

Bezpieczeństwo w turystyce

Wybrane zagadnienia

Bezpieczeństwo w turystyce

Wybrane zagadnienia

pod redakcją Stefana Sachy

Kraków 2009

Rada Wydawnicza Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego:
Klemens Budzowski, Maria Kapiszewska, Zbigniew Maciąg, Jacek M. Majchrowski

Recenzja: prof. dr hab. Roman Malarz

Projekt okładki: Oleg Aleksejczuk

Adiustacja: Kamila Zimnicka-Warchoł

ISBN 978-83-7571-007-6

Copyright© by Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
Kraków 2009

Żadna część tej publikacji nie może być powielana ani magazynowana w sposób umożliwiający ponowne wykorzystanie, ani też rozpowszechniana w jakiegokolwiek formie za pomocą środków elektronicznych, mechanicznych, kopiujących, nagrywających i innych, bez uprzedniej pisemnej zgody właściciela praw autorskich

Na zlecenie:
Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
www.ka.edu.pl

Wydawca:
Krakowskie Towarzystwo Edukacyjne sp. z oo. – Oficyna Wydawnicza AFM,
Kraków 2009

Sprzedaż prowadzi Księgarnia „U Frycza”
Kampus Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego
ul. Gustawa Herlinga Grudzińskiego 1
30-705 Kraków
tel./faks: (012) 252 45 93
e-mail: ksiegarnia@kte.pl

Skład: Piktograf

Druk i oprawa: Drukarnia GS

Spis treści

Wstęp	7
<i>Izabela Kapera</i> Terroryzm a turystyka w krajach arabskich na przykładzie Egiptu	9
<i>Jan Pamuła, Ewa Grabińska</i> Bezpieczeństwo w transporcie lotniczym	23
<i>Barbara Ostrowska</i> Bezpieczeństwo w miastach odgrywających istotną rolę w turystyce (na przykładzie miast wojewódzkich w Polsce)	39
<i>Dominik Wolski</i> Odpowiedzialność z tytułu szkód będących następstwem wypadków podczas imprez turystycznych (ze szczególnym uwzględnieniem tu- rystyki górskiej)	55
<i>Marcin Ziobro</i> Produkty turystyki zrównoważonej Podgórza jako elementy kreowa- nia bezpiecznej przestrzeni miejskiej – na przykładzie działań Stowa- rzyszenia PODGORZE.PL	69
<i>Anna Diawoł</i> Nowe tendencje w ramach Europejskiej Polityki Sąsiedztwa ze szcze- gólnym uwzględnieniem państw basenu Morza Śródziemnego	83
<i>Edward Jakubowski</i> Euroregiony województwa lubuskiego jako pomost w wykorzystaniu funduszy przedakcesyjnych – doświadczenia	95
<i>Zygmunt Szot</i> Wybrane problemy demograficzne Federacji Rosyjskiej	107
<i>Monika Prylińska</i> City break – próba zdefiniowania zjawiska w odniesieniu do polskie- go rynku usług turystycznych	117

Wstęp

Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego w 2010 roku obchodzi jubileusz dziesięciolecia działalności edukacyjnej. Jubileusz stał się okazją, między innymi, do szczególnego nasilenia działalności wydawniczej, czego wyrazem są liczne publikacje prezentujące dorobek naukowy środowiska akademickiego szkoły.

Niniejsza publikacja związana jest merytorycznie i formalnie z Wydziałem Stosunków Międzynarodowych i specjalnością turystyka międzynarodowa, stanowiąc kontynuację praktyki wydawniczej uczelni, zgodnie z którą poszczególne jej wydziały mają możliwość publikacji dorobku związanego z realizowanymi specjalnościami lub zainteresowaniami badawczymi pracowników naukowo-dydaktycznych.

Przedmiotem niniejszej publikacji są niektóre zagadnienia związane z bezpieczeństwem w turystyce oraz uwarunkowania jej rozwoju wynikające ze stanu stosunków międzynarodowych.

Zapewnienie bezpieczeństwa w turystyce, zwłaszcza międzynarodowej, stanowi dzisiaj jedno z największych wyzwań stojących przed touroperatorami, przewoźnikami, hotelarzami, właścicielami środków transportu i terminali komunikacyjnych, atrakcji turystycznych i innymi podmiotami gospodarki turystycznej oraz odpowiednimi służbami i rządami państw stanowiących cel podróży turystycznych. Wśród zagrożeń bezpieczeństwa międzynarodowego ruchu osobowego należy wymienić między innymi akty terroryzmu, katastrofy komunikacyjne, klęski żywiołowe (powódzie, tornada, zjawiska sejsmiczne), a także choroby o charakterze pandemii. Skutkami tych wydarzeń są nade wszystko śmierć lub głęboka trauma psychiczna wielu turystów, ale także olbrzymie szkody materialne, głębokie i długotrwałe spadki frekwencji i dochodów w obszarach recepcji turystyki. Problematykę tę reprezentują artykuły: Izabeli Kapery, Jana Pamuły i Ewy Grabińskiej, Barbary Ostrowskiej, Dominika Wolskiego oraz Marcina Ziobry.

Skutki wpływu terroryzmu islamskiego na międzynarodowe podróże turystyczne relacjonuje, na przykładzie Egiptu, Izabela Kapera, udowadniając, między innymi, fakt spadku wielkości turystyki przyjazdowej i dochodów po każdym, kolejnym zamachu terrorystycznym w tym kraju.

Artykuł Jana Pamuły i Ewy Grabińskiej zawiera niezwykle ważną, z punktu widzenia turystyki, problematykę bezpieczeństwa w transporcie lotniczym. Autorzy zajmują się przede wszystkim technicznymi możliwo-

ściami zapewnienia bezpieczeństwa lotów i związanymi z tym kosztami w praktyce funkcjonowania Portu Lotniczego Balice w Krakowie.

Barbara Ostrowska podjęła z kolei interesującą próbę oceny wpływu poziomu bezpieczeństwa w miastach wojewódzkich Polski na wielkość notowanego w nich ruchu turystycznego. Ocenę tę oparto na korelacji wartości tzw. wskaźnika przestępczości i wielkości liczby udzielonych noclegów w bazie hotelowej omawianych miast.

Zagadnienie bezpieczeństwa w turystyce można także rozpatrywać z punktu widzenia odpowiedzialności za następstwa wypadków związane z jej uprawianiem. Przedmiotem rozważań Dominika Wolskiego jest odpowiedzialność organizatora z tytułu szkód będących następstwem wypadków podczas imprez turystycznych ze szczególnym uwzględnieniem turystyki górskiej.

Zgoła oryginalne, ale i dyskusyjne spojrzenie na problematykę bezpieczeństwa w turystyce zawiera tekst Marcina Ziobry, który uważa, że podaż odpowiednich produktów turystycznych może się przyczynić do kreowania bezpiecznej przestrzeni miejskiej.

Pozostałe artykuły zawarte w niniejszym tomie korespondują pośrednio z próbą oceny wpływu niektórych czynników na turystykę międzynarodową. Dotyczy to zwłaszcza tekstu Anny Diawoł podejmującej problematykę programu polityki sąsiedztwa w Unii Europejskiej i jego konsekwencji, także w wymianie ruchu osobowego.

Opracowanie Zygmunta Szota, którego przedmiotem jest charakterystyka wybranych problemów demograficznych Federacji Rosyjskiej, wykazuje z pozoru niewielki związek z turystyką międzynarodową. Warto jednak pamiętać, że czynnik demograficzny wywiera olbrzymi wpływ na wielkość i strukturę popytu turystycznego, a należy mieć to na uwadze, zwłaszcza jeśli dotyczy rynku turystycznego kraju o olbrzymim potencjale ekonomicznym.

Niniejszą publikację kończy tekst Moniki Prylińskiej, w którym podjęto próbę zdefiniowania pojęcia *city break* używanego dość powszechnie przez branżę turystyczną na określenie specyficznego rodzaju oferty turystycznej. Wydaje się, że wystarczającym uzasadnieniem włączenia tego tekstu do publikacji jest budząca dyskusję interpretacja terminu *city break* i potrzeba jego precyzyjnego określenia dla potrzeb praktyki.

doc. dr Stefan Sacha
Prodziekan Wydziału Stosunków Międzynarodowych
Krakowskiej Akademii im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego

Izabela Kapera*

Terroryzm a turystyka w krajach arabskich na przykładzie Egiptu

Wprowadzenie

Celem opracowania była próba analizy wpływu terroryzmu na turystykę na przykładzie Egiptu.

Atrakcyjność turystyczna Egiptu wynika zarówno z wysokiej rangi walorów przyrodniczych, jak i antropogenicznych oraz dobrego zagospodarowania turystycznego, szczególnie w przypadku bazy noclegowej. Jeśli do tego dodać przystępne ceny pakietów turystycznych, kraj jawi się jako eldorado dla turystów. Obraz ten jest jednak zakłócany przez powtarzające się informacje o zamachach bombowych lub innych aktach terroryzmu mających miejsce w miejscowościach i obszarach recepcji międzynarodowego ruchu turystycznego. Konsekwencje tych zdarzeń dla turystyki zagranicznej przyjazdowej do Egiptu stanowią przedmiot rozważań niniejszego opracowania.

Opracowanie składa się z pięciu części. W części pierwszej podjęto próbę zdefiniowania terroryzmu w oparciu o wybrane pozycje literatury przedmiotu. Część druga zawiera opis podstawowych cech środowiska geograficznego Egiptu. W kolejnej, trzeciej części opracowania omówiono wybrane atrakcje turystyczne, podano najważniejsze informacje o wielkości bazy noclegowej oraz o stanie i strukturze międzynarodowego ruchu turystycznego, którego celem był Egipt. W pozostałych, kolejnych częściach pracy przedstawiono chronologię niektórych aktów terrorystycznych zanotowanych na obszarze Egiptu i dokonano próby oceny ich skutków w odniesieniu do turystyki przyjazdowej.

* Izabela Kapera – dr, Katedra Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego w Krakowie; Wydział Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

Terroryzm – definicja i zakres pojęcia

Terroryzm to słowo, które w ostatnich latach szczególnie często gości w mediach. Wraz z nim pojawiają się takie określenia, jak: przemoc, śmierć, ranni, tragedia, bezduszość itd., które uwypuklają dramatyczny charakter wydarzeń.

Terroryzm jest pojęciem, które posiada szereg znaczeń i form, co powoduje pewną trudność w przyjęciu powszechnie obowiązującej definicji zjawiska.

T. Aleksandrowicz wskazuje, że takich definicji jest około 200¹. Genezy terminu należy szukać w języku łacińskim, w którym słowo „terroryzm” oznacza strach, przerażenie, straszną wieść². J. Horgan twierdzi, że o „terroryzmie” myślimy jako o użyciu lub groźbie użycia przemocy jako środka prowadzącego do osiągnięcia jakichś efektów politycznych³. Podkreślić należy także fakt, że „kto dla jednych jest terrorystą, dla innych jest bohaterem”⁴.

Niemniej jednak, mimo różnych definicji i poglądów na temat zjawiska terroryzmu w wielu rozważaniach pojawiają się cechy wspólne. Pierwszą z nich stanowi okrucieństwo i gloryfikacja siły jako skutecznej metody rozwiązywania konfliktów. Kolejną jest główny cel, który przyświeca w większości przypadków zamachom terrorystycznym. Jest to chęć zwrócenia uwagi opinii publicznej, wywołanie rozgłosu i strachu. Wskazuje się też na szereg podobnych przyczyn, jakie prowadzą do zaistnienia terroryzmu (brak demokracji, wolności obywatelskich i rządów prawa, nielegalny lub skorumpowany rząd, świeckie lub religijne ideologie ekstremistyczne, doświadczenia dyskryminacji w związku z pochodzeniem etnicznym lub religijnym, represje ze strony zagranicznego okupanta lub sił kolonialnych i inne)⁵.

Skutkiem wielopłaszczyznowych badań nad terroryzmem są różnorodne próby klasyfikacji zjawiska. Można w związku z tym mówić o terroryzmie politycznym (agenturalnym, ideowym) oraz niepolitycznym (kryminalnym, szaleńców)⁶. Inny podział, ze względu na cel, wyróżnia:

- terroryzm ekonomiczny (akty sabotażu i dywersji polegające na wyządzaniu szkód i zniszczeń),

¹ T. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 20.

² *Ibidem*, s. 14.

³ J. Horgan, *Psychologia terroryzmu*, Warszawa 2008, s. 21.

⁴ T. Aleksandrowicz, *op. cit.*, s. 14, [za:] M. C. Bassiouni, *International Terrorism and Political Crimes*, Springfield 1975, s. 485.

⁵ J. Horgan, *op. cit.*, s. 22.

⁶ *Czym jest terroryzm*, <http://www.terroryzm.pdg.pl/static.php?page=terroryzm> (dostęp: 20.05.2009).

- terroryzm indywidualny (akty przemocy skierowane przeciw konkretnym osobom),
- terroryzm masowy (akty przemocy skierowane przeciwko przypadkowo wybranym osobom)⁷.

Z kolei K. Jałoszyński klasyfikuje najczęściej stosowane metody ataku terrorystycznego jako:

- zamachy na życie konkretnych osób,
- zamach bombowy,
- uprowadzenia osób,
- wzięcie zakładników⁸.

Jak podaje T. Aleksandrowicz, od 1983 r. było na świecie ponad 10 tys. zamachów terrorystycznych, co roku ginie w tych zamachach 500–800 osób, a około 1,5–3 tys. zostaje rannych⁹.

Wspomniany uprzednio autor podaje także za S. Pikulskim, że „70% ofiar zamachów terrorystycznych to przypadkowi cywile, 10% reprezentanci biznesu, 10% wojskowi, pozostali zaś to przedstawiciele urzędów państwowych, w tym dyplomaci¹⁰”. Wśród przypadkowych cywili są niejednokrotnie turyści. Tak było na przykład podczas zamachu bombowego w 2002 r. na Bali w Indonezji, kiedy to zginęły 202 osoby¹¹. W tym samym roku, w jednym z hoteli w stolicy Kenii (goszczącym izraelskich turystów) zginęło co najmniej 15 osób¹². Zdarzenia owe mają miejsce w każdej niemal części świata, w tym także w Egipcie. Opisy niektórych z nich znajdują się w trzeciej części opracowania.

Położenie i środowisko geograficzne Egiptu

Egipt leży w Afryce i częściowo na kontynencie azjatyckim. Położony jest nad Morzem Śródziemnym i Morzem Czerwonym. Zajmuje powierzchnię 1 001 449 km². Stolicą kraju jest Kair. Na terenie Egiptu wyróżnia się następujące krainy naturalne:

- dolina i delta Nilu,
- Pustynia Zachodnia (Libijska),

⁷ *Ibidem*.

⁸ K. Jałoszyński, *Terroryzm a wojsko*, „Zeszyty Naukowe AON” 2000, nr 2/39, s. 191, <http://www.terroryzm.com/article/293/Metody-dzialania-terrorystw.html> (dostęp: 21.05.2009).

⁹ T. Aleksandrowicz, *op. cit.*, s. 23.

¹⁰ *Ibidem*, s. 21, [za:] S. Pikulski, *Prawne środki zwalczania terroryzmu*, Olsztyn 2000, s. 25 i 50.

¹¹ J. Horgan, *op. cit.*, s. 67.

¹² *Największe zamachy terrorystyczne od 11.09.2001 r.*, <http://wyborcza.pl/1,75248,1608278.html> (dostęp: 04.04.2009).

- Pustynia Wschodnia (Arabska),
- półwysep Synaj¹³.

Największe znaczenie mają dolina i delta Nilu. Zajmują one zaledwie 4% powierzchni kraju, ale zamieszkuje ją 98% jego mieszkańców. Długość Nilu w granicach Egiptu wynosi ponad 1500 km. Wybrzeże śródziemnomorskie, wzdłuż którego ciągną się piaszczyste plaże, jest słabo rozwinięte. Pustynia Zachodnia i Pustynia Wschodnia zajmują łącznie 85% powierzchni kraju¹⁴. Na półwyspie Synaj wznosi się najwyższy szczyt Egiptu – Góra św. Katarzyny o wysokości 2637 m n.p.m.

Zdecydowanie większa część kraju leży w strefie klimatu zwrotnikowego suchego i skrajnie suchego. Jedyne pas wybrzeża nad Morzem Śródziemnym cechuje się klimatem podzwrotnikowym typu śródziemnomorskiego. Charakterystycznymi cechami klimatu na terenie Egiptu są:

- niskie opady, nieprzekraczające 30 mm rocznie, tylko na skrawku wybrzeża śródziemnomorskiego przekraczają 150 mm,
- wysokie średnie temperatury roczne,
- średnie temperatury w najchłodniejszym miesiącu (styczniu) na północy kraju przekraczają 10° C, na południu 15–20° C,
- średnie temperatury w lipcu na całym obszarze są wyższe od 25° C¹⁵.

Na żyznych glebach w dolinie i delcie Nilu rozwinęło się rolnictwo. Główne uprawy to kukurydza, ryż, pszenica, jęczmień, rośliny strączkowe, bawełna, warzywa i owoce w Dolnym Egipcie oraz proso, trzcina cukrowa, a z warzyw cebula w Górnym Egipcie¹⁶. Duże obszary pustyń pozbawione są niemal pokrywy roślinnej. Spośród roślin na omawianym obszarze na szczególną uwagę zasługują papirus i kwiat lotosu jako symbole kraju.

W Egipcie w 2006 r. mieszkało ponad 72 mln ludzi. Nieznacznie więcej było kobiet niż mężczyzn (tabela 1).

Tabela 1. Ludność Egiptu w 2006 r.

Obszary zurbanizowane/obszary wiejskie	Liczba ludności		
	Mężczyźni	Kobiety	Ogółem
Obszary zurbanizowane	15 793 758	15 155 931	30 949 689
Obszary wiejskie	21 307 095	20 322 246	41 629 341
Razem	37 100 855	35 478 177	72 579 030

Źródło: Egypt State Information Service, <http://www.sis.gov.eg/En/Land&people/Population/030900000000000001.htm> (dostęp: 04.04.2009).

¹³ *Geografia turystyczna świata*, red. J. Warszńska, Warszawa 2001, s. 189.

¹⁴ *Encyklopedia geograficzna świata. Afryka*, red. A. Jelonek, Kraków 1996, s. 187.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Ibidem*, s. 194.

Religią dominującą jest islam. Muzułmanie stanowią 90%. Inne wyznania to chrześcijanie, głównie koptowie – 6%, pozostali – 4%¹⁷. Generalnie północną część kontynentu afrykańskiego zamieszkują wyznawcy islamu, który pojawił się tu wraz z inwazją Arabów w VII w.¹⁸

Wybrane atrakcje turystyczne Egiptu, elementy zagospodarowania turystycznego, ruch turystyczny

Egipt dysponuje zarówno walorami przyrodniczymi (piaszczyste plaże, ciepłe wody morskie, rafy koralowe, pustynie, dolina Nilu), jak i szeroko reprezentowanymi walorami antropogenicznymi. Wyjątkową atrakcją stanowi przybrzeżna rafa koralowa. Bazą wypadową dla nurkowania i jednocześnie jednym z większych kąpielisk jest Hurghada.

Wśród walorów kulturowych na czoło wysuwają się osiągnięcia staroegipskiej kultury i sztuki licznie występujące w dolinie Nilu. Bez wątpienia Egipt kojarzony jest z piramidami. Najśłynniejsze to piramidy Cheopsa, Chefrena, Mykerinosa. Największa z nich, Cheopsa, osiąga 137 m wysokości, składa się z ok. 2,3 ml bloków skalnych o wadze 2,5 ton każdy¹⁹. Poza tym turyści chętnie oglądają: wielkie posągi, nekropole królewskie, świątynie i pałace, ruiny występujące wzdłuż całej długości Nilu (Giza, Sakara, Memfis, Fajum, Karnak, Luksor, Abu Simbel)²⁰. Do najważniejszych z nich należy zespół świątynny poświęcony Amonowi, a w nim wsparta na 134 kolumnach Wielka Sala Hypostylowa, licząca 102 m długości i 53 m szerokości²¹.

W Egipcie znajdują się także zabytki sztuki islamskiej (w samej tylko stolicy kraju jest około 500 meczetów²²), rzymskiej i starochrześcijańskiej.

Znaczenie i rola Egiptu w recepcji międzynarodowych podróży turystycznych wynika także z dobrze rozwiniętej infrastruktury turystycznej, a zwłaszcza bazy hotelowej, której szczególnie rozwój nastąpił na wybrzeżu Morza Czerwonego. Dotyczy to zarówno rozwoju narodowych sieci hotelowych, jak i międzynarodowych łańcuchów i systemów hotelowych, takich jak np.: Hilton, Mariot, Hyatt czy Ritz.

Dynamikę rozwoju liczby obiektów i miejsc noclegowych w Egipcie w latach 1994–2008 ilustrują rysunki 1 i 2.

¹⁷ *Przeglądowy atlas świata*, red. R. Mydel, J. Groch, Kraków 1998, s. 222–228.

¹⁸ *Encyklopedia geograficzna świata. Afryka*, *op. cit.*, s. 96.

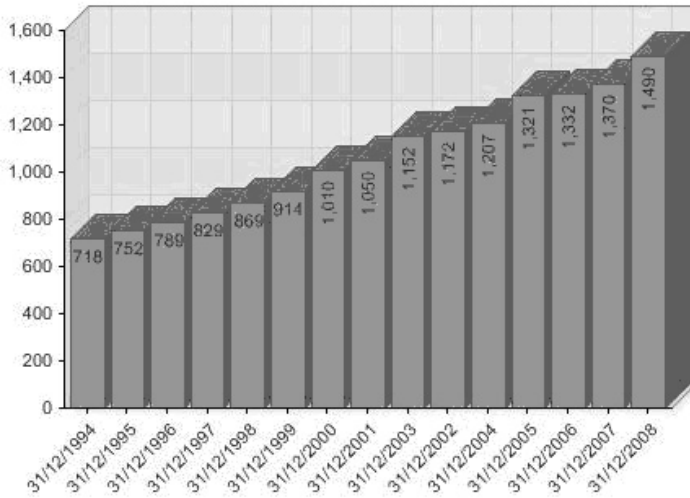
¹⁹ *Geografia turystyczna świata*, *op. cit.*, s. 192.

²⁰ *Przeglądowy atlas świata*, *op. cit.*, s. 228–229.

²¹ *Geografia turystyczna świata*, *op. cit.*, s. 193.

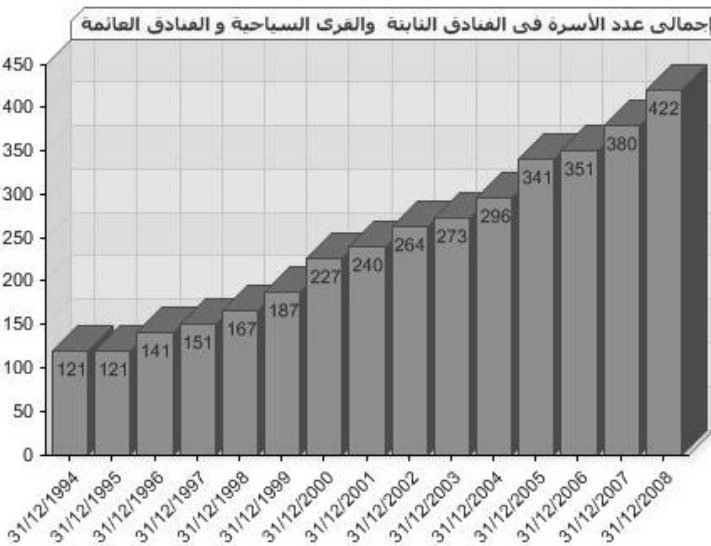
²² *Ibidem*, s. 194.

Rysunek 1. Liczba obiektów noclegowych w Egipcie w latach 1994–2008 (hotele, statki-hotele, wioski wakacyjne).



Źródło: Egypt's Information Portal, http://www.eip.gov.eg/nds/nds_view.aspx?id=662 (dostęp: 20.04.2009).

Rysunek 2. Liczba miejsc noclegowych w Egipcie w latach 1993–2007 (w tys.) (hotele, statki-hotele, wioski wakacyjne).



Źródło: Egypt's Information Portal, http://www.eip.gov.eg/nds/nds_view.aspx?id=662 http://www.eip.gov.eg/nds/nds_view.aspx?id=4240 (dostęp: 20.04.2009).

Obecnie baza noclegowa Egiptu liczy ogółem około 1500 obiektów dysponujących ponad 420 tysiącami miejsc noclegowych, głównie w hotelach.

Niemal równoległe z rozwojem podaży szeroko rozumianych usług turystycznych, wzrostem liczby połączeń lotniczych i ofensywą marketingową na międzynarodowym rynku turystycznym rosną przyjazdy do Egiptu. Rozwój masowej turystyki międzynarodowej w Egipcie przypada na lata 60. W 1967 r. w związku z wojną egipsko-izraelską nastąpił gwałtowny spadek liczby przyjazdów zrekompensowany silnym wzrostem napływu turystów w latach po zakończeniu konfliktu²³.

Tabela 2. Liczba turystów przyjeżdżających do Egiptu w latach 1983–2008 (w mln).

Rok	Liczba turystów	Rok	Liczba turystów
1983	1,498	1996	3,8959
1984	1,5604	1997	3,9614
1985	1,5184	1998	3,4539
1986	1,3115	1999	4,7965
1987	1,795	2000	5,5066
1988	1,9696	2001	4,6485
1989	2,5034	2002	5,1917
1990	2,6002	2003	6,04416
1991	2,2143	2004	8,10361
1992	3,2069	2005	8,607807
1993	2,5078	2006	9,082777
1994	2,5821	2007	11,09086
1995	3,1335	2008	12,835351

Źródło: opracowanie na podstawie danych ze strony internetowej: Egypt's Information Portal, www.eip.gov.eg/nds/nds_view.aspx?id=3147 (dostęp 20.04.2009).

Obecnie Egipt zajmuje 21 miejsce na liście najczęściej odwiedzanych krajów świata i z blisko 13 milionami przyjazdów (tabela 2) jest liderem na rynku regionu Afryki.

Obecnie najwięcej turystów przybywa do Egiptu z Rosji, Niemiec i Wielkiej Brytanii (tabela 3). Sporą część przyjezdnych stanowią Polacy. W 2008 r. Egipt odwiedziło około 600 tys. Polaków, tym samym Polska zajęła piąte miejsce wśród wszystkich krajów odwiedzających Egipt²⁴.

²³ *Encyklopedia geograficzna świata. Afryka, op. cit.*, s. 149, *Geografia turystyczna świata, op. cit.*, s. 196.

²⁴ „Rynek Turystyczny” 2009, nr 3 (282), s. 11.

Tabela 3. Przyjazdy do Egiptu wg kraju pochodzenia turystów.

Kraj	Liczba turystów (tys.)
Rosja	1,516
Niemcy	1,08
Wielka Brytania	1,05
Włochy	983
Francja	464
Libia	439
Arabia Saudyjska	412
Ukraina	358
Polska	335

Źródło: na podstawie: Egypt State Information Service, <http://www.sis.gov.eg/En/Tourism/Introduction/060100000000000001.htm> (dostęp: 04.04.2009).

Problem terroryzmu na terenie Egiptu

Egipt to kraj, którego gospodarka oparta jest w dużej mierze na turystyce. Zdają sobie z tego sprawę muzułmańscy ekstremiści, którzy kierując swoje ataki w turystów, chcą ich zniechęcić do przyjazdów na teren Egiptu i tym samym osłabić gospodarkę, co w konsekwencji miałyby doprowadzić do obalenia rządu egipskiego i oddania władzy religijnym radykałom. Szczególne zagrożenia w tym względzie wiążą się z działalnością Dżamaja Islamiya (Jamaat al.-Islamiyya) oraz organizacji terrorystycznej Egipski Islamski Dżihad (Egyptian Islamic Jihad).

Wśród 22 najbardziej poszukiwanych na świecie terrorystów islamskich 6 jest Egipcjanami. Z Egiptu pochodzi też Ajman al Zawahiri²⁵, który od 1991 r. przewodniczy drugiej z wymienionych organizacji i jest uważany za prawą rękę Osamy bin Ladena²⁶. W 1995 r. Egipski Islamski Dżihad próbował zabić egipskiego prezydenta Hosni Mubaraka w Addis Abebie w Etiopii²⁷.

W tabeli 4 przedstawiono wybrane zdarzenia związane z terroryzmem w Egipcie. Niemniej jednak prób zamachów i samych ataków terrorystycznych było w tym kraju więcej. Terroryści wykazywali wzmożoną aktywność

²⁵ M. Kazimierczyk, *Zamachy terrorystyczne w Egipcie grożą przedłużeniem rządów prezydenta Hosni Mubaraka*, 2005, <http://wyborcza.pl/1,86659,2837041.html> (dostęp: 04.04.2009).

²⁶ *Egipski Islamski Dżihad*, <http://www.terroryzm.pdg.pl/index.php?entry=entry090306-145753> (dostęp: 20.05.2009).

²⁷ H. Fletcher, *Egyptian Islamic Jihad*, 2008, http://www.cfr.org/publication/16376/egyptian_islamic_jihad.html (dostęp: 20.05.2009).

w latach dziewięćdziesiątych. Od 1997 do 2004 r. turyści mogli się czuć względnie bezpiecznie, ale już w październiku 2004 r. świat usłyszał o zamachach w Tabie, w 2005 r. w Kairze i Sharm El-Sheikh, a ostatnio w lutym 2009 r. o zamachu w stolicy Egiptu. Celem tych zamachów byli często, a nawet przede wszystkim turyści, co J. Essner tłumaczy tym, że są oni celem łatwiejszym i bardziej spektakularnym niż mieszkańcy danego kraju i wzbudzają przy tym większą uwagę opinii publicznej z całego świata²⁸.

Tabela 4. Wybrane zdarzenia związane z terroryzmem w Egipcie.

Data zdarzenia	Miejsce zdarzenia	Opis zdarzenia ²⁹
22.02.2009	Khan El-Khalili wschodnia część Kairu	1 osoba zginęła, 24 osoby zostały ranne
19.09.2008	Asuan	11 turystów (5 Niemców, 5 Włochów, 1 obywatel Rumunii) i kilku Egipcjan zostało porwanych
24.04.2006	Dahab	Zginęły 22 osoby, a ponad 60 zostało rannych
23.07.2005	Szarm El-Szejk	Okolo 70 zabitych i 150 rannych
07.04.2005	Kair	3 osoby zginęły w zamachu w centrum Kairu, kilkanaście zostało rannych
07.10.2004	Taba	34 osoby zginęły, ok. 150 rannych
17.11.1997	Luksor	62 osoby zginęły
18.09.1997	Kair	Okolo 10 osób zginęło, kilka było rannych
18.04.1996	Kair	18 osób zginęło, kilkanaście było rannych
01.10.1992	Statek na Nilu	Rannych zostało trzech Egipcjan

Źródło: opracowanie na podstawie dokumentów elektronicznych: <http://www.cnn.com/2006/WORLD/meast/04/24/egypt.blasts/index.html>, <http://www.synaj.com/terror.htm>, M. Kazimierczyk, *Zamachy terrorystyczne w Egipcie grożą przedłużeniem rządów prezydenta Hosni Mubaraka*, 2005, <http://wyborcza.pl/1,86659,2837041.htm>, http://www.cfr.org/publication/9156/jamaat_alislamiyya_egyptian_islamic_jihad_egypt_islamists.html, http://www.psz.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=2737, <http://www.usdivetravel.com/T-EgyptTerrorism.html> (dostęp: 04.05.2009).

Skutki zamachów dla branży turystycznej

W wielu krajach turystyka jest główną gałęzią gospodarki. W Egipcie wraz z zyskami z eksploatacji Kanału Sueskiego i wydobywania ropy stanowi także

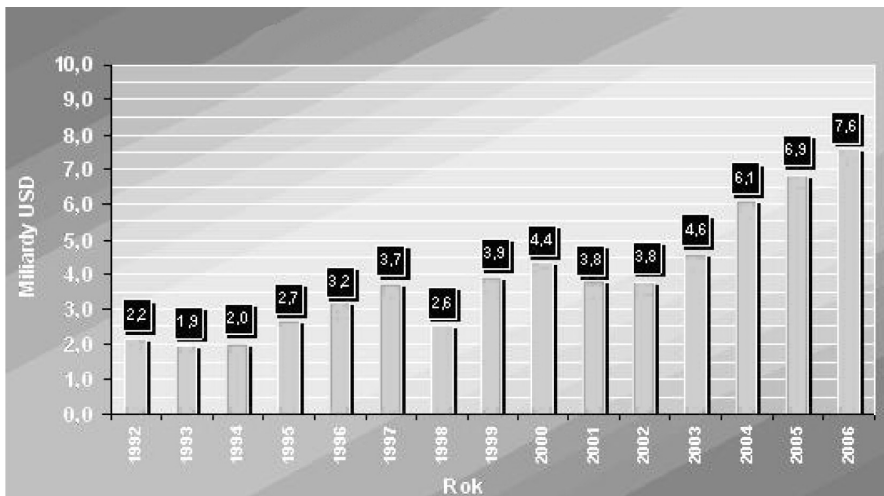
²⁸ J. Essner, *Terrorism's Impact on Tourism: What the Industry May Learn from Egypt's Struggle with al-Gama'a Islamiya*, IPS 688 – Security and Development, 2003, s. 9, http://sand.mii.edu/research/student_research/Essner_Tourist%20Terrorism.pdf (dostęp: 20.05.2009).

²⁹ Podane pod tabelą źródła informacji nie we wszystkich przypadkach są spójne co do liczby ofiar śmiertelnych i rannych, w związku z powyższym dane te mają charakter orientacyjny.

istotne źródło dochodów. W 2007 r. udział turystyki w PKB Egiptu sięgał niemal 8%, a prognozy zakładają dalszy jego wzrost w perspektywie 2011 r.³⁰

Przychody Egiptu z turystyki międzynarodowej w latach 1992–2006 ilustruje rysunek 3. Analiza wykresu wskazuje na wyraźny związek między kalendarium (tabela 4) zamachów terrorystycznych, a latami, w których następował niemal skokowy spadek dochodów uzyskiwanych z tytułu recepcji turystyki przyjazdowej.

Rysunek 3. Przychody Egiptu z turystyki międzynarodowej w latach 1992–2006.



Źródło: D. Pałkiewicz, *Terroryzm a przemysł turystyczny na świecie*, <http://terrorizm.com>, [za:] J. Essner, *Terrorism's Impact on Tourism: What the Industry May Learn from Egypt's Struggle with al-Gama'a al-Islamiya*, s. 9; *UNWTO: World Tourism Barometer*, Vol. 2, No. 1, styczeń 2004; *UNWTO: World Tourism Barometer*, Vol. 3, No. 1, styczeń 2005; *UNWTO: World Tourism Barometer*, Vol. 5, No. 1, styczeń 2007, <http://www.terrorizm.com/article/480/Terroryzm-a-przemysl-turystyczny-na-swiecie.html> (dostęp: 20.05.2009).

Uprawniony jest zatem wniosek, że ataki terrorystyczne powodują w większości przypadków spadek liczby przyjazdów, co z kolei koresponduje z ewidentnym obniżeniem przychodów z usług recepcji turystów międzynarodowych.

³⁰ Dane szacunkowe, źródła: *Business Monitor International*, *Central Bank of Egypt/IMF*.

Niemniej, trudno jednoznacznie określić, dlaczego na przykład zamachy w Luksorze decydowały o spadku liczby przyjazdów do Egiptu znacznie bardziej niż tragiczne w skutkach ataki w Sharm El-Shejk (2005). Wspomniany zamach z lipca 2005 r. odbił się natomiast niekorzystnie na udziale Egiptu w liczbie turystów odwiedzających cały Bliski Wschód³¹.

Różnią się również okresy, po których sytuacja spadku liczby turystów i dochodów powraca do stanu sprzed zamachu terrorystycznego. Być może wynika to z faktu, że każda kolejna akcja terrorystów i jej skutki (polityczne i gospodarcze) napotykała lepiej przygotowane środki (służby) do likwidacji następstw zdarzenia.

Przejawy terroryzmu wpływają również na ceny ofert turystycznych. O ile ceny usług turystycznych rosną zazwyczaj powoli, o tyle ich spadek po zdarzeniach, o których mowa, jest szybki, ale na ogół krótkotrwały. Dla niektórych segmentów popytu turystycznego stwarza to okazję taniego zakupu wyjazdu. Tę obserwację potwierdza m.in. fakt pojawienia się nowego typu turystów – tzw. *conflict or war tourists*, czyli turystów podróżujących do miejsc ogarniętych wojną lub konfliktami³².

Olbrzymią rolę w odbudowie wizerunku Egiptu jako kraju bezpiecznego dla turystów odgrywają różnego rodzaju działania promocyjne. Związane z tym wydatki są spore. Jak podaje J. Piątkowski, obsługa globalnego projektu promocyjnego, który uwzględnia także potrzebę kreowania Egiptu jako kraju bezpiecznego, dla Egyptian Tourism Authority (kampania prowadzona przez sieć agencji reklamowych JWT wspólnie z Mindshare i RMG) szacowana jest na ok. 50 mln dolarów³³.

Zamachy terrorystyczne powodują też wzmożone wysiłki w celu zapewnienia bezpieczeństwa turystów. Wszechobecna policja czy też podróżowanie w konwoju do głównych zabytków w Kairze czy Luksorze, wzmożone bezpieczeństwo w hotelach stanowią tylko nieliczne tego przykłady. Niemniej jednak Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej, uznając Egipt za kraj bezpieczny, mimo wszystko zaleca „podróżowanie po trasach turystycznych chronionych przez policję” oraz „ostrożność i ściśle stosowanie się do przepisów i poleceń policyjnych”³⁴.

³¹ D. Pałkiewicz, *Terroryzm a przemysł turystyczny na świecie*, <http://www.terroryzm.com/article/480/Terroryzm-a-przemysl-turystyczny-na-swiecie.html> (dostęp: 20.05.2009).

³² P. Różycki, P. Fudelej, *Konflikty polityczne i terroryzm a turystyka*, „Problemy Turystyki” 2004, nr 1–2, s. 47–52.

³³ J. Piątkowski, *JWT zajmie się promocją Egiptu*, 2009, <http://mediamikser.pl/article/55589/jwt-zajmie-sie-promocja-egiptu> (dostęp: 06.04.2009).

³⁴ Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej, http://www.msz.gov.pl/index.php?page=14403&lang_id=pl&bulletin_id=36&document=25696 (dostęp: 10.04.2009).

Reasumując, należy stwierdzić, że negatywne skutki terroryzmu w przemyśle turystycznym mogą oznaczać m.in.:

- spadek dochodów z tytułu recepcji turystów,
- ograniczenie bezpośrednich inwestycji zagranicznych,
- zwiększenie wydatków na promocję,
- wzrost kosztów odbudowy i renowacji obiektów,
- większe nakłady na bezpieczeństwo³⁵.

