

Artykuł nadesłany: 30 czerwca 2024; Poprawiony: 30 września 2024;
Zaakceptowany: 10 października 2024

DOI: 10.33119/EEIM.2024.72.5

Kamiński, A. (2024). Miasta nadmorskie jako przestrzeń wdrażania innowacji społecznych. *Edukacja Ekonomistów i Menedżerów*, 72(2), 77–93.

Pobrane z: <https://econjournals.sgh.waw.pl/EEiM/article/view/4721>

Miasta nadmorskie jako przestrzeń wdrażania innowacji społecznych

MACIEJ KAMIŃSKI

Uniwersytet Wrocławski, Instytut Studiów Międzynarodowych i Bezpieczeństwa

W artykule przedstawiono teoretyczne oraz empiryczne aspekty roli miast w zakresie kształtowania warunków do wdrażania innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej miast nadmorskich oraz współpracy pomiędzy władzami miasta i portu morskiego w tym zakresie. Przedstawione zostały uwarunkowania funkcjonalne, własnościowe oraz infrastrukturalne wdrażania innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej miast nadmorskich. Przedstawiono czynniki endogeniczne związane z obszarami smart city, jak również czynniki egzogeniczne kształtujące politykę miejską miast nadmorskich wynikające z procesów europeizacji oraz globalizacji. Publikacja stanowi przedstawienie wstępnych wniosków wynikających z badań na potrzeby rozprawy doktorskiej autora wykonanych metodą indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) oraz obserwacji nieuczestniczących.

Słowa kluczowe: innowacje społeczne, miasta nadmorskie, polityka miejska

Kody klasyfikacji JEL: R58, 018, R11

Wprowadzenie

Przestrzeń miejska staje się środowiskiem naturalnym i codziennością dla większości społeczeństwa i trend ten nasila się zarówno w wymiarze globalnym, jak i europejskim. Według danych ONZ w 1950 roku jedynie 30% światowej populacji zamieszkiwało tereny zurbanizowane, natomiast w 2014 roku wskaźnik ten wyniósł już 54%. Przewidywany jest jego dalszy wzrost do poziomu 60% do roku 2050 (Organizacja Narodów Zjednoczonych, 2014). Tendencja ta jest jeszcze bardziej widoczna w Unii Europejskiej, na terenie której blisko 71% osób zamieszkuje tereny miejskie, i prognozowany jest wzrost tej liczby do 80% do roku 2050 (Eurostat, 2020). Dlatego też funkcja społeczna ma fundamentalne znaczenie dla zrównoważonego rozwoju miast, a innowacje społeczne stanowią istotny czynnik kształtujący przyjazną przestrzeń miejską. Wyzwania w tym obszarze szczególnie silnie dotyczą miast nadmorskich, z uwagi na szereg czynników endogenicznych, do których zaliczyć można ukształtowanie naturalne ograniczające możliwości rozwoju przestrzennego czy funkcjonowanie zamkniętych terenów przemysłowych portu morskiego w centrum miasta. Celem artykułu jest charakterystyka roli miasta nadmorskiego jako przestrzeni do wdrażania innowacji społecznych, zdiagnozowanie głównych wyzwań rozwojowych miast nadmorskich w obszarze innowacji społecznych oraz prezentacja modelowych rozwiązań otwierania nadmorskiej przestrzeni miejskiej dla funkcji społecznej. Analizy zostały przeprowadzone z zastosowaniem następujących metod i technik badawczych: kwerenda literatury, obserwacja nieuczestnicząca oraz wywiady indywidualne z przedstawicielami władz miast nadmorskich oraz zarządów portów morskich.

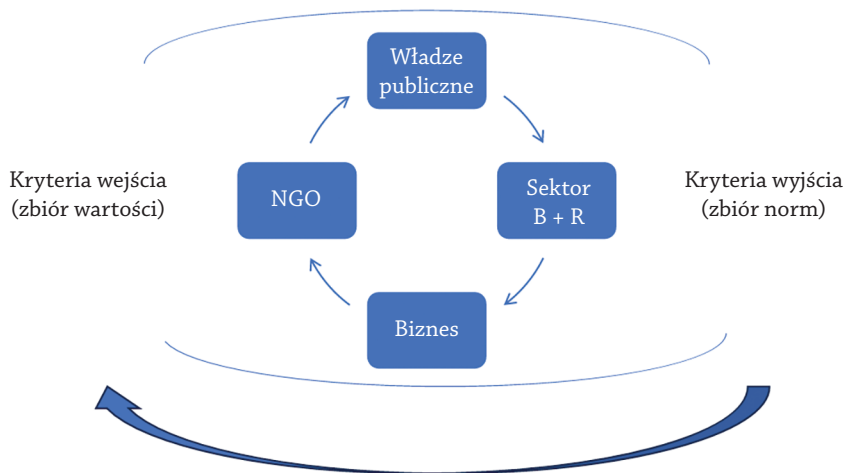
Innowacje społeczne – definicja i ewolucja pojęcia

Punktem wyjścia do dalszych rozważań jest odpowiedź na pytanie, czym są innowacje społeczne w kontekście podejmowanego problemu badawczego? Do niedawna pojęcie innowacji społecznych nie było jednoznacznie definiowane na gruncie literatury naukowej oraz praktycznej, a jego znaczenie wyprowadzono z szeroko rozumianego pojęcia innowacja i łączono z ekonomicznymi oraz społecznymi zaletami innowacji (Myers, Marquis, 1969). O fakcie, iż innowacje społeczne są pojęciem młodym, świadczy m.in. brak zdefiniowania tego pojęcia w dokumentach OECD, określających metodologię w zakresie agregowania danych na temat innowacji oraz badań i rozwoju (Frascati Manual, 2015; Oslo Manual, 2018). Po raz pierwszy pojęcie innowacji społecznych zostało zdefiniowane na potrzeby dokumentacji konkursowej

