

Iwona Józefowicz, Hubert Rabant, Województwo kujawsko-pomorskie na tle pozostałych regionów Polski. Szanse i możliwości rozwoju, Kujawsko - pomorskie province on the background of other polish regions. The chances and opportunities for growth. Journal of Health Sciences. 2013;3(14), 261-269. ISSN 1429-9623 / 2300-665X.

The journal has had 5 points in Ministry of Science and Higher Education of Poland parametric evaluation. Part B item 1107. (17.12.2013).

© The Author (s) 2013:

This article is published with open access at License Open Journal Systems of Radom University in Radom, Poland

Open Access. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Noncommercial License which permits any noncommercial use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author(s) and source are credited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

Conflict of interest: None declared. Received: 16.10.2013. Revised: 14.11.2013. Accepted: 20.12.2013.

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE NA TLE POZOSTAŁYCH REGIONÓW POLSKI. SZANSE I MOŻLIWOŚCI ROZWOJU

Kujawsko-pomorskie province on the background of other polish regions.
The chances and opportunities for growth

Iwona Józefowicz, Hubert Rabant

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz, Poland

Streszczenie

W artykule przedstawia się zarys najważniejszych danych dotyczących województwa kujawsko-pomorskiego, ze szczególnym uwzględnieniem potencjału społeczno-ekonomicznego. Województwo kujawsko-pomorskie na tle innych regionów Polski charakteryzuje się niedużą powierzchnią oraz małą liczbą ludności co wpływa na możliwości rozwoju oraz pozycję jaką zajmuje w skali kraju. Szczególną uwagę zwraca się na sieć osadniczą, potencjał demograficzny, kapitał społeczny i gospodarczy oraz infrastrukturę techniczną (zwłaszcza transportową). Omawia się główne kierunki rozwoju województwa, a także szanse i możliwości podniesienia atrakcyjności regionu

Słowa kluczowe: województwo kujawsko-pomorskie, potencjał społeczno-ekonomiczny, potencjał demograficzny, kapitał społeczny, kapitał gospodarczy, sieć osadnicza, infrastruktura techniczna

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie potencjału społeczno-ekonomicznego województwa kujawsko-pomorskiego na tle Polski. Atrakcyjność inwestycyjna zależy od wielu zmiennych. W artykule przedstawia się najważniejsze dane dotyczące sieci osadniczej, potencjału demograficznego, kapitału społecznego, kapitału gospodarczego i infrastruktury technicznej (zwłaszcza transportowej). Analizowany obszar zlokalizowany jest w centralnej części kraju, zajmuje powierzchnię 17972 km², co stanowi 5,8 % powierzchni Polski (Rocznik..., 2012, s. 36) (10 pozycja względem wielkości w kraju). Funkcje stolicy województwa rozdzielone są na dwa miasta – Bydgoszcz, w której zlokalizowana jest siedziba wojewody oraz Toruń z Urzędem Marszałkowskim. Jest to jednostka administracyjna, która powstała w wyniku reformy przeprowadzonej w 1999 r.

Na omawianym obszarze zamieszkuje 2098,4 co stanowi 5,4 % liczby mieszkańców Polski. Pod względem liczby ludności plasuje się na 10. miejscu. Gęstość zaludnienia jest niższa od przeciętnej dla kraju (123 os/km²) i wynosi 117 osób na km² (ósme miejsce). Pod względem liczby ludności województwo kujawsko-pomorskie należy do stosunkowo niedużych regionów Unii Europejskiej.

Omawiany obszar charakteryzuje się korzystną strukturą przestrzenną i hierarchiczną siecią osadniczą, która na tych obszarach kształtowała się od XIII wieku. Część ośrodków należy do najwcześniej lokowanych na ziemiach polskich (Strzelno, 1231 r.; Chełmno i Toruń

1233 r.; Radzyń Chełmiński 1234 r. i inne. Współcześnie, współczynnik urbanizacji wynosi 60,39%. W województwie znajduje się 52 miast, w tym dwa miasta powyżej 200 tys. mieszkańców (Rocznik..., 2012). Głównymi miastami regionu są (2012 r.): Bydgoszcz (361,2 tys. mieszkańców, ósme miejsce według liczby ludności w Polsce), Toruń (204,2 tys.), Włocławek (115,5 tys.), Grudziądz (97,9 tys.) oraz Inowrocław (75,5 tys.). W pięciu największych miastach skoncentrowana jest ponad połowa potencjału gospodarczego województwa i niemal 3/4 potencjału wszystkich miast, można stwierdzić, iż wyznaczają one kierunki rozwoju całego regionu (Gierańczyk, 2006).

