



PRACE GEOGRAFICZNE 283

2025

Denis Cerić

Morze jako granica i przestrzeń
współpracy: transgraniczna
morska przestrzeń turystyczna
regionu Morza Bałtyckiego



282. Korcelli-Olejniczak E., 2025, *Podjęcie partycypacyjne w badaniu i generowaniu zmian na obszarach miejskich i wiejskich*
281. Ciechański A., 2025, *Zmiany pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego w powiatach Beskidu Niskiego i Bieszczad w latach 1990-2024*
280. Komornicki T., Wiśniewski R., Szejgiec-Kolenda B., Ciołek D., 2022, *Ekonomiczne, społeczne i geopolityczne uwarunkowania ruchu granicznego*
279. Jerczyński M., Śleszyński P. (red.), 2022, *Uczony i dzieło – rola Kazimierza Dziewońskiego w rozwoju geografii*
278. Konopski M., 2022, *Rola podziału administracyjnego w kształtowaniu tożsamości terytorialnej społeczności Podlasia*
277. Goliszek S., 2022, *Znaczenie komponentów dostępności transportowej w Szczecinie w latach 2009-2018*
276. Rosik P., 2021, *Świat dostępności – metody i komponenty. Przykłady analiz empirycznych przestrzeni Polski*
275. Kiszka K., 2021, *Ruchy osuwiskowe w świetle badań dendrogeomorfologicznych na podstawie analizy Osuwiska Sawickiego w Beskidzie Niskim*
274. Wiśniewski R., Mazur M., Śleszyński P., Szejgiec-Kolenda B., 2020, *Wpływ zmian demograficznych w Polsce na rozwój lokalny*
273. Sudra P., 2020, *Rozpraszanie i koncentracja zabudowy na przykładzie aglomeracji warszawskiej po 1989 r.*
272. Rosik P., Komornicki T., Goliszek S., Szejgiec-Kolenda B., Duma P., 2020, *Monitoring uwarunkowań rozkładu ruchu w transporcie ciężarowym w Polsce (2005-2015)*
271. Bochenek W., 2020, *Prawidłowości obiegu wody na obszarze beskidzko-pogórskim Karpat Zachodnich na przykładzie zlewni Bystrzanki w świetle zmian klimatu i działalności człowieka*
270. Rosik P., Komornicki T., Goliszek S., Duma P., 2020, *Dostępność potencjałowa regionów w Europie – zasięg przestrzenny, długość podróży i efekt granicy (EU-ROAD-ACC)*
269. Bański J., 2019, *Waloryzacja zasobów lokalnych i ich zróżnicowanie przestrzenne w regionach Polski Wschodniej*
268. Gierszewski P., 2018, *Hydrologiczne uwarunkowania funkcjonowania geoekosystemu Zbiornika Włocławskiego*
267. Rosik P., Komornicki T., Goliszek S., Śleszyński P., Szarata A., Szejgiec-Kolenda B., Pomianowski W., Kowalczyk K., 2018, *Kompleksowe modelowanie osobowego ruchu drogowego w Polsce. Uwarunkowania na poziomie gminnym*
266. Kistowski M., Myga-Piątek U., Solon J. (red.), 2018, *Studia nad regionalizacją fizyczno-geograficzną Polski*
265. Kaczmarek H., 2018, *Ewolucja strefy brzegowej nizinnych zaporowych zbiorników wodnych w warunkach dużych wahań poziomu wody na przykładzie Zbiornika Jezioro na Warcie*
264. Chmielewski T.J., Śleszyński P., Chmielewski Sz., Kułak A., 2018, *Ekologiczne i fizjonomiczne koszty bezładu przestrzennego*

Morze jako granica i przestrzeń
współpracy: transgraniczna
morska przestrzeń turystyczna
regionu Morza Bałtyckiego

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego
Polska Akademia Nauk

PRACE GEOGRAFICZNE

Nr 283

Denis Cerić

Morze jako granica i przestrzeń
współpracy: transgraniczna
morska przestrzeń turystyczna
regionu Morza Bałtyckiego

The sea as a border and a space
of cooperation: the cross-border
maritime tourism space
of the Baltic Sea Region



Komitet Redakcyjny:

Redaktor naczelny:

Piotr Rosik

Sekretarz redakcji:

Tomasz Paczuski

Członkowie:

Małgorzata Kurowska
Marek Więckowski
Maria Bednarek-Szczepańska
Tomasz Ryger

Rada Redakcyjna:

Andrzej Affek
Dariusz Brykała
Tomasz Komornicki
Bolesław Domański
Sylvia Dotzblasz
Radosław Dobrowolski
Mariusz Kistowski
Daniel Michniak
Tadeusz Strykiewicz

Recenzja:

Tadeusz Palmowski
Leszek Butowski

Zdjęcie na okładce:

Denis Cerić

Opracowanie redakcyjne:

Maria Bednarek-Szczepańska

Opracowanie graficzne i skład:

Tomasz Ryger

Adres Redakcji:

IGiPZ PAN
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
e-mail: prace.geograficzne@twarda.pan.pl
www.igipz.pan.pl/prace-geograficzne.html

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego, Polska Akademia Nauk, Warszawa 2025



Denis Cerić  ORCID ID 0000-0002-9757-2990

PL ISSN 0373-6547

ISBN 978-83-973494-6-9 (oprawa miękka)

ISBN 978-83-973494-7-6 (pdf)

DOI: 10.7163/9788397349476

Druk i oprawa: Partner Poligrafia Andrzej Kardasz

ul. Hurtowa 21, 15-399 Białystok

Badania zaprezentowane w monografii zostały zrealizowane w ramach projektu badawczego nr 2017/27/N/HS4/02773, pt. *Przestrzenne aspekty i efekty projektów współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej w latach 2007-2013 przeznaczonych na rozwój turystyki przekraczającej granice morskie na obszarze regionu bałtyckiego*, finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki. Stanowi ona całościowe, uzupełnione oraz pogłębione ujęcie problematyki podjętej w rozprawie doktorskiej autora, obronionej z wyróżnieniem w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk w grudniu 2023 r.

P O D Z I Ę K O W A N I A

Składam serdeczne podziękowania promotorowi prof. dr. hab. Markowi Więckowskiemu za wieloletnią opiekę naukową, inspirujące wskazówki, cierpliwość oraz wsparcie, które towarzyszyły mi na każdym etapie pracy badawczej. Dziękuję także recenzentom mojej rozprawy doktorskiej i niniejszej monografii za cenne i konstruktywne uwagi, które przyczyniły się do udoskonalenia i dopracowania ostatecznej wersji tej monografii.

Wyrazy wdzięczności kieruję do Narodowego Centrum Nauki za wsparcie finansowe, dzięki któremu możliwe było przeprowadzenie badań empirycznych stanowiących podstawę tej monografii. Dziękuję również wszystkim rozmówcom, którzy zgodzili się udzielić wywiadów pogłębionych, za ich czas, życzliwość i otwartość, bez których wiele elementów niniejszej pracy nie mogłoby powstać.

Szczególne podziękowania kieruję do moich koleżanek i kolegów z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN za życzliwość, merytoryczne dyskusje, motywację oraz atmosferę sprzyjającą prowadzeniu badań. Podziękowania kieruję również do redakcji serii Prace Geograficzne za profesjonalną współpracę, redakcję i przygotowanie monografii do druku, a także za cierpliwość okazaną na każdym etapie procesu wydawniczego.

Dziękuję mojej rodzinie za wsparcie, cierpliwość i zrozumienie, a także za czas i przestrzeń, które pozwoliły mi w pełni poświęcić się pracy badawczej. Asiu, Ines i Jasiu – tę monografię dedykuję Wam.