Programu Innowacje Społeczne Narodowego Centrum Badań i Rozwoju (NCBR, 2012) jako: „rozwiązania, które równocześnie odpowiadają na zapotrzebowanie społeczne, jak również powodują trwałą zmianę w danych grupach społecznych. Rozwiązania te mogą wiązać się z innowacyjnymi produktami, usługami bądź procesami, które umożliwiają odmienne rozwiązywanie typowych problemów społecznych”. Według definicji Komisji Europejskiej „innowacja jest rozumiana jako rozwój i wdrażanie nowych pomysłów w celu spełniania potrzeb społecznych i tworzenia nowych relacji społecznych oraz współpracy” (Komisja Europejska, 2013). Na gruncie literatury naukowej innowacje społeczne definiowane są jako zmiany zachodzące w strukturze społecznej ludności, wzorach obyczajowych i postawach ludzkich (Olejniczuk-Omerta, 2013). Można zatem przyjąć, iż cechą odróżniającą innowacje społeczne od innowacji w ogóle jest społeczna użyteczność danego rozwiązania, wykraczająca poza wąsko rozumiane kategorie ekonomiczne. Społeczny charakter innowacji znajduje również odzwierciedlenie w sposobie ich klasyfikowania. Klasyczna kategoryzacja innowacji, dzieląca je na cztery kategorie: produktowe, procesowe, organizacyjne i marketingowe (Oslo Manual, 2015), ma wymiar ekonomiczny i zawężający w kontekście podejmowanego problemu badawczego. Społeczny wymiar innowacji obejmuje szerszy kontekst i może być oparty o następujące obszary: (1) transformacja społeczna, (2) model zarządzania organizacją, (3) przedsiębiorczość społeczna, (4) rozwój nowych produktów i programów, (5) model zarządzania – *governance* (Wronka-Pośpiech, 2015; Nicholls, Murdock, 2012; Caullier-Grice i in., 2013).

Podsumowując rozważania definicyjne można przyjąć, że społeczny wymiar innowacji jest istotnie szerszy aniżeli ich wymiar ekonomiczny, który ma rynkowy i konsumencki charakter. Istotnym czynnikiem determinującym wymiar społeczny są: zapotrzebowanie społeczne określane również jako społeczna użyteczność danego rozwiązania oraz trwała zmiana społeczna zachodząca dzięki wdrożeniu danego rozwiązania. W kolejnym kroku przeprowadzona została operacjonalizacja pojęcia innowacje społeczne do analizy problemu badawczego. Jako właściwe przyjęto ujęcie systemowe innowacji społecznych, w którym innowacja społeczna jest rozumiana jako system adaptacyjny (Kwieciński, 2022), w którym dochodzi do adaptacji na trzech poziomach: (1) ekologicznym – środowiskowym, (2) instytucjonalnym w zakresie wzorców kulturowych oraz (3) kulturowym w zakresie wzorców kulturowych. Kwieciński (2022) wskazuje na kluczowe znaczenie adaptacji instytucjonalnej oraz kulturowej jako wejście oraz wyjście z procesu. Zbiór wartości stanowi wejście do procesu, w którym określany jest kierunek, w którym podążać ma planowana zmiana społeczna. Na końcu procesu znajduje się zbiór norm określający, w jaki sposób osiągnięty ma zostać wcześniej wyznaczony kierunek. Wewnątrz procesu znajdują się elementy instytucjonalno-strukturalne, czyli podmioty zaangażowane w realizację procesu rozumianego jako wdrażanie innowacji społecznych.

Rysunek 1. Ujęcie systemowe wdrażania innowacji społecznych



Źródło: opracowanie na podstawie: Kwieciński (2022).

Miasto jako przestrzeń wdrażania innowacji społecznych może być utożsamiane z pojęciem areny miejskiej polityki publicznej i tym samym wpisywać się w jeden z trzech paradygmatów badań nad polityką publiczną (Anioł, 2018) oraz szerszej koncepcji zarządzania wielopoziomowego MLG (Hausner, 2008). Polityka publiczna akcentuje działania aktorów polityki publicznej – władz publicznych, sektora B+R, biznesu czy NGO – wokół określonego problemu społecznego (Wołek, 2021). Stanowi on wspólny rdzeń dla działań podejmowanych przez samorząd miejski w ramach miejskiej polityki publicznej, jak również dla wdrażania innowacji społecznych. Działania podejmowane paralelnie w obszarach publicznym, społecznym oraz prywatnym są skierowane w tym samym kierunku realizacji określonych potrzeb społecznych. Zatem współdziałanie podmiotów sektorów publicznego, prywatnego oraz strony społecznej w procesie wdrażania innowacji społecznych jest z jednej strony konieczne, a z drugiej nieuniknione.

Definicja i znaczenie miast nadmorskich

Miasta nadmorskie stanowią szczególną kategorię w kontekście wdrażania innowacji społecznych, ze względu na stojące przed nimi wyzwania w zakresie kształtowania przestrzeni miejskiej. Grupa miast nadmorskich nie jest jednolita, dlatego też na wstępie nakreślony zostanie zakres pojęciowy terminu miasto nadmorskie oraz wskazane zostaną czynniki wyróżniające je na tle innych jednostek miejskich. Na

poziomie krajowym miasta zalicza się do podstawowej grupy samorządu gminnego (Dolnicki, 2021), w ramach której mogą być kwalifikowane do jednej z dwóch kategorii jednostek – gminy miejskie, których granice administracyjne pokrywają się z granicami tworzącego je miasta, lub gminy miejsko-wiejskie (GUS, 2024b). W unijnej klasyfikacji administracyjno-terytorialnej miasta zostały ujęte w klasyfikacji LAU¹ na dwóch poziomach: LAU 1 – powiaty i miasta na prawach powiatu oraz LAU 2 – gminy, w zależności od ich wielkości. Klasyfikacje administracyjno-terytorialne nie oddają w pełni złożoności obszarów miejskich, stąd konieczne jest uwzględnienie typologii opartych o alternatywne kryteria odnoszące do innych cech przestrzeni miejskiej. Zalicza się do nich klasyfikację stopnia urbanizacji DEGURBA oraz funkcjonalną FUA. DEGURBA w oparciu o gęstość zaludnienia wprowadza podział na trzy kategorie (GUS, 2024a):

- obszary gęsto zaludnione (miasta) – w których co najmniej 50% ludności zamieszkuje obszary miejskie,
- obszary o średniej gęstości zaludnienia (małe miasta i przedmieścia) – w których poniżej 50% ludności zamieszkuje obszary miejskie, jednocześnie mniej niż 50% ludności zamieszkuje obszary wiejskie (komórki siatki obszarów wiejskich),
- obszary słabo zaludnione (obszary wiejskie) – w których ponad 50% ludności mieszka na terenach wiejskich (komórki siatki obszarów wiejskich).