Wiejska sieć osadnicza w dużej mierze została zmieniona w wyniku presji inwestycyjnej (zwłaszcza obszary zlokalizowane w pobliżu dużych ośrodków miejskich), jednakże na obszarze województwa można zauważyć historyczne układy ruralistyczne.

Potencjał demograficzny stanowi siłę napędową dla rozwoju regionu. W województwie kujawsko-pomorskim ponad 60 % ludności zamieszkuje w miastach – jest to wartość zbliżona dla przeciętnej w Polsce. Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada 55,3 w wieku nieprodukcyjnym. Struktura wiekowa przedstawia się w sposób następujący: 19 % społeczeństwa jest w wieku przedprodukcyjnym, 65 % w wieku produkcyjnym i 16 w wieku poprodukcyjnym. Taka struktura świadczy o relatywnie dużym potencjale pracowników (Analiza..., 2012). Mediana wieku wynosi 38 lat i jest nieznacznie niższa niż wartość dla Polski. Przeciętne trwanie życia dla kobiet zamieszkujących omawiany obszar wynosi 79,2 lata, a dla mężczyzn ponad 71,4 lata (co jest wartością zbliżoną do przeciętnej w Polsce (www.stat.gov.pl, 2013-11-10).

W województwie kujawsko-pomorskim udział osób niepełnosprawnych wynosi 12,2 % ogółu ludności (w 2002 r. było to 14,7%). Co stanowi wartość niższą niż notowana w skali całego kraju (12,6%). Wyniki NSP z 2011 pokazały nieznaczny spadek liczby osób niepełnosprawnych zarówno w skali kraju, jak i województwa. Należy jednak zaznaczyć, że pytania dotyczące niepełnosprawności należały do grupy pytań dobrowolnych, co skutkowało tym, że nie wszyscy respondenci musieli udzielać na nie odpowiedzi. Można więc przyjąć, że dane ze spisu z 2011 są niedoszacowane (www.stat.gov.pl, 2013-11-10).

Blisko 30 % społeczeństwa posiada wykształcenie średnie, 25 % wykształcenie zasadnicze zawodowe, 19,9 % podstawowe i 14,1 % wyższe (ostatni wskaźnik jest o niemal 3 punkty procentowe niższy niż przecięta dla kraju). Współczynnik dzietności ogólnej w województwie utrzymuje się na poziomie wskaźnika przeciętnego dla Polski i wynosi 1,297. Współczynnik dynamiki demograficznej wynosi 1,067 i jest wyższy od przeciętnej w kraju. Utrzymuje się ujemne saldo migracji (na poziomie -1 115). Województwo kujawsko-pomorskie pod względem potencjału demograficznego znajduje się w drugiej klasie (poziom średni) rankingu opracowanego na podstawie wskaźników syntetycznych (stan na rok 2011), (Wpływ..., 2013, s. 6).

Cechą charakterystyczną województwa jest duża różnorodność kulturowa (jest to obszar Kujaw, Krajny, Pałuk, ziemi dobrzyńskiej i chełmińskiej oraz południowych rejonów Pomorza Gdańskiego – Bory Tucholskie i Kociewie). Zróżnicowanie regionalnych i lokalnych atrybutów tożsamości kulturowej jest ważnym czynnikiem rozwoju, zwłaszcza w zakresie działalności turystycznej.

Istotną rolę może odegrać tu dziedzictwo kulturowe regionu: zabytki – w tym wpisane na listę Dziedzictwa Kulturowego Stare miasto w Toruniu, międzynarodowe festiwale (np. Bydgoski Festiwal Operowy, Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. Ignacego Jana Paderewskiego, Międzynarodowy Festiwal Reportażu Telewizyjnego – Camera Obscura, Międzynarodowy Festiwal Sztuki Autorów Zdjęć Filmowych Camerimage i inne). Kapitał społeczny województwa może w przyszłości stać się wiodącym elementem kapitału inwestycyjnego.