Podsumowanie

Skutkiem zamachów terrorystycznych jest na ogół krótkotrwale zmniejszenie się liczby turystów. Zamachy terrorystyczne wpływają także na obniżenie przychodów z turystyki oraz cen ofert turystycznych. Skutki zamachów są też widoczne we wzmożonych działaniach na rzecz podniesienia bezpieczeństwa turystów i w wysiłkach w celu odbudowy wizerunku Egiptu jako kraju bezpiecznego dla turystów. Dzięki staraniom władz, Egipt mimo opisanych zdarzeń posiada wizerunek kraju względnie bezpiecznego, co wyraża się dynamiką wzrostu przyjazdów turystów i dochodów. Pozwala to prognozować przyjazdy do Egiptu w perspektywie 2020 r. na poziomie około 25 milionów³⁶. Będzie to wymagało budowy 130 000 nowych pokoi hotelowych³⁷. W planach są także inwestycje dotyczące poprawy infrastruktury transportowej (transport kolejowy, drogowy, morski).

Bibliografia

- Aleksandrowicz T., *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2008.
- Encyklopedia geograficzna świata. Afryka*, red. A. Jelonek, Kraków 1996.
- Fijałkowski P., *Górny Egipt Kurort i stolica faraonów*, „Rynek Turystyczny” 2009, nr 4 (283).
- Geografia turystyczna świata*, red. J. Warszyńska, Warszawa 2001.
- Horgan J., *Psychologia terroryzmu*, Warszawa 2008.
- Jałoszyński K., *Terroryzm a wojsko*, „Zeszyty Naukowe AON” 2000, nr 2/39.

³⁵ D. Pałkiewicz, *Terroryzm a przemysł turystyczny na świecie*, <http://www.terroryzm.com/article/480/Terroryzm-a-przemysl-turystyczny-na-swiecie.html> (dostęp: 20.05.2009).

³⁶ *Egypt Plans to Attract Even More Tourists in Future*, 2007, <http://www.tourism-review.com/weekly-travel-news/413-egypt-plans-to-attract-even-more-tourists-in-future> (dostęp: 20.05.2009).

³⁷ *Egypt Plans to Attract Even More Tourists in Future*, 2007, <http://www.tourism-review.com/weekly-travel-news/413-egypt-plans-to-attract-even-more-tourists-in-future> (dostęp: 20.05.2009).

Przeglądowy atlas świata, red. R. Mydel, J. Groch, Kraków 1998.

Różycki P., Fudelej P., *Konflikty polityczne i terroryzm a turystyka*, „Problemy Turystyki” 2004, nr 1–2.

„Rynek Turystyczny” 2009, nr 3 (282).

Źródła internetowe

Czym jest terroryzm, www.terroryzm.pdg.pl/static.php?page=terroryzm.

Egypt Plans to Attract Even More Tourists in Future, 2007, www.tourism-review.com/weekly-travel-news/413-egypt-plans-to-attract-even-more-tourists-in-future.

Essner J., *Terrorism's Impast on Tourism: What the Industry May Learn from Egipt's Struggle with al.-Gama'a Islamiya*, IPS 688 – Security and Development, 2003. sand.miiis.edu/research/student_research/Essner_Tourist%20Terrorism.pdf.

Fletcher H., *Egyptian Islamic Jihad*, 2008, www.cfr.org/publication/16376/egyptian_islamic_jihad.html.

www.terroryzm.com/article/293/Methody-dzialania-terrorystw.html.

Kazimierczyk M., *Zamachy terrorystyczne w Egipcie grożą przedłużeniem rządów prezydenta Hosni Mubaraka*, wyborcza.pl/1,86659,2837041.html.

Największe zamachy terrorystyczne od 11.09.201 r., wyborcza.pl/1,75248,1608278

Palkiewicz D., *Terroryzm a przemysł turystyczny na świecie*, www.terroryzm.com/article/480/Terroryzm-a-przemysl-turystyczny-na-swiecie.html.

Piątkowski J., *JWT zajmie się promocja Egiptu*, 2009, <http://mediamikser.pl/article/55589/jwt-zajmie-sie-promocja-egiptu>.

Wudarski Sz., *Czy współczesny terroryzm ma podłoże w Islamie?*, 2001, <http://www.terroryzm.com>.

www.cnn.com.

www.cfr.org.

www.eip.gov.eg.

www.msz.gov.pl.

www.psz.pl.

www.synaj.com.

www.sis.gov.eg.

www.terroryzm.pdg.pl.

www.usdivetravel.com.

www.wyborcza.pl.

Summary

The objective of this study is the analysis of the impact of the terrorism threat on tourism. The article consists of five parts. The first one focuses on terminological assumptions. The second one provides general information about Egypt and the next one deals with the tourism attractiveness and with tourist traffic. Then, selected events connected with terrorism in the examined part of the world are characterized. The last part presents the consequences which these events evoked in tourism.

Egypt is a country attractive for tourists, which follows both from the prominent position of its natural and anthropogenic values and from the good tourist infrastructure, especially accommodation. Tourism in Egypt constitutes an important element of the gross national product and a source of income for the inhabitants.

The consequence of the terrorist attacks is, in most cases, a short-term decrease of the number of tourists. Also visible are the influences on revenue from tourism and the lower prices of tourist offers. After the attacks these figures would gradually go back to their original levels. The results of the attacks also find their reflection in the intensified activities aimed at improvement of the safety of tourists and in the efforts aimed at restoring the image of Egypt as a country which is safe for tourists. Thanks to the efforts of Egyptian authorities directed against terrorism, the figures related to tourism and the revenues from tourism rapidly go back to the condition from before the attacks.

Jan Pamuła*
Ewa Grabińska**

Bezpieczeństwo w transporcie lotniczym

Wprowadzenie

Transport to działalność, której celem jest przemieszczanie w przestrzeni osób i ładunków przy użyciu odpowiednich środków transportu w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju kraju. Równowaga ta powinna dotyczyć czynników społecznych, ekonomicznych, ekologicznych, przestrzennych, jak i funkcjonalnych. Transport służy bowiem ludziom i gospodarce, w związku z czym nie może być czynnikiem ograniczającym rozwój społeczno-gospodarczy. Jednocześnie działalność transportowa nie może zagrażać bezpieczeństwu ludzi i środowiska¹.

Ze względu na kryterium, jakie stanowi środowisko, w którym odbywa się ruch środka transportu, wyróżniamy transport lądowy (kolejowy, samochodowy, rurociągowy), transport wodny (śródlądowy, morski) oraz transport powietrzny (lotniczy, kosmiczny)².

W każdym państwie transport stanowi ważny dział gospodarki, wnosząc swój istotny wkład do wypracowanego dochodu narodowego³. Transport wpływa na efektywną działalność gospodarczą i na racjonalne zagospodarowanie czasu wolnego przez społeczeństwo. Przyjmując, że przemieszczanie się turystów w przestrzeni jest najbardziej charakterystyczną cechą turysty-

* Jan Pamuła – dr, Prezes Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice sp. z o.o.

** Ewa Grabińska – mgr, Instytut Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego w Krakowie.

¹ J. Friedberg, *Aktualne kierunki polityki transportowej państwa*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 4, s. 2.

² A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Gdańsk 2008, s. 12.

³ Przykładowo udział transportu w produkcji globalnej (w cenach bieżących) w Polsce w 2006 roku wyniósł 7,6% (J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Warszawa 2008, s. 30).

ki, transport zapewniający to przemieszczanie stanowi podstawowy warunek jej uprawiania. Dla rozwoju turystyki coraz większe znaczenie odgrywa zwłaszcza transport lotniczy⁴.

Poczucie bezpieczeństwa⁵ i dobra organizacja transportu stanowią ważne kryterium oceny jakości oferowanego produktu turystycznego. Uznaje się, że jeśli w trakcie przewozu nie nastąpiły niebezpieczne zdarzenia (kolidacje, katastrofy) zakłócające jego przebieg, to dany proces transportowy był bezpieczny. Bezpieczeństwo pasażerów biorących udział w procesie transportowym jest jednym z najważniejszych wskaźników oceny tego procesu.

Według Światowej Organizacji Zdrowia każdego dnia w systemie transportowym na świecie ginie ponad 3000 osób, z czego 95% w wypadkach drogowych. Łącznie liczba ofiar śmiertelnych na świecie przekracza 1,3 mln osób rocznie⁶. Porównując zagrożenie życia w różnych gałęziach transportu, można stwierdzić, że kształtuje się ono następująco (tabela 1).

Tabela 1. Porównanie zagrożenia życia w różnych środkach transportu.

Rodzaje transportu	Liczba zabitych w wypadkach na 1 mln pojazdokilometrów
Transport drogowy	0,95
Transport wodny	0,25
Transport powietrzny	0,035
Transport kolejowy	0,03

Źródło: M. Peden, *World Report on Road Traffic Injury Prevention*, World Health Organization, Geneva 2004.

Transport lotniczy stał się jedną z najbardziej bezpiecznych form podróży, jednakże opinia publiczna jest bardzo wyczulona na wiadomości o wypadkach lotniczych. Uwagę zwracamy już tylko na duże katastrofy

⁴ Transport lotniczy określa się jako „celowe przemieszczanie osób i ładunków w przestrzeni powietrznej, wyodrębnione spośród innych czynności pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym. Rynek transportu lotniczego obejmuje ogół środków i czynności warunkujących komunikację lotniczą, czyli wykonywanie procesów transportowych w przestrzeni powietrznej” (A. Ruciński, *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 22).

⁵ Bezpieczeństwo to stan, który daje poczucie pewności i gwarancje jego zachowania oraz szansę na doskonalenie. Jest to jedna z podstawowych potrzeb człowieka. Odznacza się brakiem ryzyka utraty czegoś dla człowieka szczególnie cennego – życia, zdrowia, pracy, szacunku, uczuć, dóbr materialnych i dóbr niematerialnych (P. Soroka, *Strategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski. Proces formułowania*, Warszawa 2006, s. 20).

⁶ http://www.spedycje.pl/wiadomosci/18594/bezpieczenstwo_miedzygaleziowe_w_transporcie.html.

w transporcie⁷, natomiast przywykliśmy do faktu, iż przykładowo **w wypadkach drogowych na świecie co 30 sekund ginie jeden człowiek.**

W Polsce badaniem wypadków i poważnych incydentów lotniczych w celu ustalenia ich okoliczności i przyczyn oraz przedsięwzięciem odpowiednich środków dla zapobiegania wypadkom w przyszłości zajmuje się Państwowa Komisja Badań Wypadków Lotniczych (PKBWL).

Na bezpieczeństwo transportu składa się wiele czynników: sprawność techniczna środka transportowego, kwalifikacje i predyspozycje ludzi kierujących pojazdami oraz nadzorujących proces transportowy, sposób organizacji ruchu itp. Wypadki w transporcie praktycznie nigdy nie mają tylko jednej przyczyny, zwykle zdarzają się na skutek zaistnienia łańcucha zdarzeń, połączonego związkiem przyczynowo-skutkowym⁸. Przyczyny wypadków często nazywane są w literaturze czynnikami sprawczymi lub czynnikami awaryjności.

Czynniki te w klasycznym ujęciu dzieli się na trzy grupy: spowodowane błędem ludzkim, awarią sprzętową oraz efektami środowiskowymi. W ramach poszczególnych grup czynników możemy wyróżnić następujące specyficzne środki przeciwdziałania i zapobiegania zajścia wypadków w transporcie lotniczym:

- grupa czynników błędu ludzkiego (środki służące ochronie przed aktami bezprawnej ingerencji czy ochronie przed możliwościami ataków terrorystycznych, kontrola graniczna oraz celna, a także środki ostrożności stosowane na wypadek zagrożenia epidemiologicznego, przykładowo zagrożenie zakażeniem wirusem SARS czy AH1N1 itd.);
- grupa czynników sprzętowych (środki umożliwiające bezawaryjne wykonywanie lotów, ratownictwo lotniskowe, urządzenia naziemne służące do nawigacji itd.);

⁷ W dniu 3 stycznia 2004 r. lecący do Paryża samolot pasażerski ze 148 osobami na pokładzie rozbił się krótko po starcie z egipskiego kurortu Sharm-El-Sheikh, powodując śmierć wszystkich pasażerów. Po katastrofie okazało się, że przewoźnik ten, w chwili wypadku, miał zakaz lotów do Szwajcarii z powodu zastrzeżeń do jego poziomu bezpieczeństwa, ale w niektórych państwach członkowskich UE zakaz ten nie istniał. Katastrofa w Sharm-el-Sheikh dowiodła, że zasady muszą być surowsze niż istniejące obecnie, aby „kontrola na ziemi” stały się obowiązkowe oraz żeby zobowiązać państwa członkowskie UE do uczestnictwa w szerszej wymianie informacji i zastosowania wspólnych środków podjętych w oparciu o wyniki tych kontroli, http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/com/com_com%282005%290048_/com_com%282005%290048_.pdf.

⁸ Państwowa Komisja Badań Wypadków Lotniczych (PKBWL) wśród głównych przyczyn wypadków w transporcie lotniczym wymienia m.in. niski poziom wiedzy teoretycznej personelu lotniczego, szczególnie w zakresie aerodynamiki; niewykonywanie obliczeń nawigacyjnych przed lotami trasowymi i konieczność lądowań przymusowych z powodu braku paliwa; pogarszający się poziom obsługi technicznej oraz brak analizy lub lekceważenie warunków atmosferycznych, <http://www.mi.gov.pl/2-4821a237de95c.htm>.

- grupa czynników środowiskowych (działania zapobiegające złym warunkom atmosferycznym, takim jak np. intensywne opady, gęste mgły czy silne wiatry, a także uderzenia piorunów w samoloty, możliwość wystąpienia oblodzeń na płycie lotniska oraz na skrzydłach samolotów, zderzenia samolotu z ptakami itd.)⁹.

Przeciwdziałanie możliwościom zajścia tych niebezpiecznych zjawisk polega głównie na inwestycjach w odpowiedni sprzęt, urządzenia oraz w zasoby ludzkie (między innymi w postaci odpowiednich szkoleń). Działalność inwestycyjna musi być prowadzona zgodnie ze zmianami prawnymi¹⁰ i instytucjonalnymi¹¹, tak aby spełnione były coraz wyższe normy poziomu bezpieczeństwa w transporcie lotniczym.

Polityka transportowa w zakresie bezpieczeństwa

Podróżowanie drogą powietrzną jest najistotniejszą innowacją transportową XX wieku, która stała się niezbędnym elementem związanym z życiem w XXI wieku¹². Dlatego podlega ona zainteresowaniu różnych organów i podmiotów, w szczególności w zakresie jego stanu i poziomu bezpieczeństwa¹³.

Polityka transportowa jest działaniem władz publicznych, służącym programowaniu rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływaniu na jego sprawne funkcjonowanie¹⁴. Historia polityki transportowej UE sięga zapisów o wspólnej polityce transportowej w Traktatach rzymskich, jednak-

⁹ Opracowano na podstawie: P. Soroka, *Strategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski*, op. cit., www.eurocontrol.int, www.mi.gov.pl, www.ulc.gov.pl.

¹⁰ W Polsce istotne znaczenie dla zagadnienia bezpieczeństwa ma m.in. *Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizujący zasady ochrony lotnictwa* – regulowany przez Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r., *W sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego regulującego zasady ochrony lotnictwa* (Dz.U. nr 116, poz. 802, 803).

¹¹ W wyniku akcesji Polski do UE następują również zmiany instytucjonalne i tak m.in. w 2007 roku nastąpiło utworzenie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Powołanie PAŻP jako państwowego organu zarządzającego przestrzenią powietrzną w Polsce, powinno znacznie przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa ruchu i wprowadzić model organizacyjny od wielu lat sprawdzony w czołowych krajach Unii Europejskiej, http://www.pata.pl/index.php?lang=_pl&opis=historia.

¹² W 2006 roku liczba pasażerów przewozów lotniczych w ruchu regularnym wyniosła na całym świecie ponad 2,1 mld osób, www.airports.org.

¹³ *Civil aerospace in the 21 century*, Price Waterhouse Coopers, January 2006.

¹⁴ W. Grzywacz, *Polityka transportowa*, Szczecin 1991, s. 20–21.

że wspólna polityka transportowa stała się faktem dopiero, gdy wprowadzono *Jednolity dokument administracyjny*¹⁵.

Jednym z ważniejszych dokumentów dla transportu lotniczego, w szczególności z punktu widzenia kwestii bezpieczeństwa jest *Biała księga*¹⁶. W dokumencie tym jako jeden z głównych problemów europejskiej infrastruktury transportu lotniczego uznano niedostateczną przepustowość portów lotniczych wobec mało efektywnego wykorzystywania dostępnych czasów na start i lądowania. Kolejnym istotnym dokumentem dla transportu lotniczego jest *Niebieska księga*¹⁷, w której bezpośrednio zostały zawarte zagadnienia związane z kwestiami bezpieczeństwa w portach lotniczych (tabela 2).

Tabela 2. Przykłady projektów infrastruktury transportu lotniczego mających na celu poprawę bezpieczeństwa zawarte w *Niebieskiej księdze*.

Projekt	Typowe cele
Budowa lub rozbudowa pasa startowego, drogi do kołowania, płyty lotniska lub płyt postoju	– poprawa bezpieczeństwa – zwiększenie przepustowości – ograniczenia hałasu
Zakup wyposażenia technicznego (np. sprzętu do odśnieżania)	– poprawa bezpieczeństwa – zwiększenie przepustowości
Inwestycje poprawiające bezpieczeństwo ruchu (np. instalacja oświetlenia pasów startowych, rozbudowa sektorów bezpieczeństwa pasów startowych, ogrodzenia, zakup sprzętu ratowniczego i przeciwpożarowego)	– dostosowanie lotniska do obowiązujących i planowanych standardów bezpieczeństwa – zwiększenie bezpieczeństwa – zmniejszenie opóźnień samolotów
Inwestycje poprawiające bezpieczeństwo (np. instalacja systemów prześwietlania bagażu)	– zwiększenie przepustowości

Źródło: *Niebieska księga. Transport lotniczy*, Japers 2008, s. 10.

Obecnie działania Unii Europejskiej w zakresie transportu koncentrują się głównie na trzech obszarach: bezpiecznego transportu, zrównoważonego transportu oraz zintegrowanego systemu transportowego. Głównymi podmiotami działającymi w zakresie polityki transportowej w Unii Europejskiej jest Komisja Europejska – odpowiedzialna za tworzenie programów

¹⁵ M. Bąk, *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*, Gdańsk 1997, s. 47 oraz www.cupt.gov.pl.

¹⁶ *Biała księga*. Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001.

¹⁷ *Niebieska księga. Transport lotniczy*, Japers 2008, http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/NR/rdonlyres/B07E158E-3A7A-43A2-87C4-84E1533AA415/47155/BlueBookAirportsFinalDraftMRDMI12_092.pdf.

transportowych oraz Rada Ministrów – odpowiedzialna za wdrażanie w życie polityki transportowej.

W związku z dynamicznym rozwojem ruchu lotniczego zaistniała potrzeba utworzenia instytucji na poziomie europejskim, która dbałaby tylko i wyłącznie o bezpieczeństwo lotnictwa, i tak w 2003 roku rozpoczęła działalność Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA – *European Aviation Safety Agency*). Zagadnieniami bezpieczeństwa transportu lotniczego zajmują się również inne międzynarodowe organizacje.

Fundamentem europejskiej polityki rozwoju infrastruktury transportowej stała się koncepcja tworzenia sieci transeuropejskich TEN, składającej się z sieci energetycznej (TEN-E), sieci telekomunikacyjnej (e-TEN) oraz sieci transportowej (TEN-T).

Główne cele Programu TEN-T (*Trans-European Network-Transport*) polegają na dążeniu do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej na obszarze całej Wspólnoty, zapewnianiu spójności oraz interoperacyjności transeuropejskiej sieci transportowej oraz dostępu do niej, jak również integrowaniu wszystkich rodzajów transportu, a także przyczynianiu się do ochrony środowiska oraz podwyższenia standardów bezpieczeństwa.

Dla osiągnięcia rozwoju tych celów została stworzona odrębna linia budżetowa w budżecie UE, z której może korzystać również transport lotniczy.

Znaczenie bezpieczeństwa dla funkcjonowania polskich portów lotniczych

W Polsce na kształtowanie się kwestii bezpieczeństwa transportu lotniczego wpływ mają przede wszystkim działania legislacyjne władz publicznych różnego szczebla.

Zgodnie z klasyfikacją TEN-T w skład systemu cywilnych portów lotniczych w Polsce wykorzystywanych do transportu pasażerskiego wchodzi 12 portów lotniczych z dominującym portem stołecznym oraz 11 portami regionalnymi. Polskie porty lotnicze w 2008 roku obsłużyły ponad 20 mln 650 tys. pasażerów, co stanowi wzrost w stosunku do 2007 roku o 1 mln 541 tys. pasażerów. Największym lotniskiem pozostaje wciąż warszawskie Okęcie, które obsłużyło 9 mln 437 tys. osób, co stanowi 45,7% udziału w rynku.

Działalność portu lotniczego na rzecz bezpieczeństwa obejmuje dwa obszary:

- obsługę ruchu statków powietrznych – zabezpieczenie startu, lądowania, parkowania i obsługi naziemnej samolotów. W obszarze tym mogą wystąpić zagrożenia w postaci wypadków lotniczych, katastrof czy awaryjnych lądowań;

- obsługę ruchu pasażerskiego i towarowego – handling, odprawę biletowo-bagażową i paszportowo-celną, kontrolę bagażu i pasażera, załadunek na pokład. W obszarze tym możliwymi zagrożeniami są akcje terrorystyczne, uprowadzenia i zamachy bombowe.

W głównej mierze podstawą zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa jest wyposażenie portu lotniczego w odpowiednią infrastrukturę, ale wymaga to ogromnych inwestycji finansowych.

Głównymi źródłami finansowania dla portów lotniczych są rządowe granty lub pożyczki, bieżące dochody portu lotniczego, kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego, środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, środki z Funduszu Spójności oraz środki finansowe pozyskiwane z programu TEN-T.

W Polsce program TEN-T został po raz pierwszy wprowadzony w 2004 roku, gdy Komisja Europejska podjęła decyzję o przyznaniu pomocy finansowej na rzecz trzech projektów, a łączna kwota przyznanych środków wyniosła wówczas 4,25 mln EUR.

W zakresie infrastruktury lotniczej program TEN-T koncentruje się głównie na rozbudowie lotnisk, w tym terminali i pasów startowych, infrastrukturze dostępu do portów oraz projektach z zakresu ochrony środowiska. Obecnie również polskie porty lotnicze mogą korzystać ze środków finansowych uzyskiwanych w ramach programu TEN.

Przewidziane są również działania zwiększające poziom bezpieczeństwa poprzez Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. POIiŚ stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia celów Narodowych Strategii Ram Odniesienia z wykorzystaniem środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. POIiŚ zakłada realizację zadań w sektorze transportu lotniczego, takich jak m.in.: budowa i modernizacja terminali pasażerskich, infrastruktury lotniskowej, a także rozwój infrastruktury bezpieczeństwa i ochrony ruchu lotniczego.

W ramach POIiŚ dla funkcjonowania polskich portów lotniczych istotne są w szczególności działania zawarte w Osi Priorytetowej VI. *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T* – Działanie 6.3. *Rozwój sieci lotniczej TEN-T* oraz w Priorytecie VIII. *Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe* – Działanie 8.4. *Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego*.

W Polsce do 2015 roku przebudowanych będzie 8 lotnisk w sieci TEN-T, zaś 11 portów lotniczych zostanie objętych inwestycjami mającymi na celu dostosowanie systemów bezpieczeństwa i ochrony.

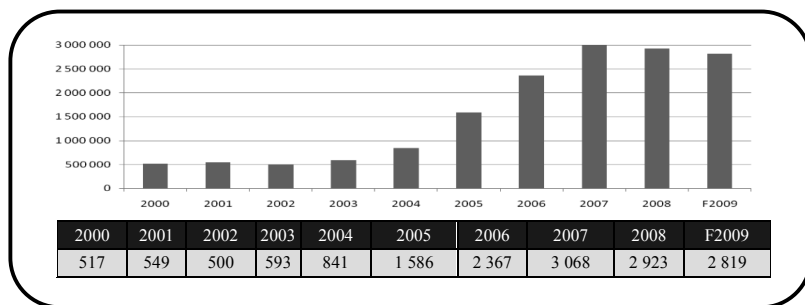
Pozyskiwanie środków na poprawę bezpieczeństwa przez MPL Kraków-Balice

Kwestie bezpieczeństwa w porcie lotniczym odgrywają ogromną rolę i z tego powodu porty lotnicze prowadzą własną politykę bezpieczeństwa oraz podejmują szereg działań mających na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa.

Celem Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. jest włączenie się w najwyższe standardy sieci europejskich lotnisk. Dlatego MPL Kraków-Balice ma przestrzegać najlepszych norm sieci europejskich portów lotniczych zgodnie z założeniami prowadzonej przez siebie polityki bezpieczeństwa.

Strategia rozwoju województwa małopolskiego na lata 2007–2013 klasyfikuje krakowski port lotniczy jako główny międzynarodowy port regionalny lotniczy. Do niedawna zakładano, że w 2015 roku port powinien przyjąć 3,5 mln pasażerów, a 10 lat później – 6,5 mln. Tymczasem MPL Kraków-Balice, jak to wynika z rysunku 1, w kolejnych latach obsłużył znacznie większą ilość pasażerów i już w roku 2007 przekroczył 3 mln pasażerów, a aktualne prognozy ruchu lotniczego znacznie przekraczają wcześniejsze plany.

Rysunek 1. Liczba obsłużonych pasażerów (w tys.) na MPL Kraków-Balice w latach 2000–2008 (F09)



Źródło: <http://www.krakowairport.pl/pl/61/26/130/Operacje-lotnicze>.

Szybki rozwój komunikacji lotniczej oraz dostosowanie się do norm i wytycznych w kwestii bezpieczeństwa spowodowało potrzebę rozbudowy istniejącej infrastruktury portu. W związku z tym niezbędne stało się podjęcie działań, które doprowadziłyby do realizacji inwestycji w zakresie istniejącej i nowej infrastruktury lotniskowej oraz okołoportowej.

Planując działania inwestycyjne, Zarząd MPL miał na uwadze fakt, że będą one miały znacznie szersze oddziaływanie, wykraczające poza rozwój sa-

mego portu lotniczego. Większa przepustowość infrastruktury, a więc wzrost liczby połączeń i obsługiwanych pasażerów nie pozostanie bez znaczenia dla sytuacji całego województwa małopolskiego. Tym samym na podkreślenie zasługuje fakt, że przedstawione działania inwestycyjne w obrębie portu lotniczego wpisują się w założenia *Strategii rozwoju województwa małopolskiego na lata 2007–2013* oraz *Master Planu MPL Kraków-Balice*¹⁸.

Krakowski port lotniczy pozyskuje środki finansowe na prowadzenie niezbędnych inwestycji, między innymi z programu TEN-T oraz EFRR lub FS poprzez PO IiŚ.

Komisja Europejska w 2007 roku podjęła decyzję o przyznaniu pomocy finansowej z budżetu TEN-T dla projektu MPL „Dostosowanie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w Krakowie-Balicach, węzła sieci TEN-T, kluczowego portu Małopolski (Polska Południowo-Wschodnia), do obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie ruchu z uwzględnieniem wymogów ochrony i bezpieczeństwa oraz wymogów ochrony środowiska”¹⁹. Wsparcie Unii Europejskiej wyniesie 2,4 mln EUR i zostanie przeznaczone m.in. na przygotowanie studium wykonalności rozbudowy portu, dokumentacji szacunkowego wpływu na środowisko planowanych inwestycji oraz dokumentacji technicznej dotyczącej rozbudowy infrastruktury lotniska (systemu sygnalizacji, podwyższenia kategorii operacyjnej lotniska, rozbudowy dróg kołowania oraz płyty postojowej samolotów, rozbudowy terminala, infrastruktury związanej z bezpieczeństwem, infrastruktury administracyjnej i technicznej)²⁰.

MPL Kraków-Balice, jako podmiot zarządzający portem lotniczym obsługującym regularny ruch międzynarodowy, ma również możliwość skorzystania z dofinansowania ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013, i tak w ramach Priorytetu VI *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T*, Działanie 6.3 *Rozwój sieci lotniczej TEN-T* przygotowuje się do realizacji trzech projektów kluczowych²¹.

¹⁸ <http://www.krakowairport.pl/pl/3/15/20/Inwestycje>.

¹⁹ <http://www.krakowairport.pl/pl/3/210/140/Realizacja-projektu-MPL-aktualności>.

²⁰ <http://www.krakowairport.pl/pl/3/210/138/TENT-TransEuropean-NetworkTransport>.

²¹ Projekty te znalazły się na liście indykatywnej ogłoszonej w „Monitorze Polskim” z 8 kwietnia 2008 r., nr 30. Umieszczenie projektu na liście projektów kluczowych jest warunkową deklaracją jego realizacji i związane jest z zarezerwowaniem środków w ramach budżetu priorytetu VI. *Projekt nr 76. Port lotniczy w Krakowie – Rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego oraz Projekt nr 77. Port Lotniczy w Krakowie – Rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej* zostały zakwalifikowane jako projekty podstawowe, przeznaczone do realizacji w pierwszej kolejności. Trzeci z projektów to *Projekt nr 85. Port Lotniczy w Krakowie – Budowa nowego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą towarzyszącą*. Inwestycja ta znajduje się na liście rezerwowej; <http://www.krakowairport.pl/pl/3/208/116/Program-operacyjny-infrastruktura-i-srodowisko-na-lata-20072013>.

Natomiast w ramach Priorytetu VIII *Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe*, Działania 8.4. *Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego* zaplanowane są czynności mające na celu rozbudowę systemów bezpieczeństwa MPL Kraków-Balice, w związku z rozwojem infrastruktury lotniskowej oraz dostosowaniem do standardów wynikających z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego i wymogów UE. W ramach tego Działania Port na podstawie analizy potrzeb opracował 5 projektów (tabela 3).

Tabela 3. Projekty MPL Kraków-Balice dla Działania 8.4 POIiŚ.

Numer projektu	Nazwa projektu	Szacowana wartość inwestycji (mln PLN)	Okres realizacji inwestycji (lata)
Projekt nr 1/8.4	<i>Wyposażenie rozbudowanego terminalu pasażerskiego lotniska Kraków Airport w systemy ochrony zgodne ze standardami UE oraz Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego</i>	17,35	2011–2012
Projekt nr 2/8.4	<i>Rozbudowa systemów bezpieczeństwa lotniska Kraków Airport w związku z rozwojem infrastruktury lotniskowej oraz dostosowaniem do standardów wynikających z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego i wymogów UE</i>	12,73	2010–2011
Projekt nr 3/8.4	<i>Zakup sprzętu i urządzeń dla zapewnienia zimowego utrzymania lotniska Kraków Airport</i>	10,08	2009–2010
Projekt nr 4/8.4	<i>Modernizacja i budowa infrastruktury oraz zakup sprzętu niezbędnego dla funkcjonowania Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej Kraków Airport</i>	8,23	2008–2009
Projekt nr 5/8.4	<i>Budowa infrastruktury niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania służb lotniskowych odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w Kraków Airport.</i>	13,03	2008–2009

Źródło: http://www.krakowairport.pl/docs/tenders/siwz_studium_last.pdf_10_85168.pdf.

Polskie porty lotnicze złożyły 22 projekty, ale na liście inwestycji z gwarancjami otrzymania unijnego wsparcia znalazło się 14 inwestycji.

Z pięciu wniosków złożonych przez krakowskie lotnisko odrzucony został tylko jeden, natomiast pozostałe uzyskały akceptację. W ten sposób MPL Kraków-Balice uzyskał:

- 14,8 mln zł – na urządzenia kontroli bezpieczeństwa pasażera i bagażu oraz detektory metali, które umieszczone zostaną w nowym terminalu pasażerskim,
- 11 mln zł – na ogrodzenie terenu lotniska i dodatkowe zabezpieczenia przed wejściem intruza,
- 5,7 mln – na zakup samochodów ratowniczo-gaśniczych i ratownictwa technicznego oraz modernizację systemu sygnalizacji i alarmu pożarowego,
- 5,5 mln zł – na zakup maszyn do odśnieżania i odladzania pasa startowego.

Należy podkreślić, iż MPL Kraków-Balice jako pierwsze lotnisko w Polsce otrzymało bezzwrotną pomoc finansową z budżetu TEN-T na prace projektowe i studialne przyszłych inwestycji. Obecnie również inne porty lotnicze korzystają z możliwości finansowego wsparcia, jakie pojawiły się w związku z akcesją Polski do struktur UE. Pozyskiwanie środków finansowych dla polskich portów lotniczych w ramach programu TEN-T czy też z EFRR lub FS jest nieocenionym krokiem naprzód w celu budowania wysokiego poziomu bezpieczeństwa polskiego transportu lotniczego.

Podsumowanie

Działania terrorystyczne, regionalne wojny, zanieczyszczenie i inne kryzysy stały się częścią rzeczywistości i kreują potrzebę bezpieczeństwa. W turystyce przekłada się to na zwiększoną potrzebę bezpieczeństwa i powoduje, że turyści coraz częściej oczekują zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa nie tylko w miejscu destynacji, ale również na wszystkich etapach ich podróży.

Zgodnie ze statystykami dotyczącymi wypadkowości uznaje się, iż transport lotniczy jest jedną z bezpieczniejszych form podróżowania. Wypadki w transporcie lotniczym zdarzają się w Europie wyjątkowo rzadko, przykładowo w roku 2003 w wypadkach w transporcie lotniczym, jakie miały miejsce na terytorium UE, zginęło zaledwie 5 osób.

Natomiast statystyka wypadkowości w polskim lotnictwie jest „wypadkową rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce i Europie”. Wzrost wypadkowości to naturalny efekt rosnącego ruchu lotniczego, ale również niedostatków m.in. w zakresie infrastruktury, wyszkolenia itd. Znaczny wzrost liczby operacji lotniczych nie zawsze idzie w parze z poprawą wyposażenia technicznego czy przygotowania personelu.

Prognozy natężenia ruchu powinny uwzględniać warunki i tendencje rozwojowe rynku przewozów lotniczych w danym regionie i kraju, a także

w perspektywie globalnej. Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w których uwzględnia się liczbę pasażerów oraz wskaźniki mobilności, przewidują, że do 2030 roku w Polsce nastąpi wzrost liczby pasażerów do 80 mln, a wskaźnik mobilności ukształtuje się na wysokości – 3,96%. W związku z takimi prognozami przewidywana jest rozbudowa istniejących portów lotniczych lub też utworzenie nowych lotnisk. Wysoki poziom bezpieczeństwa jest wynikiem ciągłych starań nie tylko mających na celu utrzymanie bezpieczeństwa działań, ale również o nieustanne podnoszenie poziomu bezpieczeństwa. Odpowiednio wskaźnik śmiertelnych ofiar w transporcie lotniczym wciąż maleje, podobnie jak bezwzględna liczba osób zabitych w wypadkach lotniczych stale spada, podczas gdy liczba pasażerów wzrasta.

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej oraz wynikający z akcesji obowiązek przyjęcia i przystąpienia m.in. do Układu z Schengen wymusiło wprowadzenie wielu istotnych zmian dostosowawczych do norm i wytycznych w zakresie bezpieczeństwa transportu lotniczego.

Przeciwdziałanie możliwościom zaistnienia sytuacji zagrażających życiu i zdrowiu pasażerów polega przede wszystkim na inwestycjach w infrastrukturę lotniczą. Akcesja Polski do struktur UE dała szansę zrealizowania wielu kosztownych projektów infrastrukturalnych, które stanowią bazę do stworzenia wysokiego poziomu bezpieczeństwa w polskich portach lotniczych. Finansowanie tych inwestycji ze środków zewnętrznych poprzez POIiŚ czy Program TEN-T stanowi ogromną szansę rozwoju dla polskich portów lotniczych.

Perspektywy całej branży lotniczej są zależne od kosztów energii i rozwoju środków bezpieczeństwa. Jeżeli środki bezpieczeństwa wpłyną na zwiększenie czasu przewozu i jeżeli w najbliższych latach koszty energii nadal będą znacznie rosnąć, część przewozów lotniczych na krótkich dystansach (poniżej 4 godz. pociągiem) może ponownie zostać przejęta przez inne środki transportu (między innymi transport kolejowy).

Znaczenie transportu lotniczego w obsłudze ruchu turystycznego jest nie do przecenienia. Turysta korzystający z usług transportu lotniczego powinien czuć się bezpiecznie i komfortowo, tak aby następnym razem chciał ponownie skorzystać właśnie z tego środka transportu. Na dynamikę rozwoju przewozów lotniczych wpływ mają tworzone solidne podstawy infrastrukturalne. Należy pamiętać jednak, iż ogromną rolę dla turysty odgrywa również możliwość uzyskania szybkiej i wiarygodnej informacji na terenie portu lotniczego, opieki psychologów w sytuacjach kryzysowych, jak również bezpiecznej komunikacji z centrami ośrodków miejskich, tak aby turysta nie był narażony na sytuacje kryminogenne przy korzystaniu między innymi z usług również okolołotniskowych.

Polskie lotniska stoją przed ogromną szansą, jak również przed ogromnymi wyzwaniami, związanymi z coraz większym zapotrzebowaniem na usługi lotnicze. Napotkają zapewne wiele problemów w związku z obsługą mistrzostw EURO 2012, których gospodarzami będą Polska i Ukraina. Organizacja tak wielkiego przedsięwzięcia napotyka bowiem szereg problemów prawnych i infrastrukturalnych, w szczególności w kwestiach bezpieczeństwa, z którymi będą musiały się uporać organy odpowiedzialne za rozwój transportu lotniczego w Polsce.

Podsumowując, należy podkreślić, iż ogromnym wyzwaniem jest budowanie pozytywnego wizerunku o stanie bezpieczeństwa, nie tylko poszczególnych przewoźników lotniczych, ale przede wszystkim polskich portów lotniczych.