Klasyfikacja funkcjonalna FUA stanowi odejście od postrzegania miasta w obrębie jego granic administracyjnych i może być rozpatrywana jako szerszy kontekst miasta, ze względu na definiowanie funkcjonalnego obszaru miejskiego jako gęsto zaludnioną strefę miasta właściwego oraz związane z nim funkcjonalnie strefy dojazdu do pracy zintegrowane z rynkiem pracy (GUS, 2024c). Wskazane klasyfikacje terytorialno-administracyjne prezentują zakres definicyjny miast ogółem. Do obszarów nadmorskich odnosi się wprost unijna typologia TERCET, która na poziomie gmin dzieli je na obszary przybrzeżne oraz nieprzybrzeżne. Zakwalifikowanie gminy jako przybrzeżnej jest możliwe przy spełnieniu co najmniej jednego z trzech kryteriów:

- położenie graniczące z morzem (występowanie linii brzegowej),
- zamieszkiwanie przez co najmniej 50% ludności w odległości do 50 km od morza,
- silne powiązanie z morzem.

W ujęciu statystycznym miasta nadmorskie można zatem zdefiniować jako gminy spełniające łącznie kryteria określone we wskazanych typologiach TERYT, LAU, DEGURBA, FUA oraz TERCET jako tereny miejskie oraz przybrzeżne. Dla znalezienia pełnej odpowiedzi na pytanie, czym są miasta nadmorskie, konieczne jest rozszerzenie katalogu o dodatkowe kryteria jakościowe. Pierwszym z nich jest zlokalizowanie na terenie miasta portu morskiego, ze względu na istotną rolę miastotwórczą oraz

¹ Local administrative units (lokalne jednostki administracyjne).

gospodarczą (Michalski, Kiniorska, 2023). Port morski jest postrzegany jako integralny element nadmorskiej przestrzeni miejskiej. Ustawa o portach i przystaniach morskich wyróżnia dwie podstawowe kategorie obiektów – porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej oraz pozostałe porty i przystanie morskie. Do pierwszej z nich ustawodawca zaliczył cztery porty morskie w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz Świnoujściu. Wszystkie z nich stanowią miasta na prawach powiatu i są zaliczane do grupy LAU 1. Do drugiej kategorii zalicza się pozostałe porty i przystanie morskie o lokalnym znaczeniu, zlokalizowane w miastach powiatowych, np. Darłowo, Elbląg czy Kołobrzeg. Podział ten jest istotny z perspektywy wpływu miasta na możliwość kształtowania przestrzeni miejskiej. Większościowym udziałowcem wszystkich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jest Skarb Państwa, podczas gdy zarządy pozostałych portów morskich to spółki komunalne stanowiące własność samorządu miejskiego. Kolejnym kryterium limitującym zakres pojęcia miasta nadmorskie jest zjawisko angielskiego kurortu położonego nad morzem (Blott, 2017). Pojęcie to podkreśla rekreacyjny i krajobrazowy charakter miast nadmorskich oraz specyficzne położenie w pasie nadmorskim. Blott podkreśla ograniczenia wynikające z niewielkiego zainteresowania formalnego i skoordynowanego zainteresowania obszarem pasa nadmorskiego, co przekłada się na niewielkie nasycenie inwestycyjne i terytorialne oraz w efekcie ograniczoną dostępność komunikacyjną, czego przykładem mogą być m.in. nadmorskie gminy położone na Półwyspie Helskim. Autor ten wskazuje, iż południowy pas nadmorski Wielkiej Brytanii zamieszkiwany przez blisko 2 mln osób jest pozbawiony infrastruktury drogowej – autostrady biegnącej wzdłuż wybrzeża. Wskazane cechy wpisują się w charakter mniejszych tj. powiatowych miast nadmorskich stanowiących monokultury gospodarcze ze specjalizacją turystyczną lokalnej gospodarki.

Podsumowując, na potrzeby niniejszego artykułu miasta nadmorskie należy rozumieć jako funkcjonalne obszary miejskie położone na terenie przybrzeżnym, których integralnym elementem jest port morski stanowiący istotny element miastotwórczy oraz stały fragment nadmorskiej przestrzeni miejskiej. Areną wdrażania innowacji społecznych będzie zatem przestrzeń miejska rozumiana w wymiarze przestrzennym oraz symbolicznym jako miejsce występowania interakcji międzyludzkich (Liszewski, 2001).

Specyfika i funkcje miast nadmorskich

Punktem wyjścia do określenia specyfiki miast nadmorskich jest wskazanie czynników endo- i egzogenicznych kształtujących charakterystykę miast ogółem. Do kategorii czynników endogenicznych zaliczono obszary miasta inteligentnego

w ujęciu koncepcji smart city (Griffinger, 2007), natomiast czynniki egzogeniczne, kształtujące specyfikę miast nadmorskich, wynikają przede wszystkim z procesów europeizacji oraz globalizacji. Podsumowanie czynników przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1. Czynniki endo- i egzogeniczne kształtujące specyfikę miast