Cechą wpływającą na potencjał, a w szczególności na atrakcyjność inwestycyjną jest infrastruktura społeczna. W województwie kujawsko-pomorskim funkcjonuje wiele szkół wyższych zarówno publicznych jak i niepublicznych. Największym ośrodkiem uniwersyteckim jest Bydgoszcz. Do najważniejszych uczelni należą: Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy, Akademia Muzyczna im. Feliksa Nowowiejskiego w Bydgoszczy, Collegium Medicum UMK Uniwersytety prowadzą bogatą współpracę z placówkami zagranicznymi. Największy uniwersytet w Bydgoszczy (UKW) współpracuje z 79 uczelniami w całej Europie. W ramach programu Erasmus studenci i pracownicy mogą realizować studia i staże naukowe w 22 europejskich państwach. Ponadto pracownicy Uniwersytetu prowadzą liczne badania w ramach współpracy międzynarodowej (np. program Leonardo da Vinci, projekty Evoltree, Wellcome Trust, Forger, Flumen, "Health...in Visegrad Countries", T.A.B.B.Y. Trip in EU.) . Innym ważnym ośrodkiem szkolnictwa wyższego jest Toruń, w którym mieści się Uniwersytet Mikołaja Kopernika

Pod względem rozwoju infrastruktury społecznej województwo posiada nadwyżki (w odniesieniu do liczby mieszkańców) w zakresie placówek kultury (zwłaszcza teatrów i placówek muzycznych, które generują 6,5 % wszystkich miejsc w Polsce).

Województwo charakteryzuje się przeciętną dostępnością usług medycznych. Na omawianym obszarze zlokalizowanych jest 4,6 % wszystkich krajowych szpitali, a na 10000 mieszkańców przypada 45,3 łóżek szpitalnych. Województwo wyróżnia się natomiast w zakresie infrastruktury związanej z leczeniem uzdrowiskowym (na tle kraju). Ponad 16% kuracjuszy z Polski leczy się na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie znajduje się ponad 13 % wszystkich łóżek sanatoriach i 22 % miejsc w szpitalach uzdrowiskowych (www.stat.gov.pl, 2013-11-10). Do najważniejszych uzdrowisk należą Ciechocinek, Inowrocław oraz Wieniec Zdrój. Znaczące są także walory przyrodniczo – krajobrazowe sprzyjające rozwojowi turystyki.

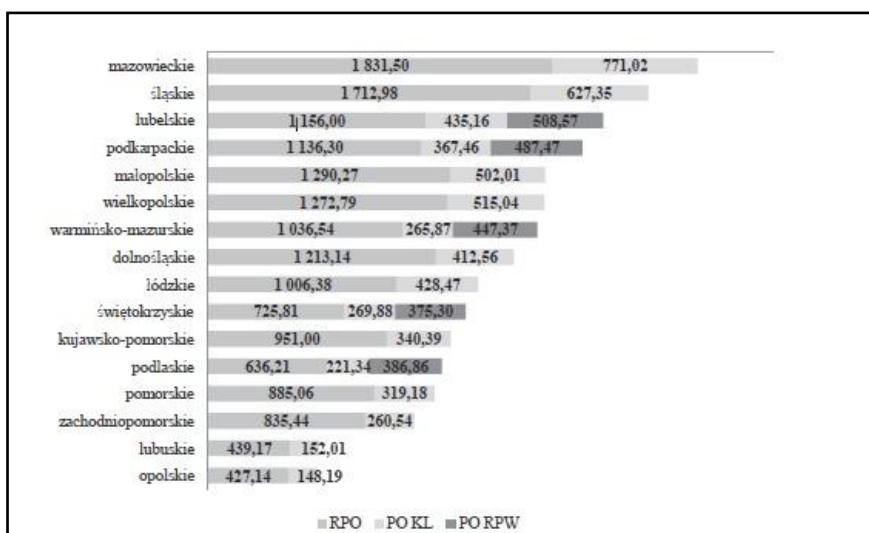
Infrastrukturę sportową w województwie stanowią m.in.: Hala Łucniczka w Bydgoszczy, Hala Mistrzów Sportu we Włocławku, stadiony żużlowe w Bydgoszczy i Toruniu, Stadion w Kompleksie sportowym „ZAWISZA” w Bydgoszczy. Na omawianym obszarze zlokalizowanych jest 12 % pól golfowych kraju. W województwie organizuje się liczne imprezy sportowe o charakterze międzynarodowym i krajowym. Do najbardziej znanych należą 12. Mistrzostwa Świata Juniorów w Lekkiej Atletyce (JAFF), Zawody Grand Prix na Żużlu oraz Ogólnopolska Olimpiada Młodzieży.

