rozwoju województwa śląskiego na lata 2000–2005*, Katowice.
- Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego (wyd.), 2007, *Zaktualizowany wojewódzki program operacyjny województwa śląskiego na rok 2004 obowiązujący na lata 2005–2006 przedłużony na lata 2007–2008*, Katowice.
- Varwick J., 2000, „Systemwechsel/Transformation”, w: W. Woyke (red.), *Handwörterbuch Internationale Politik*, wyd. VIII, Bonn: Bundeszentrale für Politische Bildung, s. 397–407.
- Weissenburger U., 1985, *Umweltprobleme und Umweltschutz in der Sowjetunion*, cz. 3: *Maßnahmen für den Umweltschutz*, Köln: Bundesinstitut für Ostwissenschaftliche und Internationale Studien.
- Welfens M., 1989, *Umweltprobleme in Mittel- und Osteuropa. Ökonomie, Ökologie und Systemwandel*, Heidelberg: Physica-Verlag.

**LIKE A PHOENIX FROM THE ASHES.
CAN THE RUHR AREA PROVIDE BLUEPRINTS
FOR THE REGIONAL DEVELOPMENT IN UPPER SILESIA?**

The paper's main objective is to introduce into the topic of regional development in the postindustrial regions Ruhr and Upper Silesia taking aspects of economic and spatial planning under consideration.

The region Ruhr has lived through a difficult period of development. A lot of self-given objectives could be accomplished. Anyway various long-term problems like the relative high unemployment rate, the demographic challenges or industrial waste lands are still present and are awaiting solutions.

In some problem areas Upper Silesia might orient oneself to the strategies conducted in the Ruhr agglomeration and adapt strategies which delivered positive results and prevent failures which resulted by middle-rate measures.