Koncepcja smart city Griffingera (2007) – czynniki endogeniczne	12 obszarów priorytetowych Agendy Miejskiej UE – czynniki egzogeniczne, europeizacja	Cele Zrównoważonego Rozwoju ONZ – czynniki egzogeniczne, globalizacja
1. Inteligentna gospodarka (<i>smart economy</i>) – funkcja finansowa i gospodarcza 2. Inteligentna mobilność (<i>smart mobility</i>) – funkcja przestrzenna i infrastrukturalna 3. Inteligentne środowisko (<i>smart environment</i>) – funkcja środowiskowa 4. Ludzie (<i>smart people</i>) – funkcja społeczna 5. Inteligentne życie (<i>smart life</i>) – funkcja społeczna 6. Inteligentne współrządzenie (<i>smart governance</i>) – funkcja administracyjna	1. Integracja migrantów i uchodźców 2. Jakość powietrza 3. Mieszkania 4. Ubóstwo na obszarach miejskich 5. Transformacja energetyki 6. Zrównoważone planowanie przestrzenne i rozwiązania oparte na naturze 7. Przejście na gospodarkę cyfrową 8. Zamówienia publiczne 9. Miejsca pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce 10. Gospodarka o obiegu zamkniętym 11. Adaptacja do zmian klimatu 12. Mobilność w miastach	SDG 6 – Czysta woda i warunki sanitarne SDG 7 – Czysta i dostępna energia SDG 9 – Innowacyjność, przemysł, infrastruktura SDG 11 – Zrównoważone miasta i społeczności SDG 12 – Odpowiedzialna konsumpcja i produkcja SDG 13 – Działania w dziedzinie klimatu SDG 14 – Życie pod wodą SDG 15 – Życie na lądzie

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie wskazanych czynników kształtujących specyfikę miast wyszczególniono cztery podstawowe funkcje miast nadmorskich w oparciu o ich specyficzne uwarunkowania, takie jak: przybrzeżne położenie czy zlokalizowanie na terenie miasta portu nadmorskiego: funkcja ekonomiczno-finansowa, funkcja przestrzenno-infrastrukturalna, funkcja środowiskowa oraz funkcja społeczna. W tabeli 2 przedstawiono przyporządkowanie poszczególnych czynników endo- i egzogenicznych do poszczególnych funkcji miast nadmorskich.

Specyfika miast nadmorskich jest kształtowana przez trzy zasadnicze obszary: położenie, infrastruktura oraz środowisko. W ramach funkcji ekonomiczno-finansowej należy zwrócić uwagę przede wszystkim na obecność w przestrzeni miejskiej portu morskiego jako elementu globalnego łańcucha dostaw oraz turystykę i gospodarkę morską jako specjalizację lokalnej gospodarki. Obecność portu warunkuje również

konieczność zrównoważonego planowania przestrzennego w relacji port morski – przestrzeń miejska, co stanowi realizację funkcji środowiskowej, infrastrukturalnej oraz społecznej miast nadmorskich, podobnie jak zagospodarowanie linii brzegowej i wdrażanie rozwiązań opartych na naturze. W ramach funkcji transportowej (infrastrukturalno-przestrzenna) istotne znaczenie ma potencjał włączania transportu morskiego do inteligentnego transportu miejskiego. Z punktu widzenia tworzenia warunków i zapewniania trwałości innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej kluczowe znaczenie ma współpraca samorządu miejskiego i zarządu portu morskiego – realizacja funkcji administracyjnej oraz finansowej.

Tabela 2. Funkcje miast nadmorskich

Funkcja ekonomiczno-finansowa	Funkcja przestrzenno-infrastrukturalna	Funkcja środowiskowa	Funkcja społeczna
<ul style="list-style-type: none"> • Inteligentna gospodarka • Przejście na gospodarkę cyfrową • Miejsca pracy i umiejętności w lokalnej gospodarce • SDG 9 – Innowacyjność, przemysł, infrastruktura • SDG 12 – Odpowiedzialna konsumpcja i produkcja 	<ul style="list-style-type: none"> • Inteligentna mobilność • Zrównoważone planowanie przestrzenne i rozwiązania oparte na naturze 	<ul style="list-style-type: none"> • Inteligentne środowisko • Gospodarka o obiegu zamkniętym • Adaptacja do zmian klimatu • Jakość powietrza • SDG 6 – Czysta woda i warunki sanitarne • SDG 7 – Czysta i dostępna energia • SDG 13 – Działania w dziedzinie klimatu • SDG 14 – Życie pod wodą • SDG 15 – Życie na lądzie 	<ul style="list-style-type: none"> • Ludzie • Inteligentne życie • Integracja migrantów i uchodźców • SDG 11 – Zrównoważone miasta i społeczności

Źródło: opracowanie własne.

Port morski jako element przestrzeni miejskiej

Jak już wspomniano, port morski stanowi jeden z głównych elementów miastotwórczych oraz głównych czynników kształtujących nadmorską przestrzeń miejską oraz specjalizację lokalnej gospodarki. Specyfika współpracy samorządu miejskiego oraz zarządu portu w zakresie kształtowania przestrzeni miejskiej zależy od kilku czynników, do których należy zaliczyć przede wszystkim wielkość ośrodka miejskiego oraz strukturę własnościową portu morskiego.

Kategorie portów morskich

Ustawa o portach i przystaniach morskich wyróżnia dwie kategorie: (1) porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, do których zalicza się te położone w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie oraz Świnoujściu, (2) pozostałe porty morskie zlokalizowane poza największymi miastami o znaczeniu wojewódzkim lub metropolitalnym. Większościowym udziałowcem portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej jest Skarb Państwa, pozostałe porty morskie stanowią własność samorządów miejskich i zwykle funkcjonują jako spółki komunalne. Uwarunkowania własnościowe mają kluczowe znaczenie dla relacji miasto – port i efektywności działań podejmowanych w przestrzeni miejskiej. Wielkość portu morskiego wpływa również na jego strukturę funkcjonalną.