Bibliografia

Opracowania

- Bąk M., *Transport jako przedmiot i czynnik integracji europejskiej*, Gdańsk 1997.
- Boeing Current Market Outlook*, www.boeing.com/commercial/cmo/highlights.html.
- Civil aerospace in the 21 century*, Price Waterhouse Coopers, January 2006.
- Friedberg J., *Aktualne kierunki polityki transportowej państwa*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 4.
- Grzywacz W., *Polityka transportowa*, Szczecin 1991.
- Informacja o kierunkach rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2003.
- Infrastruktura*, red. Z. Brodecki, Warszawa 2004.
- Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Gdańsk 2008.
- Neider J., *Transport międzynarodowy*, Warszawa 2008.
- Peden M., *World Report on Road Traffic Injury Prevention*, World Health Organization, Geneva 2004.
- Raport *Rynek lotniczy w latach 2005–2008*, „Wiadomości Turystyczne”, Instytut Turystyki.
- Ruciński A., *Porty lotnicze wobec polityki otwartego nieba*, Gdańsk 2008.
- Soroka P., *Strategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski. Proces formułowania*, Warszawa 2006.
- Strategia rozwoju województwa małopolskiego na lata 2007–2013*, http://www.wrotamalopolski.pl/root_BIP/BIP_w_Malopolsce/root_UM/podmiotowe/Strategia/dokument/SRWM+2015/default.htm.
- Strategia rozwoju transportu lotniczego województwa małopolskiego na lata 2008–2030*, http://www.malopolskie.pl/Pliki/2008/Strategia_Transportu%20Lotniczego.pdf.

Źródła prawne

Biała księga. Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2001.

Niebieska księga. Transport lotniczy, Japers 2008.

http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/NR/rdonlyres/B07E158E-3A7A-43A2-87C4-84E1533AA415/47155/BlueBookAirportsFinalDraftMRDMI12_092.pdf.

Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., Dz.U. nr 130, poz. 1112.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego regulującego zasady ochrony lotnictwa (Dz.U. nr 116, poz.802, 803).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz.U. nr 122, poz. 1273).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie ewidencji lądowisk (Dz.U. nr 118, poz. 1238).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2004 r. w sprawie wymagań dla lądowisk (Dz.U. nr 169, poz. 1778).

Źródła internetowe

www.airports.org

www.cupt.gov.pl

www.dotacjeue.org.pl

www.easa.europa.eu

www.ecac-ceac.org

www.ec.europa.eu

www.etc-corporate.org

www.eurocontrol.int

www.iata.org

www.icao.int

www.krakowairport.pl

www.mi.gov.pl

www.mrr.gov.pl

www.pata.pl

www.pois.gov.p

www.spedycje.pl

www.ulc.gov.pl

Summary

Transportation in tourism is an essential element of the tourist product, and the safe transportation is one of the key factors, influencing quality of tourism service. Transport is a fundamental requirement for tourism to occur. It is the pivotal element, which connects the tourist with the destination, unifying the origin-destination elements and thereby is a dynamic element in the tourism system. Accession of Poland to the European Union (EU) has made the air transport face several challenges, especially new opportunities for polish airports are inevitably among these challenges. According to article 155 of the Treaty establishing the European Community, the European Community may support projects of “common interest”, which are implemented by member countries. The projects have been determined in the community regulations on the development of the Trans-European Network – Transport. The trans-European network comprises: the transport network (TEN-T), energy network (TEN-E) and telecommunications network (e-TEN).

Authors analysis meaning the transport network (TEN-T) for polish airports. The main goal of this article is to present these opportunities from UE based on Krakow John Paul II Airport example. The European Commission made a decision concerning allocating subsidies from the TEN-T budget to the National Airport Project: “Adaptation of John Paul II Kraków-Balice International Airport, junction of the TEN-T, the crucial airport in Małopolska, to current and future needs of air traffic, taking into consideration requirements of protection and safety and requirements of environmental protection”.

Finally, there were also presented directions of tourism development resulting from the role of air transport on modern touristic market.

The data for the analysis has been obtained from Office of Civil Aviation (Civil Aviation Office), Airports Council International, European Tourism Commission and from available data from Krakow Airport in the years 2002–2008 posted on the official website.

Barbara Ostrowska*

Bezpieczeństwo w miastach odgrywających istotną rolę w turystyce (na przykładzie miast wojewódzkich w Polsce)

Turystyka miejska

W historii rozwoju turystyki miasta zawsze odgrywały bardzo ważną rolę, będąc głównym celem podróży lub miejscem zatrzymywania się w czasie dłuższych wyjazdów. Ruch turystyczny kieruje się do różnych typów ośrodków miejskich. Turyści odwiedzają licznie zarówno stolice państw, duże metropolie, centra administracyjne i handlowe, wielkie i małe miasta historyczne, ośrodki kulturalne, miasta związane z kultem religijnym, miasta uzdrowiskowe, przemysłowe, miasta rozrywki i hazardu, ośrodki w obszarach nadmorskich, górskich oraz jezior, miasta będące węzłami komunikacyjnymi, jak i małe miasta, a często także prowincjonalne miasteczka.

Turystyka miejska jest pojęciem określającym złożony system turystyki w mieście, na który składają się wszystkie uwarunkowania i przejawy aktywności turystycznej występujące na tym obszarze, tak z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej przestrzeni miasta, form ruchu turystycznego, jak i infrastruktury turystycznej¹.

Atrakcyjność turystyczna decyduje w dużej mierze o rozmiarach i strukturze ruchu turystycznego. Podstawowe elementy atrakcyjności turystycznej miast to:

- architektura, zwłaszcza zabytkowa i układ urbanistyczny miasta,
- atmosfera miasta oraz obiekty kulturalne (muzea, teatry, opery, galerie, kina),
- obiekty sakralne, dzielnice etniczne, festiwale,

* Barbara Ostrowska – dr, Wydział Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

¹ M. Mika, *Turystyka miejska*, [w:] *Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa 2007, s. 320.

- potencjał naukowy i akademicki, centra konferencyjne,
- centra handlowe, obiekty gastronomiczne, luksusowe hotele oraz obiekty rozrywkowe i sportowe,
- węzeł komunikacyjny (port lotniczy, port morski, dworzec kolejowy lub autobusowy).

Atrakcyjność turystyczna miasta ma złożony charakter, rangę atrakcyjności miasta wyznaczają walory oraz zróżnicowane funkcje miasta. Ta złożoność określa bardzo wiele motywów decydujących o chęci odwiedzenia miasta. Główne motywy odwiedzania miast to: zwiedzanie, uczestnictwo w wydarzeniach kulturalnych, religijnych i sportowych, spotkaniach biznesowych, konferencjach, targach, zakupy i odwiedzanie bliskich, edukacja oraz załatwianie różnych spraw osobistych.

Szczególne role przypada miastom historycznym, posiadającym zachowaną zabudowę zabytkową. W recepcji ruchu turystycznego ważną rolę odgrywa centralna śródmiejska dzielnica miasta, która zazwyczaj zasięgiem przestrzennym obejmuje dzielnice historyczne miast, np. dzielnica staromiejska Krakowa. Skupienie w śródmieściu zabytków architektury, obiektów kulturalnych i rozrywkowych, usług handlowych, noclegowych, gastronomicznych oraz transportowych przyczynia się do koncentracji ruchu turystycznego w tym obszarze, tworząc tzw. centralne dzielnice aktywności turystycznej TBD (ang. *tourist business district*)².

Centralna dzielnica aktywności turystycznej stanowi niejako wizytówkę miasta, a dbanie o jej estetykę i zagospodarowanie pośrednio świadczy o stopniu zainteresowania władz miejscowych rozwojem turystyki. Współcześnie w turystyce upatruje się szansę rozwoju społeczno-gospodarczego wielu ośrodków miejskich. Eksploracja miasta przez turystów wymaga przygotowania na odpowiednim poziomie usług zaspokajających potrzeby turystów, wymaga dbania o czystość i estetykę, a przede wszystkim wymaga zabezpieczenia poczucia bezpieczeństwa.

Baza hotelowa w miastach wojewódzkich w Polsce

Baza noclegowa uznawana jest za główny wskaźnik zdolności recepcyjnej danego regionu czy miejscowości. Wielkość oraz struktura rodzajowa i przestrzenna podaży miejsc noclegowych wiąże się przede wszystkim z występowaniem walorów turystycznych i ich rangą oraz rodzajem popytu. Rozmieszczenie zasobów bazy noclegowej w Polsce nie jest równomierne. Blisko połowa wszystkich miejsc noclegowych jest zlokalizowana w czterech województwach o dużych walorach turystycznych, takich jak:

² *Ibidem*, s. 325.

zachodniopomorskie, małopolskie, pomorskie i dolnośląskie. Warto zwrócić uwagę, że w poszczególnych województwach miasta wojewódzkie mają bardzo zróżnicowany udział w podaży miejsc noclegowych. Na przykład w Warszawie koncentruje się 82,2% całej podaży miejsc hotelowych województwa mazowieckiego. Znaczna koncentracja bazy hotelowej występuje także w Krakowie – 67,9% województwa małopolskiego, w Poznaniu – 46,8% województwa wielkopolskiego, w Łodzi – 45,9% województwa łódzkiego i w Białymstoku – 44,1% województwa podlaskiego. W Zielonej Górze znajduje się zaledwie 13,5% miejsc hotelowych województwa lubuskiego, w Katowicach – 17,9% województwa śląskiego, w Rzeszowie – 18,1% województwa podkarpackiego, zaś w Gdańsku – 21,8% województwa pomorskiego. W innych dużych miastach, takich jak Bydgoszcz, Wrocław, Szczecin, Opole, Lublin skupia się od 25 do 40% miejsc hotelowych danego województwa³.

Działalność hotelowa jest szczególnie podatna na czynniki rynkowe. Wszelkie zmiany zachodzące w sytuacji gospodarczej czy politycznej oddziałują na zmiany w popycie na usługi hotelowe i turystyczne. Występujące załamania koniunktury gospodarczej tworzą tendencję do oszczędności w wydatkach, zarówno prywatnych, jak i całej sfery gospodarczej, w tym szczególnie związanych z podróżami służbowymi i turystycznymi.

Wśród miast wojewódzkich największą liczbę miejsc hotelowych (18 084) posiada Warszawa oraz Kraków (13 862). Kolejnymi miastami wojewódzkimi w rankingu miejsc hotelowych są miasta Poznań, Wrocław oraz Szczecin. Liczba turystów ogółem korzystających z noclegów w hotelach oraz liczba turystów zagranicznych potwierdza znaczenie funkcji turystycznej stolicy kraju oraz kolejno miast Krakowa, Wrocławia, Poznania i Szczecina.

Miejsca noclegowe oraz liczbę turystów korzystających z noclegów w hotelach w miastach wojewódzkich w 2007 roku przedstawia tabela 1 oraz rysunki 1, 2 i 3.

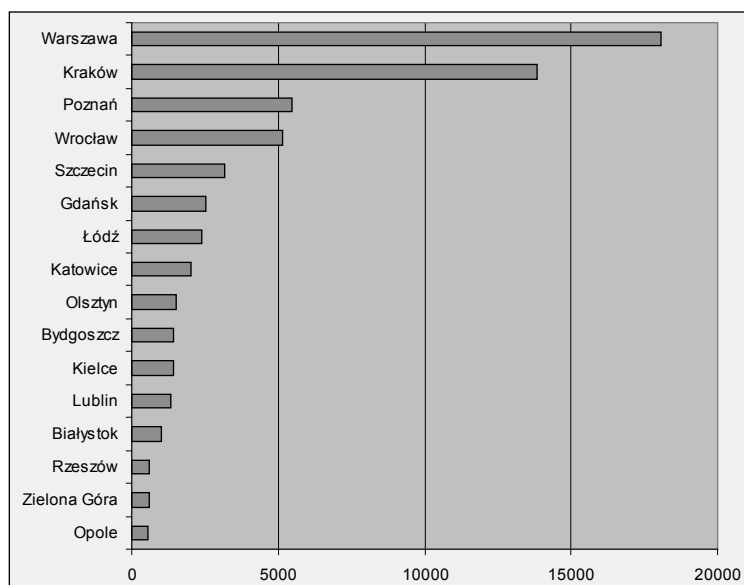
³ *Turystyka w 2007 roku. Informacje i opracowania statystyczne GUS, Warszawa 2008.*

Tabela 1. Miejsca noclegowe w hotelach oraz korzystający z noclegów w hotelach w miastach wojewódzkich w 2007 roku.

Miasto	Miejsca noclegowe w hotelach	Korzystający z noclegów w hotelach	Korzystający z noclegów w hotelach turyści zagraniczni
Warszawa	18 084	1 759 075	731 095
Białystok	1025	103 833	30 331
Bydgoszcz	1447	104 431	13 640
Gdańsk	2542	195 621	109 331
Katowice	2025	166 966	58 672
Kielce	1446	85 010	9047
Kraków	13 862	1 168 227	722 639
Lublin	1328	129 905	42 781
Łódź	2405	231 926	63 237
Olsztyn	1531	104 913	25 271
Opole	543	42 925	13 209
Poznań	5490	436 539	148 361
Rzeszów	615	55 959	12 450
Szczecin	3155	305 131	141 820
Wrocław	5143	511 765	214 626
Zielona Góra	592	49 808	11 934

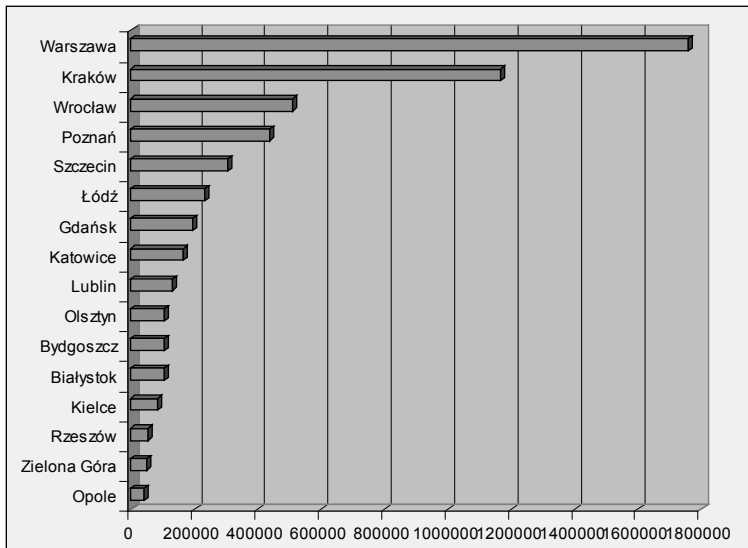
Źródło: *Turystyka w roku 2007. Informacje i opracowania statystyczne GUS*, Warszawa 2008, *Miasta wojewódzkie. Podstawowe dane statystyczne*, GUS, Poznań 2008 oraz *Miasta w liczbach*, stat.gov.pl.

Rysunek 1. Miejsca noclegowe w hotelach w miastach wojewódzkich w 2007 roku.



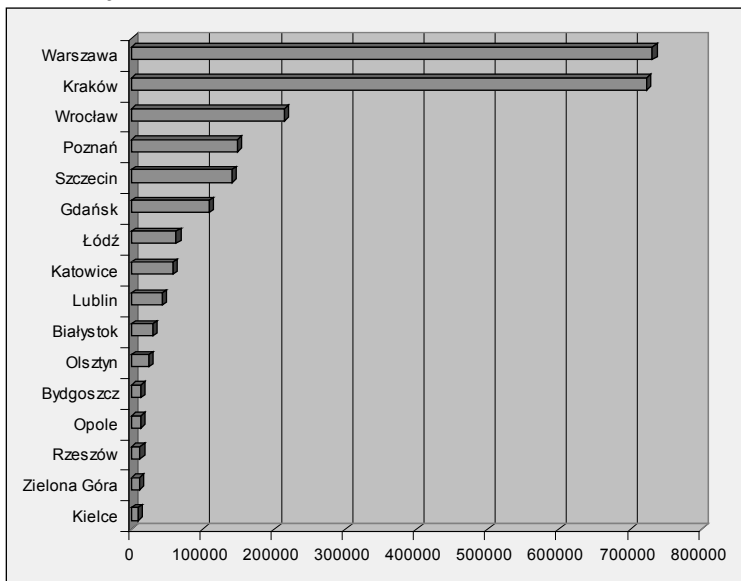
Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 1.

Rysunek 2. Turyści korzystający z noclegów w hotelach w miastach wojewódzkich w 2007 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 1.

Rysunek 3. Turyści zagraniczni korzystający z noclegów w hotelach w miastach wojewódzkich w 2007 roku.



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 1.

Bezpieczeństwo turystów w miastach wojewódzkich w Polsce

Bezpieczeństwo to stan, który daje poczucie pewności i gwarancje jego zachowania. Bezpieczeństwo jest naczelną potrzebą człowieka i grup społecznych, a także podstawową potrzebą państw i systemów międzynarodowych. Bezpieczeństwo, odznacza się brakiem ryzyka, utraty czegoś szczególnie dla człowieka cennego – jak zdrowia, życia, pracy, szacunku, uczuć, dóbr materialnych i niematerialnych. Brak bezpieczeństwa wywołuje niepokój i poczucie zagrożenia.

Wyróżnia się rodzaje bezpieczeństwa ze względu na⁴:

- obszar, jaki obejmuje – bezpieczeństwo globalne, międzynarodowe, regionalne, narodowe,
- stosunek do obszaru państwa – bezpieczeństwo zewnątrz i wewnętrzne,
- dziedzinę, w jakiej występuje – bezpieczeństwo militarne, polityczne, energetyczne, ekologiczne, informatyczne, społeczne, kulturowe, fizyczne i socjalne, strukturalne i personalne.

Wyznacznikiem poziomu i jakości życia w miastach jest stan bezpieczeństwa ich mieszkańców oraz osób przyjezdnych. Poziom ten zależy od wielu czynników społecznych, zakresu i skali patologii, które występują na danym obszarze, a także od stopnia ingerencji lokalnych służb, odpowiedzialnych za wykrywanie i resocjalizację. Dane o charakterze liczbowym, których źródłem w dużej mierze są statystyki policyjne, mówią tylko o rozmiarach patologii, które dotyczą życia codziennego mieszkańców danej społeczności i osób przyjezdnych.

Zdarzenia kryminalne takie jak: kradzieże, włamania, uszkodzenie mienia, pobicie, rozbój, występują najczęściej z udziałem młodych ludzi. Ważnym więc środkiem zapobiegawczym przeciw tego typu incydentom jest wprowadzenie odpowiedniego monitoringu miejsc największych skupisk ludności miejscowej oraz odwiedzających miasto. Monitoring wizyjny miast nabiera w ostatnich latach coraz to większej wartości. Monitoring wizyjny miast instalowany jest praktycznie we wszystkich ważniejszych miejscach publicznych, takich jak: dworce lotnicze, kolejowe i autobusowe, stacje metra, placówki bankowe, szkoły, urzędy, ulice i place oraz ważne obiekty. Monitoring służy nie tylko do ochrony obywateli przed drobnymi przestępstwami, ale również coraz częściej zaawansowane instalacje monitoringu służą jako pewnego rodzaju zabezpieczenie przed atakami terrorystycznymi. Urządzenia z reguły tak są montowane, aby były dobrze widoczne, a nawet rzucały się w oczy. Taki montaż kamer ma

⁴ P. Soroka, *Strategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski*, Warszawa 2006, s. 20.

na celu odstraszać potencjalnych przestępców, z drugiej zaś strony, w razie zagrożenia umożliwić szybkie znalezienie się we fragmencie przestrzeni będącej pod nadzorem, a więc gwarantującej większe bezpieczeństwo.

Nasuwa się pytanie, czy w polskich dużych miastach żyje się bezpiecznie? Czy miasta wojewódzkie, które często są miejscem odwiedzin turystów, nie stanowią zagrożenia dla odwiedzających?

Przeprowadzone badania na temat *Poczucia bezpieczeństwa mieszkańców wielkich miast*⁵ pokazują poziom współczynnika nasilenia przestępczości w Polsce i dużych miastach w latach 1991, 2000 i 2005.

Ranking polskich miast wojewódzkich według współczynnika nasilenia przestępczości przedstawia tabela 2 oraz rysunek 4.

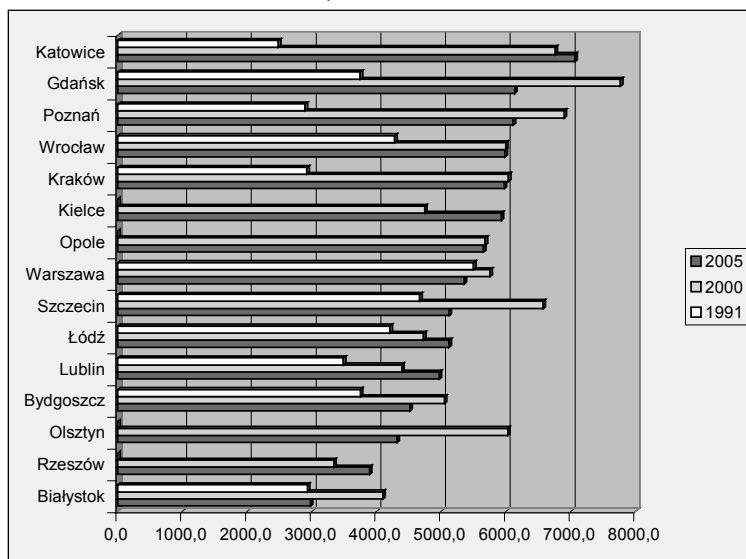
Tabela 2. Współczynnik nasilenia przestępczości w miastach wojewódzkich w Polsce w roku 1991, 2000 i 2005.

1991			2000			2005		
Lp.	Miasto	Współczynnik	Lp.	Miasto	Współczynnik	Lp.	Miasto	Współczynnik
	Polska	2261,0		Polska	3278,4		Polska	3617,0
1	Warszawa	5498,2	1	Gdańsk	7767,8	1	Katowice	7063,7
2	Szczecin	4666,3	2	Poznań	6897,5	2	Gdańsk	6133,7
3	Wrocław	4280,9	3	Katowice	6758,3	3	Poznań	6109,2
4	Łódź	4205,1	4	Szczecin	6573,6	4	Wrocław	5983,4
5	Gdynia	4061,2	5	Gorzów	6248,8	5	Kraków	5974,2
6	Bydgoszcz	3750,8	6	Kraków	6038,0	6	Kielce	5926,6
7	Gdańsk	3745,3	7	Olsztyn	6025,9	7	Opole	5649,8
8	Lublin	3487,1	8	Wrocław	5991,9	8	Warszawa	5353,2
9	Częstochowa	3157,3	9	Warszawa	5749,9	9	Zielona Góra	5193,2
10	Białystok	2931,9	10	Opole	5676,4	10	Gorzów	5156,6
11	Gliwice	2925,4	11	Bydgoszcz	5048,9	11	Szczecin	5120,9
12	Kraków	2920,0	12	Kielce	4743,4	12	Łódź	5116,4
13	Poznań	2896,4	13	Łódź	4724,2	13	Lublin	4968,7
14	Katowice	2481,3	14	Radom	4451,0	14	Bydgoszcz	4515,1
15	Sosnowiec	2372,6	15	Lublin	4388,2	15	Olsztyn	4317,0
16	Bytom	1959,1	16	Białystok	4097,4	16	Rzeszów	3890,9
17	Zabrze	1894,6	17	Rzeszów	3339,2	17	Białystok	2977,0

Źródło: *Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców wielkich miast...*, op. cit., s. 56.

⁵ *Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców wielkich miast. Kraków na tle innych miast europejskich*, red. K Krajewski, Kraków 2008, s. 56.

Rysunek 4. Współczynnik nasilenia przestępczości w miastach wojewódzkich w Polsce w roku 1991, 2000 i 2005.



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 2.

W Polsce w 2005 roku wskaźnik przestępstw na 100 tys. mieszkańców wynosił 3617, podczas gdy w Niemczech – 8045,7, a w uchodzącej za bezpieczną Szwecji, aż 13 785.

Analiza danych zawartych w tabeli 1 pokazuje, że miasto Kraków wśród miast wojewódzkich zajmuje relatywnie dość wysoką, niestety niechlubną pozycję, jeśli chodzi o nasilenie przestępczości ujawnionej. Zarówno w 2000 roku, jak i 2005 roku było to piąte miejsce, wśród szesnastu miast wojewódzkich, mimo że w 2005 roku odnotowano w Krakowie spadek współczynnika nasilenia przestępczości.

Interesujące jest, że Warszawa, miasto, które w 1991 roku było na pierwszym miejscu spośród miast dotkniętych problemem przestępczości, od 2000 roku było już na ósmej pozycji. Współczynnik nasilenia przestępczości w Krakowie był w 2000 roku o 5% wyższy niż w Warszawie, a w roku 2005 przewyższał wskaźnik dla Warszawy aż o 11,6%. W 1991 roku współczynnik nasilenia przestępczości w Warszawie wynosił 5498,2, podczas gdy w tym samym roku w Krakowie – 2920,0. Warszawa miała wówczas wyższe niż Kraków nasilenie przestępczości ujawnionej i to niemalże dwukrotnie (aż o 94,7%) i aż o 143,2% wyższe niż przeciętna ogólnopolska. Na początku lat dziewięćdziesiątych Warszawa wykazywała największe nasilenie przestępczości ujawnionej wśród miast w Polsce. Kraków zajmował wówczas dwunaste miejsce i pozostawał miastem relatywnie mało zagro-

żonym przestępczością. W ciągu następnych kilkunastu lat sytuacja uległa zasadniczej zmianie, wręcz odwróceniu. Z badań przeprowadzonych przez zespół Krzysztofa Krajewskiego⁶ wynika, że w latach 1996–2004 zagrożenie przestępczością w Krakowie powiększyło się w sposób wyraźniejszy niż w skali ogólnopolskiej, po czym w roku 2005 doszło do bardzo znacznego jej spadku, o wiele większego niż w skali krajowej. W latach 1996–2005 Kraków, tak jak i inne miasta polskie, w większym stopniu koncentrował na swym terenie przestępczość, niż działało się to przed rokiem 1990. Pamiętać jednak należy, że przedstawione wskaźniki dotyczą przestępczości ujawnionej. W latach 2000–2005 niektóre z polskich miast wojewódzkich odnotowały niezwykle spektakularne spadki nasilenia przestępczości ujawnionej. Szczególnie wyróżnia się pod tym względem Olsztyn, który z siódmego miejsca w roku 2000 spadł na miejsce piętnaste w roku 2005, odnotowując spadek współczynnika przestępczości o niemalże 30%. Podobnie spadek o 22% odnotował Szczecin, o około 18% Gorzów Wielkopolski, natomiast w Kielcach odnotowano wzrost przestępczości o 24%. Ocena zjawiska przestępczości wymaga badań wiktyimizacyjnych prowadzonych w dłuższym okresie. Ogólne współczynniki wiktyimizacji ocenione za pomocą kwestionariusza Polskiego Badania Przestępczości (PBP) odnoszą się do następujących czynów: rozbój, pobicie, włamanie, kradzież samochodu, kradzież rzeczy z samochodu, inna kradzież (np. kieszonkowa, kradzież telefonu komórkowego, roweru)⁷. Zróżnicowanie przestrzenne nasilenia przestępczości jest w Polsce dość duże.

Ogólny współczynnik wiktyimizacji (innymi słowy – współczynnik przestępczości ogółem) wyliczony za pomocą kwestionariusza PBP wskazuje, że jest on najwyższy w województwie dolnośląskim, blisko o połowę wyższy od średniej krajowej. Bardzo wysoką przestępczość odnotowano również w obszarze działania Komendy Stołecznej Policji (KSP) obejmujący poza samą Warszawą powiaty: grodziski, legionowski, miński, nowodworski, otwocki, piaseczyński, pruszkowski, warszawski zachodni i wołomiński. Współczynnik dla Warszawy i okolic jest zaledwie o 0,7 punktu procentowego mniejszy niż dla województwa dolnośląskiego.

Najmniejsze jest natomiast zagrożenie przestępczością w trzech województwach: świętokrzyskim, warmińsko-mazurskim i podkarpackim, cechujących się relatywnie niską urbanizacją i stosunkowo niskim udziałem w wytwarzaniu PKB. W województwach o wysokim odsetku ludności wiejskiej ryzyko stania się ofiarą przestępstwa jest niemal dwukrotnie niższe od średniej krajowej i blisko trzykrotnie niższe niż na Dolnym Śląsku oraz

⁶ *Ibidem*, s. 55.

⁷ *Geografia występku i strachu. Polskie badanie przestępczości*, red. A. Siemaszko, Warszawa 2008, s. 17.

w obszarze KSP. Wieś jest więc, w świetle prowadzonych badań⁸ oazą spokoju, miasto zaś siedliskiem występku.

Na nasilenie przestępczości istotny wpływ ma też poziom zamożności danego obszaru, im zamożniejsze jest społeczeństwo danego terenu, tym większa jest tam przestępczość. Potwierdza się więc teza, że przyczyną przestępczości nie jest bieda, lecz bogactwo. Przeprowadzone analizy statystyczne ujawniły ponadto związek przestępczości z odsetkiem ludności w wieku 16–24 lat oraz z przeciętnymi miesięcznymi wydatkami gospodarstw domowych na alkohol. Brak jest natomiast wyraźnej zależności między poziomem przestępczości a stopą bezrobocia⁹.

Przestępczość w miastach wojewódzkich w Polsce jest rozpatrywana z punktu widzenia jej zróżnicowania między miastami oraz na tle zagrożenia w województwach. Analiza ta pokazuje wpływ czynników urbanizacji na poziom przestępczości.

Badania przeprowadzone dla roku 2007 wskazują, że w miastach wojewódzkich nasilenie przestępstw jest znacznie większe niż na obszarze całych województw. Średni współczynnik w tych miastach – na 1000 respondentów – wynosi 34, czyli o ponad 50% więcej niż dla województw¹⁰.

Najniebezpieczniej jest we Wrocławiu i Szczecinie, gdzie współczynniki są ponad połowę wyższe niż średnie w pozostałych stolicach województw. Najbezpieczniej z kolei żyje się w Rzeszowie i Krakowie (współczynniki równe odpowiednio 17 i 23), podobnie jak w całych otaczających je województwach (podkarpackim i małopolskim), gdzie zagrożenie przestępczością jest o 1/3 mniejsze niż średnio w kraju. Zaskakująca sytuacja nasilenia przestępczości wystąpiła w Kielcach, gdzie współczynnik równy 31 jest prawie trzykrotnie większy niż średnio w województwie świętokrzyskim uchodzącym za najbezpieczniejsze (współczynnik 11). Wśród miast, w których zagrożenie przestępczością jest ponad dwukrotnie większe niż w otaczających je województwach, znalazły się również Opole i Olsztyn.

Na tle swojego województwa najbardziej wyróżnia się Rzeszów, stolica województwa podkarpackiego, gdzie nasilenie przestępczości jest trzykrotnie mniejsze niż w miastach najbardziej zagrożonych przestępczością, tj. we Wrocławiu i Szczecinie.

Współczynniki wiktylizacji w miastach wojewódzkich i województwach dla 2007 roku przedstawia tabela 3 oraz rysunek 5.

Przestępstwa z użyciem przemocy obejmują pobicia i rozboje. Nasilenie tego typu przestępstw w miastach wojewódzkich jest o 1/4 większe niż

⁸ *Ibidem*, s. 24.

⁹ A. Siemaszko, *Przestępczość*, [w:] *Geografia występków i strachu*, op. cit., s. 24.

¹⁰ Województwo mazowieckie rozpatrywano tym razem bez wyróżnienia KSP, a podstawę analiz stanowiła tysiącosobowa próba pobrana z całego województwa mazowieckiego.

na terenie województw. Największe zagrożenie tego typu przestępstwami odnotowuje się w Bydgoszczy, a następnie w Opolu i Olsztynie (współczynniki ponad dwukrotnie wyższe niż średnia dla miast wojewódzkich). Mieszkańcy tych miast są narażeni na rozbój lub pobicie ponad trzykrotnie częściej niż pozostali mieszkańcy województw. Znacząco większe od średniego (7,7) jest również ryzyko stania się ofiarą pobicia lub rozboju w Łodzi i Szczecinie (współczynniki odpowiednio 11,9 i 9,8). Najbezpieczniejsze pod tym względem są Kielce, Rzeszów, Kraków oraz Zielona Góra. W Katowicach wskaźnik tych przestępstw jest stosunkowo niski, ale ze względu na dużą liczbę mieszkańców i relatywnie małą liczbę zbadanych w tym mieście respondentów, podany wskaźnik należy oceniać z dużą ostrożnością.

Włamania również zdarzają się częściej w miastach wojewódzkich niż na terenie całych województw. Największe nasilenie występuje we Wrocławiu, Szczecinie, Gdańsku i Kielcach. Stosunkowo wysokie zagrożenie włamaniami występuje również na terenie ich województw. Natomiast w Kielcach do włamań dochodzi prawie trzykrotnie częściej niż średnio w województwie. Najmniejsze jest ryzyko włamań w Opolu, Bydgoszczy i Olsztynie.

Wśród przestępstw tzw. **samochodowych**, do których zalicza się kradzieże samochodów oraz włamania do tych pojazdów, duże ryzyko włamania występuje w Szczecinie, Wrocławiu, Katowicach i Opolu. Wszystkie te miasta charakteryzują się dużym napływem zza zachodniej granicy samochodów z dobrym wyposażeniem, które stają się łupem złodziei. Najmniejsze ryzyko włamania do samochodu jest w Olsztynie (nikt z respondentów nie był ofiarą kradzieży rzeczy z samochodu), Rzeszowie, Białymstoku oraz Gdańsku. Kradzieże samochodów zdarzają się najczęściej w Poznaniu i Warszawie.

Ofiarami **innych rodzajów kradzieży** (kradzieże kieszonkowe, kradzieże ubrania, biżuterii, sprzętu sportowego, dokumentów, telefonu komórkowego, karty płatniczej, roweru itp.) najczęściej są mieszkańcy Wrocławia, a także Gdańska, Łodzi, Warszawy i Szczecina. Najmniejsze nasilenie omawianych kradzieży odnotowano w Rzeszowie i Lublinie. Mieszkańcy tych miast okradani są ponad trzykrotnie rzadziej niż mieszkańcy Wrocławia.

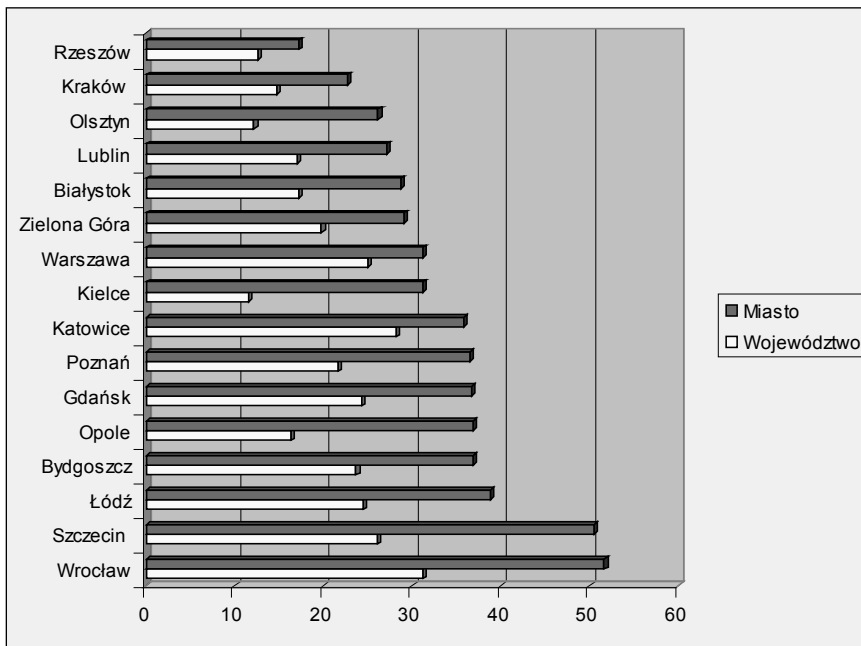
Zdecydowanie najniższa jest **zgłaszalność przestępstw** w Białymstoku i w Rzeszowie, gdzie policja nie wie o ponad 70% popełnionych przestępstw. Najwięcej natomiast przestępstw zgłasza się w Kielcach, Opolu oraz Lublinie. Do miast, w których odsetek zgłaszanych przestępstw jest zdecydowanie większy niż w ich województwach, należą także poza Opolem i Lublinem, Warszawa i Kraków.

Tabela 3. Współczynniki wiktyimizacji w miastach wojewódzkich i województwach dla 2007 roku.

Miasto / Województwo	Współ- czynnik wiktymiza- cji ogółem	Prze- stępstwa z użyciem przemocy	Wła- manie	Kradzież samochodu i z samo- chodu	Inna kradzież	Zgłoszenia przestęp- stwa
Średnia dla miast wojewódzkich	34,6	7,7	11,8	8,3	6,8	46,7
Średnia w wojewódz- twach	22,3	5,7	7,2	4,2	4,6	48,4
Białystok	28,7	7,9	9,7	5,1	5,6	25,7
Podlaskie	17,2	4,2	7,2	2,8	3,0	43,4
Bydgoszcz	36,9	18,1	4,5	8,5	5,9	44,6
Kujawsko-pomorskie	23,7	6,5	7,9	5,3	4,0	39,7
Gdańsk	36,8	5,1	7,13	5,6	8,9	45,5
Pomorskie	24,3	6,9	8,7	4,3	4,4	52,7
Katowice	35,8	1,5	14,1	13,6	6,5	32,8
Śląskie	28,3	8,1	9,9	4,1	6,3	39,7
Kielce	31,3	2,9	17,0	7,2	4,3	62,1
Świętokrzyskie	11,5	2,3	4,4	2,5	2,2	60,5
Kraków	22,8	3,7	7,6	7,4	4,2	53,1
Małopolskie	14,8	3,6	4,9	2,7	3,6	42,5
Lublin	27,1	7,8	17,1	8,4	3,7	60,0
Lubelskie	17,1	5,8	3,9	4,0	3,5	48,0
Łódź	38,8	11,9	11,6	7,6	7,7	41,6
Łódzkie	24,5	7,2	9,2	4,6	3,6	56,6
Olsztyn	26,2	15,6	5,4	0,0	4,6	45,1
Warmińsko-mazurskie	12,2	4,6	4,2	1,6	1,7	42,6
Opole	36,9	16,2	3,5	11,4	5,9	60,2
Opolskie	16,3	4,9	3,8	3,6	4,0	48,7
Poznań	36,5	8,3	12,9	8,9	6,5	49,3
Wielkopolskie	21,6	6,2	6,3	4,7	4,4	49,4
Rzeszów	17,2	3,4	7,7	3,4	2,8	27,9
Podkarpackie	12,6	5,6	3,3	1,1	2,6	60,8
Szczecin	50,6	9,8	18,4	15,3	7,0	50,3
Zachodnio-pomorskie	26,1	5,3	9,9	5,4	5,5	49,8
Warszawa	31,2	5,4	11,5	6,8	7,5	51,0
Mazowieckie	25,0	8,3	7,9	5,4	6,4	44,2
Wrocław	51,7	6,9	19,8	13,7	11,3	41,3
Dolnośląskie	31,2	6,8	10,6	8,7	5,2	47,7
Zielona Góra	29,1	3,9	11,6	8,1	5,7	39,5
Lubuskie	19,8	4,7	6,6	5,0	3,6	57,6

Źródło: B. Gruszczyńska, *Przestępczość w miastach wojewódzkich*, [w:] *Geografia występku i strachu*, op. cit., s. 69–73.