Spis treści

1. Wstęp	11
1.1. Motywacja podjęcia tematu i jego znaczenie	11
1.2. Miejsce przedmiotu badań w geografii i naukach o turystyce	12
1.3. Dlaczego region Morza Bałtyckiego?	14
1.4. Struktura monografii	16
2. Teoretyczne i koncepcyjne podstawy analizy transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego	19
2.1. Granice i przestrzenie graniczne w ujęciu geograficznym (ze szczególnym uwzględnieniem granic morskich)	19
2.2. Procesy bordering, debordering i rebordering	24
2.3. Neofunkcjonalizm i efekt rozlewania się (spillover) w analizie współpracy transgranicznej	28
2.4. Współpraca transgraniczna jako wymiar europejskiej integracji	30
2.5. Turystyka jako czynnik integracji transgranicznej	34
2.6. Delimitacja i struktura przestrzenna regionu Morza Bałtyckiego	37
2.7. Transgraniczna morska przestrzeń turystyczna	40
3. Problem, przedmiot, zakres, cele i pytania badawcze	45
3.1. Problem i przedmiot badań	45
3.2. Zakres czasowy i przestrzenny	46
3.3. Cele główne i szczegółowe	47
3.4. Pytania badawcze	48
4. Koncepcja badania, metody i źródła danych	51
4.1. Koncepcja badania i logika postępowania badawczego	51
4.2. Założenia podejścia mieszanego i integracja metod badawczych	53
4.3. Metody ilościowe	55
4.4. Metody jakościowe	57
4.5. Źródła danych	60
5. Wyniki badań ilościowych	63
5.1. Charakterystyka projektów turystycznych w programach Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego	63
5.2. Beneficjenci projektów i ich rozmieszczenie	67
5.3. Rola i różnicowanie partnerów wiodących	71
5.4. Przestrzenne wzorce współpracy między beneficjentami	74
5.5. Wpływ odległości na intensywność współpracy	78
5.6. Tematyka i przestrzenne różnicowanie współpracy turystycznej	80
5.7. Synteza przestrzennych nierówności współpracy turystycznej („stara” vs. „nowa” Europa)	84
6. Wyniki badań jakościowych	89
6.1. Geneza współpracy i motywacje respondentów	91
6.2. Wybór partnerów i wybór tematów projektowych	93
6.3. Bariery i przeszkody współpracy transgranicznej w projektach turystycznych	97
6.4. Sukcesy, korzyści i efekty krótkoterminowe projektów	100

6.5. Efekty długookresowe i wpływ projektów na kreowanie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego	103
6.6. Podsumowanie wyników badań jakościowych	107
7. Synteza i interpretacja wyników badań nad transgraniczną morską przestrzenią turystyczną regionu Morza Bałtyckiego	111
7.1. Integracja wyników badań: od teorii do empirycznego obrazu przestrzeni transgranicznej	111
7.2. Zasięg i struktura współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego	113
7.3. Tematyka i przestrzenne zróżnicowanie współpracy turystycznej	115
7.4. Specyfika morskiej transgranicznej przestrzeni turystycznej na tle przestrzeni lądowych	117
7.5. Model integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego	119
7.6. Realizacja celu badania i wkład pracy w rozwój wiedzy geograficznej	121
7.7. Refleksje autora nad znaczeniem wyników i perspektywami rozwoju morskiej przestrzeni transgranicznej	123
8. Ograniczenia badania	125
9. Kierunki dalszych badań	129
Summary	132
Literatura	135
Załącznik 1. Dokumentacja fotograficzna badań terenowych	147

Wykaz najważniejszych skrótów

CBSS	Rada Państw Morza Bałtyckiego (ang. <i>Council of the Baltic Sea States</i>)
EEZ	wyłączna strefa ekonomiczna (ang. <i>exclusive economic zone</i>)
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
ESPN	Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej (ang. <i>European Observation Network for Territorial Development and Cohesion</i>)
EUSBSR	Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego (ang. <i>European Union Strategy for the Baltic Sea Region</i>)
EUWT	europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej
HELCOM	Komisja Helsińska
IRiE	akronim projektu ESPON pt. <i>Understanding the interregional flows of people, capital, goods, services and knowledge; what benefits or harms them?</i>
Mm	mila morska
NUTS	Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (fr. <i>Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques</i>)
PB	pytanie badawcze
RMB	region Morza Bałtyckiego
RPMB	Rada Państw Morza Bałtyckiego
UBC	Związek Miast Bałtyckich (ang. <i>Union of the Baltic Cities</i>)
UE	Unia Europejska
UNCLOS	Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza (ang. <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>)
VASAB	Wizje i Strategie wokół Morza Bałtyckiego (ang. <i>Visions and Strategies around the Baltic Sea</i>)

1. Wstęp

Współczesne przemiany polityczne i społeczne sprawiają, że granice – także morskie – coraz częściej postrzegane są nie jako bariery, lecz jako przestrzeń kontaktu i współpracy. Turystyka, będąc jedną z najbardziej mobilnych form aktywności, odgrywa w tych procesach szczególną rolę, wpływając na relacje między państwami oraz kształtowanie regionalnych powiązań. Region Morza Bałtyckiego łączący historyczną złożoność ze współczesną dynamiką integracyjną stanowi wyjątkowe pole do analizy tych zjawisk. Niniejszy rozdział wprowadza w tematykę monografii, przedstawiając motywacje badawcze, kontekst teoretyczny oraz uzasadnienie wyboru obszaru badań.