Uwarunkowania funkcjonalne portów morskich

W literaturze przedmiotu wyróżnia się następujące funkcje portów morskich: przemysłowa, transportowa oraz handlowa (Tubielewicz, 2004), przeładunkowa, pasażerska oraz rybacka (Szymańska, Michalski, 2018) oraz turystyczna (Molenda, Ściana, 2009). Miasta wojewódzkie oraz te na prawach powiatu, na terenie których zlokalizowane są porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, charakteryzują się zróżnicowaną specjalizacją lokalnej gospodarki z istotnym udziałem branży morskiej² oraz *offshore*. Znajduje to odzwierciedlenie w specjalizacji obiektów portowych, których dominujące funkcje to: przemysłowa, transportowa oraz handlowa. W przypadku mniejszych miast – powiatowych – specjalizacja lokalnej gospodarki to zwykle monokultura turystyczna, natomiast dominujące funkcje portu morskiego to: handlowa, turystyczno-rekreacyjna oraz pasażerska.

Port morski jako przestrzeń wdrażania innowacji społecznych

Z perspektywy podejmowanego problemu badawczego największy potencjał do rozwoju funkcji społecznej oraz wdrażania innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej spośród badanych podmiotów mają mniejsze, regionalne miasta nadmorskie. Wpływ na to ma szereg czynników. Po pierwsze, zarządy pozostałych portów morskich stanowią własność samorządu miejskiego i jako spółki komunalne stanowią element ekosystemu realizującego założenia miejskiej polityki publicznej. Tym samym podejmowane działania władz samorządowych oraz zarządu portu w zakresie kształtowania przestrzeni miejskiej są spójne i nie występują konflikty interesów

² TSL – transport, spedycja i logistyka.

m.in. w zakresie rozwoju przestrzennego, które są zauważalne w przypadku portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej stanowiących własność Skarbu Państwa. Po drugie, działalność operacyjna pozostałych portów morskich nie jest w tak dużym stopniu zdominowana przez funkcję przemysłową. Istotny udział funkcji rekreacyjnej i turystycznej zapewnia większy potencjał do otwierania przestrzeni portowych na funkcję społeczną miast nadmorskich zarówno w zakresie dominujących funkcji, jak i fizycznej obecności osób postronnych na terenie portu. Porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – Gdańsk, Gdynia Szczecin oraz Świnoujście – to złożone kompleksy przemysłowe, zamknięte na przestrzeń miejską ze względów bezpieczeństwa i logistycznych. Działalność przemysłowa, np. stoczniowa czy ruch tranzytowy, największych portów stanowi również niekorzystne sąsiedztwo dla rozwoju alternatywnych funkcji (mieszkaniowej, środowiskowej) miast nadmorskich. Po trzecie, gospodarka morska stanowi istotną, ale nie jedyną specjalizację największych miast nadmorskich, podczas gdy mniejsze miasta o znaczeniu regionalnym charakteryzują się monokulturą gospodarczą, dla której port morski stanowi kluczowy czynnik miastotwórczy w wymiarze rekreacyjno-turystycznym i kulturowym. Podsumowując rozważania dotyczące roli portu morskiego w przestrzeni miejskiej, należy wskazać na rysującą się nową perspektywę rozwoju miast lokalnych, na którą wskazywali również respondenci, związaną z pełnieniem funkcji wspierającej jako porty feederowe (wspierające) i serwisowe dla branży *offshore* i portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Miasta nadmorskie jako przestrzeń wdrażania innowacji społecznych

Badania zaprezentowane w artykule zostały przeprowadzone z zastosowaniem technik jakościowych (obserwacja nieuczestnicząca) poprzedzonych kwerendą literatury. Ponadto analizy zostały uzupełnione o wstępne wnioski z indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI) zrealizowanych w ramach badań do rozprawy doktorskiej. Wybór technik jakościowych podyktowany jest szeregiem przesłanek natury teoretycznej oraz empirycznej. W wymiarze teoretycznym zastosowanie technik jakościowych wynika przede wszystkim z zastosowanej metody badawczej, tj. nowego instytucjonalizmu (Masch, Olsem, 2007), zakładającej zdezagregowane podejście do systemu, a także niezależność i zmienność instytucji. W wymiarze empirycznym kluczowym czynnikiem determinującym wybór technik badawczych ma pojęcie kapitału terytorialnego definiowanego jako „dynamiczne w czasie i przestrzeni «złożone dobro klubowe» dostępne dla użytkowników klubu działających w ramach obszaru funkcjonalnego” (Markowski, 2015), czyli unikalnego zestawu czynników

kształtujących potencjał konkurencyjny miast w wymiarze społecznym oraz gospodarczym. Analiza porównawcza miast o zróżnicowanym kapitale terytorialnym z wykorzystaniem technik jakościowych jest obciążona ryzykiem zbytnej redukcjonizmu i w rezultacie zniekształcenia wniosków. Zastosowanie obserwacji nieuczestniczącej jako techniki przedmiotowego badania ukierunkowane jest na wskazanie modelowych rozwiązań z zakresu wdrażania innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej w konkretnym kontekście wynikającym z kapitału terytorialnego determinującego charakter danego miejsca. Analiza konkretnych przypadków wskazanych w dalszej części artykułu miast nadmorskich została poprzedzona analizą ilościową globalnych trendów w zakresie rozwiązań stosowanych w miastach nadmorskich, na podstawie której określono najbardziej reprezentatywne przykłady miast nadmorskich o zróżnicowanym charakterze. Przykładem zbytnej redukcjonizmu w stosowaniu technik ilościowych w odniesieniu do analizy miast jest wskaźnik realizacji Celu 11 SDG – Zrównoważone miasta i społeczności zawartego w raporcie *Sustainable development in the European Union – Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context – 2023 edition* (Komisja Europejska, 2023) mierzonego na podstawie zagregowanych danych statystycznych w trzech obszarach: jakość życia w mieście, zrównoważona mobilność oraz wpływ środowiskowy. Jego główną słabość dotyczy poziomu agregowania danych na poziomie państw członkowskich, przez co pominięte zostały rozbieżności pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi UE, np. zakres kompetencji samorządu w krajowej strukturze administracyjnej czy rozbieżności rozwojowe pomiędzy poszczególnymi regionami w UE. Głównym ograniczeniem zastosowanych technik jakościowych jest brak reprezentatywności pojedynczych obserwacji, natomiast założenia metodologiczne wpisują się w nurt nowego instytucjonalizmu i jako opis modelowych rozwiązań (dobrych praktyk) stanowią bazę do tworzenia na ich podstawie uogólnień z wykorzystaniem badań ilościowych na większej (bardziej reprezentatywnej) liczbie obserwacji.