Pod względem kapitału gospodarczego województwo kujawsko-pomorskie plasuje się na 11 miejscu w Polsce (na podstawie wskaźnika syntetycznego Perkala) mieści się tym samym się w 3 klasie atrakcyjności (Wpływ..., 2013). W województwie wytwarza się 4,47 % produktu krajowego brutto. Pomimo notowanego w latach 2000-2010 wzrostu o 76%, PKB w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi 83,8% wartości notowanej dla Polski. Daje to 10 pozycję w rankingu województw. Omawiany region odgrywa ważną rolę w zakresie handlu zagranicznego. W latach 2006-2011 wartość eksportu województwa systematycznie wzrastała (spowolnienie notowano w latach 2008-2009 – początek kryzysu gospodarczego). W 2011 r. zajęło dziewiąte miejsce pod względem wartości eksportu ogółem (3,11 % udziału w wartości eksportu krajowego). W kolejnym (2010 r.), odnotowano tendencję zwyżkową (3,49%). Analizując dynamikę wzrostu udziału wartości eksportu (w relacji do udziału eksportu ogółem dla kraju) kujawsko-pomorskie osiąga wyniki ujemne (-10,76%) i sklasyfikowane jest na ostatnim miejscu w rankingu wszystkich województw w Polsce (Analiza..., s. 9).

Przeciętne wynagrodzenie brutto wynosi około 85% średniej krajowej. Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje się także niekorzystnym wskaźnikiem stopy bezrobocia wynoszącym 18,1 % podczas gdy dla Polski wartość ta w 2012 r. wynosiła 13,4 %.

Pod względem inwestycji region posiada przeciętną pozycję w kraju. Na województwo przypada 5,1 % wartości krajowych nakładów inwestycyjnych, co daje mu ósmą lokatę wśród polskich województw. W zakresie nakładów na działalność profesjonalną, naukową i techniczną województwo znajduje się na 10. pozycji w kraju. Region skupia 1,6 % kapitału podstawowego spółek z udziałem kapitału zagranicznego, co daje mu 10 lokatę wśród polskich województw (Bank..., 2013-11.08). Należy zwrócić uwagę, że w ostatnich latach województwo kujawsko-pomorskie, w przeciwieństwie do wielu innych obszarów nie było uwzględnione w znaczących inwestycjach budżetowych np. związanych z organizacją EURO 2012. Nie jest także beneficjentem środków interwencyjnych dla obszarów najslabiej rozwiniętych (w chwili przystąpienia Polski do UE) obszarów rolniczych, pomimo, że na wielu płaszczyznach notowane są podobne wskaźniki społeczne (program dotyczy obszaru pięciu województw Polski Wschodniej: lubelskiego, podkarpackiego, podlaskiego, świętokrzyskiego i warmińsko-mazurskiego) (Strategia..., 2013, s. 16).

W latach 2007-2013 województwo kujawsko-pomorskie otrzymało pomoc w ramach Funduszy Europejskich na poziomie 1,291 mld euro, co plasowało je na 11 miejscu wśród wszystkich beneficjentów w kraju (ryc. 1).



Ryc. 1. Fundusze pomocowe dla regionów w Polsce w latach 2007–2013 (w mln euro)
Źródło: Mosionek-Schweda, 2012, s. 101

Na lata 2014-2020 przewiduje się, że omawiany obszar otrzyma nieco ponad 1,9 mld euro (ryc. 2), co oznacza, że będzie na dziewiątej pozycji pod względem otrzymanych środków wśród wszystkich województw (6,09 %).



* należy doliczyć wartość 1,7 mld euro w ramach Funduszu Spójności

Ryc. 2. Propozycja podziału Funduszy Europejskich 2014-2020 na regiony (w mld euro)

Źródło: <http://www.mir.gov.pl> (2013-11015)

Na relatywnie niską pozycję w atrakcyjności w zakresie kapitału gospodarczego niewątpliwie składa się rolniczy charakter obszaru. Województwo posiada korzystne uwarunkowanie dla rozwoju rolnictwa. Wyróżnia się wysokim udziałem powierzchni użytków rolnych. Użytki te zajmują 6,8 % powierzchni wszystkich użytków w kraju i około 60 % powierzchni województwa. Ponad 85% użytków rolnych znajduje się pod zasiewami. Dominuje uprawa zbóż. Województwo wyróżnia się na tle kraju najniższym odsetkiem ziem ugorowanych (4 %, w skali kraju to około 13,9 %) (Rocznik..., 2012) Korzystne uwarunkowania rozwoju rolnictwa wpływają na charakter przemysłu w regionie. Województwo charakteryzuje się wysoką intensywnością produkcji zwierzęcej, co stanowi zaplecze dla przemysłu mięsnego.