1.1. Motywacja podjęcia tematu i jego znaczenie

Granice polityczne od zawsze stanowiły jedną z podstawowych kategorii analizy w naukach społecznych i geograficznych. Współcześnie, w warunkach globalizacji i pogłębiającej się integracji europejskiej, zmienia się jednak sposób ich postrzegania. W literaturze podkreśla się, że równolegle do procesów „otwierania” granic (*debordering*), występują zjawiska *rebordering*, związane z ich ponownym „zamykaniem się” w odpowiedzi na wyzwania polityczne, gospodarcze czy bezpieczeństwa (Paasi, 1996; Newman, 2006).

W tym dynamicznym kontekście szczególne znaczenie zyskuje turystyka, która jest jedną z najbardziej mobilnych dziedzin życia społecznego. Turystyka nie tylko generuje przepływy osób i kapitału, ale także odgrywa ważną rolę w kształtowaniu relacji sąsiedzkich, tworzeniu sieci współpracy transgranicznej i budowaniu wspólnej tożsamości. Badacze wskazują, że turystyka może być jednym z kluczowych czynników przełamywania barier granicznych oraz wzmacniania procesów integracyjnych (Timothy, 2001; Hall i Page, 2014).

Dotychczasowe badania koncentrowały się jednak głównie na granicach lądowych. W Europie Środkowej i Wschodniej po przełomie 1989 r. i otwarciu granic obszary przygraniczne stały się naturalnymi laboratoriami przemian. Analizy

empiryczne wskazywały na powstawanie transgranicznych regionów turystycznych, rozwój współpracy lokalnej i regionalnej, a także zmiany w percepcji granicy przez mieszkańców (por. Prokkoła, 2008; Dołzbłasz, 2017). Granice morskie, mimo że stanowią znaczną część granic państw członkowskich Unii Europejskiej (UE), pozostawały dotąd w cieniu badań naukowych.

To właśnie luka w badaniach nad funkcjonowaniem granic morskich i ich rolę w turystyce stała się główną motywacją podjęcia tematu niniejszej monografii. Morze tradycyjnie bywało traktowane jako bariera, obszar wymagający przekroczenia przy użyciu odpowiednich technologii transportowych. Tymczasem współczesne procesy integracyjne, rozwój sieci transportowych i programów współpracy transnarodowej sprawiają, że granice morskie stają się przestrzeniami intensywnych kontaktów i wymiany.

Region Morza Bałtyckiego (RMB) jako obszar wielokulturowy, zróżnicowany gospodarczo i historycznie, a jednocześnie silnie powiązany wspólnym środowiskiem naturalnym, stanowi doskonałe laboratorium do analizy turystyki transgranicznej w wymiarze morskim. Wybór tego regionu nie jest przypadkowy: pozwala na uzupełnienie istniejących luk w literaturze, a zarazem wnosi wkład do szerszej debaty nad rolą granic w procesach integracji europejskiej.

Znaczenie niniejszego tematu wykracza poza samą geografie turystyki. Badania nad morskimi przestrzeniami transgranicznymi mogą przyczynić się do lepszego zrozumienia mechanizmów współpracy w makroregionach europejskich, a także wskazać, jak turystyka wpływa na postrzeganie i funkcjonowanie granic. Turystyka jest bowiem nie tylko sektorem gospodarczym, ale także zjawiskiem społecznym, które kształtuje kontakty międzyludzkie, wzmacnia tożsamość regionalną i sprzyja budowie wspólnej narracji o przestrzeni.

Podjęcie badań nad transgraniczną morską przestrzenią turystyczną w regionie Morza Bałtyckiego stanowi zatem odpowiedź na potrzebę lepszego poznania tego zjawiska oraz próbę stworzenia spójnej koncepcji teoretycznej i empirycznej. W dalszej części książki przedstawione zostaną zarówno wyniki analiz dotyczących zasięgu i dynamiki współpracy turystycznej, jak i refleksje nad specyfiką granic morskich w porównaniu z granicami lądowymi. Całość ma na celu pokazanie, że morze nie jest wyłącznie barierą, lecz także przestrzenią integracji i współpracy, a turystyka stanowi jedno z głównych narzędzi tego procesu.