Celem przedstawionych powyżej uwarunkowań i specyfiki miast nadmorskich jest przedstawienie istotności roli miast oraz portów morskich w procesie wdrażania innowacji społecznych w miastach nadmorskich. Implementacja innowacji z impaktem społecznym w przestrzeni miejskiej jest nieodłącznie związana z udziałem władz samorządowych, które zapewniają ich realizację w wymiarze finansowym, regulacyjnym oraz infrastrukturalnym. Innowacje impaktowe w przestrzeni miejskiej należy w tym kontekście rozumieć jako przemodelowanie przestrzeni miejskiej oraz przyjęcie paradygmatu o wiodącej roli funkcji społecznej przestrzeni miejskiej.

Przykładem, który w najpełniejszym stopniu obrazuje wdrażanie innowacji społecznej w przestrzeni miejskiej, jest zrealizowany w Oslo projekt urbanistyczny stworzenia fasady nadmorskiej Oslo – Fjordbyden (Andersen, Røe, Ljunggren, 2017). Przebudowa nadmorskiej strefy miejskiej stolicy Norwegii rozpoczęła się w latach

60. XX wieku, a zakończyła w 2014 roku. Początkowo prace rewitalizacyjne obejmowały teren wokół ratusza, następnie w latach 80. objęły rewitalizację dzielnicy Aker Brygge, kiedy to dotychczasowe funkcje portowe³ zaczęły ustępować mieszanej funkcji mieszkalno-usługowej (Ellefsen, 2017). Za datę początkową świadomej miejskiej polityki publicznej w zakresie kształtowania nadmorskiej przestrzeni miejskiej w Oslo można uznać styczeń 2000 roku, kiedy Rada Miejska Oslo podjęła decyzję o przeniesieniu funkcji portowych⁴ poza ścisłe centrum miasta do południowej części miasta Sydhavna (Store Norske Leksikon, 2024). Ostatnim elementem metamorfozy nadmorskiej przestrzeni miejskiej Oslo była rewitalizacja przestrzeni poportowych i rozbudowa osiedla Tjuvholmen na sztucznie usypanym półwyspie. W wyniku realizacji tego procesu nastąpiła zmiana funkcji terenów nadmorskich z transportowo-magazynowej na reprezentacyjną mieszkalno-usługową (Petryshyn, 2011). Transformacja przestrzeni nadmorskiej Oslo obejmowała również funkcję turystyczną – zaprojektowana została nadmorska trasa widokowa⁵ biegnąca wzdłuż linii brzegowej i obejmująca 14 atrakcji turystycznych, w tym m.in. marinę jachtową, reprezentacyjne pod względem architektonicznym osiedle Tjuvholmen czy zabytki – twierdzę Akerhus, ratusz, czy obiekty kulturalne: budynek Opery Oslo oraz Muzeum Muncha.

W tym miejscu warto postawić pytanie – dlaczego opisany powyżej przypadek transformacji przestrzeni miejskiej Oslo jest wyjątkowy i zasługuje na uwagę z perspektywy podejmowanego problemu badawczego? Przede wszystkim całokształt działań podejmowanych na przestrzeni ostatniego półwiecza wpisuje się w cele i założenia zrównoważonego rozwoju miast oraz projektowania przestrzeni miejskiej służącej społeczeństwu. Wyprowadzenie ciężkiego przemysłu portowego i stoczniowego poza centrum miasta stanowi realizację funkcji środowiskowej i społecznej miasta nadmorskiego, w szczególności obszary smart city – inteligentne środowisko, inteligentne życie, inteligentne współzrządzenie, a także 11 Celu Zrównoważonego Rozwoju ONZ – zrównoważone miasta i społeczności (Organizacja Narodów Zjednoczonych, 2015). Włączenie transportu wodnego do komunikacji zbiorowej, zapewniające skomunikowane miasta z położonymi na fiordzie wyspami, wpisuje się w funkcję przestrzenno-infrastrukturalną w obszarze inteligentnego transportu oraz mobilności w miastach (Agenda Miejska UE, 2016). Całokształt działań podejmowanych w przestrzeni nadmorskiej Oslo można podsumować jako przywracanie

³ Mowa o funkcjach magazynowo-transportowych.

⁴ Poza funkcją pasażerską oraz rekreacyjną. Istotne znaczenie dla tej decyzji ma fakt, iż wodny transport promowy stanowi w Oslo element komunikacji miejskiej pomiędzy centrum miasta a wyspami Hovedøya, Lindøya, Bleikøya, Gress-Holmen oraz Nakkholmen, a także innymi gminami położonymi nad Oslofjord: Bærum, Asker oraz Nesodden.

⁵ Havnepromenade.

funkcji społecznej przestrzeni miejskiej bez rezygnacji z jej nadmorskiego charakteru oraz niezbędnych do pełnienia funkcji portu morskiego – infrastruktura i nieruchomości portowe takie jak terminale pasażerskie czy kapitanat portu zostały wtopione w przestrzeń miejską, co jest przykładem zrównoważonego planowania przestrzennego i wdrażania rozwiązań opartych na naturze (Agenda Miejska UE, 2016). W efekcie dzięki połączeniu funkcji mieszkalnej, gospodarczej oraz nieuciążliwych funkcji portowych w centrum możliwe było zaprojektowanie zrównoważonej funkcjonalnie przestrzeni nadmorskiej. Szacowany koszt projektu Fjordbyden wynosi 20 mld koron norweskich (UrbanMaestro, 2020), natomiast sam projekt stanowi jedną z najbardziej kompleksowych realizacji przywracania przestrzeni miejskiej mieszkańcom. W tym kontekście istotne jest dookreślenie roli władz miasta nie tylko jako głównego aktora polityki miejskiej kreującego warunki do wdrażania innowacji społecznych, ale również innowatora wdrażającego impaktowe rozwiązania w przestrzeni miejskiej. Pomimo skali projektu innowacje społeczne są wdrażane na mniejszą skalę w innych miastach europejskich. Jako przykład inicjatyw podejmowanych na mniejszą skalę można przyjąć miasta śródziemnomorskie, w których powszechną praktyką jest otwarcie dostępu do linii brzegowej i wtopienie elementów infrastruktury portowej w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów gastronomicznych przy linii brzegowej⁶ czy zlokalizowanie stacji paliw dla jednostek motorowodnych przy głównej promenadzie nadmorskiej⁷. Przykładem łączenia funkcji gospodarczej i społecznej w przestrzeni miejskiej jest realizacja inwestycji Centre Commercial Les Terrasses Du Port – galerii handlowej położonej w bezpośrednim sąsiedztwie portu promowego w Marsylii, z tarasu której można obserwować z niewielkiej odległości statki obsługujące przeprawę promową pomiędzy Marsylią i Korsyką.