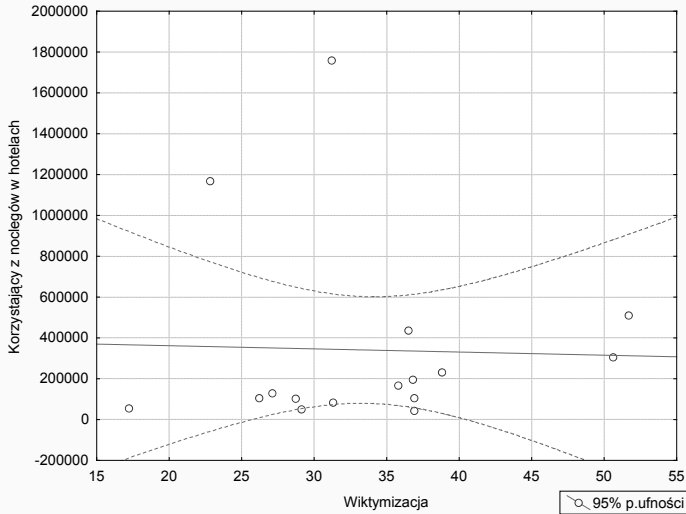
Rysunek 5. Współczynniki wiktyimizacji ogółem w miastach wojewódzkich i województwach w roku 2007.



Źródło: opracowanie własne na podstawie tabeli 3.

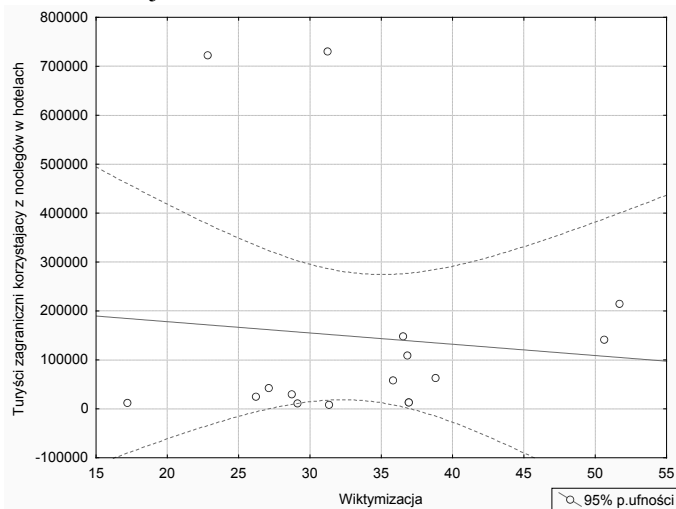
Współczynnik korelacji pomiędzy liczbą turystów korzystających z hoteli w poszczególnych miastach wojewódzkich, a ogólnym wskaźnikiem wiktyimizacji w tych miastach ma wartość $-0,03$ i jest nieistotny (rys. 6). Podobnie kształtuje się współzależność pomiędzy wskaźnikiem wiktyimizacji a liczbą turystów zagranicznych korzystających z hoteli ($r = -0,09$; rys. 7).

Rysunek 6. Korelacja pomiędzy liczbą turystów korzystających z hoteli w poszczególnych miastach wojewódzkich a ogólnym wskaźnikiem wiktylizacji w tych miastach.



Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 2 i 3.

Rysunek 7. Korelacja pomiędzy wskaźnikiem wiktylizacji a liczbą turystów zagranicznych korzystających z miejsc noclegowych w hotelach w miastach wojewódzkich.



Źródło: obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 2 i 3.

Wnioski z badań

1. Miasta, w których funkcja turystyczna odgrywa bardzo ważną rolę: Warszawa, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Szczecin i Olsztyn.
2. W pozostałych miastach wojewódzkich: Białymstoku, Bydgoszczy, Katowicach, Kielcach, Lublinie, Łodzi, Opolu, Rzeszowie i Zielonej Górze, relatywnie w stosunku do pierwszej grupy wymienionych miast, turystyka pełni mniej znaczącą rolę.
3. Badania przeprowadzone dla roku 2007 wskazują, że w miastach wojewódzkich nasilenie przestępstw jest znacznie większe niż na obszarze całych województw. Średni współczynnik w tych miastach – na 1000 respondentów – wynosi 34, czyli o ponad 50% więcej niż dla województw.
4. Najniebezpieczniej jest we Wrocławiu i Szczecinie, gdzie współczynniki są ponad połowę wyższe niż średnie w pozostałych stolicach województw. Najbezpieczniej z kolei żyje się w Rzeszowie i Krakowie (współczynniki równe odpowiednio 17 i 23), podobnie jak w całych otaczających je województwach (podkarpackim i małopolskim), gdzie zagrożenie przestępczością jest o 1/3 mniejsze niż średnio w kraju.
5. Zaskakująca sytuacja nasilenia przestępczości wystąpiła w Kielcach, gdzie współczynnik jest prawie trzykrotnie większy niż średnio w województwie świętokrzyskim uchodzącym za najbezpieczniejsze.
6. Wśród miast, w których zagrożenie przestępczością jest ponad dwukrotnie większe niż w otaczających je województwach, znalazły się również Opole i Olsztyn.
7. Na tle swojego województwa najbardziej wyróżnia się Rzeszów, stolica województwa podkarpackiego, gdzie nasilenie przestępczości jest trzykrotnie mniejsze niż w miastach najbardziej zagrożonych przestępczością, tj. we Wrocławiu i Szczecinie.
8. Wysokie wskaźniki przestępczości wiążą się z większym bogactwem i ilością spożywanego alkoholu. Występuje tu zależność dodatnia wprost proporcjonalna.
9. Natomiast brak korelacji pomiędzy wskaźnikami określającymi rozwój turystyki w poszczególnych miastach wojewódzkich a wskaźnikami przestępczości. Współczynnik korelacji pomiędzy liczbą turystów korzystających z hoteli w poszczególnych miastach wojewódzkich a ogólnym wskaźnikiem wiktymizacji w tych miastach jest nieistotny.

Bibliografia

Geografia występku i strachu. Polskie badania przestępczości, red. A. Siemaszko, Warszawa 2008.

Gruszczyńska B., *Przestępczość w miastach wojewódzkich*, [w:] *Geografia występku i strachu. Polskie badania przestępczości*, red. A. Siemaszko, Warszawa 2008.

Mika M., *Turystyka miejska*, [w:] *Turystyka*, red. W. Kurek, Warszawa 2007.

Poczucie bezpieczeństwa mieszkańców wielkich miast. Kraków na tle innych miast europejskich, red. K. Krajewski, Kraków 2008.

Soroka P., *Strategia bezpieczeństwa zewnętrznego Polski*, Warszawa 2008.

Summary

As areas of tourist reception cities play an important role. The main reasons for visiting cities are: sightseeing, participation in cultural, religious and sports events, business meetings, conferences, trade fairs, visiting relatives, education and settling one's own personal affairs. The special role falls to historical cities which preserved original old architecture. The cities exploration by tourist requires preparation of services for tourists on appropriate level, requires care of cleanliness and aesthetics, and above all a sense of security.

Determinant of standard and quality of life in the cities is public safety of inhabitants and visitors. Research from 2007 indicates that the intensity of criminal offences is much bigger in a provincial capital than in any other area of all provinces.

The correlation between quantity of hotel guests in the individual provincial capitals and a general indicator of victimization at these cities is equal 0,03 and it is not significant. The shape of relation between indicator of victimisation and the number of foreign tourist using hotels is similar.

Dominik Wolski*

Odpowiedzialność z tytułu szkód będących następstwem wypadków podczas imprez turystycznych (ze szczególnym uwzględnieniem turystyki górskiej)

Ryzyko w turystyce górskiej

Turystyka górską stanowi ten rodzaj turystyki, który tradycyjnie kojarzony jest z podwyższonym stopniem ryzyka wystąpienia wypadków powodujących szkody na osobie. Jest to niewątpliwie konsekwencją specyficznych warunków, w jakich jest uprawiana, do których można zaliczyć ukształtowanie terenu, zmienne warunki pogodowe, ekspozycję¹ lub możliwość zejścia lawiny. Przyczynami wypadków są także nierzadko brak właściwego przygotowania i nieodpowiednie wyposażenie ze strony osób ją uprawiających. Szkody będące następstwem wymienionych wyżej wypadków mogą sprowadzać się do określonego uszczerbku w takich dobrach jak zdrowie lub życie poszkodowanego. Konsekwencją tych zdarzeń mogą być także określone szkody majątkowe, będące skutkami szkód na osobie. Może do nich dojść w tych sytuacjach, w których następstwem uszkodzenia ciała poszkodowanego jest utrata zdolności do pracy czy konieczność poniesienia kosztów leczenia urazów powstałych w wyniku wypadku. W przypadku turystyki górskiej mogą być to także koszty akcji poszukiwawczej i ratowniczej².

* Dominik Wolski – mgr, doktorant na Wydziale Prawa i Administracji, Uniwersytet Śląski.

¹ Ekspozycja – termin określający ilość powietrza poniżej wspinacza, kombinacja wysokości nad ziemią i przepaściowości skały, [za:] A. Fyffe, I. Peter, *Podręcznik wspinaczki*, Łódź 2003, s. 371.

² Uwagi te nie dotyczą odpłatności za akcje ratownicze na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, gdzie pomimo toczącej się od dłuższego czasu dyskusji na temat sposobów finansowania specjalistycznych organizacji ratowniczych, takich jak Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe czy Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, akcje ratownicze są nadal nieodpłatne. Odpłatność taka

Turystyka indywidualna – turystyka zorganizowana

Turystyka górską jest w ostatnich latach bardzo popularnym i dynamicznie rozwijającym się segmentem turystyki, uprawianym przez rzesze turystów. Przyjmuje zarówno formę turystyki indywidualnej, jak i zorganizowanych wyjazdów czy wypraw, obejmujących swym zakresem elementy turystyki górskiej. Nierzadko także głównym celem organizowanego wyjazdu jest pobyt w górach lub zdobycie określonego szczytu. W przypadku turystyki indywidualnej zasadniczy ciężar ryzyka związanego z jej uprawianiem, a co za tym idzie także odpowiedzialność za skutki ewentualnych wypadków, spoczywa na turyście. Nie można jednak przy tej okazji pomijać istniejącej na gruncie obowiązujących przepisów odpowiedzialności innych podmiotów. Tytułem przykładu wymienić można odpowiedzialność podmiotów zobowiązanych do zapewnienia bezpieczeństwa w górach zgodnie z przepisami ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej (Dz.U. 2007, Nr 226, poz. 1675), a w szczególności opartą na art. 54 ust. 1 tej ustawy odpowiedzialność dyirekcji parków narodowych lub osób prawnych i fizycznych prowadzących działalność w górach. Przywołać można także odpowiedzialności określonych podmiotów za stan szlaków turystycznych oraz ewentualne skutki mających na nich miejsce wypadków³. Niektóre skutki wypadków mogą zostać przetransferowane na zakłady ubezpieczeń, które na podstawie zawartej umowy ubezpieczenia udzielają ochrony ubezpieczeniowej osobie uprawiającej turystykę górską. Dochodzi w ten sposób do zmniejszenia lub nawet wyeliminowania skutków wypadku, którego konsekwencje przejmie zakład ubezpieczeń w zamian za zapłaconą przez ubezpieczającego składkę ubezpieczeniową.

Mamy obecnie do czynienia z ogromnym bogactwem różnych form turystyki górskiej uprawianej w formach zorganizowanych. W takich przypadkach pojawia się profesjonalny podmiot (organizator), przejmujący na siebie ciężar zaplanowania, zorganizowania oraz realizacji wyjazdu. Może to być wyjazd, który w ramach większej całości zawiera pewne elementy turystyki górskiej. Nierzadko jednak jedynym i zasadniczym celem organi-

obowiązuje w większości krajów alpejskich, a od pewnego czasu została wprowadzona także na obszarze bezpośrednio sąsiadujących z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej Tatr Słowackich. Szerzej na ten temat [w:] B. Kuraś, *Rachunek za ratunek*, „Gazeta Wyborcza”, 03.01.2004, E. Furtak, *Ubezpiecz się albo zapłacisz za pomoc*, „Gazeta Wyborcza”, 07.07.2006 (Częstochowa), J. Krzysztof, *Ubezpieczenia górskie – uwagi naczelnika TOPR*, 19.07.2007, www.topr.pl.

³ Załącznik nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 6 maja 1997 roku w sprawie określenia warunków bezpieczeństwa osób przebywających w górach, pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne (Dz.U. 1997, Nr 57, poz. 358) stanowi, iż obowiązek umieszczenia i konserwowania znaków na szlakach turystycznych spoczywa na właścicielach terenów lub osobach fizycznych i prawnych prowadzących na nich działalność z zakresu kultury fizycznej i turystyki (II, § 2 ust. 2).

zowanego wyjazdu jest działalność w górach, w tym zdobycie określonego szczytu. Na rynku usług turystycznych funkcjonuje obecnie cały szereg podmiotów oferujących wyjazdy w góry, w tym w góry wysokie, trekkingi, obozy przetrwania obejmujące elementy turystyki górskiej lub wyjazdy czy obozy wspinaczkowe. Zakresem niniejszego opracowania objęte są te z wymienionych wyżej form turystyki, które są oferowane i realizowane przez podmioty posiadające status organizatorów turystyki w świetle przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz.U. 2004, Nr 223, poz. 2268), a zatem spełniające kryteria wyznaczone ustawą i wpisane do rejestru organizatorów turystyki i pośredników turystycznych. Oferowane i realizowane przez wymienione podmioty pakiety usług turystycznych będą spełniały kryteria pozwalające na uznanie ich za imprezy turystyczne w rozumieniu art. 3 pkt 2. wymienionej ustawy.

Bezpieczeństwo turysty

Jak zostało wskazane wcześniej w przypadku turystyki indywidualnej zasadniczy ciężar ryzyka jej uprawiania spoczywa na turyście. Także odpowiedzialność z tytułu naruszenia wymaganych warunków bezpieczeństwa, przy uwzględnieniu odpowiedzialności wspomnianych wcześniej podmiotów, w zasadniczej mierze spoczywa na samym turyście. Inna sytuacja ma miejsce w przypadku turystyki zorganizowanej, gdzie pojawia się problem zapewnienia bezpieczeństwa turystom przez organizatora turystyki. Ta kwestia jest szczególnie istotna w przypadku turystyki górskiej, gdzie należy wziąć pod uwagę wymienione wcześniej specyficzne warunki towarzyszące jej uprawianiu.

W zakres obowiązków organizatora turystyki, niezależnie od szeregu świadczeń, do jakich zobowiązany jest wobec uczestnika imprezy turystycznej, wchodzi obowiązek zapewnienia turystom bezpieczeństwa. Na obowiązek ten wskazują liczni autorzy⁴, przy czym niektórzy z nich podnoszą także, iż organizator turystyki zobowiązany jest do pieczy nad uczestnikami imprezy turystycznej⁵. W przypadku turystyki górskiej, niezależnie od obowiązków organizatora turystyki wynikających z zawartej umowy o imprezę turystyczną, w tym obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom, pojawiają się obowiązki ustanowione przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa w górach. W tym miejscu ponownie wskazać należy postanowienia art. 54 ust. 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1996 r. o kulturze fizycznej, zgodnie z którym zapewnie-

⁴ Tak m.in.: M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, Kraków 2003, s. 84; *idem*, *Umowa o podróż. System prawa prywatnego*, red. J. Rajski, t. 7, Warszawa 2004, s. 796; J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 389; B. Gnela, *Cywilno-prawna ochrona konsumentów w zakresie usług turystycznych*, [w:] *Konsument na rynku turystycznym w warunkach globalizacji*, Katowice 2002, s. 37.

⁵ E. Łętowska, *Prawo umów konsumenckich*, Warszawa 2002, s. 508.

nie bezpieczeństwa osób przebywających w górach należy do organów administracji rządowej i organów jednostek samorządu terytorialnego, dyrekcji parków narodowych, a także do osób prawnych i fizycznych prowadzących w górach działalność w zakresie kultury fizycznej. Do wymienionych na końcu listy podmiotów, tj. osób fizycznych i prawnych prowadzących w górach działalność, z pewnością zaliczyć należy organizatorów turystyki organizujących i realizujących program imprezy turystycznej obejmującej elementy turystyki górskiej. Aktem wykonawczym wydanym na podstawie art. 54 ust. 3 u.k.f. jest Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 maja 1997 r. w sprawie określenia warunków bezpieczeństwa osób przebywających w górach, pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne (Dz.U. 1997, Nr 57, poz. 358). Wymienione rozporządzenie zgodnie z brzmieniem § 1 określa m.in. obowiązki osób fizycznych i prawnych prowadzących w górach działalność w zakresie kultury fizycznej. Organizatorzy turystyki, którzy organizują i realizują imprezy turystyczne zawierające elementy turystyki górskiej, są zobowiązani do działania zgodnego z obowiązkami wyznaczonymi przez wymienione przepisy dotyczące bezpieczeństwa w górach⁶.

Z uwagi na wymienione na początku konsekwencje wypadków mających miejsce podczas uprawiania turystyki górskiej, sprowadzające się w niektórych przypadkach do konieczności pokrycia kosztów akcji poszukiwawczej i ratowniczej lub kosztów leczenia, problem zapewnienia bezpieczeństwa nabiera szczególnej wagi w przypadku wyjazdów organizowanych poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa turystom, a właściwie realizacja tego obowiązku przez organizatora turystyki i ewentualne uchybienia w tym zakresie bezpośrednio przekładają się na jego odpowiedzialność z tytułu wypadków, jakie mogą nastąpić w trakcie uprawiania turystyki górskiej.

Umowa o imprezę turystyczną

Podstawą świadczenia usług turystycznych związanych z organizacją imprezy turystycznej jest zawierana przez organizatora turystyki z uczestnikiem umowa o imprezę turystyczną. Kształtuje ona prawa i obowiązki stron, w szczególności określa świadczenia, do jakich organizator imprezy turystycznej zobowiązuje się wobec uczestnika imprezy. Umowa ta, która jest podstawą więzi prawnej łączącej organizatora z uczestnikiem, zgodnie z postanowieniami art. 14 ust. 1 u.u.t. wymaga formy pisemnej. Jej nie-

⁶ Na konieczność reglamentacji prawnej imprez turystycznych organizowanych w górach, które podyktowane są względami bezpieczeństwa, wskazuje także J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 206.

zachowanie nie powoduje jednak nieważności umowy, gdyż jest to forma zastrzeżona *ad probationem*, a zatem dla celów dowodowych⁷. Minimalny zakres regulacji, jakie powinny znaleźć się w umowie o imprezę turystyczną, wskazuje art. 14 ust. 2 u.u.t. Spośród najistotniejszych należy wymienić określenie organizatora turystyki, miejsce pobytu lub trasę wycieczki, czas trwania oraz program imprezy turystycznej. Ponadto w myśl postanowień art. 11 u.u.t. w zakresie nieuregulowanym ustawą do umów zawieranych z klientami przez organizatorów turystyki i pośredników turystycznych stosuje się przepisy kodeksu cywilnego oraz inne przepisy dotyczące ochrony konsumenta. Takie odesłanie, w szczególności do przepisów prawa konsumenckiego, ma istotny wpływ na kształtowanie odpowiedzialności organizatora turystyki wobec uczestnika imprezy turystycznej, w tym także odpowiedzialności za skutki wypadków w turystyce górskiej.

Istotnym ograniczeniem kształtowania treści umowy o imprezę turystyczną jest art. 19 ust. 1 u.u.t., zgodnie z którym postanowienia umów zawieranych przez organizatorów turystyki z klientami, które są mniej korzystne od postanowień u.u.t., są nieważne, przy czym zgodnie z ust. 2 tego artykułu w miejsce postanowień nieważnych wstępują postanowienia ustawy.

Ponadto w podsumowaniu rozważań zawartych w niniejszej części warto wskazać, iż biorąc pod uwagę transgraniczny charakter turystyki, także turystyki górskiej, istotne znaczenie mają postanowienia art. 1 u.u.t., wyznaczające zakres stosowania ustawy. Zgodnie z treścią tego przepisu, ustawa ta ma zastosowanie do świadczenia usług turystycznych przez przedsiębiorców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a także do usług świadczonych poza jej granicami, jeżeli umowy z klientami zawierane były na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W tym zakresie znajdują zatem zastosowanie zarówno wskazane w niniejszej części regulacje dotyczące umowy o imprezę turystyczną, jak również, co ważne z punktu widzenia tematu niniejszego opracowania, postanowienia ustawy dotyczące obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom imprezy turystycznej oraz odpowiedzialności organizatora turystyki z tego tytułu.

Podstawy odpowiedzialności organizatora turystyki

Więź prawna łącząca uczestnika imprezy turystycznej z jej organizatorem ma charakter umowny. Dlatego też, poszukując podstaw odpowiedzialności organizatora turystyki za skutki wypadków mających miejsce podczas realizacji imprezy turystycznej obejmującej elementy turystyki górskiej, należy w pierwszej kolejności odwołać się do przepisów kodeksu cywilnego

⁷ M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, [w:] *System prawa prywatnego, op. cit.*, s. 776.

(Dz.U. 1964, Nr 16, poz. 93) wyznaczających reżim odpowiedzialności *ex contractu*, a zatem do postanowień art. 471 i nast. k.c.⁸ Spośród nich kluczowe znaczenie mają postanowienia art. 471 k.c., który statuuje odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, przy czym odpowiedzialność ta co do zasady zgodnie z art. 472 k.c. oparta jest na zasadzie winy. Organizator turystyki na podstawie powyższych przepisów odpowiadałby zatem za niedochowanie należytej staranności, skutkiem której byłoby niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy o imprezę turystyczną, w konsekwencji którego doszłoby do wyrządzenia szkody w dobrach uczestnika imprezy. Przenosząc to na płaszczyznę turystyki górskiej, jeżeli na skutek niedochowania należytej staranności przez organizatora turystyki, w szczególności w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom imprezy turystycznej obejmującej elementy turystyki górskiej, doszłoby do wypadku powodującego szkodę na osobie turysty, a także szkodę w jego dobrach majątkowych, organizator turystyki poniósłby z tego tytułu odpowiedzialność. Zakres tej odpowiedzialności zostanie omówiony w dalszej części. Modyfikację powyższej zasady stanowi art. 474 k.c., który w przypadku posługiwania się osobami trzecimi przy wykonywaniu umowy ustanawia surową zasadę ryzyka. Organizator turystyki, jeżeli posługuje się osobami trzecimi przy wykonywaniu zobowiązania, nie może zwolnić się od odpowiedzialności przez wykazanie braku winy, a w szczególności braku winy w wyborze osoby, którą się posłużył. W przypadku turystyki górskiej za takie osoby można uznać m.in. przewodników turystycznych górskich, jeżeli nie są oni pracownikami organizatora, ale świadczą usługi na podstawie innej niż umowa o pracę umowy zawartej z organizatorem. Tak wyglądałoby w zarysie podstawy odpowiedzialności organizatora turystyki za skutki wypadków w turystyce górskiej, jeżeli zostałyby oparte na ogólnych zasadach odpowiedzialności kontraktowej, uregulowanych w art. 471 i nast. k.c. Zatem z wyjątkiem wymienionej powyżej odpowiedzialności za osoby trzecie, organizator turystyki odpowiadałby na zasadzie winy, przy czym w szczególności byłby zobowiązany do dochowania należytej staranności w zakresie wykonania umowy o imprezę turystyczną. Do dochowania należytej staranności podmiot ten byłby także zobowiązany w zakresie bezpieczeństwa uczestników imprezy. Dopiero udowodnienie organizatorowi ewentualnych uchybień w tym zakresie skutkowałoby poniesieniem przez niego odpowiedzialności. Należyta staranność organizatora turystyki winna być oceniana w świetle postanowień art. 355 § 2 k.c., nakazującego uwzględnienie zawodowego charakteru prowadzonej działalności. Ta staranność powinna także obejmować znajomość przepisów dotyczących wy-

⁸ Szczegółową analizę odpowiedzialności organizatora turystyki na gruncie postanowień art. 471 i nast. k.c. przeprowadził M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, Kraków 2003, s. 55 i nast.

konywanej działalności⁹. Ponadto wskazać należy, iż w tym przypadku ciężar udowodnienia spełnienia się przesłanek odpowiedzialności organizatora turystyki spoczywałaby na poszkodowanym, co wynika z treści art. 6 k.c.

Odpowiedzialność organizatora turystyki z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną, w tym z tytułu uchybień w zakresie obowiązków dotyczących zapewnienia turystom bezpieczeństwa wyglądałaby w sposób przedstawiony powyżej, gdyby znajdowała podstawy jedynie w postanowieniach art. 471 i nast. k.c. Wskazać jednak należy, iż w zakresie wymienionej odpowiedzialności organizatora turystyki u.u.t. wprowadza regulację szczególną w stosunku do ogólnych zasad odpowiedzialności wskazanych powyżej. Tą regulacją jest art. 11a ust. 1 u.u.t., zgodnie z którym organizator turystyki odpowiada za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy o imprezę turystyczną, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy jest spowodowane wyłącznie: działaniem lub zaniechaniem klienta, działaniem lub zaniechaniem osób trzecich, nieuczestniczących w wykonywaniu usług przewidzianych w umowie, jeżeli tych działań lub zaniechań nie można było przewidzieć ani uniknąć lub siłą wyższą. Ustawa zatem przewiduje odpowiedzialność organizatora turystyki opartą na zasadzie ryzyka, gdyż jedynie udowodnienie przez organizatora zaistnienia jednej z wymienionych przyczyn egzoneracyjnych, może skutkować wyłączeniem jego odpowiedzialności. Ponieważ odpowiedzialność oparta na zasadzie ryzyka jest odpowiedzialnością o charakterze subiektywnym, zatem organizator nie będzie mógł się od niej uwolnić przez wykazanie braku winy, a szczególnie przez dołożenie należytej staranności przy wykonywaniu umowy¹⁰. Ciężar udowodnienia wskazanych w art. 11a ust. 1 u.u.t. okoliczności wyłączających odpowiedzialność organizatora turystyki spoczywa w tym przypadku na organizatorze. Równocześnie nawet w razie zaistnienia jednej z wskazanych wyżej przesłanek i zarazem zwolnienia organizatora z odpowiedzialności, jest on zobowiązany do udzielenia pomocy poszkodowanemu turyście (art. 11a ust. 2 u.u.t.), co ma szczególnie istotne znaczenie w przypadku turystyki górskiej.

Określając podstawy odpowiedzialności organizatora turystyki wskazać także należy na brak możliwości wyłączenia jego odpowiedzialności za szkody na osobie turysty. W pierwszej kolejności przesądzają o tym postanowienia art. 11b ust. 4 u.u.t., który wyłącza możliwość umownego ograniczenia odpowiedzialności organizatora za szkody na osobie turysty. Podobnie w związku z odesłaniem do przepisów prawa konsumenckiego zawartym

⁹ Tak Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 17 sierpnia 1993 r., III CRN 77/93 (OSN 1994, Nr 3, poz. 69).

¹⁰ G. Bieniek, *Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga trzecia: zobowiązania*, red. G. Bieniek, t. 1, Warszawa 1999, s. 321.

w art. 11 u.u.t., należy zwrócić uwagę na postanowienia art. 385³ pkt 1 k.c., który za jedną z niedozwolonych klauzul umownych, pod warunkiem spełnienia przesłanek wskazanych w art. 385¹ k.c., uznaje zapis umowny, ograniczający lub wyłączający odpowiedzialność wobec konsumenta za szkodę na osobie. Jeżeli zatem takie postanowienie znajdzie się w umowie o imprezę turystyczną, to przy spełnieniu przesłanek wskazanych w art. 385¹ k.c. staje się ono bezskuteczne względem klienta, w tym przypadku uczestnika imprezy turystycznej. W literaturze wskazuje się także na skutkującą nieważnością sprzeczność zapisów umownych wyłączających odpowiedzialność organizatora turystyki za szkody na osobie z postanowieniami art. 58 § 2 k.c., który za nieważne uznaje czynności prawne sprzeczne z zasadami współżycia społecznego¹¹.

W przypadku imprez turystycznych obejmujących turystykę górską, takie uregulowanie odpowiedzialności organizatora turystyki może budzić pewne wątpliwości. Wskazuje na to także rozbieżność stanowisk w zakresie charakteru zobowiązania do zapewnienia turyście bezpieczeństwa¹². Oparcie odpowiedzialności organizatora turystyki na surowej zasadzie ryzyka powoduje, iż nawet przy dołożeniu należytej staranności w zakresie zapewnienia turyście bezpieczeństwa, a zatem braku winy po stronie organizatora, dołożona staranność, w razie nastąpienia wypadku nie uchroni organizatora przed poniesieniem odpowiedzialności. Tylko bowiem wykazanie zaistnienia jednych z przyczyn egzoneracyjnych, wymienionych w art. 11a ust. 1 może do tego doprowadzić, przy czym ciężar udowodnienia ich zaistnienia spoczywa na organizatorze turystyki. W przypadku turystyki górskiej, uprawianej w specyficznych, trudnych warunkach, taką odpowiedzialność należy ocenić jako niezwykle surową. O ile dwie pierwsze przyczyny wyłączające odpowiedzialność nie budzą większych wątpliwości, o tyle już trzecia, jaką jest siła wyższa, takie wątpliwości może wzbudzać. Pojawiają się bowiem trudności związane z definiowaniem siły wyższej¹³. Odwołując się do przykładu, nawet takie zdarzenie nadzwyczajne, za jakie przez niektórych autorów jest uznawane zejście lawiny¹⁴, jest w pewnym zakresie zdarzeniem przewidywalnym. Publikowane są komunikaty lawinowe¹⁵, które pozwalają na ocenę prawdopodobieństwa zejścia lawiny, choć oczywiście nigdy nie

¹¹ M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, op. cit., s. 63.

¹² W literaturze spotyka się zarówno stanowiska traktujące to zobowiązanie, jako zobowiązanie rezultatu (M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, op. cit., s. 796), jak i starannego działania (J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 389, M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, op. cit., s. 84).

¹³ J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 373.

¹⁴ Za zdarzenie noszące znamiona zdarzenia o charakterze siły wyższej uznaje zejście lawiny: J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, op. cit., s. 380.

¹⁵ www.tpn.pl; www.topr.pl.

dają całkowitej pewności. Może to wskazywać na jedną z cech zdarzenia noszącego znamiona siły wyższej, jaką jest niepewność co do jego zaistnienia. Jednak z uwagi na pewne, wspomniane już rozbieżności w definiowaniu siły wyższej, także ono może nie zostać zakwalifikowane jako zdarzenie o takim charakterze. Ponadto osoba uprawiająca turystykę górską, także w formie zorganizowanej imprezy turystycznej, powinna mieć świadomość uczestniczenia w aktywności, która nieodzownie wiąże się z pewnym ryzykiem. Organizator turystyki jest zobowiązany zgodnie z postanowieniami art. 13 ust. 2 u.u.t. do poinformowania uczestnika o szczególnych zagrożeniach życia i zdrowia na odwiedzanych obszarach oraz o możliwości ubezpieczenia z tym związanego. Biorąc pod uwagę pewną powszechną, a zatem posiadaną także przez turystę świadomość występowania określonych zagrożeń w turystyce górskiej, wzmocnioną realizacją powyższych obowiązków informacyjnych przez organizatora turystyki, mamy niewątpliwie do czynienia z akceptacją przez turystę pewnego, nieodzownego poziomu ryzyka występującego w tej formie turystyki¹⁶. Organizator powinien w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa turyście dopełnić wszelkiej należytej staranności. Ta staranność obejmuje poinformowanie o szczególnych warunkach, jakie panują w górach, koniecznym wyposażeniu i przygotowaniu (także przygotowaniu fizycznym), zagrożeniach, jakie związane są z uprawianiem turystyki górskiej, a także odpowiednie zaplanowanie trasy przez organizatora oraz dostosowanie jej do możliwości uczestników. Wszędzie tam, gdzie istnieje taki obowiązek lub jest to podyktowane względami bezpieczeństwa, staranność organizatora będzie sprowadzała się także do zapewnienia opieki uprawnionego przewodnika. Przy spełnieniu powyższych warunków, jeżeli dojdzie do wypadku, organizator turystyki winien być od odpowiedzialności zwolniony, co nie zwalnia go oczywiście od obowiązku udzielenia pomocy poszkodowanemu turyście, obejmującego w szczególności zorganizowanie koniecznej akcji ratowniczej i pomocy medycznej. Zaniedbania w zakresie zorganizowania tej ostatniej obciążają organizatora¹⁷. Opierając odpowiedzialność organizatora turystyki o surową zasadę ryzyka, zobowiązanie do zapewnienia bezpieczeństwa turyście zbliża się także w jakimś stopniu do zobowiązania rezultatu, co zdaniem autora nie może zasługiwać na uznanie. Turysta winien mieć świadomość, iż z uwagi na wskazane powyżej ryzyko towarzyszące uprawianiu turystyki górskiej, a także nieprzewidywalność

¹⁶ Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na *Stanowisko Polskiego Związku Alpinizmu w sprawie projektu ustawy o ratownictwie i bezpieczeństwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich* z dnia 11.03.2009 (Ldz. PZA – 110/09, www.pza.org.pl, 23.03.2009), wskazujące na akceptację istnienia ryzyka przez osoby uprawiające różne formy aktywności w górach.

¹⁷ Tak wskazał Sąd Najwyższy w orzeczeniu z 6 lipca 1996 roku (I CR 136/64, OSPiKA 7–8/1967, poz. 183).

pewnych zdarzeń towarzyszących jej uprawianiu, nie ma możliwości udzielenia turyście przez organizatora „gwarancji” bezpieczeństwa i część z wymienionego ryzyka powinien ponieść sam turysta.

Trzeba także wskazać, iż w przypadku szkody na osobie turysty, istnieje możliwość podniesienia roszczeń w oparciu o reżim odpowiedzialności deliktowej, gdyż każda szkoda na osobie, nawet jeżeli jest skutkiem niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, jest zarazem czynem niedozwolonym (deliktem)¹⁸. Zbieg roszczeń *ex delicto* i *ex contractu* uregulowany został w art. 443 k.c., przy czym wybór podstawy dochodzenia roszczeń został pozostawiony poszkodowanemu. Wydaje się jednak, iż biorąc pod uwagę powyżej opisane zasady kontraktowej odpowiedzialności organizatora turystyki, podniesienie roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy będzie dla turysty korzystniejsze. Dzieje się tak w szczególności z uwagi na brak możliwości uchylecia się od odpowiedzialności za działania osób trzecich, co dopuszcza reżim odpowiedzialności *ex delicto*¹⁹.

Zakres odpowiedzialności organizatora turystyki

Zakres odpowiedzialności organizatora turystyki za skutki zdarzeń mających miejsce podczas uprawiania turystyki górskiej przez uczestnika imprezy turystycznej wyznacza art. 361 § 2 k.c., który znajduje zastosowanie zarówno w przypadku reżimu odpowiedzialności *ex delicto*, jak i *ex contractu*. Zgodnie z treścią tego przepisu, w braku przepisu szczególnego lub odmiennego postanowienia umowy, odpowiedzialność obejmuje straty, jakie poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby szkoda nie nastąpiła. Naprawienie szkody winno zatem zapewnić całkowitą kompensatę doznanego uszczerbku, jednak bez nadmiernego wzbogacenia po stronie poszkodowanego²⁰. Za szkodę uznawana jest powstała wbrew woli poszkodowanego różnica między jego obecnym stanem majątkowym a stanem, jaki zaistniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę²¹. Dokonuje się rozróżnienia szkody na szkodę na mieniu i szkodę na osobie, przy czym szkody na mieniu nie można utożsamiać ze szkodą majątkową. Szkoda majątkowa może być bowiem konsekwencją szkody na osobie, jeżeli w następstwie tej ostatniej doszło do powstania określonych

¹⁸ G. Bieniek, [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga trzecia, Zobowiązania*, red. G. Bieniek, Warszawa 1999, s. 391.

¹⁹ M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, [w:] *System prawa prywatnego*, red. J. Rajska, t. 7, Warszawa 2004, s. 797.

²⁰ T. Wiśniewski, [w:] *Komentarz...*, s. 62.

²¹ *Ibidem*, s. 63.

zobowiązań czy strat o charakterze majątkowym. Równocześnie omawiając zakres odpowiedzialności za szkody na osobie turysty powstałe na skutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną, podnieść należy, iż w takim przypadku nie będą miały zastosowania przepisy dotyczące szkody na osobie objęte reżimem odpowiedzialności deliktowej (art. 444 i nast. k.c.)²². Pozostaje zatem przy ustalaniu szkody oparcie się na wymienionym art. 361 § 2 k.c., zgodnie z którym szkoda może przybrać postać straty (*damnum emergens*) lub pozbawienia korzyści (*lucrum cessans*). Stratą może być zarówno zmniejszenie aktywów (uszczerpienie posiadanego majątku), jak i zwiększenie pasywów (powstanie określonych zobowiązań). Właśnie ta druga postać straty może najczęściej zaistnieć w przypadku skutków zdarzeń mających miejsce podczas uprawiania turystyki górskiej. Bardzo często skutkiem nastąpienia określonych szkód na osobie turysty jest powstanie po jego stronie zobowiązań (zwiększenie pasywów), za które przy zaistnieniu wskazanych wcześniej przesłanek odpowiedzialności, odpowiedzialny będzie organizator turystyki. Granice tej odpowiedzialności będzie wyznaczał także związek przyczynowy pomiędzy jego działaniem lub zaniechaniem a nastąpieniem szkody. Związek ten nie tylko stanowi jedną z przesłanek warunkujących poniesienie odpowiedzialności odszkodowawczej, ale także wyznacza granice tej odpowiedzialności²³. Odpowiedzialny za szkodę będzie zatem odpowiadał jedynie za normalne następstwa swego działania lub zaniechania, o czym przesądza treść art. 361 § 1 k.c.