Dobrze rozwinięty jest przemysł wydobywczy, z surowców mineralnych – podstawowe znacznie posiadają eksploatowane złoża soli kamiennej, wapieni i margli, wód mineralnych i lokalnie kruszyw. Przemysł elektromaszynowy dostarcza sprzętu technicznego i sygnalizacyjnego, aparatury niskiego napięcia, sprzętu instalacyjnego, obrabiarek do drewna i metali, urządzeń dla przemysłu mineralnego i spożywczego. Przemysł chemiczny zlokalizowany jest w: Bydgoszczy, Toruniu, Inowrocławiu, Janikowie. Wytwarzane są związki organiczne i wyroby z nich powstające, włókna syntetyczne, chlor i soda - złoża soli kamiennej, wyrobów fototechnicznych i ekstraktów garbarskich. W branży spożywczej wyróżnia się przemysł tłuszczowy, mięsny i cukierniczy. Na terenie regionu występuje także przemysł cementowy i wapienniczy. Województwo kujawsko-pomorskie charakteryzuje się 19. % udziałem eksportu w przychodach ze sprzedaży mieści się w pobliżu średniej krajowej i ma tak znanych eksporterów jak Mondi Świecie, Anwil Włocławek i TZM w Toruniu. Najważniejszym odbiorcą produktów z województwa kujawsko-pomorskiego są kraje Unii Europejskiej (69,80 % całego eksportu). Kolejnym największym odbiorcą jest Rosja (5,09 % eksportu województwa) (Analiza... 2012).

W końcu 2012 roku w krajowym rejestrze gospodarki REGON na terenie województwa zarejestrowano 188,2 tys. podmiotów gospodarczych. Na 10 tys. ludności przypada 897 podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w systemie REGON. Jest to wartość niższa od przeciętnej dla Polski (1012). Zauważalna jest zmiana w strukturze

gospodarczej regionu przejawiająca się rozwijającym się sektorem usług rynkowych – 47,8 %, malejącym znaczeniu przemysłu i budownictwa – 31% oraz usług nierynkowych – 17,4 %.

Województwo kujawsko-pomorskie jest korzystnie usytuowane w systemie powiązań komunikacyjnych w układzie północ – południe. Znajduje się na trasie VI korytarza transportowego, który łączy kraje skandynawskie z południem Europy. Jego główną osią jest fragment paneuropejskiej autostrady A-1, która będzie krzyżować się z autostradą A-2 (Berlin - Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa - Kukuryki) pod Strykowem w okolicy Łodzi i dalej z autostradą A-4 niedaleko Katowic. Odgałęzieniem korytarza VI, oznaczonym jako VI A, jest droga krajowa nr 5 (E-261) na kierunku (Gdańsk) Świecie - Poznań.

Układ dróg w województwie obejmuje: autostrady, drogi ekspresowe i drogi jednojezdniowe, których łączna długość wynosi 26528 km (2011 r.), co daje to gęstość dróg o nawierzchni twardej na poziomie $89\text{km}/100\text{km}^2$ odpowiadającej średniej krajowej. Główne szlaki województwa to drogi krajowe: nr 91 (E-75) z Trójmiasta przez Toruń, Włocławek, Łódź do przejścia granicznego w Cieszynie (161,5 km długości na obszarze kujawsko-pomorskiego); nr 5, biegnąca na kierunku Trójmiasto – Poznań od Świecia przez Bydgoszcz do Gniezna (106,5 km); nr 10, na kierunku Szczecin – Warszawa przez Bydgoszcz, Toruń, (169 km); nr 15 Inowrocław – Olsztyn (137 km); oraz inne drogi krajowa nr: 16, 25, 55, 56, 62, 67, 80.