Podsumowanie

Przedstawione przykłady zrealizowanych inwestycji dowodzą istotności roli władz miejskich w procesie wdrażania innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej. Rolą samorządu miejskiego jako superintendenta miejskiej polityki publicznej oraz gospodarza przestrzeni miejskiej jest w pierwszej kolejności tworzenie sprzyjających warunków do wdrażania innowacji społecznych we wspomnianej przestrzeni. Władze miasta dysponują niezbędnymi instrumentami o charakterze regulacyjnym, finansowym oraz infrastrukturalnym, aby umożliwić innowatorom realizację inicjatyw o istotnym wpływie społecznym oraz zapewnić utrwalenie tego wpływu. Rola

⁶ M.in. okolice twierdzy Castel d'Ovo w Neapolu.

⁷ Rovinj w Chorwacji.

władz miasta w zakresie wdrażania innowacji społecznych w przestrzeni miejskiej jest jednak znacznie szersza – ze względu na zakres posiadanych kompetencji samorząd miejski może w najbardziej efektywny sposób pełnić rolę innowatora, realizując w przestrzeni miejskiej inwestycje ukierunkowane na przywrócenie nadrzędnej funkcji społecznej przestrzeni miejskiej oraz otwarcie jej dla lokalnej społeczności. Przykładem roli miasta jako innowatora jest opisana powyżej transformacja przestrzeni nadmorskiej Oslo. Stanowi efekt konsekwentnej realizacji założeń miejskiej polityki publicznej oraz koordynacji na poziomie strategicznych kształtowania różnych funkcji przestrzeni miejskiej – mieszkalnej, infrastrukturalno-transportowej, środowiskowej oraz gospodarczej. Kluczowym elementem powodzenia tych zmian jest zapewnienie finansowania, zmniejszenie barier legislacyjnych i administracyjnych dla planowanych inwestycji oraz sprawczość decyzyjna. Przywracanie przestrzeni miejskiej lokalnej społeczności oraz kształtowanie przestrzeni miejskiej w jakości spełniającej oczekiwania mieszkańców wymaga stosowania inkluzywnych i partycypacyjnych modeli koordynacji działań zbiorowych rozumianych jako sieci koordynacji – rozwiązanie pośrednie pomiędzy zhierarchizowanym podejściem administracyjnym a rozwiązaniami wolnorynkowymi, a także koordynacja rynkowa realizowana m.in. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Doświadczenia oraz dobre praktyki modelowych rozwiązań z wybranych miast europejskich potwierdzają kluczowe znaczenie współpracy samorządu miejskiego jako gospodarza polityki miejskiej oraz zarządu portu morskiego jako zarządcy terenu w zakresie rewitalizacji przestrzeni portowych oraz zmian funkcjonalnych nadmorskiej przestrzeni miejskiej. Włączenie portu morskiego do przestrzeni miejskiej stanowi wyzwanie przede wszystkim dla największych miast, w których zlokalizowane są porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ze względu na uwarunkowania funkcjonalne i strukturę własnościową tych obiektów.

Bibliografia

- Andersen, B., Røe, P.G., Ljunggren, J. (2017). *Arkitektur og sosial ulikhet i Oslos vannkant*. W: I: Ljunggren (ed.), *Oslo-ulikhetenes by*. Oslo: Cappelen Damm, 323–336.
- Anioł, W. (2018). Fabryka, arena, sieć. Trzy paradygmaty w badaniach nad polityką publiczną. W: B. Szatur-Jaworska, *Polityki publiczne. Wybrane zagadnienia teoretyczne i metodologiczne*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, 53–72.
- Blott, D. (2007). Miasta pasa nadmorskiego.: Urbanistyczne zjawisko angielskiego kurortu nadmorskiego oraz spekulacje na temat jego przydatności. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 104 (3-A), 13–22.