Skutki wypadków w turystyce górskiej

Przenosząc powyższe uwagi na płaszczyznę turystyki górskiej, należy się zastanowić, co wchodziłoby w zakres szkody poniesionej przez turystę, w razie nastąpienia wypadku powodującego określony uszczerbek w jego dobrach, w szczególności szkodę na osobie. Jaki byłby zakres odpowiedzialności organizatora turystyki za skutki takiego wypadku, a zatem które z jego skutków należałoby uznać za objęte zakresem odpowiedzialności organizatora turystyki? Biorąc pod uwagę specyfikę turystyki górskiej, w zakres straty poniesionej przez turystę, jaka mogłaby nastąpić w przypadku szkody na osobie, wchodziłoby najczęściej powstanie wspomnianych już powyżej zobowiązań, a zatem zwiększenie pasywów po stronie turysty. W ich skład weszłyby zobowiązania z tytułu pokrycia kosztów akcji poszukiwawczej i ratowniczej, kosztów leczenia poszkodowanego oraz jego transportu do kraju. W pierwszej kolejności organizator odpowiedzialny za powstanie

²² *Ibidem*, s. 392.

²³ *Ibidem*, s. 62.

szkody byłby zobowiązany do jej wyrównania właśnie przez poniesienie wymienionych kosztów.

Postanowienia art. 361 § 2 k.c. pozwalają także na domaganie się przez poszkodowanego pokrycia szkody w postaci utraconych korzyści. W tym przypadku można wskazać konieczność wyrównania uszczerbku majątkowego poszkodowanego, który zostanie wywołany jego niezdolnością do pracy. Ustalenie rozmiaru szkody następuje w omawianym przypadku w oparciu o metodę subiektywną. Należy zatem ustalić, jakie korzyści utracił konkretny poszkodowany²⁴, a nie przeciętne korzyści ustalone w oparciu o wyliczenie określonej średniej.

Dyskusje wywołują kwestie związane z ewentualną odpowiedzialnością za pośredni uszczerbek, jaki ponoszą osoby trzecie względem stosunku zobowiązaniowego, który wywołany jest szkodą na osobie poszkodowanego. Jednak co do zasady taka odpowiedzialność jest wyłączona na gruncie reżimu odpowiedzialności kontraktowej, a przewidziana jest jedynie w ramach odpowiedzialności deliktowej (art. 446 k.c.). Zdarzały się w tym zakresie także poglądy odmienne²⁵.

Biorąc pod uwagę skutki wypadków mających miejsce podczas uprawiania turystyki górskiej w formie zorganizowanych imprez turystycznych oraz odpowiedzialność za nie organizatorów turystyki, zasadna wydaje się regulacja art. 14 ust. 3 u.u.t., zgodnie z którą, w przypadku organizowania imprez turystycznych, obejmujących wyjazdy zagraniczne, organizator turystyki jest zobowiązany do zawarcia na rzecz klientów umów ubezpieczenia obejmujących następstwa nieszczęśliwych wypadków oraz koszty leczenia. Taka regulacja podnosi gwarancje wyrównania ewentualnej szkody, jakiej dozna uczestnik imprezy w przypadku nastąpienia wypadku powodującego szkodę na osobie, obejmującą także określone konsekwencje w jego majątku.

Podsumowanie

Tytułem podsumowania można wskazać, iż o ile obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa turystyce, a tym samym odpowiedzialność organizatora turystyki za skutki wypadków mających miejsce podczas uprawiania turystyki górskiej w ramach imprezy turystycznej nie budzi wątpliwości, o tyle

²⁴ *Ibidem*, s. 63.

²⁵ Przykładem mogą być orzeczenia Sądu Najwyższego z 6 lipca 1966 r. (I CR 134/64, OSPiKA 7-8/1967, poz. 183) oraz z 28 marca 1968 r. (I CR 64/64, PUG 4/1969), w których Sąd Najwyższy przyjął kontraktową odpowiedzialność biura podróży także za szkody poniesione przez osoby bliskie bezpośrednio poszkodowanemu. Orzeczenia te wywołały krytykę doktryny (tak: M. Nesterowicz, *Prawo turystyczne*, Kraków 2003, s. 61).

wątpliwości mogą wzbudzać podstawy tej odpowiedzialności. Uwzględniając specyficzne warunki towarzyszące uprawianiu tej formy turystyki oraz akceptację pewnego, nieodłącznego poziomu ryzyka, jaki jej towarzyszy, oparcie odpowiedzialności organizatora na zasadzie ryzyka, wydaje się niezwykle surowym ukształtowaniem tej odpowiedzialności. Podobnie za trudną do zaakceptowania należy uznać tezę, zgodnie z którą zobowiązanie do zapewnienia turystyce bezpieczeństwa przybiera charakter zobowiązania rezultatu, a nie starannego działania. Biorąc pod uwagę wspomniane kilkakrotnie uwarunkowania, w ramach których turystyka górską jest uprawiana, należałoby raczej, na co wskazują niektórzy autorzy²⁶, dążyć do oparcia odpowiedzialności o zasadę winy, bazującą na stopniu dochowania należytej staranności przez organizatora turystyki. Ponadto w związku z zyskującą przewagę w doktrynie tendencją do uznawania odpowiedzialności organizatora turystyki za skutki niewykonania lub nienależytego wykonania umowy o imprezę turystyczną o zasadę ryzyka²⁷, należy także zastanowić się nad adekwatnością obecnie obowiązujących regulacji do takich form turystyki zorganizowanej, które obejmują turystykę górską. Obowiązująca u.u.t. w jednakowy sposób traktuje takie formy turystyki, jak wczasy pobytowe lub wycieczki objazdowe oraz zyskujące coraz bardziej na popularności nowe formy turystyki zorganizowanej, do których zaliczyć można wyprawy górskie, trekkingi, obozy przetrwania czy wyjazdy wspinaczkowe. Biorąc pod uwagę zupełnie odmienną od wymienionych wcześniej wczasów pobytowych specyfikę tych ostatnich form, obejmowanie ich jednakowymi zasadami odpowiedzialności budzi poważne wątpliwości. Dlatego też warto zastanowić się nad możliwością wprowadzenia w obowiązujących regulacjach zmian, które służyłyby zwiększeniu adekwatności obowiązujących przepisów do sytuacji istniejącej na rynku usług turystycznych.

Bibliografia

- Bieniek G., [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga trzecia: zobowiązania*, red. G. Bieniek, Warszawa 1999
- Furtak E., *Ubezpiecz się albo zapłacisz za pomoc*, „Gazeta Wyborcza”, 07.07.2006 (Częstochowa).
- Fyffe A., Peter I., *Podręcznik wspinaczki*, Łódź 2003.

²⁶ *Ibidem*, s. 84.

²⁷ Tak m.in.: J. Gospodarek, *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006, s. 379; M. Nesterowicz, *Umowa o podróż*, [w:] *System prawa prywatnego*, red. J. Rajski, t. 7, Warszawa 2004, s. 796; B. Gnela, *Cywilno-prawna ochrona konsumentów w zakresie usług turystycznych*, [w:] *Konsument na rynku turystycznym w warunkach globalizacji*, Katowice 2002, s. 47.

- Gneta B., *Cywilno-prawna ochrona konsumentów w zakresie usług turystycznych*, [w:] *Konsument na rynku turystycznym w warunkach globalizacji*, Katowice 2002.
- Gospodarek J., *Prawo w turystyce*, Warszawa 2006.
- Krzysztof J., *Ubezpieczenia górskie – uwagi naczelnika TOPR*, www.topr.pl (19.07.2007).
- Kuraś B., *Rachunek za ratunek*, „Gazeta Wyborcza”, 03.01.2004.
- Nesterowicz M., *Prawo turystyczne*, Kraków 2003.
- Nesterowicz M., *Umowa o podróż*, [w:] *System prawa prywatnego*, red. J. Rajski, t. 7, Warszawa 2004.
- Stanowisko Polskiego Związku Alpinizmu w sprawie projektu ustawy o ratownictwie i bezpieczeństwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich z dnia 11.03.2009 (Ldz. PZA – 110/09)*, www.pza.org.pl.
- Wiśniewski T., [w:] *Komentarz do kodeksu cywilnego, Księga trzecia: zobowiązania*, red. G. Bieniek, Warszawa 1999.

Marcin Ziobro*

Produkty turystyki zrównoważonej Podgórza jako elementy kreowania bezpiecznej przestrzeni miejskiej (na przykładzie działań Stowarzyszenia PODGORZE.PL)

Wprowadzenie

W opracowaniu „Przyszłe trendy w turystyce” Europejskiej Komisji Turystyki z siedzibą w Brukseli postawiono jednoznaczną tezę, iż „zmiany społeczne następują w sposób ciągły, a trendy, czy to gospodarcze, społeczne, czy też związane ze stylem życia wpływają na turystykę, gdyż stanowi ona nieodłączny element życia społecznego”.

Zmiany demograficzne spowodują w najbliższym czasie: wzrost popytu na jakość, wygodę i bezpieczeństwo; wzrost popytu na spokojniejsze obiekty rozrywkowe i wypoczynek; wzrost popytu na produkty turystyczne dla osób podróżujących indywidualnie, a turyści będą preferować miejsca, w których miejscowa ludność chętnie przyjmuje rosnącą liczbę gości”.

Jeśli dodamy do tego działania terrorystyczne, regionalne wojny, zanieczyszczenie środowiska, a także lokalny stan bezpieczeństwa oraz poziom tolerancji dla przyjezdnych, to oczywiste okazuje się, iż w turystyce przekłada się to na zwiększoną potrzebę bezpieczeństwa i powoduje, że turyści wybierają miejsca bezpieczne.

Aktywność turystyczna polega na zaspokajaniu określonych potrzeb ludzkich. Według teorii hierarchii potrzeb Masłowa, potrzeby ludzkie ukształtowane są w pewnej hierarchii. Ich zaspokajanie następuje według prawidłowości: od najniższej do najwyższej. Już na drugim miejscu tej hierarchii (po

* Marcin Ziobro – mgr, Wydział Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

potrzebach fizjologicznych) znajduje się potrzeba bezpieczeństwa – potrzeba opieki i oparcia, ładu, porządku, wolności od lęku i strachu.

Zrównoważony produkt turystyczny

Termin „zrównoważony produkt turystyczny” w pierwszej części obejmuje ścisły związek turystów ze społecznościami miejscowymi, wykorzystanie walorów regionów recepcyjnych oraz istniejącej zabudowy w taki sposób, aby w największym stopniu zachować środowisko przyrodnicze. Głównym celem jest poznanie kultury ożywionej lub nieożywionej. Zasoby naturalne, kulturowe, baza materialna (noclegowa, gastronomiczna, transport itp.), ale też i kadry – ich zdolności i aktywność, sprawna organizacja i elastyczność, to różne składowe potencjału rozwojowego turystyki danego regionu. W skali lokalnej będzie ten potencjał często decydował o faktycznym rozwijaniu usług i frekwencji turystów. Często do konkretnych miejsc turyści wracają nie ze względu na walory przyrodnicze, lecz ze względu na charakterystyczną atmosferę, solidność obsługi, co trudno nazwać zasobami dającymi się jednoznacznie zinventaryzować.

Według G. Gołębskiego¹ jednym z istotnych elementów koncepcji turystyki zrównoważonej jest kształtowanie nowych zachowań turystów oraz organizatorów ruchu turystycznego. Te nowe postawy winny być korzystne etycznie i społecznie dla lokalnej ludności. Turystykę zrównoważoną charakteryzuje stosowanie następujących zasad:

- rozwój turystyki jest dostosowany do rodzaju i jakości zasobów środowiska przyrodniczego i nie może przyczyniać się do ich degradacji,
- miejscowa ludność partycypuje we wszystkich przedsięwzięciach związanych z turystyką, które podejmowane są na zamieszkałych przez nią terenach,
- oferta turystyczna opiera się na miejscowych zasobach naturalnych, ludzkich, materialnych i obejmuje niewielkie obiekty, dostosowane skalą do otoczenia,
- rozwój turystyki jest zintegrowany z miejscowym rozwojem gospodarczym oraz jest korzystny etycznie, społecznie i ekonomicznie dla miejscowej ludności.

W drugiej części terminu należy rozwinąć pojęcie produktu turystycznego. W rozumieniu klienta, który dokonuje zakupu produktu turystycznego, stanowi kompozycję wspomnianych walorów przyrodniczych i antropogenicznych z infrastrukturą dostępną na danym obszarze. Klient turysta, decydując się na zakup produktu, chce zrealizować sobie właściwy cel tury-

¹ G. Gołębski, *Kompendium wiedzy o turystyce*, Warszawa 2005, s. 173.

stycznej aktywności, a więc np. możliwość wypoczynku, zwiedzanie obiektów, poznanie okolicy, uczestnictwo w imprezach rozrywkowych (koncerty, pokazy) czy udział w konferencji, szkoleniu, imprezie targowej.

Jednocześnie cechą produktu turystycznego jest rozdzielenie czasu i miejsca dokonania zakupu i korzystania z tego produktu. Dlatego tak istotną rolę w podejmowaniu decyzji stanowi dostępność informacji. Dziś siejszy turysta jest klientem, który świadomie podejmuje decyzję o zakupie. Dokonuje tego na podstawie dokładnej analizy informacji dostępnych w pierwszej kolejności w zasobach Internetu – na stronach promocyjnych samorządów lokalnych (np. www.krakow.pl; www.dzielnica13.krakow.pl); stowarzyszeń (np. www.podgorze.pl); na ogólnych i profilowanych forach dyskusyjnych (www.gazeta.pl), portalach z opiniami i komentarzami (np. www.tripadvisor.com; www.booking.com); chatach; w rozmowach ze znajomymi.

Zdobycie szczegółowej wiedzy na temat odwiedzanego miejsca powoduje, iż obecnie coraz częściej wybieraną formą organizacji podróży jest forma indywidualna. Internet umożliwia praktycznie nieograniczony dostęp do źródeł informacji o docelowym miejscu realizowania aktywności turystycznej. Pozwala również w dowolnym miejscu i czasie dokonać rezerwacji noclegu oraz nawet do ostatniej chwili wprowadzać zmiany. Umożliwia także zaplanowanie szczegółowej trasy dojazdu przy uwzględnieniu takich opcji, jak dojechać najszybciej, najtaniej, najkrócej czy najciekawszą pod względem turystycznym trasą (www.viamichelin.pl). W dniu wyjazdu pozwala również sprawdzić „na żywo” aktualne warunki pogodowe na drogach (www.traxelektronik.pl).

Produkt w ujęciu gospodarczym to oferta, która musi posiadać cenę zgodną z wartością, jaką dla turysty ma (będzie miało) zrealizowanie celu wyjazdu.

Przytoczone opracowanie Europejskiej Komisji Turystyki można potraktować jako sugestię, w którym kierunku tworzyć i rozwijać lokalne produkty turystyczne.

Podgórze jako miejsce recepcji turystycznej

Podgórze na potrzeby tej publikacji rozumiane jest jako obszar zabytkowy wyznaczony przez ulice: Limanowskiego, Józefińską, Zamoyskiego, Kalwaryjską i ich przecznice oraz centralnie usytuowany Rynek Podgórski. Często też jest określane mianem Starego Podgórze. W tym rejonie miasta zachowało się wiele interesujących obiektów, których korzenie sięgają VII wieku. Najstarszy z krakowskich kopców – kopiec Krakusa – legendarna mogiła założyciela Krakowa – mieści się w Podgórzu. Zlokalizowany na

Wzgórzu Lasoty kościółek św. Benedykta, powstały najprawdopodobniej w XI wieku, stanowi potwierdzenie, że Podgórze było jednym z najstarszych skupisk osadniczych wczesnośredniowiecznego Krakowa. To właśnie tu w XII–XIII wieku funkcjonowała osada. Dnia 26 lutego 1784 roku cesarz Józef II nadał osadzie prawa wolnego miasta królewskiego. Od początku swego istnienia miasto nosiło nazwę Podgórze (początkowo jako topograficzna nazwa lokalna – Pod Górą). Procesem charakterystycznym dla Podgórza w drugiej połowie XIX wieku, którego materialne efekty są widoczne do dziś, był rozwój przemysłu. Powstawał on w związku z rozbudową fortyfikacji twierdzy Kraków (pozostałością jest fort św. Benedykta) i towarzyszącą jej budową linii kolejowej prowadzącej do Lwowa. W tym czasie powstawały cegielnie, młyny do mielenia gipsu, cementownia, wreszcie znana Fabryka Sody Amoniakalnej (późniejszy „Solvay”) czy Fabryka Produktów Chemicznych. 15 lipca 1915 roku, na mocy porozumienia pomiędzy oboma radami miejskimi, Podgórze i Kraków połączyły się w jeden organizm miejski. 6 września 1939 roku wyznaczył początek tragicznej epoki w dziejach całego Krakowa i Podgórza, na którego obszarze okupacja odcisnęła szczególnie tragiczne piętno. Decyzją okupanta w marcu 1941 roku utworzono getto, w którym umieszczono ludność żydowską Krakowa i okolic. W getcie funkcjonowała prowadzona przez Tadeusza Pankiewicza słynna Apteka „Pod Orłem” – jedyna czynna apteka na tym terenie – miejsce zaopatrzenia w niezbędne leki, ale także miejsce spotkań i wymiany informacji, schronienia podczas aresztowań. Tą drogą dostarczano lekarstwa, żywność, fałszywe dokumenty, tędy też prowadziła droga ucieczki. Jej właściciel za swoją działalność na rzecz ratowania Żydów otrzymał medal Sprawiedliwy Wśród Narodów Świata. Taki sam medal otrzymał niemiecki przedsiębiorca Oskar Schindler, z którego postacią związane jest drugie bardzo znane podgórskie miejsce z okresu okupacji. To bez wątpienia najliczniej odwiedzany obiekt przemysłowy w Podgórzu. To w tym budynku w czasie II wojny światowej mieściła się słynna „Emalia”, fabryka, w której Schindler zatrudniał Żydów.

Po II wojnie światowej Podgórze zmieniło w znacznym stopniu swój charakter. W 1950 roku utworzono pod nazwą Podgórze wielką dzielnicę, która swym zasięgiem objęła cały prawobrzeżny Kraków. Dawne wolne miasto przemieniło się w zaniedbaną część Krakowa. Wyburzono zabytki XIX-wiecznej architektury obronnej – forty: „Krakus” i „Krzemionki”. Budując ulicę Telewizyjną, dokonano zniszczeń dużej części starego cmentarza Podgórskiego. W 1968 roku wybudowano i oddano do użytku na Krzemionkach Krakowski Ośrodek Telewizyjny.

Od 1991 roku opisywany obszar na mocy uchwały Rady Miasta Krakowa stał się XIII Dzielnicą. To pozwoliło na rozwój działań środowisk

nastawionych na odbudowę i rozwój lokalnej tożsamości. Modelowym przykładem są działania założonego w październiku 2005 roku Stowarzyszenia PODGORZE.PL. Jest to inicjatywa zmierzająca do odbudowy lokalnych więzi, poczucia dobrze rozumianej odrębności poprzez wzrost zainteresowania własną historią, a także szeregiem inicjatyw nastawionych na promowanie i budowanie pozytywnego wizerunku. W efekcie ma pomóc potencjalnym odwiedzającym w poznaniu Podgórze, zainteresowaniu nim, zmotywowaniu do odwiedzenia, a także w zapewnieniu komfortu emocjonalnego podczas przebywania na jego terenie.

Stowarzyszenie PODGORZE.PL i jego działania na rzecz kreowania bezpiecznej przestrzeni miejskiej Podgórze

Stowarzyszenie zostało założone przez grupę entuzjastów, w większości mieszkańców dzielnic prawobrzeżnego Krakowa, która poznała się w 2002 roku podczas organizacji Pierwszych Dni Otwartych Drzwi Podgórze. Ta impreza zintegrowała i wykształciła grono ludzi, które wspólnie stworzyło listę działań na rzecz pogłębiania wiedzy o Podgórze, dzielenia się nią z lokalnymi społecznościami i promowania zrównoważonego rozwoju turystyki poprzez różnorodne wydarzenia – cykliczne i okazjonalne.

18 października 2005 roku Sąd Rejonowy w Krakowie, wydział Śródmieście, zarejestrował stowarzyszenie pod nazwą: PODGORZE.PL. Stowarzyszenie zrzesza indywidualistów i specjalistów z różnych dziedzin wokół idei promocji i rozwoju prawobrzeżnej części Krakowa. Obecnie liczy trzydziestu członków. Należą do nich m.in.: grafik komputerowy i webmaster; profesjonalny fotograf i dziennikarz, historyk sztuki, teatrolog, performer czy hotelarz. Do celów statutowych Stowarzyszenia należą:

- upowszechnianie wiedzy o historii i współczesności Podgórze, jego zasobach kulturowych, walorach przyrodniczych, specyfice i tradycjach,
- inicjowanie, popieranie i współdziałanie, a także organizowanie wszelkich zamierzeń i prac związanych z harmonijnym rozwojem społeczno-gospodarczym Podgórze, obejmujące swą działalnością zagadnienia nauki, edukacji, doksztalcania zawodowego i równych szans, kultury, sztuki i ochrony zabytków, sportu i rekreacji, a także ekologii i rozwoju przestrzennego,
- promocja Podgórze w świadomości mieszkańców Krakowa, Małopolski, Europy i świata,
- integrowanie lokalnej społeczności, rozbudzanie patriotyzmu lokalnego; działania na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców Podgórze

- oraz realizowanie idei „małej ojczyzny” i „społeczeństwa obywatelskiego”,
- podejmowanie i wspieranie działań na rzecz ochrony obiektów zabytkowych i dziedzictwa narodowego oraz podnoszenia atrakcyjności turystycznej Podgórze,
 - tworzenie obywatelskich inicjatyw prawnych,
- Stowarzyszenie realizuje swe cele statutowe poprzez:
- organizowanie imprez o charakterze promocyjnym i kulturalnym (kulturotwórczym), a w szczególności: wykładów, wystaw, wycieczek, koncertów, festiwali, konkursów, Dni Otwartych Drzwi oraz szkoleń, konferencji, warsztatów, seminariów,
 - popieranie artystów związanych z Podgórzem pochodzeniem lub twórczością,
 - współpracę z władzami samorządowymi (Rada Dzielnicy XIII), mediami, instytucjami, organizacjami pozarządowymi, w tym lokalnymi stowarzyszeniami i klubami sportowymi,
 - obsługę osób, grup i instytucji chcących bliżej poznać Podgórze,
 - opracowywanie i upowszechnianie wydawnictw popularyzujących historię i kulturę Podgórze (działalność wydawnicza),
 - wspieranie wydawania lokalnej prasy realizującej cele statutowe,
 - prowadzenie wirtualnej prezentacji dzielnicy (Podgórski Portal Internetowy www.podgorze.pl).

Podgórskie Dni Otwartych Drzwi

Pierwszym wspólnym działaniem podjętym przez członków późniejszego Stowarzyszenia był współdziałanie w organizacji wspomnianych Pierwszych Dni Otwartych Drzwi Podgórze. Idea takiej formy promocji Podgórze wśród mieszkańców Dzielnicy XIII i okolic, jak również mieszkańców Krakowa i turystów została powzięta na wzór wydarzeń typu *Day of Open House* popularnych w Wielkiej Brytanii. Podgórskie Dni Otwartych Drzwi odbywają się od 2002 roku, od roku 2003 w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa. Podczas trzech dni uczestnicy łatwo, przyjemnie, pouczająco i darmowo spędzają czas na odkrywaniu prawego brzegu Wisły. Otwartych jest ponad 30 miejsc – zabytków, galerii, pracowni, zakładów przemysłowych, warsztatów rzemieślniczych, tajemniczych budowli i lokalizacji owianych legendą, powszechnie nieznanymi lub niedostępnymi.

Propozycje udostępnionych obiektów w ramach odbytych już edycji obejmowały m.in.: Apteka pod Orłem; Galeria „Starmach”; „Krawal” Krakowska Wytwórnia Lalek; Spółdzielnia Pracy im. J. Dąbrowskiego; Zespół Szkół Gastronomicznych nr 2 im. prof. Odon Bujwida – Lodownia Miej-

ska; Pałac Jerzmanowskich; Elektrownia Wodna „Dąbie” i Stopień Wodny Dąbie.

Uczestnicy biorą udział w kilkunastu wycieczkach tematycznych (m.in.: Obóz „Płaszów”; Świąci podgórskich kościołów; Lokomotyownia Kraków-Płaszów; Fabryka Schindlera; Kamieniołom Libana; Podgórskie cmentarze) i wykładach oraz specjalnie przygotowanych na potrzeby imprezy wydarzeniach, takich jak koncert, pokaz filmowy czy nawet iluminacja mostu.

Stowarzyszenie corocznie przygotowuje około 3000 sztuk programu z załączoną mapką. Obszerne zapowiedzi i recenzje imprezy ukazują się we wszystkich lokalnych dziennikach i magazynach o łącznym nakładzie przekraczającym 300 tysięcy egzemplarzy. Potencjalni goście o imprezie mogą się dowiedzieć z telewizyjnej „Kroniki”, Radia TokFM czy radiowej „Trójki”. W 2007 roku patronat medialny nad Podgóorskimi Dniami Otwartych Drzwi objęło „Echo Miasta”, Telewizja Kraków i Radio Kraków.

Od samego początku wydarzenie jest adresowane również do obcokrajowców. Specjalnie dla nich prowadzona jest 3-godzinna wycieczka „Podgórze for Beginners”, w trakcie której odwiedzane są najbardziej znaczące dla Podgórze zabytki. Przygotowane są specjalne programy w języku angielskim, a odwiedzający najczęściej dowiadują się o wydarzeniu z ulotek kolportowanych do hoteli, hosteli, punktów informacji turystycznej czy obiektów muzealnych.

Dni Otwartych Drzwi Podgórze realizują dwa główne cele założone od pierwszej edycji, którym podporządkowane są wszystkie kolejne edycje:

- pokazanie, iż produkt turystyczny Podgórze jest naturalny, istnieje w tym miejscu od zawsze. Nie został on sztucznie wykreowany, dopasowany do potrzeb i oczekiwań masowego turysty. To właśnie autentyzm stanowi o jego atrakcyjności,
- integracja ludzi – pokazanie rdzennym mieszkańcom, iż miejsce, w którym mieszkają, posiada wartości, dla których inni tu przyjeżdżają. Jednocześnie wspólne uczestniczenie w wydarzeniach pozwala na integrację z nowymi mieszkańcami – lepsze poznanie, zrozumienie wspólnych wyzwań i problemów oraz sposobów radzenia sobie z nimi.

Portal Podgorze.pl i przewodnik

Obszerny serwis oferujący bieżące informacje z życia dzielnicy, multimedia, bogate zasoby zdjęciowe. Jego atutem są dziesiątki artykułów na temat historii, zabytków i przyrody Podgórze. Stanowi kompendium wiedzy o Podgórze, jego przemianach historycznych, architekturze; zawiera również praktyczne informacje, takie jak: infrastruktura turystyczna, gastro-

miczna czy usługowa, zawsze aktualne, nowe informacje bowiem dodawane są z dużą częstotliwością. Jest też systematycznie rozwijany, cieszy się zaufaniem czytelników, w tym dziennikarzy, trafia do ludzi młodych i rodzin z małymi dziećmi. Redakcja odpowiada rocznie na około 200 telefonów i 200 indywidualnych zapytań e-mailowych o pomoc i współpracę.

Zawartość strony pogrupowana jest w logiczny układ, który dostarcza czytającemu wyczerpujących informacji:

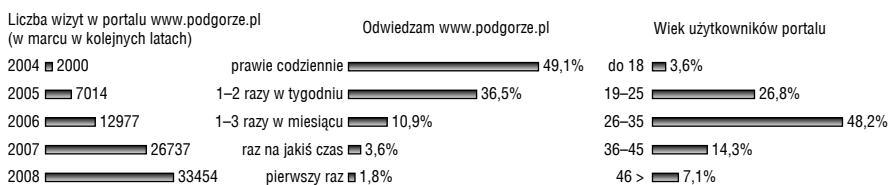
- Strona główna: aktualności/newsy, wybór spośród 10 wersji językowych: węgierska, hiszpańska, włoska, czeska, fińska, litewska, rosyjska, francuska, niemiecka, angielska;
- Stowarzyszenie: podstawowe informacje o Stowarzyszeniu oraz podejmowanych akcjach;
- Propozycje: kalendarium wydarzeń kulturalno-artystycznych, które w najbliższym czasie odbywać się będą w Podgórzu – zarówno te, które są współtworzone przez Stowarzyszenie, jak i te, o których serwis tylko wzmiankuje;
- Baza adresów: praktyczna baza regularnie aktualizowanych podgórskich adresów: hoteli, pokoi gościnnych; restauracji, barów, pubów, kawiarni; poczty; instytucji, urzędów, stowarzyszeń, fundacji; galerii, muzeów, kin, domów kultury; sklepów; punktów usługowych; pracowni rzemieślniczych; obiektów związanych ze zdrowiem, urodą, sportem i rekreacją; szkół; kościołów; banków i bankomatów; firm internetowych i komputerowych;
- Forum: praktyczny sposób wymiany informacji w formie „na żywo”;
- Spacerzy: przygotowane przez członków Stowarzyszenia szczegółowe propozycje tras turystycznych z ciekawymi opisami i bogatym materiałem zdjęciowym. W tym miejscu dostępne są również nagrane przez członków Stowarzyszenia dwa audioprzewodniki w formacie mp3 (*6 mostów w 60 minut* oraz *Krzemionki*), które wystarczy ściągnąć i podczas spaceru odsłuchać z telefonu komórkowego lub odtwarzacza mp3;
- Zabytki: kompendium bardzo obszernej, zweryfikowanej merytorycznie wiedzy na temat podgórskich zabytków, takich jak: kopiec Krakusa, stary cmentarz Podgórski, park Bednarskiego, kamieniołom Libana i wiele innych;
- Historia: przygotowane przez specjalistów tematyki obszerne rysy historyczne prezentujące dzieje Podgórza w różnych okresach jego rozwoju, m.in.: Krzemionki – najstarsze dzieje; etymologia Rękawki; fortyfikacje z czasów twierdzy Kraków; straż pożarna z okresu Królewskiego Wolnego Miasta Podgórza itp.;

- *Varia*: to niesklasyfikowana w powyższych kategoriach wiedza, która jednak jest na tyle unikatowa i cenna, iż jej publikacja w tak obszernym portalu informacyjnym jest niezbędna (sylwetki sławnych obywateli Podgórze; wyjaśnienie ikonografii herbu Podgórze; rzecz o *Ludwikowskim Tangu* itp.);
- *Galerie*: przedstawia bogaty materiał fotograficzny dokumentujący działalność Stowarzyszenia – organizowane wydarzenia i akcje. Można tu znaleźć zdjęcia m.in. z: Podgórskich Dni Otwartych Drzwi; Rękawki; Fabryki Schindlera; Podgórskiej Kwesty, jak również odnaleźć zapomniany obraz Podgórze za pomocą: dawnych widokówek; starych dokumentów i fotografii.

Podsumowując – portal podgorze.pl jest jedynym tak szeroko i wielołątkowo podejmującym tematykę Podgórze. Warto przytoczyć wyniki badań przeprowadzonych w maju 2008, z których wynika m.in., że w ciągu czterech lat funkcjonowania zwiększył liczbę odwiedzających prawie siedemnastokrotnie. Ankietowani użytkownicy portalu wysoko oceniają PODGORZE.PL (ocena w skali pięciostopniowej) za:

- wiarygodność (4,54),
- entuzjazm i zaangażowanie (4,32),
- ciekawe informacje (4,30),
- aktualność informacji (4,17).

Rysunek 1. Wyniki badania przeprowadzonego wśród użytkowników portalu www.podgorze.pl w maju 2008 roku.



Przewodnik po Podgórzu, prawobrzeżnej części Krakowa

Wydanie przewodnika po Podgórzu było naszym marzeniem, a że się spełniło, chcemy podzielić się owocami naszej pracy z wszystkimi podgórczanami i nie tylko, w trosce i szacunku dla dorobku historycznego, tradycji, zwyczajów, piękna, uroku i niepowtarzalnego klimatu tego niezwykłego i tak ważnego dla nas miejsca, Podgórze – naszej małej ojczyzny.

Ten komentarz autorów członków Stowarzyszenia PODGORZE.PL jest podsumowaniem trudnej pracy, która trwała dwa lata. Efektem było wydanie bezprecedensowej publikacji – pierwszego przewodnika tylko o Pod-

górze. Zawiera obszerny opis: 20 najważniejszych obiektów, 6 autorskich tras wraz ze szczegółowymi mapkami oraz 9 impresji na tak zaskakujące tematy jak podgórskie schody czy zegary.

Przewodnik jest bogato ilustrowany współczesnymi zdjęciami. Zawiera również fotografie i dokumenty archiwalne, od niepublikowanych zdjęć z archiwów rodzinnych podgórze, przez unikalne pocztówki ze zbiorów najbardziej znanego polskiego kolekcjonera Marka Sosenko, po winiety podgórskich zakładów przemysłowych. W książce znalazła się również mapa obozu Płaszów narysowana przez Józefa Baua, więźnia tegoż obozu (uratowanego przez Oskara Schindlera), a także zdjęcie z planu filmowego *Listy Schindlera*. Nad zawartością merytoryczną całości czuwał Jacek Salwiński, kustosz Muzeum Historycznego Miasta Krakowa. On też opatrzył przewodnik historycznym wstępem, z którego czytelnicy dowiedzą się o dziejach Wolnego Królewskiego Miasta Podgórze. Przewodnik posiada swoisty słowniczek powiedzonek i pojęć charakterystycznych dla Podgórze i jego mieszkańców, jak np.: *bułgary* albo *kidony*. Książkę zamyka, przydatny szczególnie dla turystów, dział praktyczny, zawierający informacje: o muzeach, galeriach, domach kultury, a także o hotelach oraz o tym, gdzie można w Podgórze miło spędzić czas przy dobrej kawie lub herbacie, gdzie można dobrze zjeść, gdzie szukać pomocy w nagłych wypadkach. Trzecie wydanie publikacji *Przewodnik po Podgórze, prawobrzeżnej części Krakowa* (Wydawnictwa Vis-a-Vis Etiuda, Kraków 2008), dostępne jest we wszystkich większych księgarniach Krakowa i Podgórze, w sieci salonów Empik, Sieci Informacji Miejskiej oraz wysyłkowo. Dostępna jest również wersja anglojęzyczna: *A Guide to Podgórze – Krakow's Right Bank*.

Wydarzenia cykliczne i okazjonalne

21 czerwca na kopcu Krakusa

Legenda mówi, że 21 czerwca, w porze przesilenia letniego, gdy o wschodzie słońca staniemy na kopcu Krakusa, zobaczymy je wstające dokładnie nad kopcem Wandy – córki prześwietnego księcia Kraka. Gdy tego samego dnia o zachodzie słońca udamy się na kopiec Wandy, zobaczymy senne słońce zachodzące nad kopcem Krakusa. Kopce te to ponoć celtyckie znaki solarne.

Stowarzyszenie Podgorze.pl sprawdza to od 2002 roku, organizując i promując wydarzenie pod nazwą „Podgórskie Wschody Słońca”. Wczesnym rankiem (o godzinie 4.15) zainteresowani stawiają się na tajemniczym podgórskim Kopcu. Można obserwować dość nietypowe reakcje – patrzący klaszczą, witają słońce okrzykami, niektórzy śpiewają, raz nawet ktoś zagrał skoczną melodię na akordeonie.

W ramach prezentu dla każdego przygotowane jest gorące kakao z bułeczką. Podczas powitania słońca uczestnikom rozdawane są specjalnie na tę okazję przygotowywane certyfikaty jako zaświadczenie o uczestnictwie w wydarzeniu wyjątkowym, w największym spektaklu Natury, powtarzalnym od zarania dziejów, jako najstarsza tradycja naszego wszechświata.

W ramach współpracy ze stowarzyszeniami reprezentującymi Nową Hutę w 2006 roku do udziału w tym wyjątkowym wydarzeniu udało się zaprosić Agencję Promocyjną NH STYLE, Towarzystwo Miłośników i Rozwoju Nowej Huty oraz serwis NOWA HUTA NON STOP.

***Made in Podgórze* – targi rzeczy wyjątkowych**

Podgórskie Targi Rzeczy Wyjątkowych „*Made in Podgórze*” to pomysł pokazania i promowania wytwórców i artystów działających w szeroko rozumianym Podgórzu (prawobrzeżnej części Krakowa). To również konkretna propozycja ożywienia jednego z najpiękniejszych placów miejskich Krakowa. W dniu 5 lipca 2008 roku na płycie Rynku Podgórskiego zorganizowano pierwsze targi. W tym dniu podgórskie wyroby można nie tylko nabyć, ale też poznać tajniki ich przygotowania, a niektórych rzemieślniczych tajemnic nawet samemu spróbować. Wystawcy przygotowują typowo lokalne pamiątki *Made in Podgórze* w 25. dużych drewnianych stoiskach wystawione są m.in.: ręcznie wykonywane kilimy i gobeliny; ceramika (anioły, koty itp.); garncarstwo; witraże, lustra i najróżniejsze wyroby ze szkła; biżuteria (srebro, drewno, kamień); artystyczne fotografie; lalki (regionalne lalki porcelanowe oraz zwyczajne i niezwykle lalki z jedynej polskiej fabryki „Krawal”); ręcznie robione i zdobione świece (także na miejscu); książki i przewodniki; torby, kufry, walizeczki; antyki; różne gatunki kawy, zioła i herbatki (także na miejscu).

Wydarzeniu temu została dedykowana strona internetowa: www.targi.podgorze.pl.

Rocznice nieokrągłe: 222 lata Podgórze

26 lutego 2006 roku Stowarzyszenie PODGORZE.PL zorganizowało obchody 222 urodzin Podgórze. Zgodnie z Uniwersałem z 26 lutego 1784 roku Józef II, cesarz Austrii, założył miasto Podgórze. 222 lata później o godzinie 14.00 z inicjatywy Stowarzyszenia przez Podgórze przejechała Podgórska Linia Czasu nr 222 – udostępniony przez krakowskie MPK tramwaj. Pojazd ten rozpoczął uroczysty kurs od przystanku pod halą Korony punktualnie o godzinie 14.00. Wtedy to aktor przebrany za cesarza Józefa II odczytał treść uniwersału i zaprosił wszystkich na wspólną przejażdżkę. Pojazd poruszał się między pętlą tramwajową w Łagiewnikach a starą pętlą tramwajową w Prokocimiu przez symboliczne 2 godziny i 22 minuty.

W tramwaju tym każdy pasażer otrzymał pamiątkowy uniwersał osobiście podbity przez cesarza, okolicznościowy numer „Podgórzezanina” i posłuchał z ust przewodników o burzliwych dziejach Podgórze. Aktorzy Teatru Otwartego przybliżali uczestnikom święta obraz Podgórze z początku XX wieku, czytając ustępy z reprintów pierwszych numerów „Podgórzezanina”. Organizatorami przedsięwzięcia byli: Stowarzyszenie podgorze.pl; Dom Historii Podgórze; Rada Dzielnicy XIII; Teatr Otwarty.