Najważniejszą inwestycją drogową w województwie kujawsko-pomorskim w ostatnich latach była budowa autostrady A1. Zasadniczy okres jej realizacji to lata 2008-2013, kiedy to wybudowano drogę z Grudziądza do Torunia a następnie z Torunia do Włocławka. Wczesniej wybudowano tylko krótki odcinek trasy na północy regionu. Obecnie trwają działania mające na celu ostatecznie połączyć istniejącą autostradę w południowej części województwa w okolicy Włocławka, by utworzyć szlak z Gdańska do Łodzi. Planowany termin zakończenia budowy to rok 2014.

W sieci drogowej województwa kujawsko-pomorskiego zlokalizowanych jest kilka istotnych dla transportu krajowego i międzynarodowego obiektów mostowych umożliwiających przekroczenie największej rzeki regionu Wisły. Najważniejsze z nich znajdują się w: Grudziądzu (dwa obiekty - droga krajowa nr 16 oraz autostrada A-1), Chełmnie (droga krajowa nr 91), Bydgoszczy - Fordon (droga krajowa nr 80), Toruniu (cztery obiekty: droga nr 15, droga nr 91, autostrada A-1 oraz most kolejowy), Włocławku (droga krajowa nr 67 oraz droga powiatowa nr 2044C). Stan techniczny dróg w województwie jest niezadowolający, na co składają się m.in.: zła jakość i stan nawierzchni, brak obwodnic i bezkolizyjnych skrzyżowań (w tym dwupoziomowych), zwłaszcza na trasach o dużym natężeniu ruchu. Średni ruch na drogach krajowych w woj. kujawsko-pomorskie w 2010 roku wynosił 11085 pojazdów na dobę, wartość ta dla regionu zwiększyła się o prawie 3 tysiące okresie 5 lat (www.gddkia.gov.pl, 2013-11-08). Brakuje także utwardzonych poboczy i urządzeń odwadniających co wpływa na stan bezpieczeństwa drogowego omawianego obszaru. Mankamentem jest również niewystarczająca na wielu odcinkach, szerokość jezdni oraz brak dostatecznej liczby miejsc parkingowych.

Sieć transportu kolejowego regionu rozbudowywana była od 1851 r. Praktycznie w całości powstała w okresie do I Wojny Światowej. Jednym z wyjątków jest bardzo ważna, oddana do użytku w 1933 roku „magistrala węglowa” na kierunku Górny Śląsk – port w Gdyni. Sieć kolejowa w późniejszym okresie została bardzo ograniczona, zdemontowano znaczną część słabszej infrastruktury. Pozostałe linie zmodernizowano, proces ten trwa nadal przy współudziale środków z Unii Europejskiej. W 2012 roku długość sieci kolejowej normalnotorowej eksploatowanej województwa wynosiła 1279 km co stanowi 6,4 % linii kolejowych w Polsce. W ogólnej długości sieci 563 km były zelektryfikowane. Województwo

odznaczało się dosyć wysokim wskaźnikiem gęstości sieci wynoszącym 7,1/100 km², porównaniu do wskaźnika dla Polski 6,4/100 km². Obecnie główne linie kolejowe województwa to: nr 131 Chorzów – Bydgoszcz – Tczew, nr 18 Kutno – Toruń - Bydgoszcz - Piła, nr 353 Poznań – Toruń – Olsztyn oraz kilka o znaczeniu lokalnym. Szlaki te koncentrują zarówno znaczny ruch towarowy jak i pasażerski (Taylor, 2007).

Przez województwo kujawsko-pomorskie przepływa najważniejsza rzeka Polski Wisła, która stanowi bardzo ważny, jak dotąd słabo wykorzystywany szlak wodny. Na obszarze regionu Wisła uzyskuje parametry II klasy żeglowności utrzymuje od 718 km to jest powyżej Torunia. Klasę tą utrzymuje do 910 km w okolicach Tczewa, od którego do ujścia posiada III klasę żeglowności. Daje to możliwość prowadzenia transportu barkami o ładowności odpowiednio 500 i 700 ton.