- Caulier-Grice, J., Davies, A., Patrick, R., Norman, W. (2013). *Defining Social Innovation. A Deliverable Project „The Theoretical, Empirical and Policy Foundation for Building Social Innovation in Europe” (TEPSIE)*, European Commission – 7th Framework Programme. Brussels: European Commission.
- Dolnicki, B. (2021). *Samorząd terytorialny*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej (2016). Pobrane z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0657&from=GA> (dostęp: 30.09.2024).
- Ellefsen, H.W. (2017). *Urban environments of the entrepreneurial city: from Aker Brygge to Tjuvholmen*. Doctoral thesis. Oslo: The Oslo School of Architecture and Design.
- Eurostat (2020). Pobrane z: https://knowledge4policy.ec.europa.eu/foresight/topic/continuing-urbanisation/urbanisation-europe_en (dostęp: 30.09.2024).
- Frascati Manual (2015). Pobrane z: https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosc/5496/16/1/1/podrecznik_frascati_2015.pdf (dostęp: 30.09.2024).
- Główny Urząd Statystyczny (2024a). Pobrane z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/stopien-urbanizacji-degurba/> (dostęp: 30.09.2024).
- Główny Urząd Statystyczny (2024b). Pobrane z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/klasyfikacja-nuts/klasyfikacja-nuts-w-polsce/> (dostęp: 30.09.2024).
- Główny Urząd Statystyczny (2024c). Pobrane z: <https://stat.gov.pl/statystyka-regionalna/jednostki-terytorialne/unijne-typologie-terytorialne-tercet/funkcjonalne-obszary-miejskie-fua/> (dostęp: 30.09.2024).
- Griffinger, R., Fertner, C., Kramar, H., Kalasek, R., Pichler-Milanović, N., Meijers, E. (2007). *Smart cities: Ranking of European medium-sized cities, final report*. Vienna: Centre of Regional Science, Vienna University of Technology.
- Hausner, J. (2008). *Zarządzanie publiczne*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Komisja Europejska (2013). Pobrane z: https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/strategy/innovation/social_en (dostęp: 30.09.2024).
- Komisja Europejska (2023). Pobrane z: <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-flagship-publications/w/ks-04-23-184> (dostęp: 30.09.2024).
- Kwieciński, L. (2022). Determinanty innowacji społecznych – perspektywa teoretyczna i praktyczna. W: *Innowacje społeczne. Akademia – Technologia – Społeczeństwo. Materiały z konferencji SWPS*, Warszawa 2022. Pobrane z: <https://youtu.be/AGivpN-wQbS4?si=aoHyy7uUb71Uy31L> (dostęp: 30.09.2024).
- Liszewski, S. (2001). Model przemian przestrzeni miejskiej miasta postsocjalistycznego. W: I. Jażdżewska (red.), *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany*. XIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście, cz. 2. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 31–61.
- Markowski, T. (2015). *Elastyczne i zintegrowane planowanie w obszarach funkcjonalnych – w stronę nowego podejścia do planowania przestrzennego*. Materiały niepublikowane. Łódź: Katedra Zarządzania Miastem i Regionem, Uniwersytet Łódzki.

- Masch, J.G., Olsen, J.P. (2005). *Instytucje: organizacyjne podstawy polityki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Za: Sajduk, B. (2007). *Instytucje: organizacyjne podstawy polityki. Recenzja. Politeja*, 2(8), 597–601.
- Michalski, T., Kiniorska, I. (2023). Port jako czynnik rozwoju miasta nadmorskiego (na przykładzie Ustki). *Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, 36(8), 27–33.
- Molenda, M., Ściana, W. (2009). Funkcja turystyczna małych portów morskich. *Przeгляд Prawno-Ekonomiczny*, 7, 79–87.
- Myers, S., Marquis, D.G. (1969). *Successful Industrial Innovation*. Washington: National Science Foundation.
- Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (2012). Pobrane z: <https://www.gov.pl/web/ncbr/jak-br-moze-wspierac-rozwoj-nowoczesnego-spoleczenstwa-wnioski-z-badania-programu-innowacje-spoleczne> (dostęp: 30.09.2024).
- Nicholls, A., Murdock, A. (2012). *Social Innovation: Blurring Boundaries to Reconfigure Markets*. London: Palgrave Macmillan.
- Olejniczuk-Merta, A. (2013). Innowacje społeczne. *Konsumpcja i Rozwój*, 1(4), 21–34.
- Organizacja Narodów Zjednoczonych (2014). Pobrane z: <https://www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html> (dostęp 30.09.2024).
- Organizacja Narodów Zjednoczonych (2015). Pobrane z: <https://www.un.org.pl/> (dostęp: 30.09.2024).
- Oslo Manual (2018). Pobrane z: https://stat.gov.pl/files/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5496/18/1/1/podrecznik_oslo_2018_internet.pdf (dostęp: 30.09.2024).
- Petryszyn, H. (2011). Fasada nadmorska Oslo: koncepcja projektowa a materiały budowlane. *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 108 (2-A/1), 183–191.
- Przygodzki, Z. (2016). Kapitał terytorialny w rozwoju regionów. *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Oeconomica*, 2(319), 83–97.
- Store Norske Leksikon (2024). Pobrane z: https://snl.no/Oslo_havn (dostęp: 30.09.2024).
- Szymańska, W., Michalski, T. (2018). Przekształcenia funkcji polskich małych portów morskich. *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 21(3), 70–77.
- Tubielewicz, A. (2004). *Zarządzanie strategiczne w portach morskich. Globalizacja, integracja, prognozowanie, planowanie, strategia*. Gdańsk: Politechnika Gdańska.
- Urban Maestro (2020). Pobrane z: https://urbanmaestro.org/wp-content/uploads/2020/11/urban-maestro_oslo-waterfront-regeneration_h-bergsli.pdf (dostęp: 30.09.2024).
- Wołek, A. (red.) (2021). *Polityki*. Kraków: Wydawnictwo Naukowe Akademii Ignatianum w Krakowie.
- Wronka-Pośpiech, M. (2015). Innowacje społeczne-pojęcie i znaczenie. *Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach*, 212, 124–136.

Abstract

Coastal Cities as Spaces for Implementing Social Innovations

The article presents the theoretical and empirical aspects of how cities shape conditions for implementing social innovations in the urban spaces of coastal cities, focusing on the cooperation between city and seaport authorities. It examines the functional, ownership, and infrastructural influencing social innovation in these areas. Additionally, the study highlights endogenous factors related to smart city concepts and exogenous factors driven by Europeanisation and globalisation processes that shape urban policy in coastal cities. The publication presents preliminary finding from the author's doctoral research, conducted through individual in-depth interviews (IDI) and non-participant observation.

Keywords: social innovation, coastal cities, urban policy

Mgr Maciej Kamiński

Doktorant na Wydziale Nauk Społecznych Uniwersytetu Wrocławskiego, dyrektor Centrum Transferu Technologii UWr. W swoich badaniach skupia się na kwestiach rozwoju lokalnego, polityki miejskiej i mieszkaniowej, problematyce miast nadmorskich. Jako niezależny konsultant współpracuje z samorządami w zakresie gospodarki nieruchomościami, komunalnej oraz wodnej.

e-mail: maciej.kaminski@uwr.edu.pl

ORCID: 0000-0002-1777-7487