1.2. Miejsce przedmiotu badań w geografii i naukach o turystyce

Badania nad turystyką transgraniczną sytuują się na przecięciu kilku istotnych nurtów badawczych. Z jednej strony należą do rozwijającego się od lat 90. XX w. obszaru *border studies*, w którym granice traktowane są nie jako statyczne linie podziału, lecz dynamiczne procesy (Paasi, 1996; Van Houtum, 2000). W ujęciu tym granice pełnią zróżnicowane funkcje: mogą być barierą i źródłem napięć, ale także

katalizatorem współpracy oraz przestrzenią wymiany. Szczególnie w Europie, gdzie integracja unijna i rozszerzanie strefy Schengen prowadziły do stopniowego znoszenia kontroli granicznych, granice stały się laboratoriami badań nad procesami *debordering* i *rebordering* (Newman, 2006; Wastl-Walter, 2011).

Z drugiej strony, turystyka transgraniczna należy do geografii turystyki, w której bada się mobilność jako zjawisko społeczno-przestrzenne. Turystyka, podobnie jak migracje, jest formą przepływu osób, która zmienia relacje przestrzenne, oddziałuje na gospodarkę i kształtuje tożsamości regionalne. Timothy (2001) podkreślał, że turystyka transgraniczna jest jednym z najważniejszych mechanizmów integrujących pogranicza, ponieważ umożliwia codzienny kontakt między społecznościami sąsiadujących państw. Gelbman i Timothy (2010) oraz Kozak i Buhalis (2019) wskazują z kolei, że turystyka pełni również rolę narzędzia dyplomacji kulturalnej, pozwalając budować wzajemne zaufanie i przyczyniać się do stabilizacji regionów pogranicza.

Trzecim obszarem, w którym osadzone są niniejsze badania, są studia nad współpracą makroregionalną i polityką terytorialną Unii Europejskiej. Region Morza Bałtyckiego, obok Dunaju, Adriatyku-Jonii i Alp, został uznany za oficjalny makroregion UE, a turystyka jest jednym z istotnych wymiarów tej współpracy (Medeiros, 2018; Studzieniecki, 2022). Badania prowadzone w tym nurcie wskazują, że turystyka stanowi narzędzie budowania spójności przestrzennej, promocji zrównoważonego rozwoju i kształtowania wspólnej marki regionu. Analizy w tym zakresie pozwalają na lepsze zrozumienie roli projektów transnarodowych – takich jak Interreg – w kształtowaniu wspólnej przestrzeni turystycznej.

W literaturze przedmiotu można zauważyć, że granice morskie rzadko są analizowane w kontekście turystyki. Podczas gdy dla granic lądowych istnieje bogaty dorobek badań empirycznych i teoretycznych, granice morskie pozostają w dużej mierze niezbadane (por. Cerić, 2019). Tymczasem specyfika granic morskich wymaga odrębnego podejścia. Nie posiadają one tradycyjnych punktów kontroli granicznej, a ich funkcjonowanie zależy w dużej mierze od infrastruktury transportowej, polityki wizowej i regulacji międzynarodowych. Analiza ich roli w turystyce wymaga więc łączenia perspektywy geograficznej, ekonomicznej i politologicznej.

Miejsce niniejszych badań można także określić poprzez wskazanie ich wymiaru interdyscyplinarnego. Łączą one elementy geografii politycznej (analiza granic i ich funkcji), geografii turystyki (mobilność, produkty i rynki turystyczne), studiów regionalnych (rozwój makroregionalny, polityki UE) oraz nauk o zarządzaniu (rozwój współpracy sieciowej, *governance*). Dzięki temu możliwe jest uchwycenie zarówno twardych danych dotyczących przepływów turystycznych i projektów, jak i bardziej miękkich zjawisk – tożsamości, percepcji i narracji.

Warto podkreślić, że badania te stanowią także wkład do dyskusji nad specyfiką północnej Europy i jej miejscem w szerszych procesach integracyjnych. Region Morza Bałtyckiego, z jednej strony peryferyjny wobec głównych centrów Europy, z drugiej – silnie powiązany wspólnym środowiskiem i historią, stanowi unikalne laboratorium do analizy turystyki transgranicznej. Dzięki temu wnioski

płynące z badań mogą mieć charakter ponadregionalny, wskazując mechanizmy współpracy istotne również w innych częściach świata.