Przedstawione działania są jedynie wybranymi spośród znacznie większej liczby akcji podejmowanych przez Stowarzyszenie podgorze.pl. Do pełnego obrazu aktywności członków Stowarzyszenia należy wymienić:

- doroczne Święto Ogrodów – ogrodowy maraton filmowy, prezentacja „Podgórze – ogród”,
- wystawę fotografii motywów roślinnych w architekturze, spotkanie o ziołach w kuchni i na ex-librisie oraz spacer,
- warsztaty filmowe – pod okiem znanego i cenionego filmowca młodego pokolenia Marcina Koszałki udało się wykształcić przez rok dziesięciu adeptów, którzy już odnoszą pierwsze sukcesy na polu filmowym,
- teledyski – kręcone dla *Kronix* i hiphopowego utworu o Podgórze *Nasze miejsce*,
- fort św. Benedykta – niezliczone listy, petycje, protesty, manifesty, opinie, zebrania, wizyty w ważnych gabinetach: słowem wszystko, by ocalić najważniejsze podgórzejskie miejsca przed dewastacją,
- lobbiny na rzecz Muzeum Podgórze – zaproszenie radnych Krakowa na spacer krajobrazowo-historyczny uzasadniający potrzebę powstania placówki,
- kwesta na renowację zabytkowych nagrobków – dzięki zebranych funduszom odnawiane są najcenniejsze podgórzejskie nagrobki,
- kołędowanie – od 2007 roku Stowarzyszenie wprowadziło zwyczaj świątecznego, wspólnego z podgórzezanami kołędowania pod choinką na Rynku Podgórzejskim,
- świętowanie „rocznicy inaczej” – w 111 rocznicę powstania Parku Bednarskiego członkowie Stowarzyszenia urządzili wieczorny romantyczno-naukowy spacer,
- karnawałowy korowód – „Podgórzejski korowód z browarją w tle” – wydarzenie, które połączyło podczas jednego popołudnia wszystkie najważniejsze postaci Podgórze i formy teatralno-muzyczne, upamiętniło też rocznicę otwarcia najpiękniejszego mostu w Krakowie – mostu Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Podsumowanie

Niezwykłą wartością Podgórze, dzielnicy przemysłowej, położonej niemal w samym centrum dzisiejszego Krakowa, jest bogactwo przyrody i krajobrazu.

Poczucie bezpieczeństwa przestrzeni miejskiej Podgórze dla mieszkańców i odwiedzających w świetle działań Stowarzyszenia podgorze.pl należy rozumieć następująco:

- ludzie, przybywając do Podgórze, czują się tu dobrze, bezpiecznie,
- produkt turystyczny jest naturalny, nie jest sztucznie wykreowany,
- integracja ludzi (rdzenni mieszkańcy / nowi mieszkańcy),
- dbanie o zapewnienie zrównoważonego tempa rozwoju,
- dyskrecja, którą zapewnia mniejsza liczba odwiedzających (w połączeniu z tempem rozwoju),
- mało kontrastów, nowoczesna architektura mieszkalna nie zakłóca harmonii,
- zieleń (kolor bezpieczny)/zieleń miejska.

Summary

The current and future travelers will seek for more quality, convenience and safety as well as building relations with the local communities they come to meet. The prior thorough research of the site, its special air and service perfection on site will be the key decision factors to pick up the place to travel to. All that can be described as elements of sustainable tourism model that will be prevailing in the future.

The Podgórze district in Kraków/Poland is the home of mysterious prehistoric earthworks, ancient buildings and sites known from “Schindler’s List” as well as beautiful landscaped parks and unique nature reserves. The area offers exceptional opportunities to explore natural surroundings in the historical settings. Its uniqueness it is being promoted by PODGORZE. PL – a non-profit undertaking of local community representatives. The article outlines the actions taken by the members. It also gives examples of the communication work that builds the brand of Podgórze – both in the minds of locals and tourists. The article conclusion is the thesis that targeted and structured social activity can lead to creating the urban space which harmonizes local communities, sustainable development and is attractive to tourists.

Anna Diawoł*

Nowe tendencje w ramach Europejskiej Polityki Sąsiedztwa ze szczególnym uwzględnieniem państw basenu Morza Śródziemnego

Europejska Polityka Sąsiedztwa, która została zainicjowana w 2004 roku, jest szerokim projektem współpracy regionalnej Unii Europejskiej z jej najbliższymi sąsiadami. Otwiera nowy etap w stosunkach międzypaństwowych i tworzy nowy współczesny ład międzynarodowy. Rozszerzenie Unii Europejskiej w 2004 i 2007 roku o 12 nowych państw z Europy Środkowo-Wschodniej i Bałkanów zrodziło konieczność stworzenia nowych form oddziaływania Wspólnot względem południowych i wschodnich sąsiadów Unii. Nowe granice Unii sięgnęły na wschodzie Białorusi, Ukrainy i Mołdawii. Poprzez przyłączenie Malty i Cypru rozciągnęły się także na południe, a w 2007 roku oparły się na Morzu Czarnym.

Było jasne, że nowe kraje unijne z racji swojego geopolitycznego położenia będą starały się zwrócić większą uwagę starej piętnastki na kraje Europy Wschodniej, co wzbudzało obawy przed marginalizacją państw basenu Morza Śródziemnego. Wobec obszaru śródziemnomorskiego Unia od 1995 roku w ramach Procesu Barcelońskiego stworzyła szeroką formę współpracy obejmującą sprawy z dziedziny polityki, bezpieczeństwa, gospodarki oraz spraw społecznych. Przeniesienie punktu ciężkości polityki europejskiej na Wschód, przede wszystkim pod względem środków finansowych, mogłoby doprowadzić do zahamowania procesu reform w krajach Maghrebu Maszreku. Wspólnota musiała się więc przygotować na rozszerzenie nie tylko pod względem polityki wewnętrznej, ale i w kontekście stosunków zagranicznych. Należało także jasno określić miejsce wschodnich sąsiadów europejskich i południowych sąsiadów Europy w polityce Unii,

* Anna Diawoł – mgr, doktorantka na Wydziale Politologii i Komunikacji Społecznej w Katedrze Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

gdyż o dalszym rozszerzeniu nie było mowy. Celem Wspólnot stało się więc stworzenie nowych form wzajemnych stosunków opartych na wspólnych wartościach i założeniach, zmierzających do zacieśnienia współpracy na wszystkich szczeblach, ale bez obietnicy akcesji.

Od połowy lat 90. polityka w stosunku do sąsiadów Unii sprowadzała się do procesu negocjacji akcesyjnych, ramy współpracy wobec dzisiejszych uczestników Europejskiej Polityki Sąsiedztwa wyznaczały umowy różnego typu: porozumienia o partnerstwie i współpracy z krajami Europy Wschodniej, umowy stowarzyszeniowe z państwami śródziemnomorskimi oraz porozumienia o stabilizacji i stowarzyszeniu z grupą państw Bałkanów Zachodnich. Pomoc unijna określona była przez programy TACIS – kraje Europy Wschodniej, MEDA – kraje śródziemnomorskie, a Bałkany Zachodnie korzystały z programu PHARE – tego samego co kandydaci do członkostwa.

Wraz z przygotowaniem do rozszerzenia Unia podjęła działania zmierzające do określenia nowych relacji z najbliższymi sąsiadami. Głównym impulsem do szczegółowego przedstawienia celów i zasad przyszłej współpracy stał się list wysokiego przedstawiciela do spraw WPZiB Javiera Solany oraz Chrisa Patena, komisarza do spraw stosunków zewnętrznych Unii, który stał się przedmiotem debaty na spotkaniu ministrów spraw zagranicznych we wrześniu 2002 roku¹. W liście tym Javier Solana dokonał podziału sąsiadów Unii na trzy grupy. Pierwsza z nich dotyczy krajów, które pomimo spełniania podstawowych kryteriów unijnych nie są zainteresowane członkostwem, druga grupa odnosi się do państw bałkańskich, mogących w przyszłości stać się członkami Wspólnot, natomiast trzecia grupa to kraje Europy Wschodniej i państwa basenu Morza Śródziemnego bez perspektywy członkostwa. W tym samym roku Rada Europejska na szczycie w Kopenhadze podkreśliła konieczność budowy dobrosąsiedzkich relacji w celu niedopuszczenia do nowych linii podziałów w Europie. Miłowym krokiem stał się komunikat Komisji *Szersza Europa – nowa polityka sąsiedztwa*, który stanowił podstawę do opracowania zasad współpracy z sąsiadami Unii, jednocześnie Komisja jasno określiła w komunikacie, że polityką sąsiedztwa zostaną objęte tylko te kraje, które nie mają perspektywy członkostwa.

12 maja 2004 roku, Komisja Europejska na spotkaniu w Brukseli przedstawiła dokument strategiczny inicjujący Europejską Politykę Sąsiedztwa. Głównym celem nowej polityki ma być „dzielenie się korzyściami wynikającymi z rozszerzenia UE w 2004 roku z krajami sąsiedzkimi we wzmacnianiu stabilności, bezpieczeństwa oraz dobrobytu wszystkich zainteresowanych. Została ona stworzona, aby zapobiegać stworzeniu nowych linii podziału między poszerzoną Europą i jej sąsiadami oraz aby zaoferować im szansę

¹ J. Solana, Ch. Patten, *Wider Europe*, 7 August 2002.

udziału w różnych działaniach UE poprzez większą współpracę polityczną, gospodarczą, kulturalną i w dziedzinie bezpieczeństwa”². Europejska Polityka Sąsiedztwa opiera się na podstawowych wartościach odnoszących się do zasad: państwa prawa, sprawności administracji, przestrzegania praw człowieka i mniejszości narodowych, wspierania dobrosąsiedzkich stosunków oraz trwałego wzrostu i podstaw gospodarki rynkowej. Pozostaje także w ścisłym związku z Europejską Strategią Bezpieczeństwa z 2003 roku.

Pod względem geograficznym polityka sąsiedztwa obejmuje kraje basenu Morza Śródziemnego od Maroka po Turcję, jednak wobec tej ostatniej rozpoczęte zostały w 2005 roku negocjacje akcesyjne, co powoduje, że nie bierze ona udziału w programach EPS. Jeśli chodzi o Libię, to będzie ona mogła uczestniczyć w EPS dopiero po włączeniu się w Proces Barceloński. W odniesieniu do Europy Wschodniej to z współpracy w ramach EPS zrezygnowała Rosja, która nie chce być traktowana na równi z byłymi republikami radzieckimi, Ukrainą i Mołdawią i chce występować w stosunkach z Unią jako pełnoprawny partner. Charakter współpracy Unii z Rosją określa partnerstwo strategiczne oparte na czterech przestrzeniach. Unia Europejska pozostawiła otwarte drzwi dla Białorusi, która po przeprowadzeniu reform politycznych i ekonomicznych będzie mogła przystąpić do współpracy. W obszar EPS zostały włączone także kraje południowego Kaukazu – Azerbejdżan, Gruzja i Armenia³.

Podstawowym instrumentem polityki sąsiedztwa są plany działania, odnoszące się do wspólnych zasad i priorytetów współpracy, ale także uwzględniające indywidualne potrzeby poszczególnych partnerów. Podstawą ich przygotowania są raporty krajowe oceniające perspektywy rozwoju krajów sąsiedzkich. Plany działania nie zastępują wcześniejszych umów podpisanych z sąsiadami, mają charakter porządkujący wobec dotychczasowych inicjatyw i obejmują szerszą grupę zadań. Następnym etapem po sprostaniu wyzwań wynikających z planów działania mają stać się umowy wyższego szczebla. Pomimo że plany mają charakter dwustronny i uwzględniają potrzeby indywidualne krajów, odnoszą się one zawsze do kilku dziedzin współpracy: dialogu politycznego i reform, handlu i środków przygotowujących partnerów do stopniowego uzyskiwania udziału w rynku wewnętrznym UE, wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych, energii, transportu, społeczeństwa informacyjnego, środowiska naturalnego, badań i innowacyjności oraz polityki społecznej i kontaktów interpersonalnych⁴.

² *European Neighborhood Policy Strategy Paper*, Brussels, 12 May 2004, COM(2004) 373 final.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*.

Pomoc przy wdrażaniu planów działania zapewnia ENPI – Europejski Instrument Sąsiedztwa i Partnerstwa, który zastąpił od 1 stycznia 2007 programy pomocowe MEDA i TACIS. Ma on rozszerzony charakter i obejmuje środki na rozwój współpracy transgranicznej. Państwa EPS mają możliwość korzystania także z programów twinningowych i TAIEEX, zapewniających wsparcie dla administracji⁵.

Unia, przedstawiając nową wizję sąsiedztwa, stworzyła swoisty magnes przyciągający najbliższych sąsiadów, ale i narzędzie wywierania na nich wpływu. Motywów jej powstania można doszukać się w rosnącej ambicji wspólnot do odgrywania roli ważnego aktora na scenie stosunków międzynarodowych, który jest w stanie prowadzić aktywną politykę nie tylko wewnętrzną, ale i w skali globalnej. Kształtując EPS, Unia wyszła naprzeciw narastającym obawom o przyszłość bezpieczeństwa Europy. Wynikające z nielegalnej imigracji, terroryzmu i przestępczości zorganizowanej zagrożenie stabilności państw europejskich spowodowało, że w szeroko pojętym interesie Unii stało się wzięcie pod swoje skrzydła najbliższych sąsiadów. W ramach EPS Unia oferuje sąsiadom możliwość pogłębionej integracji politycznej i gospodarczej, w zamian oczekuje przeprowadzenia odpowiednich reform dostosowanych do wymogów współczesnego państwa prawa z największym naciskiem na rozwój demokracji. Polityka Unii opiera się na zasadzie warunkowości, partnerzy mogą korzystać z określonych programów dopiero po wywiązaniu się z odpowiednich zobowiązań. Obok warunkowości należy wspomnieć o zróżnicowaniu: Unia z każdym państwem oddzielnie negocjuje warunki współpracy, co nie wyklucza oparcia się na z góry ustalonych wartościach⁶.

Polityka sąsiedztwa w swoim założeniu nie dąży do zastąpienia już istniejących form współpracy. Wobec państw basenu Morza Śródziemnego jest komplementarna z Procesem Barcelońskim. Inicjatywy w ramach EPS podejmowanie są równoległe do tych wynikających z partnerstwa. Partnerstwo to proces zainicjowany w 1995 roku na spotkaniu w Barcelonie, w ramach którego integracje budują państwa o odmiennych tradycjach kulturowych, odmiennych doświadczeniach politycznych i społecznych. Wokół obszaru Morza Śródziemnego ścierają się różne systemy religijne: muzułmański i chrześcijański, co niewątpliwie wpływa na złożony charakter współpracy. Współczesne wyzwania stosunków międzynarodowych wobec tego obszaru są ogromne. Unia Europejska utożsamiana jest z dobrobytem, stałym rozwojem i stabilizacją, natomiast państwa południowego sąsiedztwa są ubogie, zróżnicowane pod względem poziomu życia ludności i także

⁵ P.J. Borkowski, *Polityka sąsiedztwa Unii Europejskiej*, Warszawa 2009, s. 198–199.

⁶ P. Świeżak, *Raport: Europejska Polityka Sąsiedztwa. Bilans funkcjonowania na przykładzie Ukrainy*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, Warszawa, 8 lipca 2007, s. 117–120.

tu stale dochodzi do konfliktów o charakterze religijnym lub politycznym. Unia pretenduje do miana podmiotu wyznaczającego standardy i budującego tożsamość w postzimnowojennym świecie. Państwa Maghrebu i Maszreku po epoce kolonializmu są dopiero w początkowej fazie określania swojej podmiotowości w stosunkach międzynarodowych. Proces Barceloński opiera się na trzech filarach – partnerstwa w dziedzinie politycznej, bezpieczeństwa i ochrony praw człowieka, w dziedzinie ekonomicznej oraz społecznej i humanitarnej. EPS przyczyniło się w 2004 roku do ożywienia Procesu Barcelońskiego, dało mu impuls do nowego zdefiniowania jego charakteru, co miało miejsce w 2005 roku na jubileuszowym spotkaniu partnerów. Europejska Polityka Sąsiedztwa wraz z Procesem Barcelońskim, stworzyła uzupełniającą się wizję całościowej współpracy regionalnej. Partnerstwo zapewnia kontakty i integrację obejmującą wspólne inicjatywy, natomiast EPS poprzez różnicowanie sygnatariuszy zapewnia dostosowanie programów do potrzeb i sytuacji konkretnych partnerów.

Pierwsze plany działania zostały wdrożone w 2005 roku i objęły Izrael, Jordanię, Tunezję, Maroko, Autonomię Palestyńską, Ukrainę, Mołdawię, w 2006 roku plany przyjęły: Gruzja, Azerbejdżan i Armenia, w 2007 roku Liban i Egipt. Algieria podpisała umowę o stowarzyszeniu i podjęto dalsze prace nad zacieśnieniem stosunków, natomiast Syria jest dopiero w fazie przygotowań do podpisania takiej umowy. Plany zostały podpisane na trzy lata, jednak z przyczyn pragmatycznych współpraca kontynuowana jest nadal na ich podstawie. Tylko z Ukrainą ze względu na stan zaawansowania reform politycznych toczą się rozmowy o podpisaniu umowy europejskiej nowej generacji w najbliższej przyszłości może dołączyć do rozmów Maroko.

Od 2006 roku Komisja przedstawia roczne sprawozdanie z implementacji EPS w poszczególnych krajach, do dzisiaj ukazały się trzy takie raporty. Procesy reform politycznych podlegają tym samym zasadom, ale różnią się w zależności od kraju objętego EPS. W krajach Południa Komisja zanotowała umiarkowany postęp w dziedzinie rozwoju demokracji i rządów prawa, szczególnie jeśli chodzi o dopuszczenie kobiet do życia politycznego, ochrony praw człowieka, wolności głosowania oraz rozwoju demokracji na szczeblu lokalnym⁷.

W krajach najbardziej zaawansowanych w EPS, jak Ukraina, Mołdavia, Gruzja, Maroko, Armenia, podjęto działania w dziedzinie umacniania niezależności i przejrzystości wymiaru sprawiedliwości oraz wprowadzono procedury ułatwiające rozwój małej przedsiębiorczości. W większości kra-

⁷ Maroko wprowadziło poprawkę do kodeksu regulującą możliwość przekazywania obywatelstwa przez matkę, natomiast są duże zastrzeżenia w stosunku do Jordanii, jeśli chodzi o przeprowadzenie wolnych wyborów – w listopadzie 2007 roku Jordania nie zgodziła się na przybycie międzynarodowych obserwatorów.

jów dokonał się postęp w reformowaniu służb administracji oraz nastąpił wzrost gospodarczy⁸, poczyniono dalsze postępy w zakresie transformacji różnych obszarów polityki sektorowej, a także postęp w ratyfikacji niektórych konwencji międzynarodowych. Największy problem nadal stanowią konflikty, w tym izraelsko-palestyński, oraz we wszystkich krajach występują obawy dotyczące niezależności mediów oraz wolności słowa⁹.

W 2007 roku Unia podjęła decyzję o wzmocnieniu EPS, która wiąże się z rozszerzeniem sfery stabilności i bezpieczeństwa, przeniesieniem współpracy na wyższy poziom, zachowaniem równowagi pomiędzy polityką wschodnią i południową oraz wprowadzeniem nowych instrumentów, jak ENIP, twinning, TAIEX, otwarcie współpracy dla sąsiadów w ramach niektórych agencji wspólnotowych. Wzmocnienie zostało poparte zwiększeniem pomocy finansowej na kolejne lata o 32% i wynosi około 12 miliardów euro¹⁰.

Rozpatrując kwestie związane z polityką sąsiedztwa Unii, należy wspomnieć o problemach, jakie z niej wynikają. Po pierwsze, EPS nie jest jedyną polityką wobec sąsiadów, stanowi tylko jej wycinek i dotyczy państw, które albo nie mają szansy członkostwa albo same nie są nim zainteresowane. Objęcie tak różnych parterów jedną inicjatywą rodzi implikacje, które mogą mieć wpływ na jej przyszłość. Niezadowolenie z EPS, widoczne jest przede wszystkim w krajach wschodnich, jak Mołdawia i Ukraina. Podkreślają one swoją przynależność do Europy, wspólnego kręgu kulturowego i wspólnych wartości, nie chcą być traktowane na równi z państwami Maghrebu i Maszreku, położonymi na innym kontynencie. Z kolei te ostatnie wołają prowadzić samodzielnie rozmowy z Unią, gdyż nie widzą wspólnoty interesów ze wschodem¹¹.

Rozróżnienie polityki wschodniej i południowej zyskuje coraz większe uzasadnienie. Rozwój reform na Ukrainie i w Mołdawii doprowadził do przedstawienia im propozycji, na które kraje południa w najbliższej przyszłości nie mogą liczyć. Chodzi o zacieśnienie polityki wizowej i zaproszenie do wspólnoty energetycznej. Propozycje te stoją w sprzeczności z podstawowym założeniem EPS o istnieniu wspólnych możliwości dla sąsiadów. Kolejną sprawą jest polityka dotycząca państw Kaukazu Południo-

⁸ W Libanie brak stabilności politycznej wpłynął negatywnie na gospodarkę.

⁹ *Implementation of the European Neighborhood Policy in 2007*, „Commission of the European Communities”, 3 April 2008, COM(2008) 164, *Implementation of the European Neighborhood Policy in 2008*, „Commission of the European Communities”, 23 April 2009, COM(2009) 188/3.

¹⁰ *Strengthening the European Neighborhood Policy*, Presidency Progress Report, GAERC, 18/19 June 2007.

¹¹ G. Gromadzki, *Raport: Pięć tez o Europejskiej Polityce Sąsiedztwa*, Fundacja im. S. Batorego, Warszawa 2008.

wego, która nie jest jasno zdefiniowana i sytuuje się pomiędzy wschodem a południem.

Pięcioletni okres funkcjonowania EPS przynosi ze sobą wdrażanie nowych inicjatyw wobec zarówno południowych, jak i wschodnich sąsiadów Unii. Inicjatywy te w swoim założeniu mają być uzupełnieniem wobec bilateralnej współpracy w ramach planów działania, jednak rodzi się pytanie, czy nie wynikają z kryzysu polityki sąsiedztwa i nie mnożą pytań dotyczących jej efektywności oraz zasadności dalszego rozwijania stosunków z sąsiadami unii pod jednym parasolem politycznym i finansowym.

Projekt Unii dla Śródziemnomorza to inicjatywa prezydenta Francji Sarkozy'ego. Jest ona wynikiem rosnącej marginalizacji państw śródziemnomorskich na arenie międzynarodowej, niespełniania swoich funkcji przez EPS oraz chęci przywrócenia dominującej pozycji Francji na obszarze Bliskiego Wschodu i Afryki Północnej¹². Początkowo w swojej idei przedstawionej na konferencji 7 lutego 2007 roku prezydent Sarkozy chciał wzmocnienia stosunków pomiędzy krajami mającymi dostęp do Morza Śródziemnego. A więc tylko część państw unijnych brałaby w niej aktywny udział. Pół roku później swoją wersję nowego projektu przedstawił szef dyplomacji hiszpańskiej Miguel Moratinos. Unia Euro-Śródziemnomorska miałaby grupować wszystkie kraje Unii oraz państwa śródziemnomorskie, a współpraca w jej ramach koncentrowałaby się przede wszystkim na integracji społeczno-gospodarczej. Pod koniec grudnia 2007 roku Francja wraz z Hiszpanią i Włochami na spotkaniu w Rzymie wystosowała apel rzymski, który wzywał do zachowania pierwotnej idei prezydenta Sarkozy'ego, z możliwością włączenia się w prace pozostałych krajów Unii. Na takie rozwiązanie nie mogły się zgodzić Niemcy. Kompromis osiągnięto na spotkaniu prezydenta Sarkozy'ego oraz kanclerz Angeli Merkel w Hanowerze. Porozumienie zakładało utworzenie Unii dla Śródziemnomorza, grupującej kraje regionu oraz wszystkich członków Unii, włączenie Komisji Europejskiej w prace przygotowawcze wskazało na wspólnotowy charakter inicjatywy. W ostatecznej wersji projekt nosi nazwę „Proces Barceloński: Unia dla Śródziemnomorza” i został on oficjalnie zainaugurowany na szczycie w Paryżu 13 lipca 2008 roku. Wcześniej Rada Europejska w marcu i Komisja Europejska w maju przygotowały odpowiednie rekomendacje¹³.

„Proces Barceloński: Unia dla Śródziemnomorza” ma za zadanie promować wzajemne zrozumienie oraz znaczenie regionu Morza Śródziemnego dla Europy, podkreślić wagę wzajemnych powiązań, głębokich związków

¹² *Putting the Mediterranean Union In Perspective*, EuroMesCo Paper 68, June 2008, s. 4–6.

¹³ P. J. Borkowski, *Polityka sąsiedztwa...*, *op. cit.*, s. 204–206.

kulturowych i historycznych oraz potrzebę szybkiego sprostania wspólnym strategicznym wyzwaniom¹⁴.

Wyzwania te muszą być na nowo przemyślane oraz przeniesione na wyższy poziom. Przed przyjęciem oficjalnego dokumentu w lipcu Komisja dokonała przeglądu dotychczasowych osiągnięć Procesu Barcelońskiego, podkreśliła jego znaczenie i wkład w kształtowanie polityki dialogu, pokoju stabilności oraz to, że od 1995 roku spotkania w ramach partnerstwa były jedynym forum, na którym kraje Śródziemnomorza miały możliwość wymiany opinii, prowadzenia konstruktywnego dialogu oraz promocji silnego zaangażowania w stabilność i demokrację. Komisja wskazała także niedociągnięcia i trudności mające miejsce podczas realizacji partnerstwa oraz to, że wkład w rozwiązanie długotrwałego konfliktu na Bliskim Wschodzie stają się coraz bardziej ograniczone na łamach partnerstwa¹⁵.

Celem nowej inicjatywy euro-śródziemnomorskiej jest zacieśnianie stosunków wielostronnych, zwiększanie współodpowiedzialności wszystkich krajów za proces oraz zbliżenie go do obywateli. Unia dla Śródziemnomorza opierać się ma na istniejących już strukturach procesu barcelońskiego i być wobec niego oraz prowadzonych dwustronnych relacji w ramach EPS, uzupełnieniem. Inicjatywa ma charakter wielostronny i opiera się na projektach regionalnych i transnarodowych i powinna przenieść na wyższy poziom integrację regionalną i spójność. Obejmuje ona wszystkie kraje Unii Europejskiej, członków Procesu Barcelońskiego i jego obserwatorów oraz europejskie kraje nadmorskie, jak Chorwacja, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra i Monako. Do współpracy zaproszono Ligę Arabską¹⁶ oraz podkreślono związek i spójność z nową strategią Unii wobec państwa afrykańskich. Unia ma stać się także uzupełnieniem polityki rozszerzenia Unii obejmującej proces akcesyjny.

Nadanie stosunkom wyższej rangi będzie następować poprzez organizowanie co dwa lata spotkań na szczycie szefów rządów, przyjmowaniu dwuletniego programu prac i kilku konkretnych projektów regionalnych. Pomędzy szczytami mają odbywać się spotkania ministrów spraw zagranicznych. Współodpowiedzialność opiera się na ustanowieniu współprzewodnictwa, czyli powołaniu równoległe działających współprzewodniczących. Jeden ma być wyznaczony przez Unię, a drugi przez kraje śródziemnomor-

¹⁴ *Join Declaration of the Paris summit for the Mediterranean*, Paris 13 July 2008, tekst dostępny na stronie: http://www.europarl.europa.eu/intcoop/empa/home/declaration_paris_summit_formediterranean_13_july2008_en.pdf.

¹⁵ *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – Proces Barceloński; Unia na rzecz regionu Morza Śródziemnego*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 20 maja 2008 r., COM(2008) 319.

¹⁶ *Ibidem*.

skie. Lepsze zarządzanie instytucjonalne zapewnić ma powołanie specjalnego komitetu z siedzibą w Brukseli, w jego skład wchodzić przedstawiciele wszystkich państw uczestniczących w inicjatywie. Kolejną nową instytucją jest wspólny sekretariat, którego skład i działanie zostały zatwierdzone na spotkaniu euro-śródziemnomorskich ministrów spraw zagranicznych w listopadzie 2008 roku¹⁷.

Przeniesienie na wyższy poziom współpracy opiera się także na ustanowieniu nowych wielostronnych programów. W 2008 roku na szczycie w Paryżu i spotkaniu ministrów spraw zagranicznych w Marsylii zatwierdzono 6 projektów: program oczyszczenia Morza Śródziemnego – realizacja do 2020 roku, budowa autostrad morskich i lądowych – modernizacja istniejących szlaków oraz stworzenie autostrady nadmorskiej, śródziemnomorski plan słoneczny – rozwój energii alternatywnej, program ochrony ludności – mający zapobiegać katastrofom naturalnym, powołanie Uniwersytetu Śródziemnomorskiego w Słowenii – współpraca naukowa Północy i Południa, inicjatywa dla rozwoju przedsiębiorczości – pomoc małym i średnim przedsiębiorstwom¹⁸.

Jeśli chodzi o finansowanie Unii dla Śródziemnomorza, to ma się odbywać poprzez istniejący już program oraz dodatkowo pochodzić z wpływów z sektora prywatnego, składek od krajów partnerskich i międzynarodowych instytucji finansowych, banków regionalnych oraz innych środków wynikających ze współpracy dwustronnej państw-członków. Kolejne spotkanie MSZ zapowiedziano na drugą połowę 2009 roku w celu przeglądu i podsumowania pierwszego roku istnienia inicjatywy.

Unia dla Śródziemnomorza to wynik kompromisu pomiędzy rządami Północy i państw Południa. Jej powołanie nie pozostało bez echa wśród oponentów, przywódca Libii pułkownik Kadafi, nazwał nową inicjatywę powrotem do kolonializmu i odmówił współpracy. Pierwszy rok jej funkcjonowania raczej mnoży pytania co do przyszłości stosunków euro-śródziemnomorskich, niż je rozwiewa. Istnieje zgoda co do konieczności zmian w polityce sąsiedztwa, jednak rodzą się wątpliwości, czy powinna ona polegać na mnożeniu inicjatyw i tworzeniu coraz to nowych struktur, które raczej komplikują współpracę, niż ją rozwijają.

Inicjatywa francuska znalazła swoje odzwierciedlenie także na wschodzie Europy w postaci powołanego niedawno na szczycie w Pradze 9 maja 2009 roku Partnerstwa Wschodniego. Rozwój południowej flanki sąsiedztwa nie mógł pozostać bez echa. Kraje Europy Środkowo-Wschodniej, tzw.

¹⁷ Final Statement, Marseille 3–4 November 2008, tekst dostępny na stronie: http://www20.gencat.cat/docs/sue/Continguts/Actualitat_candidatura_UpM/081104%20Final%20Statement%20Marseille.pdf.

¹⁸ *Ibidem*.

adwokaci wschodniego wymiaru sąsiedztwa zainicjowali projekt mający przywrócić równowagę w EPS. Wpływ na powstanie partnerstwa miały także wydarzenia w Gruzji latem 2008 roku oraz niepokój, jaki budziły działania Rosji. Prace nad opracowaniem strategii partnerstwa trwały od czerwca 2008 roku do maja 2009¹⁹. Obejmuje ono wszystkie kraje członkowskie Unii wraz z Ukrainą, Mołdawią, Gruzją, Azerbejdżanem, Armenią i Białorusią. Partnerstwo ma połączyć płaszczyznę dwustronną i relacje wielostronne, nową jakością mają się stać umowy stowarzyszeniowe oraz położenie jeszcze większego nacisku na rozwój polityki energetycznej. Na szczycie w Pradze zapowiedziano utworzenie nowej struktury instytucjonalnej mającej funkcjonować obok Europejskiej Polityki Sąsiedztwa. Zasadne wydaje się wspomnieć, że w odróżnieniu od Unii dla Śródziemnomorza, która posiada wsparcie w instytucjach procesu barcelońskiego struktura ta musi być od podstaw sformułowana i wdrożona.

Ocena sukcesu bądź porażki Europejskiej Polityki Sąsiedztwa po kilkuletnim działaniu wydaje się dość trudnym zadaniem. Podejmowanie nowej inicjatywy raczej mnoży wątpliwości, niż je rozwiewa. Rodzi się pytanie, czy są one uzupełnieniem polityki sąsiedztwa, czy też stanowią nową jakość prowadzącą do jej marginalizacji. Po trzyletnim okresie wdrażania planów działania nie wiadomo, jak dalej będzie wyglądała współpraca, skoro tylko Ukraina jest gotowa do jej rozwinięcia w umowy europejskie, nie ma także informacji, jaki charakter powinny mieć te nowe układy. Po południowej stronie sąsiedztwa mamy Proces Barceloński, Unię dla Śródziemnomorza oraz strategię Unia-Afryka obejmującą cztery kraje EPS, po wschodniej Partnerstwo Wschodnie oraz strategię Synergia Czarnomorska z 2007 roku grupującą kraje mające dostęp do Morza Czarnego, której realizacja pozostaje nadal na etapie planów. Rok 2009 jest niewątpliwie czasem zmian w polityce sąsiedztwa, nastąpiło ponowne rozdzielenie Wschodu i Południa. Czas pokaże, czy było to przeniesienie Europejskiej Polityki Sąsiedztwa na wyższy poziom współpracy i jej rozwój, czy może końcem wynikającym z niespełnienia swoich zadań i błędnego założenia, że możliwe jest połączenie pod jednym parasolem tak odmiennych od siebie społeczeństw, gospodarek i kultur²⁰.

¹⁹ *Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit*, „Council of the European Union”, Brussels, 9 May 2009, 8435/09 (Presse 78).

²⁰ Barbara Lippert proponuje całościową wizję zawartości przyszłych układów europejskich, powinny one obejmować kwestie instytucjonalne, bezpieczeństwa wewnętrznego, dialog i współpracę w zakresie polityki zagranicznej i bezpieczeństwa, promocję demokracji poprzez wzmocnienie instytucjonalne, rozwój handlu i gospodarki oraz priorytety pomocy unijnej, takie jak współpraca transgraniczna, zarządzanie funduszami, rozwój infrastruktury, politykę regionalną. B. Lippert, *Beefing up the ENP: Towards a Modernization and stability Partnership*, „International Spectator” 2006, Vol. 41, No. 4, s. 88–91.

Bibliografia

- Borkowski P.J., *Polityka sąsiedztwa Unii Europejskiej*, Warszawa 2009.
- DeBardeleben J., *The Boundaries of EU Enlargement, Finding a Place for Neighbors*, New York 2007.
- Gromadzki G., *Raport: Pięć tez o Europejskiej Polityce Sąsiedztwa*, Warszawa 2008.
- Lippert B., *Beefing up the ENP: Towards a Modernization and stability Partnership*, „International Spektator” 2006, Vol. 41, No. 4.
- Lippert B., *European Neighborhood Policy, Many reservation some progress, uncertain prospect*, „International Policy Analysis”, Fredrich Ebert Stiftung, June 2008.
- Putting the Mediterranean Union In Perspective*, EuroMesCo Paper 68, June 2008.
- Świeżak P., *Raport: Europejska Polityka Sąsiedztwa. Bilans funkcjonowania na przykładzie Ukrainy*, Biuro Bezpieczeństwa Narodowego, 8 lipca 2007, Warszawa.
- Wojan B., *Unia dla Morza Śródziemnego – nowe forum współpracy regionalnej*, „Biuletyn PISM” 2008, nr 32.

Źródła internetowe

- Final Statement*, Marseille 3–4 November 2008, tekst dostępny na stronie: http://www20.gencat.cat/docs/sue/Continguts/Actualitat_candidatura_UpM/081104%20Final%20Statement%20Marseille.pdf.
- Implementation of the European Neighborhood Policy in 2007*, „Commission of the European Communities”, 3 April 2008, COM(2008) 164.
- Implementation of the European Neighborhood Policy in 2008*, „Commission of the European Communities”, 23 April 2009, COM(2009) 188/3.
- Join Declaration of the Paris summit for the Mediterranean*, Paris 13 July 2008, http://www.europarl.europa.eu/intcoop/empa/home/declaration_paris_summit_formediterranean_13july2008_en.pdf.
- Joint Declaration of the Prague Eastern Partnership Summit*, „Council of the European Union”, Brussels, 9 May 2009, 8435/09 (Presse 78).
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady – Proces Barceloński; Unia na rzecz regionu Morza Śródziemnego*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 20 maja 2008, COM(2008) 319.
- Solana J., Patten Ch., *Wider Europe*, 7 August 2002.
- European Neighborhood Policy Strategy Paper*, Brussels, 12 May 2004, COM(2004) 373 final.
- Strengthening the European Neighborhood Policy*, Presidency Progress Report, GAERC, 18/19 June 2007.
- Wider Europe – Neighborhood, A New framework for relations with Eastern and Southern neighbors*, „Communication from the Commission to the Council and the European Parliament”, Brussels, 11 March 2003 r, COM(2003) 104 final.

Summary

This article treats about a new initiative in European Neighborhood Policy. Author show change witch performed in European Union Foreign Policy towards Eastern and Southern neighborhoods. The European Neighborhood Policy was developed in 2004 to avoid emergence of new dividing line between UE and new neighbors after enlargement. Author indicate problems witch accompany Neighborhood Policy from beginning. Discuss bilateral Action Plan – the main element of ENP and the report of theirs implementation from 2006 Year 2009 is a year in transition and modernization in Neighborhood Policy. Two new programs was founded. First in July 2008 Union for the Mediterranean where cooperation built member of the EU and Mediterranean countries. The Second one is Easter Partnership which was launched in Prague in May 2009.

Edward Jakubowski*

Euroregiony województwa lubuskiego jako pomost w wykorzystaniu funduszy przedakcesyjnych – doświadczenia

Dużą rolę w realizacji współpracy transgranicznej odgrywają polskie euroregiony. Województwo lubuskie znajduje się w strefie wpływów dwóch euroregionów: Sprewa–Nysa–Bóbr i Pro Europa Viadrina.

W myśl Statutu Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr i zgodnie z podpisaną umową jego głównym celem jest wszechstronna działalność na rzecz obszarów przygranicznych Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec, ich sanacja ekologiczna, dążenie do rozkwitu gospodarczego i kulturalnego oraz stałej poprawy warunków życia ich mieszkańców, w tym niwelowania istniejących różnic ekonomicznych.

Realizacja wyznaczonego celu ukierunkowana jest na poszczególne sfery. Do sfer realizowanych we współpracy transgranicznej zaliczyć należy: współdziałanie z niemieckimi podmiotami działalności komunalnej i wspólnotami komunalnymi w ramach Euroregionu, harmonizowanie działalności komunalnej w zakresie programowania rozwoju terenów objętych działalnością euroregionu.