Uzupełnieniem, a jednocześnie jednym z najistotniejszych czynników rozwoju transportowego wodnego śródlądowego województwa (zwłaszcza miasta Bydgoszczy), stało się wybudowanie Kanału Bydgoskiego łączącego Noteć i Brdę, a tym samym utworzenie szlaku wodnego od Wisły do Odry. Oddany do użytku w 1774 roku obiekt, w późniejszym okresie był wielokrotnie remontowany i przebudowywany, włącznie ze zmianą części przebiegu. Jeszcze na przełomie XIX i XX wieku miał bardzo duże znaczenie transportowe (około pół miliona ton ładunków na rok). Obecnie droga wodna Odra – Wisła przez Bydgoszcz, łącząca europejskie drogi wodne w relacji wschód-zachód nie jest eksploatowana ze względu na zbyt niskie parametry techniczne. W związku z jej stanem technicznym, możliwościami finansowymi oraz uprzywilejowaniem inwestycji drogowych, jej modernizacja jest mało prawdopodobna do 2020 roku, pomimo licznych inicjatyw z tym związanych. Przeprowadzone będą, co najwyżej inwestycje mające na celu zapewniające jej uzyskanie klasy III, co pozwoli uruchomić przewozy lokalne i pasażerskie.

Na terenie województwa kujawsko-pomorskiego zlokalizowane jest tylko jedno lotnisko pasażerskie w Bydgoszczy. Zostało ono utworzone podczas I Wojny Światowej na potrzeby armii niemieckiej. W swojej historii wielokrotnie zmieniało pełnione funkcje, także okresowo zawieszano działalność. W obecnym kształcie dział od 1995 r. pod nazwą Port Lotniczy Bydgoszcz SA. Lotnisko wyróżnia się w Polsce bliskim położeniem względem centrum miasta (3,5 km), co jest wygodne dla pasażerów. Obecnie realizuje loty na trasach w obie strony z Bydgoszcz do: Birmingham, Dublin, Dusseldorf, Glasgow, Hurghada, London oraz do Warszawy. Z lotniska wykonywane są liczne loty czarterowe do miast turystycznych. Liczba obsłużonych pasażerów sukcesywnie zwiększa się. W 2010 r. było to 293 tys., a w 2012 r. 358 tys. pasażerów.

Województwo kujawsko-pomorskie na tle innych regionów Polski charakteryzuje się niedużą powierzchnią oraz małą liczbą ludności co wpływa na możliwości rozwoju oraz pozycję jaką zajmuje w skali kraju. W porównaniu do Polski, region posiada umiarkowanie dobrą strukturę demograficzną, niestety występują podobne jak w kraju, niekorzystne tendencje związane z starzeniem się społeczeństwa, niski jest współczynnik dzietności kobiet oraz ujemne saldo migracji. Województwo wyróżnia się dobrym zapleczem kulturalnym, a działalność z tego zakresu jest szeroko prowadzona. Na tle innych regionów w kraju (proporcjonalnie do swojej wielkości), dobrze rozwinięta jest działalność naukowo-badawcza. Liczne uczenie wyższe posiadające szerokie kontakty naukowe nie tylko w kraju ale i za granicą. Województwo kujawsko-pomorskie posiada dobrze rozwinięte i właściwie wykorzystywane zaplecze infrastruktury społecznej. Liczne są obiekty medyczne, kulturalne oraz sportowe.

Ze względu na wielkość regionu nie najlepiej rozwinięta jest działalność gospodarcza. Ograniczona jest liczba inwestycji kapitału zagranicznego pomimo licznych prób aktywizacji przez specjalne strefy ekonomiczne. Pomimo to rozwój działalności podmiotów

gospodarczych wpisanych do systemu REGON jest porównywalny do średniej dla kraju. Województwo kujawsko-pomorskie wyróżnia się natomiast dobrymi warunkami do rozwoju rolnictwa, które osiąga dobre efekty swojej działalności.

Region posiada także bardzo korzystne położenie transportowe. Infrastruktura techniczna jest dość dobra i jest nadal intensywnie rozwijana i modernizowana. (budowa nowych i modernizacja istniejących szlaków drogowych, modernizacja istniejącej infrastruktury kolejowej). Są to działania bardzo pożądane w związku z stałym wzrostem wykorzystania ciągów komunikacyjnych. Zauważalne są także pozytywne trendy w transporcie lotniczym.