Podsumowując, miejsce badań nad transgraniczną morską przestrzenią turystyczną w geografii i naukach o turystyce można opisać w trzech wymiarach: jako część studiów nad granicami, jako element geografii turystyki oraz jako fragment szerszych badań nad współpracą makroregionalną w UE. Interdyscyplinarność tego podejścia jest jedną z głównych wartości niniejszej monografii i stanowi o jej oryginalności w dotychczasowym dorobku naukowym.

1.3. Dlaczego region Morza Bałtyckiego?

Region Morza Bałtyckiego jest jednym z najbardziej złożonych i wielowymiarowych obszarów współpracy w Europie. Obejmuje 9 państw, które różnią się pod względem wielkości, poziomu rozwoju gospodarczego, systemów politycznych oraz tradycji kulturowych, a mimo to pozostają ze sobą powiązane dzięki wspólnemu akwenowi. Bałtyk od wieków stanowił zarówno granicę, jak i pomost – w średniowieczu był osią funkcjonowania Hanzy, później stanowił przestrzeń geopolitycznych napięć i rywalizacji, a w okresie zimnej wojny stanowił element „żelaznej kurtyny” dzielącej Wschód i Zachód. Dopiero transformacja ustrojowa po 1989 r. oraz procesy integracji europejskiej stworzyły warunki do ponownego wykorzystania potencjału współpracy w skali całego regionu (Browning i Joenniemi, 2004; Kern, 2011; Nilsson, 2018).

Wybór regionu Morza Bałtyckiego jako obszaru badawczego niniejszej monografii znajduje uzasadnienie w kilku kluczowych przesłankach. Po pierwsze, jest to region o wysokim poziomie zróżnicowania politycznego, gospodarczego i kulturowego. Obok państw wysoko rozwiniętych, takich jak: Niemcy, Szwecja czy Finlandia, funkcjonują tu kraje, które w ostatnich dekadach nadrabiają dystans rozwojowy po transformacji ustrojowej: Polska, Litwa, Łotwa i Estonia. Obecność Norwegii oraz – do niedawna – Rosji w regionalnych strukturach współpracy dodawała wymiaru ponadunijnego i stanowiła istotne tło dla analiz relacji transnarodowych. Różnorodność ta czyni region Morza Bałtyckiego wyjątkowym obszarem do badań nad współpracą transgraniczną w warunkach asymetrii politycznych i ekonomicznych.

Po drugie, region Morza Bałtyckiego wyróżnia się wysokim stopniem instytucjonalizacji współpracy makroregionalnej. Już w latach 90. XX w. powstały organizacje i sieci, takie jak Rada Państw Morza Bałtyckiego (CBSS) czy Związek Miast Bałtyckich (UBC), które pełnią rolę platform wymiany doświadczeń i inicjowania wspólnych działań. W 2009 r. region Morza Bałtyckiego stał się pierwszym makroregionalnym obszarem objętym strategią Unii Europejskiej – powstała Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR), której jednym z celów strategicznych jest rozwój zrównoważonej turystyki. Dzięki temu turystyka w regionie Morza Bałtyckiego nie jest jedynie efektem oddolnych

inicjatyw, lecz także elementem realizacji europejskiej polityki makroregionalnej (Nilsson et al., 2010; Kropinova, 2021).

Po trzecie, region Morza Bałtyckiego posiada wyjątkowy potencjał turystyczny, wynikający zarówno z walorów przyrodniczych, jak i kulturowych. Nadmorskie kurorty, liczne porty pasażerskie, stolice o bogatym dziedzictwie historycznym, a także unikalne krajobrazy i walory przyrodnicze sprawiają, że Bałtyk stanowi atrakcyjną destynację turystyczną. Szczególne znaczenie mają tu połączenia promowe, które od lat 90. XX w. rozwijały się intensywnie, łącząc polskie, niemieckie, szwedzkie i fińskie porty pasażerskie. Połączenia te nie tylko zwiększyły dostępność regionu, lecz także stały się podstawą rozwoju transgranicznych produktów turystycznych i współpracy między portami (Więckowski i Cerić, 2016).