W ramach kolejnej sfery prowadzone są działania na rzecz przyspieszonego rozwoju i wzajemnego dostosowania systemów infrastruktury technicznej i społeczno-usługowej o ponadgranicznym zasięgu oddziaływania, jak również dążenie do zwiększania potencjału ekonomicznego euroregionu przy zachowaniu zasad i rygoru ekologicznego. Istotnym elementem współpracy transgranicznej jest też tworzenie korzystnych warunków dla ponadgranicznej współpracy różnych podmiotów w dziedzinie kultury, nauki, oświaty, turystyki i rekreacji, zdrowia, opieki społecznej oraz innych przyjętych przez członków Stowarzyszenia.

* Edward Jakubowski – dr, Instytut Politologii, Uniwersytet Zielonogórski.

Kolejną, ważną z punktu widzenia społecznego, jest sfera integracji ludności całego regionu poprzez tworzenie warunków i sprzyjanie rozwojowi bezpośrednich kontaktów osobistych pomiędzy mieszkańcami sąsiadujących ze sobą krajów oraz współdziałanie w zapobieganiu i zwalczaniu katastrof i klęsk żywiołowych.

Ostatnią sferą jest nacisk na stałe informowanie opinii publicznej po obu stronach granicy o celach, zasadach, programach i konkretnych przedsięwzięciach w zakresie współpracy transgranicznej¹.

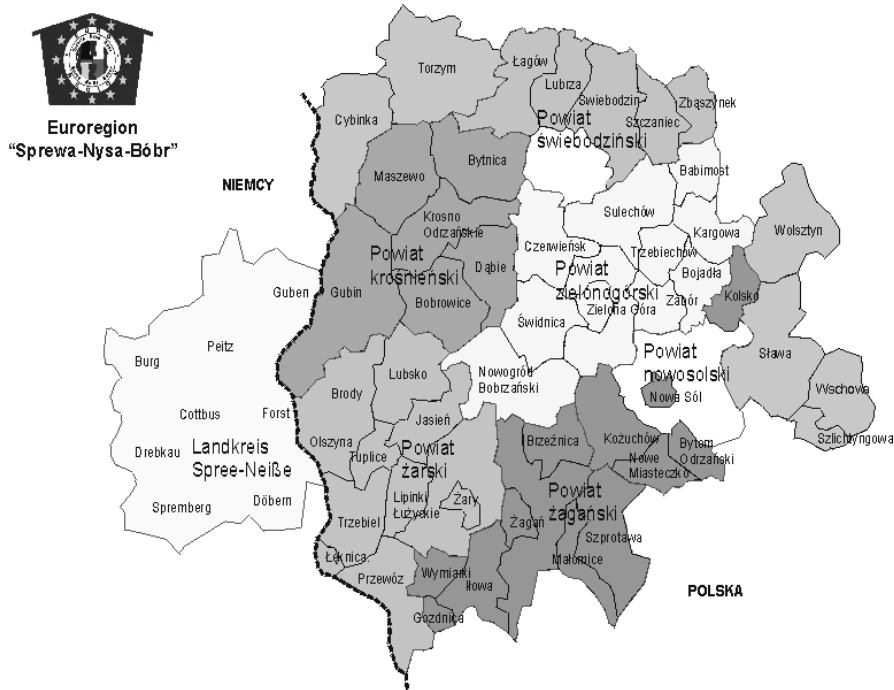
Rozmowy dotyczące powstania euroregionu na granicy województwa lubuskiego zainicjowane zostały pod koniec 1991 roku. Ich inicjatorami były, po stronie polskiej gminy: Lubsko, Jasień, Brody, Nowogród Bobrzański i Trzebiel oraz miasto Forst po stronie niemieckiej. W 1992 roku do prac związanych z powstaniem euroregionu włączyli się przedstawiciele innych gmin oraz Wojewoda Zielonogórski po stronie polskiej, a po stronie niemieckiej Związek Miast i Powiatów, do którego weszły powiaty: Guben, Spremberg, Cottbus oraz miasto Cottbus. Zebranie założycielskie Stowarzyszenia odbyło się ostatecznie w dniu 2 czerwca 1993 roku w Gubinie z udziałem przedstawicieli gmin-założycieli oraz Wojewody zielonogórskiego. Wtedy też miała miejsce, w obecności licznych przedstawicieli gmin, Wojewody Zielonogórskiego, Ministra Pełnomocnika Ambasady Polskiej w Berlinie, Przewodniczącego Związku Miast Polskich oraz przedstawicieli Związku Powiatów i Miast Niemieckich, uroczystość podpisania umowy, powołującej oficjalnie do życia Euroregion.

Umowa, którą podpisał Prezes Konwentu Stowarzyszenia Gmin RP Euroregion Sprewa–Nysa–Bóbr Czesław Fiedorowicz oraz Prezydent Stowarzyszenia Niemieckiego Euroregion Sprewa–Nysa–Bóbr Waldemar Kleinschmidt, reguluje szeroko rozumianą współpracę partnerów po obu stronach polsko-niemieckiej granicy. Euroregion jest platformą dobrowolnej współpracy polskich gmin z powiatami i miastami Republiki Federalnej Niemiec, realizowanej na podstawie równości prawa obu stron z uwzględnieniem Układu Ramowego o Ponadgranicznej Współpracy pomiędzy gminami a stowarzyszeniami terytorialnymi².

¹ Statut Stowarzyszenia Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr z dnia 2 czerwca 1993, § 2, pkt 1–3.

² Powstanie Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr, <http://www.euroregion-snb.pl>.

Rysunek 1. Mapa euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr.



Źródło: www.euroregion-snb.pl.

Początkowo w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr przedstawiano propozycje projektów inwestycyjnych, takich jak: projekt turystyczny rozbudowy linii kolejowej Cottbus–Żary–Zielona Góra, Euro-Trans-Logistic-Center na przejściu granicznym Forst–Bademeusel, budowę nowych przejść granicznych, wspólnej oczyszczalni ścieków Gubin–Guben, zakładu produkcji estru metylowego oleju rzepakowego (RME) w Guben, Brandenburgsko-Polskiej Akademii Administracji. Jednak okazało się, że nie wszystkie projekty można zrealizować w zaproponowanej postaci. Stały się one punktem wyjścia do sformułowania i realizacji bardziej szczegółowych zadań³.

Projekty, które były realizowane w poprzednich latach, dotyczyły przede wszystkim rozwoju lokalnej społeczności, poczucia tożsamości, lokalnych tradycji oraz współpracy z sąsiadami zza Odry⁴. W roku 2001 zakończono realizację projektów z programu Phare CBC na rok 1998, w ra-

³ C. Osękowski, H. Szczegół, *Pogranicze polsko-niemieckie w okresie transformacji (1989–1997)*, Zielona Góra 1999.

⁴ W. Sługocki, *Lubuskie doświadczenia w wykorzystaniu Funduszy Unii Europejskiej*, Zielona Góra 2004, s. 40.

mach którego zrealizowano 94 projekty na łączną kwotę 510 209,54 euro (1 887 775,29 zł)⁵.

W Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr realizowano cele statutowe, które skupiały się głównie na Programie Phare CBC SPF (Small Project Funds) – Małe Projekty Euroregionalne, finansowano ze środków programów Polska – Niemcy na lata 1995–2002, Polska – Czechy – Niemcy 1995–1996, Polska–Czechy 1999 oraz z odsetek bankowych od kwot programów Polska – Region Morza Bałtyckiego. Ogólna kwota funduszu przeznaczanego na SPF wynosiła około 10 mln euro. Z tego funduszu dofinansowane zostały działania instytucji samorządowych w piętnastu euroregionach. Wszystkimi projektami zarządzały władze euroregionów, a beneficjentami były samorządy gminne i instytucje lokalne.

Fundusz Małych Projektów Euroregionalnych zapoczątkowany został w ramach Programu Współpracy Przygranicznej Polska – Niemcy Phare 1995. Pierwszym przedsięwzięciem, które zapoczątkowało realizację programu małych projektów, była organizacja festiwalu dla młodzieży niepełnosprawnej w Lubsku. Dzięki pomocy finansowej ze środków Phare CBC przedsięwzięcie to stało się coroczną imprezą. Na początku Fundusz Małych Projektów obejmował swym zasięgiem tylko cztery euroregiony, w tym Euroregion Sprewa–Nysa–Bóbr, na polsko-niemieckiej granicy. W kolejnych latach, dzięki utworzeniu przez Komisję Europejską nowych programów, fundusz objął swym zasięgiem wszystkie euroregiony na polskich granicach. Z wytycznych Komisji Europejskiej, środki z Funduszu Małych Projektów Euroregionalnych przeznaczono głównie na tworzenie transgranicznych więzi i połączeń o charakterze międzyludzkim. Unijna dotacja przeznaczona była na projekty, których wartość nie przekraczała 50 tysięcy euro, oraz na przedsięwzięcia związane z organizacją seminariów, warsztatów, szkoleń, tworzeniem transgranicznych instytucji społecznych i gospodarczych oraz wymianą młodzieży. Dofinansowane także były zadania, które wynikały ze współpracy gmin, miast czy województw z partnerami po drugiej stronie granicy⁶.

Fundusz Małych Projektów osiągnął wiele trwałych efektów dzięki realizacji projektów gospodarczych, turystycznych, takich jak: targi, promocje regionów, rozwiązywanie problemów gospodarczych w sferze rolnictwa, zmniejszenie skutków bezrobocia, zwiększenie PKB w regionach, a także stworzył możliwość organizowania imprez dla ludzi z obu stron granicy w celu wymiany doświadczeń oraz poprawy wzajemnych stosunków i likwidacji uprzedzeń pomiędzy narodami, promowania idei integracji

⁵ *Ibidem*, s. 41.

⁶ A. Jaz, P. Sługocki, J. Zamojski, W. Sługocki, *Wykorzystanie Funduszy Przedakcesyjnych w regionie w latach..., op. cit.*, s. 25.

europiejskiej i Unii Europejskiej wśród społeczności lokalnej, co przyniosło wymierne efekty.

Tabela 1 zestawia liczbę projektów zrealizowanych z programu Phare CBC SPF Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr i kwot wydatkowanych w poszczególnych latach działania.

Tabela 1. Realizacja projektów dofinansowanych ze środków Pomocowych UE w ramach Programu Phare CBC SPF Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr.

Lata budżetowe	Liczba zrealizowanych projektów	Kwota (euro)
1995	62	240 189,00
1996	110	722 133,79
1997	109	439 491,17
1998	95	510 209,54
1999	131	422 081,71
2000	49	358 378,95
Razem	556	2 962 483,16

Źródło: A. Jaz, P. Sługocki, J. Zamojski, W. Sługocki, *Wykorzystanie Funduszy Przedakcesyjnych w regionie w latach 1994–2003*, Zielona Góra 2003.

W Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr w latach 1995–2000 zrealizowano 556 projektów, najmniej w 2000 roku, bo tylko 49, a najwięcej w 1999 – 131.

W Euroregionie z funduszu Phare CBC realizowano dużo przedsięwzięć inwestycyjnych, między innymi takie jak: oczyszczalnie ścieków, wodociągi, gazyfikację, modernizację dróg krajowych itp. Uzyskano dofinansowanie na dwa projekty bezpośrednio realizowane przez Euroregion. Pierwszym projektem, który uzyskał dofinansowanie przez Euroregion Sprewa–Nysa–Bóbr był Eurolas – projekt ochrony przeciwpożarowej lasów przygranicznych o transgranicznym charakterze. Realizowany był jednocześnie po stronie polskiej z programu Phare CBC, a po stronie niemieckiej z programu Interreg II. Drugim projektem było dofinansowanie z programu Phare CBC projektu o nazwie „Ścieżki rowerowe” dotyczącego rozbudowy tras rowerowych biegnących przez tereny Euroregionu po polskiej i niemieckiej stronie przez przejście graniczne Gubin-Guben oraz Zasieki-Forst, które połączyły się z siecią ścieżek rowerowych po stronie niemieckiej części Euroregionu⁷.

Tabela 2 przedstawia zestawienie projektów inwestycyjnych, które w poszczególnych latach były zrealizowane w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr (1994–1999).

⁷ *Ekorozwój w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr*, Projekt pilotażowy, www.euroregion-snb.pl.

Tabela 2. Projekty inwestycyjne z programu Phare w euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr (1994–1999).

1994	
1.	Budowa terminalu i modernizacja układu komunikacyjnego na przejściu granicznym w Olszynie
2.	Budowa przejścia granicznego w Gubinku z obwodnicą Gubina
1995	
1.	Modernizacja dróg krajowych nr 274 i 275 stanowiących dojazd do przejścia granicznego w Gubinku
2.	Centralna oczyszczalnia ścieków w Zielonej Górze
3.	Wspólna oczyszczalnia ścieków Gubin-Guben, modernizacja kanalizacji miasta Gubin
4.	Wysypisko odpadów dla miasta Gozdnicza
5.	Rewaloryzacja Parku Mużakowskiego w Łęknicy
5.	Prezentacje wokalne dzieci niepełnosprawnych w Lubsku
7.	Modelowy program konwersji obiektów po byłej Armii Radzieckiej dla potrzeb rozwoju gospodarczego terenów przygranicznych w Zasiękach – gmina Brody
1996	
1.	Budowa ulicy XXX-lecia w Żarach jako dojazd do przejścia granicznego w Przewozie
2.	Budowa sieci kanalizacyjnej z oczyszczalnią ścieków w Bronkowie, gmina Bobrowice
3.	Budowa wysypiska nieczystości stałych w Buczynie, gmina Trzebiel
4.	Budowa oczyszczalni ścieków w Łęknicy
5.	Budowa oczyszczalni ścieków w Żaganii
6.	Budowa oczyszczalni ścieków i kanalizacji dla prawobrzeżnej części Nowogrodu Bobrzańskiego
7.	Promocja ekoturystyki: mapa, katalog i film promocyjny o województwie zielonogórskim
8.	Ścieżki rowerowe w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr
9.	Eurolas
10.	Park Mużakowski w Łęknicy
1997	
1.	Budowa obwodnicy Wolsztyna
2.	Budowa obwodnicy w Żarach
3.	Budowa mostu w Szprotawie
4.	Rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków w Nowej Soli
5.	Rozbudowa zakładu gromadzenia i utylizacji odpadów w Zielonej Górze
6.	Budowa oczyszczalni ścieków w Cybince
7.	Budowa oczyszczalni ścieków w gminie Lubrza

8.	Eurolas
9.	Modernizacja i rozbudowa Międzynarodowego Centrum Muzycznego Wschód-Zachód w Zielonej Górze
10.	Modernizacja i rozbudowa Międzynarodowego Ośrodka Spotkań Młodzieży w Drzonkowie
11.	Budowa gazociągu przesyłowego i sieci gazowej dla miasta Gubina
12.	Budowa sieci gazowej na obszarze gminy Skape
1998	
1.	Budowa obejścia miasta Jasień
2.	Budowa obwodnicy miasta Szprotawa
3.	Budowa oczyszczalni ścieków dla miasta Krosno Odrzańskie
4.	Scentralizowany system utylizacji ścieków w obszarze chronionym Łagowskiego Parku Krajobrazowego
5.	Ścieżki rowerowe
6.	Modernizacja i rozbudowa Międzynarodowego Centrum Muzycznego Wschód-Zachód w Zielonej Górze
7.	Budowa gazociągu przesyłowego i sieci gazowej dla miasta Gubina
1999	
1.	Budowa oczyszczalni ścieków dla miasta Lubska
2.	Budowa oczyszczalni ścieków dla miasta Iłowa
3.	Eurolas

Źródło: dane Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr w Gubinie.

Analizując projekty zrealizowane z programu Phare w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr w latach 1994–1998, należy wymienić aż 240 projektów, które dotyczyły sfery kulturalnej, między innymi: organizacji festiwalów, plenerów plastycznych, dofinansowania różnego rodzaju spotkań, targów itp.

Od 1994 r. w Euroregionie SNB realizowano inwestycję z zakresu budowy ścieżek rowerowych. Projekt „Ścieżki rowerowe” był realizowany w dwóch etapach. Pierwszy obejmował swym zasięgiem dwie gminy: miasto Gubina i Nowogród Bobrzański i został już zakończony. Inwestorem zastępczym było miasto Gubina. Wartość dofinansowania dla tego projektu wynosiła 250 tys. euro. W mieście Gubina wykonano ścieżkę rowerową o jezdni dwustronnej o długości 1,95 km i wartości 218 000,70 euro. Następnym miastem w Euroregionie, w którym wykonano ścieżkę rowerową, był Nowogród Bobrzański. W tym przypadku ścieżka o długości 15,45 km wymagała zainwestowania 122 000,60 euro.

Druga ścieżka obejmująca swym zasięgiem pięć gmin: miasto Zieloną Górę, Żary, Babimost, Kargową oraz Tuplice, otrzymała dofinansowanie w wysokości 500 tys. euro z funduszu Phare oraz 350 tys. zł z rezerwy

celowej budżetu państwa. Inwestorem zastępczym dla tego projektu było miasto Zielona Góra⁸.

W granicach województwa lubuskiego leży drugi prężnie działający Euroregion Pro Europa Viadrina. W 1991 roku, po wprowadzeniu ruchu bezwizowego z Niemcami zintensyfikowała się współpraca między byłym województwem gorzowskim a Brandenburgią. Miasta i gminy województwa gorzowskiego w latach 1991–1992 nawiązały szereg oficjalnych kontaktów z partnerami niemieckimi. Współpraca ta dotyczyła głównie wymiany doświadczeń w zakresie: funkcjonowania samorządów, kultury oraz problematyki rolnej. Część kontaktów odbywała się w ramach podpisanych porozumień, a inne na podstawie wzajemnych interesów, bez oficjalnych umów⁹.

Szczególne znaczenie dla dalszych kontaktów miało podpisanie porozumienia o współpracy pomiędzy Słubicami i Frankfurtem nad Odrą. Na podstawie tej umowy otworzono w Słubicach, we wrześniu 1992 roku, wspólne, polsko-niemieckie biuro koordynacyjne Pro Europa Viadrina. W dniu 5 czerwca 1993 roku został podpisany List Intencyjny o utworzeniu euroregionu. Ze strony polskiej podpisał go Prezes Stowarzyszenia Lubuszan Pogranicze – Paweł Kisielewski, a ze strony niemieckiej Prezes Stowarzyszenia Środkowa Odra – Wolfgang Pohl. W dniu 21 grudnia 1993 roku przedstawiciele Stowarzyszenia Środkowa Odra (Mittlere Oder), Stowarzyszenia Gmin Lubuskich Pogranicze oraz Związku Gmin Gorzowskich podpisali w Rogach (Rzeczpospolita Polska) umowę o utworzeniu Euroregionu Pro Europa Viadrina. Strony zawierające umowę zadeklarowały w nim wolę:

- zapewnienia dobrosąsiedzkich stosunków między Polakami i Niemcami,
- utrwalania regionalnej tożsamości Polaków i Niemców mieszkających w rejonie przygranicznym przez stworzenie wspólnej perspektywy na przyszłość,
- podnoszenia dobrobytu mieszkańców regionu przygranicznego poprzez stworzenie przyszłego transgranicznego polsko-niemieckiego regionu gospodarczego,
- promowania idei jedności europejskiej i porozumienia międzynarodowego,
- ustalania wspólnych przedsięwzięć oraz uzyskania środków potrzebnych do ich realizacji¹⁰.

W lutym 1998 roku Rada Euroregionu Pro Europa Viadrina podjęła uchwałę o zmianie reprezentanta strony polskiej w euroregionie. Stronę pol-

⁸ *Ścieżki rowerowe w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr*, www.euroregion-snb.pl/.

⁹ Cz. Osękowski, H. Szczegóła, *Pogranicze polsko-niemieckie w okresie transformacji (1989–1997)*, Zielona Góra 1999, s. 169.

¹⁰ Preambuła Umowy o utworzeniu Euroregionu Pro Europa Viadrina, Rogi, 21 grudnia 1993.

ską zaczęło reprezentować Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pro Europa Viadrina¹¹.

Euroregion wyznaczył sobie do realizacji kilka zadań, sformułowanych następująco: „(...) celem Stowarzyszenia jest reprezentacja i obrona wspólnych interesów gmin zrzeszonych w Euroregionie Pro Europa Viadrina oraz współpraca gmin w zakresie następujących dziedzin: gospodarki komunalnej (budowa infrastruktury komunalnej, gazyfikacja wsi, telefoniczacja), ochrony środowiska (utyliczacja odpadów komunalnych i przemysłowych, oczyszczanie ścieków), ochrony zdrowia (w tym w ramach samorządowego systemu finansowania służby zdrowia), edukacji (organizacji szkół, kreowania programów oświatowych), kultury i turystyki (organizacja wspólnych imprez, promowanie regionu) oraz komunikacji publicznej”¹².

Do polskiej części Euroregionu należy 29 gmin zajmujących obszar ok. 6000 km² zamieszkaany przez ponad 400 tys. osób. Niemiecka część obejmuje tereny miasta Frankfurt nad Odrą oraz powiatów Märkisch Oderland, Oder-Spree o łącznej powierzchni 4726 km², gdzie mieszka 449 tys. osób¹³.

W latach 1994–1999 euroregion wykorzystał na realizację niektórych zadań fundusze pomocowe Unii Europejskiej Phare CBC i Interreg II. W tym okresie roczny budżet Programu Współpracy Przygranicznej Polska–Niemcy Phare CBC był na poziomie od 32 do 50 mln euro. W Euroregionie Pro Europa Viadrina przyznano środki na 34 przedsięwzięcia infrastrukturalne w wysokości około 73 mln euro. Sfinansowano z nich m.in. budowę: terminala towarowych odpraw celnych w Świecku (5,5 mln euro) i Collegium Polonicum (16 mln euro), budowę oczyszczalni ścieków w Gorzowie, Sulecinie, Rzepinie, Słońsku oraz modernizację drogi Kostrzyn–Gorzów i kolejowego przejścia granicznego Kunowice–Frankfurt, a w końcu budowę ścieżek rowerowych i turystycznych. Program pomocowy Interreg II funkcjonujący po stronie niemieckiej w latach 1994–1999 objął swoim działaniem 85 projektów na łączną kwotę ok. 45 mln euro¹⁴.

Istotną rolę w euroregionie, w procesie przybliżania partnerstwa odegrał Fundusz Małych Projektów (SPF), który rozpoczął działalność w 1995 roku. Z funduszu Phare CBC euroregion otrzymał 2 553 595 euro na realizację 403 projektów, zaś strona niemiecka euroregionu z programu Interreg II wykorzystwała 265 tys. euro. Łącznie wsparto ponad 800 projektów.

¹¹ *Historia i cele euroregionu*, www.euroregion-viadrina.pl/.

¹² Status Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”, Gorzów Wielkopolski 2004, rozdział 2, § 7.

¹³ *Historia i cele euroregionu*, www.euroregion-viadrina.pl/.

¹⁴ Phare CBC, www.euroregion-viadrina.pl/phare.php.

Rysunek 2. Mapa Euroregionu Pro Europa Viadrina.



Źródło: <http://www.euroregion-viadrina.de/images/karte.gif>.

Istotną rolę w euroregionie, w procesie przybliżania partnerstwa odegrał Fundusz Małych Projektów (SPF), który rozpoczął działalność w 1995 roku. Z funduszu Phare CBC euroregion otrzymał 2 553 595 euro na realizację 403 projektów, zaś strona niemiecka euroregionu z programu Interreg II wykorzystała 265 tys. euro. Łącznie wsparto ponad 800 projektów.

Projekty realizowane w ramach SPF dotyczyły:

- wymiany kulturalnej,
- demokracji lokalnej,
- zasobów ludzkich,
- transgranicznych studiów i koncepcji rozwojowych,
- rozwoju gospodarczego i turystycznego¹⁵.

¹⁵ Fundusz Małych Projektów (SPF) Unii Europejskiej Phare CBC w latach 1995–2000, www.euroregion-viadrina.pl/projekty.php.

Tabela 3. Realizacja projektów dofinansowanych ze środków Pomocowych UE w ramach Programu Phare CBC w Euroregionie Pro Europa Viadrina.

Lata budżetowe	Liczba zrealizowanych projektów	Kwota (euro)
1995	23	259 517,00
1996	40	803 764,00
1997	82	227 583,00
1998	157	637 868,00
1999	131	560 431,00
2000	51	415 404,00
Razem	484	2 904 567,00

Źródło: A. Jaz, P. Sługocki, J. Zamojski, W. Sługocki, *Wykorzystanie Funduszy Przedakcesyjnych w regionie w latach 1994–2003*, op. cit.

Z analizy danych przedstawionych w tabeli 3 wynika, że w latach 1995–2000 zrealizowano 484 przedsięwzięcia o łącznej wartości 2 904 567 euro. Najmniej projektów zrealizowano w 1995 roku, bo tylko 23, a najwięcej w roku 1998 – 157.

Z przedstawionych danych wynika, że euroregiony leżące w granicach województwa lubuskiego odegrały bardzo istotną rolę w procesie przelamywania barier i budowania więzi między narodami Polski i Niemiec, a co najważniejsze umożliwiły integrowanie się społeczności na płaszczyźnie lokalnej, regionalnej, a nawet międzynarodowej, na różnych szczeblach działalności. Fundusze pozyskane z Unii Europejskiej przyczyniły się do budowy lub przebudowy już istniejącej infrastruktury technicznej w województwie lubuskim. Wpłynęły one na polepszenie stanu dróg poprzez ich modernizację, budowę nowych odcinków, a także w ramach działań ekologicznych na budowę oczyszczalni ścieków, segregację odpadów i ich utylizację.

W związku ze wstąpieniem Polski w struktury unijne współpraca zaowocowała rozwojem infrastruktury technicznej w województwie lubuskim, a tym samym przełożyła się na rozwój społeczny, gospodarczy regionu oraz terenów przygranicznych.

Bibliografia

- Ekorozwój w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr*, Gubin – Zielona Góra 1997.
- Euroregiony w nowym podziale Polski*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa – Wrocław 1999.
- Jaz A., Sługocki P., Zamojski J., Sługocki W., *Wykorzystanie Funduszy Przedakcesyjnych w regionie w latach 1994–2003*, Zielona Góra 2003.

- Osekowski Cz., Szczegóła H., *Euroregiony na pograniczu polsko-niemieckim (1989–1997)*, Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra 1998.
- Osekowski Cz., Szczegóła H., *Pogranicze polsko-niemieckie w okresie transformacji (1989–1997)*, Zielona Góra 1999.
- Sługocki W., *Ekorozwój w Euroregionie Sprewa–Nysa–Bóbr*, [w:] *Rola i znaczenie informacji europejskiej w budowaniu pozytywnego wizerunku procesów integracyjnych na pograniczu polsko-niemieckim*, Zielona Góra 10–11.12.1999.
- Sługocki W., *Lubuskie doświadczenia w wykorzystaniu funduszy Unii Europejskiej*, Zielona Góra 2004.
- Sługocki W., *Wybrane aspekty finansowanego wsparcia Unii Europejskiej w Polsce*, Zielona Góra 2005.
- Status Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu „Pro Europa Viadrina”*, Gorzów Wlkp. 7.04.2004.
- Statut Stowarzyszenia Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregionu Sprewa–Nysa–Bóbr z dnia 2.06.1993.
- Umowa o utworzeniu Euroregionu Pro Europa Viadrina, Rogi, 21 grudnia 1993.

Źródła internetowe

www.euroregion-snb.pl/ue2009/

www.euroregion-viadrina.pl/

Summary

Polish Euroregions play a great part in transboundary cooperation. There are two Euroregions in Lubuskie Province: Euroregion Sprewa – Nysa – Bóbr and Euroregion Pro Europa Viadrina. Euroregions were crucial in building and breaking barriers between two nations of Poland and Germany, and what is more they enabled the integration of societies on a local and regional ground. One can also notice that Euroregions are very important in international integration on different levels of activity.

The article describes two Euroregions situated in Lubuskie province and their experience in gaining resources from European Union. The article presents projects implemented in the area of the technical infrastructure.

Zygmunt Szot*

Wybrane problemy demograficzne Federacji Rosyjskiej

W długim i skomplikowanym procesie historycznym zasiedlenia obecnego terytorium Rosji czynnikiem decydującym była ekspansja polityczna państwa rosyjskiego i będąca jej konsekwencją ekspansja migracyjna. Stanowiła ona podstawę rosyjskiej ekspansji terytorialnej.

Na początku XX w. imperium rosyjskie obejmowało już ponad 22 mln km² i tak było aż do rozpadu Związku Radzieckiego z końcem 1991 r. Ubogie pod względem rolniczym ziemie Centralnej Rosji już z końcem średniowiecza nie były w stanie wyżywić szybko rosnącej liczby ludności. Ekspansja kierowała się w pierwszej kolejności na ziemie słabo zaludnione, gdzie nie istniały silne organizacje państwowe, a więc na wschód. Już w połowie XVI w. osadnictwo rosyjskie przekroczyło Wołgę, a przekroczenie Uralu w 1581 r. („pochód Jermaka”) otworzyło drogę do opanowania Syberii. Dzięki znikomemu zaludnieniu Syberii przez miejscowe ludy osadnicy rosyjscy opanowali ją bardzo szybko (w ciągu XVII w.). W kierunku płd. kolonizacja rosyjska posuwała się w głąb strefy stepowej pod osłoną umocnionych linii osadnictwa wojskowego. Już w XVII w. przekroczyła ona obecne granice Rosji, wchodząc na ziemie Ukrainy. W tym samym mniej więcej czasie doszła do przedgórzy Kaukazu. W drugiej połowie XIX w. zniesienie pańszczyzny w Rosji stało się bodźcem do bardziej nowoczesnych akcji kolonizacyjno-migracyjnych. Zasiedlono wówczas obszary wzdłuż Amuru i Ussuri, przejęte od Chin w 1860 r. Budowa kolei transsyberyjskiej na przełomie XIX i XX w. spowodowała ogromną migrację kilku milionów ludzi na urodzajne stepowe ziemie południowej części Niziny Zachodniosyberyjskiej i Pogórza Kazachskiego. W okresie istnienia ZSRR obraz rozmieszczenia ludności zmienił się przede wszystkim przez powstanie nowych ośrodków

* Zygmunt Szot – dr, Wydział Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego.

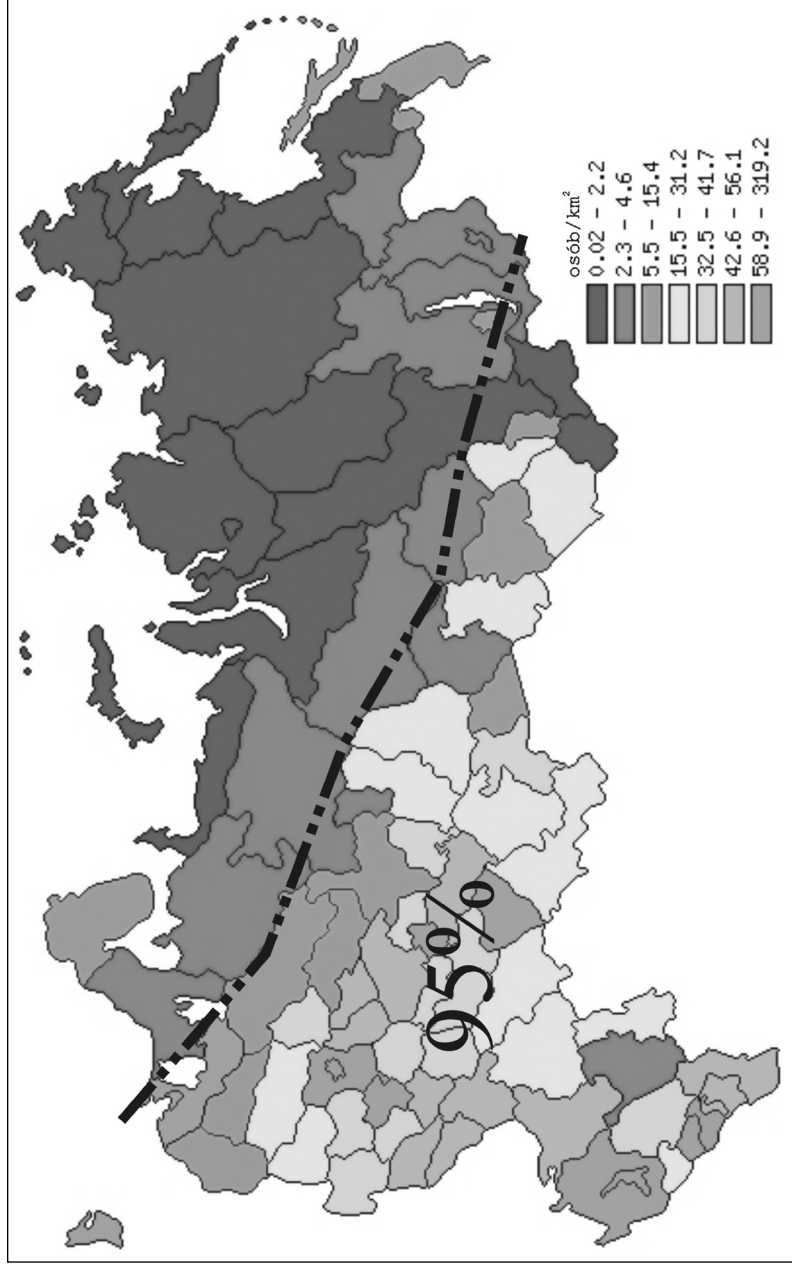
miejsko-przemysłowych w bezludnych okręgach polarnych, tworzonych na bazie osadnictwa przemysłowego. Większość z nich powstała w okresie stalinowskim z obozów pracy przymusowej (gułag). W latach trzydziestych XX w. powstały one głównie w oparciu o wydobycie surowców mineralnych: Norylsk (rudę niklu i miedzi), Murmańsk (fosforyty i port), Peczora (węgiel), zgrupowanie osiedli w górnej części dorzecza Kołomy (złoto). Charakter normalnych miast uzyskały dopiero w połowie lat pięćdziesiątych, gdy przymusowy tryb zaludniania zastąpiono bodźcem materialnym. W latach sześćdziesiątych, już w oparciu o osadnictwo dobrowolne, powstały skupiska ludności w północnej części Niziny Zachodniosyberyjskiej, w rejonach eksploatacji ropy naftowej i gazu ziemnego oraz w zachodniej Sacha-Jakucji, gdzie wydobywano diamenty. Całkowitym bezludziem, pozbawionym stałych osiedli, pozostaje do dziś północna część Półwyspu Tajmyr oraz archipelagi Ziemi Północnej i Ziemi Franciszka Józefa, gdzie istnieją tylko stacje polarne ze zmieniającymi się załogami.

Od 1961 r. bezludna jest też Nowa Ziemia, którą zamieniono na poligon doświadczalny eksplozji atomowych. Ponowne zasiedlenie nie wchodzi w ogóle w rachubę z powodu silnego skażenia radioaktywnego.

Po II wojnie światowej zasiedlono od nowa terytoria włączone do Federacji Rosyjskiej, których poprzedni mieszkańcy zostali wysiedleni albo opuścili je sami: północnej części Prus Wschodnich (obwód Kaliningradzki), rejony przejęte od Finlandii oraz południowej części Sachalinu i Wyspy Kurylskie. Do niedawna istniały też miasta (niezaznaczone na mapach), w których mieszkają wraz z rodzinami naukowcy i wysokiej klasy technicy, pracujący w dziedzinach związanych z podbojem kosmosu i przemysłem lotniczym. Głównie jednak opracowywano, produkowano i składano w nich seryjne głowice jądrowe, wzbogacano i przeobrażano uran i pluton w paliwo nuklearne, utylizowano lub składano odpady radioaktywne.

Rozmieszczenie ludności jest bardzo nierównomierne. Ze względu na trudne warunki klimatyczne obszarów północnych prawie 95% ludności Rosji zamieszkuje w południowo-zachodniej części kraju stanowiącej ok. 29% terytorium Rosji na południe od linii biegnącej od jeziora Ładoga przez górną Kamę, środkowy Ob, północny kraniec Bajkału, Góry Stawowe do Morza Ochockiego (rys. 1). Na kontynencie europejskim obejmującym ok. 25% terytorium Rosji zamieszkuje 78% ogółu ludności, natomiast w azjatyckiej części kraju stanowiącej 75% powierzchni zamieszkuje tylko 22% ogółu ludności. Ponad 60% ludności Rosji koncentruje się na obszarze zajmującym ok. 13% powierzchni kraju, ograniczonym od wschodu i północy przez rzekę Wołgę oraz linię kolejową Moskwa–Petersburg. W północno-wschodniej europejskiej części Rosji w dorzeczu Dwiny i Peczory, gęstość zaludnienia spada poniżej 1 osoby/km². Bardzo duża

Rysunek 1. Gęstość zaludnienia w 2002 r. osób/km² – 95% ogółu ludności zamieszkuje południowo-zachodnią część kraju.



Źródło: demoscope.ru.

koncentracja ludności o charakterze przemysłowym znajduje się po obu stronach gór Uralu. Dalej na wschód, na terenie Syberii, ludność skupia się głównie w pasie ziem, zdalnych do osadnictwa rolniczego, biegnących wzdłuż kolei transsyberyjskiej.

Pas ten, w którym występuje zagęszczenie rzędu 20–40 osób/km², zwęża się w kierunku wschodnim. W Syberii Zachodniej jego szerokość sięga kilkuset km, a nad Amurem i Ussuri nie przekracza nawet kilkudziesięciu km. Na wielkich obszarach tajgi i tundry, rozciągających się na północ od tego pasa, gęstość zaludnienia jest bardzo mała 1–2 osoby/km².

Wśród olbrzymich, pustych obszarów rozrzucone są „oazy” górniczo-przemysłowe, powstałe w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat. Tak więc średnia gęstość zaludnienia dla całej Rosji 8,5 osób/km² w żadnej mierze nie odzwierciedla stanu rzeczywistego. W części europejskiej średnia gęstość zaludnienia wynosi 26 osób/km², w części azjatyckiej 2,5 osób/km².

W europejskiej Rosji miasta zaczęły powstawać z końcem pierwszego tysiąclecia naszej ery. Formowały się one wzdłuż wielkiej drogi handlowej łączącej Skandynawię z Bizancjum. Na stromym brzegu, przy ujściu rzeki Nieglinnej do rzeki Moskwy założono w 1156 r. gród warowny – Moskwę. Dzięki centralnemu położeniu na Nizinie Wschodnioeuropejskiej w 1263 r. Moskwa została stolicą Księstwa Moskiewskiego. W czasie zjednoczenia ziem rosyjskich stała się ich głównym ośrodkiem i stolicą państwa rosyjskiego do 1712 r. Kolonizacja Syberii spowodowała powstanie w XVII w. wielu miast tworzonych pierwotnie jako ośrodki obronne („ostrog”). W podobny sposób powstały w tym czasie liczne miasta w stepowej strefie europejskiej Rosji.