W świetle powyżej przedstawionych danych należy zwrócić uwagę na wizję rozwoju omawianego obszaru. Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego, plan modernizacji 2020+ (2013), zakłada wyprowadzenie obszaru ze strukturalnych ograniczeń rozwoju. Do najważniejszych zalicza się wysoki poziom bezrobocia wynikający z relatywnie niskiego potencjału gospodarczego województwa. Kolejnym obszarem wymagającym zmian jest rozwój społeczny (w tym idea budowania województwa bez barier, czy kreowanie pożądanych, proinnowacyjnych postaw społecznych). W działaniach wyznacza się cztery priorytety, które wpisują się w strategię krajową i europejską. Określa się je jako konkurencyjna gospodarka, modernizacja przestrzeni miast i wsi, silna metropolia i nowoczesne społeczeństwo. W uzupełnieniu wyróżniono osiem celów strategicznych (gospodarka i miejsca pracy, dostępność i spójność, aktywne społeczeństwo i sprawne usługi, innowacyjność, nowoczesny sektor rolno-spożywczy, bezpieczeństwo, sprawne zarządzanie, tożsamość i dziedzictwo). Cele są wewnętrznie powiązane, realizacja jednego wpływa bezpośrednio na realizację pozostałych np. stworzenie miejsc pracy zwłaszcza dla kategorii narażonych na bezrobocie (absolwenci, kobiety, osoby powyżej 50 roku życia), wpływa na realizację celu aktywne społeczeństwo i sprawne usługi. Zwraca się uwagę na szczególną rolę innowacyjności w różnych sferach (od edukacji np. Środowiskowe Centra Innowacyjnej Edukacji, przez gospodarkę np. innowacyjne rolnictwo i naukę – stworzenie kujawsko-pomorskiego obszaru badawczego czy przekształcenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego w Bydgoski Park Naukowo-Technologiczny i Przemysłowy).

Szans rozwojowych dla województwa kujawsko-pomorskiego upatruje się m. in. w postrzeganiu miast stołecznych jako ośrodków metropolii sieciowej kraju, podniesieniu roli i wykorzystaniu potencjału Wisły (kompleksowe zagospodarowanie doliny rzeki), wykorzystaniu potencjału rolniczego regionu (możliwości eksportu), wykorzystaniu warunków sprzyjających rozwojowi sektora energetyki odnawialnej, rozwój i wykorzystanie dotychczasowej bazy zdrowotnej (zwłaszcza w zakresie turystyki uzdrowiskowej, estetycznej, odnowy biologicznej) oraz rozwój sektorów związanych z nowoczesną technologią i e-gospodarką (Strategia..., 2013).

References:

Analiza atrakcyjności eksportowej województwa kujawsko-pomorskiego (2012), Raport Centrum Obsługi Inwestorów i Eksporterów (COIE) w Toruniu i Urzędu Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, www.kujawsko-pomorskie.coie.gov.pl (2013-11-09).

Bank Danych Lokalnych GUS, www.stat.gov.pl, (2013-11-08).

Gierańczyk W. (2006), Restrukturyzacja przestrzeni przemysłowej wybranych miast woj. kujawsko-pomorskiego w okresie transformacji ustrojowej, *Prace Komisji Geografii Przemysłu* nr 9, s. 62-71.

Mosionek-Schweda M, 2012, Wykorzystanie funduszy unijnych przez polskie regiony w programowaniu 2007–2013, *Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska, Lublin – Polonia*, vol. XLVI, 1 Sectio H, s. 95-106

Rocznik Statystyczny województw (2012), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego na lata 2007-2020 (2005), Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Załącznik do Uchwały Nr XLI/586/05 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 12 grudnia 2005 r. Toruń.

Strategia rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego. Plan modernizacji 2020+, 2013, sejmik Województwa kujawsko-Pomorskiego.

Taylor Z. (2007), *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.

Wpływ potencjału demograficznego i gospodarczego miast wojewódzkich na kondycję województw (2013), Mazowiecki Ośrodek Badań Regionalnych, Urząd Statystyczny w Warszawie, s. 13.

www.gddkia.gov.pl – oficjalna strona Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych a Autostrad.

www.mir.gov.pl – oficjalna strona Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

www.stat.gov.pl – oficjalna strona Urzędu Statystycznego

Abstract:

The article presents the outline of the most important data on of the kujawsko-pomorskie province. Particular attention is paid to the social and economic potential. The kujawsko-pomorskie province on the background of other Polish regions has a small surface and a small number of the population. This affects development opportunities, which takes on a national scale. Discussed the settlement network, the potential for demographic, social and economic capital, and technical infrastructure (especially transport). Presents the main directions of the development of the province, as well as opportunities and the possibility of raising the attractiveness of the region

Keywords: kujawsko-pomorskie province, the potential socio-economic, demographic potential, social capital, economic capital, unincorporated community network, technical infrastructure