Po czwarte, region Morza Bałtyckiego to przestrzeń, w której granice morskie odgrywają szczególną rolę w kształtowaniu mobilności i współpracy. W odróżnieniu od granic lądowych, gdzie funkcjonuje widoczna infrastruktura kontrolna, granice morskie mają charakter bardziej symboliczny i elastyczny – przekraczane są głównie przez porty morskie i lotnicze. Z wyjątkiem granic z Federacją Rosyjską są to w większości granice otwarte, co w analizowanym okresie czyniło z regionu Morza Bałtyckiego jeden z najbardziej dostępnych obszarów morskich o charakterze granicznym w Europie. Równocześnie są to przestrzenie intensywnych przepływów, wymagających koordynacji w zakresie bezpieczeństwa, transportu, regulacji celnych i promocji turystyki. W tym sensie region Morza Bałtyckiego stanowi doskonałe pole do badania, w jaki sposób morze – jako granica – staje się zarazem przestrzenią integracji.

Wybór regionu Morza Bałtyckiego pozwala także na przeprowadzenie analiz porównawczych. Region ten, ze względu na swój półzamknięty charakter i silne powiązania historyczno-gospodarcze między państwami nadbałtyckimi, może służyć jako model analityczny dla innych obszarów morskich, takich jak Morze Śródziemne czy Morze Czarne. Analiza regionu Morza Bałtyckiego pozwala zrozumieć procesy współpracy morskiej i turystycznej w kontekście szerszych przemian europejskich.

Podsumowując, region Morza Bałtyckiego został wybrany jako obszar badań ze względu na: (1) zróżnicowanie polityczno-gospodarcze i wynikające z niego asymetrie, (2) wysoki stopień instytucjonalizacji współpracy, (3) znaczący potencjał turystyczny, (4) specyficzną rolę granic morskich oraz (5) możliwość formułowania wniosków porównawczych o charakterze ponadregionalnym. Wybór tego regionu pozwala ukazać, w jaki sposób morze tradycyjnie postrzegane jako bariera może stać się przestrzenią współpracy i integracji, co stanowi jedną z głównych idei niniejszej monografii. Niniejsza monografia stanowi próbę systematycznego ujęcia tego zjawiska.

1.4. Struktura monografii

Struktura monografii odzwierciedla logikę procesu badawczego: od identyfikacji problemu i podstaw teoretycznych, przez określenie celów i metod, po wyniki analiz oraz syntetyczną interpretację. Układ treści umożliwia stopniowe przechodzenie od zagadnień ogólnych do szczegółowych i od teorii do pogłębionych wyników empirycznych, zapewniając spójność i przejrzystość argumentacji.

W pierwszym rozdziale przedstawiono motywację podjęcia badań, znaczenie analizy granic morskich oraz miejsce problematyki w geografii i naukach o turystyce. Rozdział ten ukazuje, dlaczego morze może pełnić jednocześnie funkcję granicy i przestrzeni współpracy oraz wskazuje na istniejącą lukę badawczą dotyczącą transgranicznych relacji turystycznych w regionie Morza Bałtyckiego. Omówiono także specyfikę regionu badań jako obszaru wielowymiarowych powiązań historycznych, kulturowych i politycznych oraz przedstawiono uzasadnienie wyboru obszaru badań.

Rozdział drugi tworzy teoretyczno-koncepcyjny fundament pracy. Zawiera omówienie współczesnych podejść do analizy granic i przestrzeni granicznych ze szczególnym uwzględnieniem charakterystyki granic morskich oraz ich odmienności od granic lądowych. W rozdziale tym przedstawiono procesy zmiany funkcjonalności granic (*bordering-debordering-rebordering*) w kontekście przemian europejskich oraz omówiono znaczenie neofunkcjonalizmu i zjawiska rozszerzania się współpracy (*spillover*) w interpretacji rozwoju współpracy transgranicznej. Zaprezentowano także uwarunkowania integracji w regionie Morza Bałtyckiego, rolę Unii Europejskiej, znaczenie programów Interreg oraz turystykę jako czynnik sprzyjający scalaniu przestrzeni transgranicznych. Rozdział kończy delimitacja regionu Morza Bałtyckiego oraz definicyjne ujęcie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej.