Na północy nad bagnistym ujściem Newy do Zatoki Fińskiej Morza Bałtyckiego rozpoczęto w 1703 r. budowę ośrodka portowego nad Bałtykiem, przeznaczonego w 1712 r. na stolicę imperium rosyjskiego – Petersburga. Bardzo szybki rozwój miast nastąpił w okresie industrializacji w latach 30. ubiegłego stulecia. Obecnie w miastach mieszka 102,2 mln osób, tj. 73,3% ogółu ludności Rosji. Prawa miejskie uzyskują miejscowości liczące powyżej 12 tys. mieszkańców, w których ponad 85% ludności pozarolniczej utrzymuje się ze źródeł pozarolniczych. Jednostki osadnicze o znacznym odsetku ludności pozarolniczej, ale nieosiągające wymaganej liczby mieszkańców, otrzymują status osiedli typu miejskiego (jest ich obecnie 1842).

W przypadku starych, historycznych miast odstępuje się od tej zasady. Większość miast znajduje się w europejskiej części Rosji; na południe od 60° szerokości geograficznej północnej i na zachód od 60° długości geograficznej wschodniej.

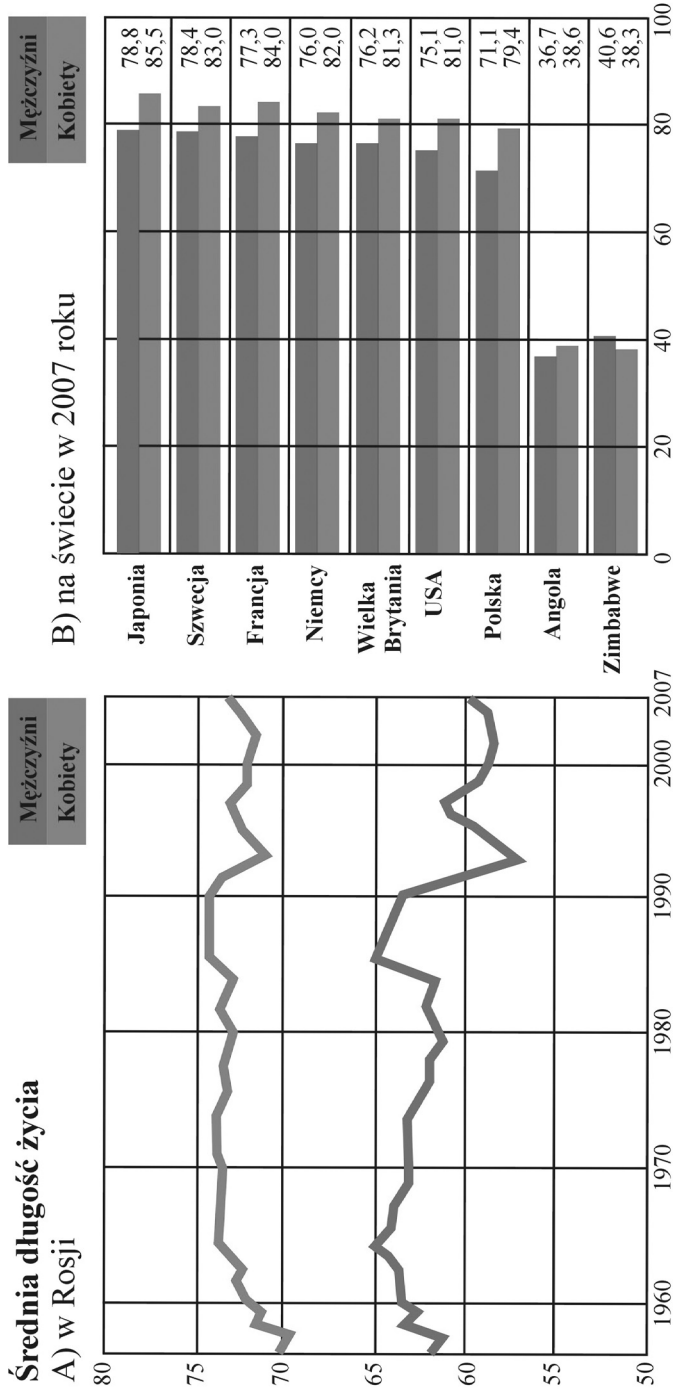
W azjatyckiej części Rosji największa koncentracja miast występuje jedynie w południowej części regionu zachodniosyberyjskiego oraz w mię-

dzyrzeczu górnych biegów Obu i Jeniseju. Obecnie jest 1158 miast, z czego 100 liczy ponad 100 tys. mieszkańców (skupiają ponad 70% ludności miejskiej), w tym 13 miast przekracza 1 mln mieszkańców: Moskwa (10,4 mln), Petersburg (4,6 mln), Nowosybirsk, Niżny Nowogród, Jekatierinburg, Samara, Omsk, Kazań, Ufa, Czelabińsk, Perm, Rostów nad Donem i Wołgograd.

Rozwój demograficzny Rosji w XX w. przebiegał ze znacznymi zakłóceniami. Przyczyną ich były dwie wojny światowe, wojna domowa w latach porewolucyjnych, a także posunięcia władz państwowych w okresie stalinowskim – kolektywizacja rolnictwa, której następstwem była klęska głodu w 1933 r., oraz masowe represje, niszczące całe grupy społeczne i narodowościowe. W 1989 r. Rosja liczyła 147 mln mieszkańców, w 2002 r. 145 mln, a w 2007 r. już tylko 141,4 mln, co daje jej pierwsze miejsce w Europie i ósme na świecie. Od 1992 r. liczba zgonów przewyższa w Rosji liczbę urodzeń. Zjawisko to ma skomplikowane źródła psychologiczne i społeczne. Złożyły się na nie takie czynniki, jak ogólna stagnacja gospodarcza, nadmierne zatrudnienie kobiet i tak zbyt obciążonych trudnościami życia codziennego, trudności mieszkaniowe. Dodatkowymi przyczynami rosyjskiego kryzysu demograficznego są: wysoka śmiertelność niemowląt (11‰), deficyt środków medycznych, lekarstw, skażenia chemiczne, podwyższona radioaktywność, odbijająca się na rozwoju płodów i aborcje, których liczba przekracza przeszło dwukrotnie liczbę porodów. Przyrost naturalny spadł z 2,3‰ w 1990 r. do -6,6‰ w 2000 r. i -4,8‰ w 2007 r. Oprócz małej liczby urodzeń, współczesna Rosja nękana jest wysoką umieralnością dorosłych, a w szczególności nadmiernej umieralności mężczyzn w wieku produkcyjnym. Przeciętny Rosjanin żyje o 20 lat krócej niż statystyczny zachodni Europejczyk (rys. 2).

Zbyt szybka transformacja ustrojowa lat 90. przyczyniła się do apatii zniechęcającej do korzystania z opieki medycznej, wielkiego wzrostu alkoholizmu i zabójczych stresów. Dodatkowo umieralność na choroby związane z nadciśnieniem jest obecnie w Rosji czterokrotnie większa niż w Unii Europejskiej. Władze na Kremlu, chcąc wyhamować spadek liczby ludności, wprowadziły dość wysokie dopłaty dla kobiet rodzących dzieci. Jeśli jednak nie poprawi się leczenie, nie zmniejszy się poziom alkoholizmu i nie podwyższy się średnia długość życia, to populacja w Rosji w roku 2050 skurczy się o 30% (tj. o ponad 40 mln). Będzie to społeczeństwo złożone z emerytów, ludzi w podeszłym wieku. Proces demograficznego starzenia się ludności uwidacznia się m.in. w tym, że udział ludności w wieku 0–14 lat zmalał z 23,1% w 1989 r. do 14,6% w 2007 r. W tym samym okresie wzrósł udział osób w wieku powyżej 60 lat. Masowa migracja ludności ze wsi do miast spowodowała, że proces starzenia się ludności jest szczególnie zaawansowany na wsi. Charakterystyczna dla Rosji deformacja struktury

Rysunek 2. Średnia długość życia w Rosji i wybranych krajach.



Źródło: demoskop weekly, CIA World Factbook.

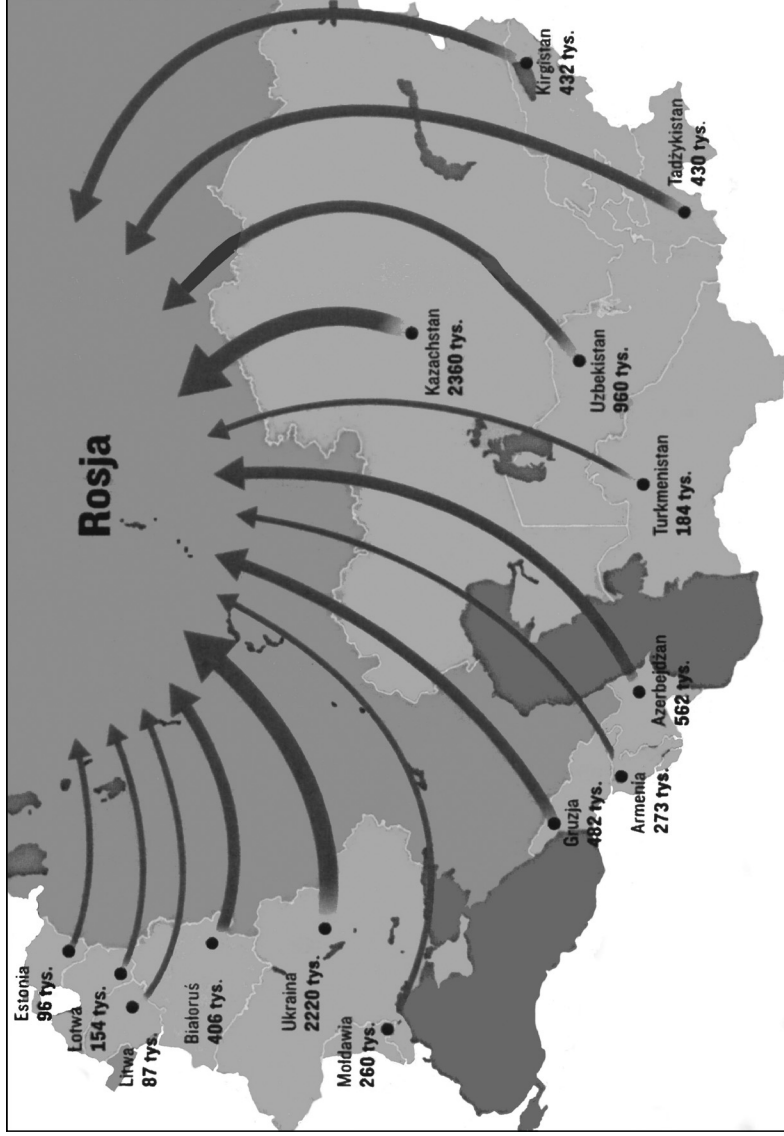
ludnościowej wg płci wyraża się w przewadze kobiet: na 100 mężczyzn przypada ich 113. Średnia długość życia wśród mężczyzn w 2007 r. wynosiła 59,1 lat, a dla kobiet 73 lata. Dla porównania w Polsce dane te wynosiły odpowiednio: 71,1 i 79,4 lat. Kryzys demograficzny dotyczy głównie Rosjan, którzy staną się tylko względną większością w swoim kraju. Udział etnicznych Rosjan jednoznacznie spada: z 81,5% w 1989 r. do 79,8% w 2002 r. Na tym tle wyróżniają się tylko rejon zamieszkałe przez ludność muzułmańską lub ludy azjatyckie, których wspomniany kryzys faktycznie nie dotknął. Do roku 2050 populacja wyznawców islamu wzrośnie co najmniej dwukrotnie. Po rozpadzie ZSRR poza granicami państwa rosyjskiego pozostało we wszystkich byłych republikach, dziś suwerennych państwach 25,3 mln etnicznych Rosjan. W latach 90. ubiegłego stulecia ubytek ludności rekompensowany był masowymi powrotami Rosjan z Kazachstanu, Ukrainy, Uzbekistanu i z innych byłych republik byłego ZSRR. W tym czasie powróciło do Rosji blisko 9 mln rosyjskojęzycznych osób (rys. 3).

Z drugiej strony po roku 1991 wyjechało z Rosji ponad 200 tys. specjalistów ze stopniami naukowymi. Rosyjski Komitet Statystyczny (odpowiednik naszego GUS) podaje, że obecnie rocznie wyjeżdża nadal 100–150 tys. studentów, absolwentów uczelni i młodych pracowników naukowych. Najlepsi pracują w Kalifornijskiej Dolinie Krzemowej lub dla przemysłu zbrojeniowego Izraela. Około jedna czwarta studentów i doktorantów po studiach w zachodnich uczelniach wraca do Rosji.

Mniejszości narodowe w Rosji (166 narodowości) stanowią wprawdzie tylko 20% ludności państwa, co jednak w liczbach bezwzględnych stanowi blisko 28,2 osób. Mniejszości narodowe można podzielić na dwie grupy: 1) żyjące w poszczególnych rejonach ludy rdzenne, tworzące „wyspy etniczne” w otoczeniu rosyjskim, 2) grupy o charakterze napływowym (Ukraińcy, Niemcy, Żydzi, Ormianie, Polacy i in.), przemieszani z Rosjanami. Powoźe i sąsiednie obszary zamieszkują Tatarzy (razem z żyjącymi w rozproszeniu 5,5 mln) i Baszkirzy (1350 tys.), wyznający Islam. Na płn. od nich żyją Czuwasze (1,8 mln), Mordwini (1,1 mln), Udmurtowie (720 tys.), Aryjczycy (640 tys.).

W rejonie północnokaukaskim zamieszkują m.in. Czeczeńcy (900 tys.), Karbardyńcy (390 tys.), Ingusze (220 tys.), 10 narodowości określonych jako ludy Dagestanu (1750 tys.). W północnej części Rosji europejskiej żyją: Komi (340 tys.) i Karolowie (125 tys.) na terenie Syberii i Dalekiej Północy żyje ponad 30 narodowości, m.in. Buriaci (420 tys.), Jakuci (380 tys.), Tuwińcy (210 tys.), Chakasowie Ałtajczycy, Neńcy (zwani dawniej Samojedami), Ewenkowie. Spośród mniejszości o charakterze napływowym najliczniejsi są Ukraińcy (4,3 mln) i Białorusini (1,2 mln). Liczba ludności polskiego pochodzenia wynosi 200 tys. osób. Są bardzo rozproszeni.

Rysunek 3. Migracje Rosjan do Federacji Rosyjskiej po rozpadzie ZSRR.



Źródło: CIA World Factbook.

Zazwyczaj nie znają języka polskiego. O Polonii można mówić w Moskwie w Petersburgu oraz o rozproszonych grupach Polaków na Syberii. Najsilniejsza grupa Polaków skupiona jest przy miejscowym kościele w Irkucku.

Po kilkudziesięcioletnim okresie programowej laicyzacji ocena liczebności grup religijnych jest niesłychanie trudna. Określenie przynależności do danej religii czy kościoła utrudnia brak badań w tym zakresie, bowiem spisy ludności nie uwzględniały tej problematyki.

Po rozpadzie ZSRR pojawiły się w Rosji oznaki odrodzenia religijnego. Prawdopodobnie ok. 57% ludności Rosji jest związane z prawosławiem, jeśli nie przez bezpośrednie wyznanie, to przez tradycję rodzinną, 20% stanowią wyznawcy innych religii (w tym 7–8% to muzułmanie), 23% to agnostycy i ateści. Według źródeł watykańskich w Rosji jest ponad 1,5 mln katolików. Natomiast patriarchat prawosławnej Cerkwi Moskwy i Wszechrusi podaje liczbę ok. 0,5 mln. Do kościoła katolickiego należą przede wszystkim Polacy, Litwini i Niemcy. Nie stanowią oni żadnego zagrożenia dla prawosławia. Oskarżenia o prozelityzm są niezgodne z prawdą.

Bibliografia

- Eberhardt P., *Geografia ludności Rosji*, Warszawa 2002.
- Geografia gospodarcza Rosji*, red. Z. Szot, Warszawa 1996.
- Maryjański A., *Przemiany ludnościowe ZSRR*, Warszawa–Kraków 1995.
- Maryjański A., *Narodowości świata*, Warszawa 1998.
- „Nowaja Rossija 1994 – Informacionno statističeskij almanach”, Moskwa.
- „Rosijskij Statističeskij Jeżegodnik” Moskwa 2006.
- Szot Z., *Geografia Rosji*, [w:] *Rosjoznawstwo – wprowadzenie do studiów nad Rosją*, Kraków 2004.
- Szot Z., *Osadnictwo w Rosji*, „W Szkole” 2000, r. 53, nr 4.
- Szot Z., *Procesy transformacji ekonomicznych struktur przestrzennych Federacji Rosyjskiej na progu XXI wieku*, [w:] *Procesy transformacji społeczno-ekonomicznych przyrodniczych struktur przestrzennych*, Kraków 2007, <http://www.rosjapl.info>.
- Szot Z., *Przymusowe migracje wewnętrzne w Rosji*, „Rocz. Nauk.-Dydak. WSP” 1988, „Prace Geograficzne” nr 17 (Kraków).
- Szot Z., *Rosja*, [w:] *Encyklopedia geograficzna świata*, t. 5: *Europa*, Kraków 2000.

Summary

Russia – the biggest country on the globe world (17,1 mln km²) is situated on two continents: east Europe and north Asia.

In 2007 Russia numbered 141,1 mln people, what gives her first place in Europe and eight place on the world.

The biggest problem contemporary Russia has got negative population growth, high infant mortality, excessive mean death in production age.

Those demographic crisis concern especially Russia populate. Presently more people dies than is born.

Monika Prylińska*

***City break* – próba zdefiniowania zjawiska w odniesieniu do polskiego rynku usług turystycznych**

Wprowadzenie

Zjawisko *city break*, które można by roboczo przetłumaczyć na język polski jako imprezę mającą na celu krótkotrwały odpoczynek w mieście¹, jest niezmiernie ciekawe, chociażby ze względu na fakt swego dynamicznego i w polskiej rzeczywistości, zupełnie niekontrolowanego, rozwoju na przestrzeni ostatnich lat. *City break* niewątpliwie istnieje od jakiegoś czasu na europejskim (dłużej) i polskim (krócej, ale dosyć intensywnie) rynku turystycznym, określenie to pojawia się w artykułach branżowych, jest obecne w ofertach internetowych organizatorów turystyki bądź też indywidualnych usługodawców, używane jest przez internautów przy opisie wrażeń z podróży na różnego rodzaju portalach turystycznych... Nie do końca jednak wiadomo, jak należałoby to „coś” zdefiniować.

Stąd też zasadniczym celem niniejszego artykułu jest określenie, na podstawie analizy materiałów źródłowych oraz wybranych, dostępnych w Internecie, ofert turystycznych polskich biur i hoteli, czym są dla ich organizatorów i użytkowników imprezy typu *city break* i jak należałoby je interpretować, by zachować spójność i jednoznaczność przekazu na linii organizator turystyki – klient.

Podjęta przez autorkę próba stworzenia jednoznacznej definicji opisywanego zjawiska ma z założenia charakter zdecydowanie bardziej aplika-

* Monika Prylińska – dr, Wydział Stosunków Międzynarodowych, Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Polish Travel Adventure w Krakowie.

¹ Ze względu na wyjątkową rozwlekłość i małą „chwytność” marketingową wydaje się sformułowanie skazanym od razu na niepowodzenie i przez to nie będzie tłumaczone w niniejszym artykule.

cyjny (uporządkowanie sporych rozbieżności terminologicznych) niż czysto teoretyczny.

Geneza zjawiska *city break*

W zasadzie trudno jednoznacznie stwierdzić, kiedy imprezy typu *city break* pojawiły się, a potem na stałe zagościły na rynku usług turystycznych. Wiadomo, że przynajmniej od kilkunastu lat określenie to funkcjonuje w europejskiej terminologii turystycznej, o czym świadczy chociażby fakt, że od czterech lat odbywają się w Europie Międzynarodowe Targi Turystyczne „City Break” organizowane przez Europejskie Stowarzyszenie Touroperatorów (ETOA)². Są one skierowane przede wszystkim do dużych biur podróży oraz touroperatorów, a także do miast i regionów, organizacji i stowarzyszeń turystycznych, sieci hoteli oraz instytucji związanych z branżą turystyczną i kulturalną w Europie³.

Można założyć, że *city break* jest prostą odpowiedzią na zmiany w popycie na usługi turystyczne, zjawisko to niewątpliwie bowiem wpisuje się w najnowsze trendy światowej turystyki XXI wieku. Prognoza Światowej Organizacji Turystycznej⁴ zakłada między innymi, że „wyraźnemu skróceniu ulegnie czas spędzany przez turystę w podróży”, a przecież *city breaks* w najprostszej postaci to nic innego, jak krótkie, przez co dostępne przez cały rok „wypadki” turystyczne do miast. W literaturze angielskiej pojawiają się aż dwa określenia na tego typu wyjazdy: *city break weekend* i *city break holiday* różniące się od siebie w zasadzie tylko długością pobytu turystów w danym miejscu (mieście)⁵. Z analizy stron internetowych zagranicznych firm oferujących tego rodzaju imprezy wynika, że pojęcie *city break weekend* odnosi się tylko i wyłącznie do propozycji wyjazdów weekendowych (piątek–niedziela) spędzanych najczęściej w dobrze skomunikowanych, przez co łatwo i tanio dostępnych stolicach europejskich, natomiast *city break holiday* to również krótkie (z reguły 2–6 dniowe) wyjazdy do miast, ale odbywające się niekoniecznie podczas weekendu. Mogą to być przedłużone weekendy, krótkie wyjazdy świąteczne, wycieczki pozwalające turystom na uczestnictwo w wydarzeniach kulturalnych, konferencjach, targach czy

² W tym roku na targach „City Break 2009” w szwedzkim Goetesborgu po raz pierwszy obecna była także ze swą ofertą Warszawa.

³ Na podstawie artykułu: *Warszawa na nowoczesnych targach „City Break 2009”*, www.um.warszawa.pl.

⁴ *Tourism 2020 vision. Influences, directional flows and key trends. A new forecast from the World Tourism Organization. Executive summary*, World Tourism Organization, Madrid 1997.

⁵ www.citybreaksguide.com/Packages (dostęp: 20.03.2009).

zakupach, a nawet wyjazdy sprzedawane przez organizatora wypoczynku jako wycieczki fakultatywne do miast i ich obszarów satelitarnych podczas dłuższego pobytu o charakterze urlopowym.

Oprócz wspomnianych już tendencji globalnych, istotnymi czynnikami wpływającymi na dynamiczny rozwój oferty *city break* w Europie i w Polsce są także:

- rozwój środków transportu, zwłaszcza tanich linii lotniczych, co pozwala na szybkie dotarcie do wybranych miast i na skrócenie pobytów do weekendu czy kilku dni (przedłużony weekend, pobyty świąteczne);
- rozwój Internetu jako źródła szybkiej, powszechnej informacji turystycznej, płaszczyzny komunikowania się pomiędzy wszystkimi sektorami rynku turystycznego, platformy, dzięki której można dokonać rezerwacji czy zapłacić za daną usługę, dzięki rozwojowi kart płatniczych i związanymi z tym usługami (*Internet banking*)⁶;
- brak czasu na długie przygotowania do wyjazdów – kupowanie przez turystów atrakcyjnej, przygotowanej przez specjalistów, spakietowanej oferty często po obniżonej, promocyjnej cenie;
- wzrost popularności wyjazdów jawiących się jako oryginalne, szukanie przez turystów nowości rynkowych (bardzo często w ofercie *city break* pojawiają się określenia typu – oryginalny, inspirujący, niecodzienny, nieoczekiwany itp.).

***City break* jako element oferty podażowej poszczególnych sektorów rynku**

Poszukiwania dostawców ofert typu *city break* na polskich stronach internetowych za pomocą popularnej przeglądarki Google przyniosły ciekawe rezultaty. Zaobserwowano, że wśród stron administrowanych przez podmioty szeroko rozumianej branży turystycznej wyróżnić można dwie zasadnicze grupy:

1. *City break* oferowany przez organizatorów turystyki (zarówno wyjazdowej, jak i przyjazdowej).
2. *City break* proponowany przez hotele.

Nie można także przy tej klasyfikacji pominąć licznych wypowiedzi samych turystów, którzy polecają sobie wzajemnie idealne miejsca na *city break* i dzielą się wrażeniami za pośrednictwem portali internetowych. Ze

⁶ K. Marcinkowska, *Cały świat w systemie*, „Wiadomości Turystyczne” 2006, nr 10, s. 1–13; M. Nalazek, *Nowoczesne technologie w turystyce i hotelarstwie*, „Rynek Turystyczny” 2001, nr 13/14, s. 33–36.

względu na rozbieżne interpretacje pojęcia wśród przedstawicieli branży i wśród turystów, tych ostatnich też należałoby uznać, na potrzeby niniejszej analizy, za osobny podmiot interpretujący, zgodnie, ze swymi potrzebami, pojęcie *city break*.

Trzecią grupę stanowić więc będzie:

3. *City break* polecany i opiniowany przez turystów.

Ad 1. *City break* oferowany przez organizatorów turystyki

Jeżeli chodzi o turystykę wyjazdową, na stronach internetowych polskich biur turystycznych nazwą *city break* określa się krótkotrwałe, najczęściej weekendowe wyjazdy do stolic europejskich, co pozostaje w zgodzie z pierwotną interpretacją pojęcia. Na pierwszy plan wysuwa się atrakcyjne i łatwo dostępne miasto, budzące konkretne skojarzenia i będące samo w sobie marką turystyczną (jak europejskie stolice: Paryż, Londyn, Madryt, Rzym, Lizbona czy inne, duże i dobrze skomunikowane miasta europejskie takie jak cieszące się największą popularnością: Barcelona, Mediolan, Florencja czy Sankt Petersburg). Można przyjąć, że *city break* traktowany jest tu bardziej jako swoisty **produkt turystyki na obszarach miejskich** niż forma turystyki miejskiej czy kulturowej. W propozycjach biur pojawiają się bowiem różnego rodzaju aktywności – od zwiedzania miasta, poprzez uczestnictwo w wydarzeniach i imprezach kulturalnych, po – zakupy, randkowanie czy clubbing. Takie wyjazdy proponują w Polsce między innymi biura: Traper i Maxima z Poznania czy Promotion z Wrocławia.

W ofercie turystyki przyjazdowej panuje dużo większa rozbieżność. W zasadzie znowu można byłoby podzielić biura turystyczne na dwie grupy: te, dla których *city break* jest zupełnie nowym produktem, dodanym do podstawowej oferty oraz te, które sprzedają swą dotychczasową ofertę „przystrojona” tylko w nową, lepszą nazwę i ograniczoną czasem. Dla tych pierwszych *city break* jest najczęściej **produktem turystyki miejskiej** – zbiorem ciekawych i innowacyjnych propozycji na spędzenie krótkiego odpoczynku w mieście, elastycznym, dostosowanym do indywidualnych odbiorców i ich potrzeb. Na polskim rynku wyróżniają się tutaj następujące biura: The Best Way z Poznania i Better Poland z Wrocławia.

Dla pozostałych *city break* wydaje się jedynie **formą turystyki krótkoterminowej**, ponieważ czas trwania imprezy turystycznej jest jedynym wyróżnikiem stosowanym między *city break* a standardową wycieczką czy nawet imprezą objazdową. Dla większości tego typu biur oferta promowana jako *city break* dosyć luźno związana jest z miastem docelowym – często jest to po prostu propozycja spędzenia krótkiego 2–6-dniowego urlopu w mieście i jego okolicach. W przypadku Krakowa standardem jest na przykład pakiet Kraków – Wieliczka – Oświęcim, często wzbogacony przy dłuższych

wyjazdach dodatkowo o Szlak Orlich Gniazd, Częstochowę czy Zakopane (por. załącznik nr 1, s. 11, w którym przedstawiono ofertę CB biura *polish travel adventure* z Krakowa)⁷. Niektóre biura pod szyldem *city break* sprzedają standardowe, kilkudniowe wycieczki objazdowe, jak w przypadku biura Mazurkas Travel, w którego ofercie znaleźć można trzydniowy *city break* Kraków – Warszawa – Wrocław⁸.

Niezależnie od różnic między poszczególnymi ofertami biur turystycznych i stosowaną w nich terminologią, usługi sprzedawane pod szyldem *city break* to przede wszystkim:

- zwiedzanie miast i ich najbliższych okolic;
- uczestnictwo w imprezach kulturalnych bądź eventach na obszarach miejskich;
- zakupy;
- clubbing;
- randkowanie.

Można też zaobserwować, że biura organizujące *city break* to najczęściej biura młode, dopiero od kilku lat działające na rynku usług turystycznych. W każdej ze znalezionych ofert powtarzają się podobne stwierdzenia – powtórzenia dotyczą przede wszystkim profilu założycieli i pracowników biur, którzy jawią się jako osoby młode, wykształcone, pełne pasji i elastyczne, zarówno jeśli chodzi o zmiany w programie, jak i kalkulowanie cen tak, by odpowiadały one wymaganiom konkretnego klienta.

Na stronie biura The Best Way z Poznania znaleźć można na przykład następujący opis firmy: „nasza praca i firma zrodziły się z pasji do podróży, dlatego TBW jest firmą ukierunkowaną na organizowanie wyjazdów, na których czas spędza się aktywnie, rozwija własne pasje, poznaje nowych ludzi, szlifuje język, a przy okazji zarabia się też pieniądze”⁹.

Maxima promuje się jako „biuro elastyczne w działaniu, ze wszelkich miar otwarte na wszelkie interesujące pomysły i nowinki, jak również indywidualne propozycje, w dziedzinie turystyki”¹⁰.

Polish Travel Adventure z Krakowa, jak można wyczytać na oficjalnej stronie internetowej firmy, to z kolei „swoisty rezultat spontanicznej i kreatywnej eksplozji doświadczenia, pasji podróżowania i zgromadzonej przez lata wiedzy o Polsce przekazywanej gościom”¹¹.

⁷ www.krakow.turystyka.pl.

⁸ www.krakow.mazurkas.pl.

⁹ www.tbw.pl.

¹⁰ www.maxima.com.pl.

¹¹ www.krakow.turystyka.pl.

Ad. 2. *City break* proponowany przez hotele

W polskiej ofercie hotelowej *city break* to przede wszystkim pomysł na zwiększenie sprzedaży w luksusowych (3-, 4-gwiazdkowych) obiektach zlokalizowanych w centrach dużych miast i nastawionych głównie na turystykę biznesową, gdzie podczas weekendów notuje się zdecydowanie mniejsze obłożenie niż w inne dni tygodnia. Tak rozumiany *city break* to w przeważającej większości **promocyjny pakiet weekendowy**¹², na który nieodmiennie składają się 1–2 doby hotelowe (piątek–niedziela bądź tylko sobota–niedziela), sprzedawane po bardzo atrakcyjnej cenie, która zawiera w sobie zawsze śniadania, a często także inne usługi (produkt poszerzony), wśród których wymienić można: możliwość nieodpłatnego (bądź oferowanego z dużą zniżką) korzystania z hotelowych salonów spa czy fitness oraz usługi zewnętrzne – najczęściej transportowe bądź przewodnickie.

Oferty *city break* znaleźć można przede wszystkim na stronach hoteli Novotel z grupy Orbis SA (por. załącznik nr 2, s. 22)¹³ oraz na stronie warszawskiego hotelu Jan III Sobieski¹⁴. W obu przypadkach oferta zawiera: zakwaterowanie wraz z bufetem śniadaniowym w danym hotelu (1–2 noce), zwiedzanie miasta z przewodnikiem, transport i gratisowy wstęp do hotelowego Fitness Centrum.

Ad. 3. *City break* polecany i opiniowany przez turystów

Przegląd polskich turystycznych portali internetowych daje odpowiedź na pytanie, czym *city break* jest dla turysty i kim jest turysta korzystający z tej formy aktywności turystycznej. Dla większości internautów *city break* jawi się jako krótka wycieczka do znanego miasta, której potrzeba motywowana jest w różnorodny sposób. Najczęściej na forum wypowiadają się młodzi ludzie, którzy traktują *city break* jako formę krótkiego odpoczynku – jest to dla nich dosłownie krótki i względnie tani „wypad do miasta” – wyjazd, podczas którego mogą się wyszaleć, uczestnicząc w różnego rodzaju imprezach (najczęściej dalekich od kultury wysokiej), robiąc zakupy, spotykając starych czy poznając nowych znajomych czy przyjaciół¹⁵. Na forach znaleźć można przede wszystkim subiektywne informacje dotyczące najczęściej poszczególnych elementów zagospodarowania turystycznego i rozrywki – turyści polecają sobie nawzajem tanie i przytulne miejsca noc-

¹² Pakiet rozumiany jest tu za S. Medlikiem (1995) jako synonim podróży zryczałtowanej, kombinacja dwóch lub więcej elementów sprzedawanych jako jeden produkt po zryczałtowanej cenie, w której koszty poszczególnych pozycji nie są wyodrębnione.

¹³ Oferta sprzedawana w okresie maj–wrzesień jako specjalny pakiet *City Breaks – wyskocz w miasto*.

¹⁴ www.orbis.pl (dostęp: 10.03.2009).

¹⁵ www.przewodnik.onet.pl.

legowe, restauracje, kluby czy dyskoteki, dzielą się w sieci swoimi wrażeniami, doradzają, polecają i podpowiadają, jak coś takiego zorganizować¹⁶. Zdarzają się także opisy samych miast czy informacje o charakterze krajoznawczym, ale najczęściej mają one silne zabarwienie emocjonalne. Jako przykład podać można chociażby forum podróżnicze na stronie www.przewodnik.onet.pl, gdzie użytkownicy dzielą się wrażeniami z wakacji spędzonych w europejskich miastach i polecają sobie idealne miejskie destynacje turystyczne na jesień. Można tam wyczytać między innymi szereg pochwał na temat Florencji, która jest „piękna, tajemnicza, niezwykła... idealna na jesień”¹⁷, Paryża czy Barcelony.

W wyniku przedstawionej analizy zaobserwować można, że *city break* interpretowany jest niejednoznacznie, a największe rozbieżności, wbrew pozorom, dostrzec można nie pomiędzy stroną podażową (organizatorzy turystyki, hotele), a popytową (turyści), ale w samej podaży, gdzie widoczny jest wyraźny dualizm.

Ze strony podażowej *city break* interpretowany jest bowiem jako:

- zindywidualizowana, „szyta na miarę” oferta skierowana do wymagających klientów bądź standardowa oferta danego biura, ale sprzedawana po zryczałtowanej cenie jako pakiet usług realizowany w konkretnym czasie,
- impreza w całości zorganizowana w celu oszczędzenia zabieganemu turyście trawienia czasu na myślenie o programie lub impreza o charakterze otwartym, z możliwością dowolnego doboru przez klienta poszczególnych aktywności oferowanych jako osobne produkty,
- impreza o charakterze grupowym bądź indywidualnym,
- pobyt krótkoterminowy, przeważnie weekendowy, ale często także zaproszenie na konkretne wydarzenie kulturalne czy eventy, które odbywają się w innym niż weekend terminie,
- wyjazdy o charakterze stacjonarnym, gdzie dane miasto i jego obszar satelitarny stanowią punkt docelowy bądź imprezy objazdowe, gdzie miasto jest tylko miejscem początku i/lub końca imprezy,
- imprezy skierowane raczej do ludzi młodych, charakteryzujące się wykorzystaniem tanich połączeń komunikacyjnych i taniej bazy turystycznej i paraturystycznej, ale również imprezy drogie i ekskluzywne, skierowane do bogatszych i bardziej wymagających klientów,
- oferty charakteryzujące się najczęściej osobistym, zindywidualizowanym podejściem do klienta, bazujące na bezpośrednim kontakcie,

¹⁶ www.medialine.pl.

¹⁷ Wypowiedź monikusy z 10.05.2006 r. na forum www.przewodnik.onet.pl.

ale też imprezy standardowe, bez możliwości elastycznego sterowania poszczególnymi ich elementami w celu dopasowania do potrzeb klienta¹⁸.

Reasumując powyższe rozważania, można zauważyć, że w wąskim znaczeniu (*sensu stricto*) *city break* to produkt turystyczny, który można by określić jako weekend w dużym (znanym i posiadającym lotnisko) mieście. W znaczeniu szerszym (*sensu largo*) to wszystkie formy turystyki możliwe do zrealizowania w dużym mieście bądź na jego obszarze satelitarnym (powiązany z nim komunikacyjnie bądź funkcjonalnie) w krótkim, nieprzekraczającym tygodnia, czasie.

Podsumowanie

Przedstawiony artykuł nie pretenduje do miana skończonych czy jednoznacznie podających sprawdzone definicje, gotowe do zastosowania w praktyce. Autorka zdaje sobie sprawę, że ze względu na brak jakiegokolwiek literatury i niejednoznaczność interpretacji poruszanego zagadnienia, może on budzić u czytelników wiele emocji i zastrzeżeń.

Bibliografia

Opracowania

- Kowalczyk A., *Nowe formy turystyki miejskiej*, „Prace i Studia Geograficzne” 2005, t. 35.
- Marcinkowska K., *Cały świat w systemie*, „Wiadomości Turystyczne” 2006, nr 10.
- Medlik S., *Leksykon podróży, turystyki, hotelarstwa*, Warszawa 1995.
- Nalazek M., *Nowoczesne technologie w turystyce i hotelarstwie*, „Rynek Turystyczny” 2001, nr 13/14.
- Tourism 2020 vision. Influences, directional flows and key trends. A new forecast from the World Tourism Organization. Executive summary*, World Tourism Organization, Madrid 1997.
- Urry J., *Spojrzenie turysty*, Warszawa 2007.

Źródła internetowe

www.betterpoland.com

¹⁸ Na stronach firm oferujących takie produkty znaleźć można opinie zadowolonych klientów, dane kontaktowe, fora, na których wymienia się informacje (np. www.citybreaksguide.com).

www.krakow.mazurkas.pl

www.krakow.turystyka.pl

www.maxima.com.pl

www.medialine.pl

www.orbis.pl

www.citybreaksguide.com

www.promotion.com.pl

www.przewodnik.onet.pl

www.tbw.pl

www.traper.poznan.pl

www.travelcounsellors.co.uk/City-Breaks

www.um.warszawa.pl

Summary

The main aim of this article is to reflect on the ‘city break’ concept from the theoretical point of view. There are many tourist products named by its creators as ‘city breaks’ present in the tourist offers of both tourist agencies and hotel industry managers, but there is no one, theoretical clarification of this term, which means that all players of the tourist market understand it in its own way. The authoress of the article tries to present an origin of the ‘city break’ phenomenon, to show the evolution of its meaning (on the base on the analysis of selected sources and tourist offers accessible in the Internet) and attempts to give a coherent definition of the subject.