Trzeci rozdział określa problem badawczy, przedmiot, zakres przestrzenny i czasowy, cele główne i szczegółowe. Ponadto sformułowano w nim pytania badawcze. Wyjaśniono, dlaczego projekty Interreg IV stanowią właściwy materiał analityczny dla rozpoznania dynamiki współpracy transgranicznej na obszarach morskich.

Rozdział czwarty przedstawia szczegółowo koncepcję badawczą, omawiając logikę postępowania, zastosowanie podejścia mieszanego oraz integrację metod ilościowych i jakościowych. Opisano w nim procedury analizy projektów Interreg, wykorzystanie narzędzi GIS, metod statystycznych i topologicznych, a także sposób prowadzenia wywiadów pogłębionych. Wyjaśniono również, jak triangulacja metod pozwoliła na uchwycenie zarówno struktury przestrzennej współpracy, jak i motywacji, barier oraz doświadczeń partnerów.

Rozdział piąty przedstawia wyniki badań ilościowych: charakterystykę projektów turystycznych, rozmieszczenie beneficjentów, ich sieciowe powiązania, rolę partnerów wiodących oraz zróżnicowanie tematyczne i przestrzenne współpracy. Ukazuje także nierówności między częściami regionu Morza Bałtyckiego oraz wpływ odległości na intensywność powiązań.

Rozdział szósty obejmuje wyniki badań jakościowych stanowiących pogłębioną analizę doświadczeń uczestników projektów. Przedstawiono w nim genezę współpracy, motywacje partnerów, bariery administracyjne, kulturowe i organizacyjne oraz identyfikowane korzyści i efekty, zarówno krótkoterminowe, jak i długookresowe, wpływające na kształtowanie morskiej przestrzeni transgranicznej.

Rozdział siódmy stanowi część integracyjną i interpretacyjną. Łączy wyniki obu części badania, ukazując koncept procesów współpracy, specyfikę relacji morskich na tle pograniczy lądowych oraz przedstawiając autorski model integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. W rozdziale tym oceniono także realizację celów badawczych oraz wkład monografii w rozwój wiedzy geograficznej. Rozdział ósmy omawia ograniczenia badawcze, natomiast rozdział dziewiąty wskazuje kierunki dalszych badań oraz implikacje praktyczne. Monografię zamykają wykaz literatury oraz streszczenie w języku angielskim.

2. Teoretyczne i koncepcyjne podstawy analizy transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego

Analiza transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej wymaga solidnego osadzenia teoretycznego, ponieważ jej funkcjonowanie wynika z nakładających się procesów politycznych, społecznych i przestrzennych, które trudno uchwycić bez odpowiednich kategorii analitycznych. Współczesne pogranicza – zwłaszcza te morskie – podlegają dynamicznym przemianom, a ich znaczenie kształtują zarówno regulacje prawne, jak i mobilność, narracje społeczne oraz mechanizmy współpracy ponadnarodowej. Region Morza Bałtyckiego stanowi przykład przestrzeni, w której te procesy są szczególnie widoczne, a turystyka odgrywa ważną rolę w przekształcaniu granic z linii podziału w strefy kontaktu. Niniejszy rozdział prezentuje podstawy teoretyczne konieczne do zrozumienia tych zjawisk, obejmując kluczowe koncepcje współczesnych studiów nad granicami, procesy *bordering-debordering-rebordering*, mechanizmy neofunkcjonalnego rozlewania się współpracy, znaczenie europejskiej integracji oraz rolę turystyki w kształtowaniu ponadnarodowych powiązań w obszarze bałtyckim.

2.1. Granice i przestrzenie graniczne w ujęciu geograficznym (ze szczególnym uwzględnieniem granic morskich)

Granice od dawna stanowią centralny przedmiot badań geografii politycznej. Ich funkcje i znaczenie ewoluowały wraz ze zmianami geopolitycznymi i społecznymi. Współczesne badania, inspirowane podejściami krytycznymi oraz założeniami tzw. nowego realizmu w naukach społecznych, podkreślają dynamiczny i społecznie konstruowany charakter granic oraz ich osadzenie w szerszych procesach politycznych i gospodarczych (Paasi, 1996; Brunet-Jailly, 2011; Nilsson, 2018). W tym ujęciu granice nie są stałymi liniami podziału, lecz strefami interakcji, w których nakładają się przepływy ludzi, dóbr, usług, idei i znaczeń. Na tej

podstawie granice rozumiane są jako rezultat praktyk i dyskursów politycznych, administracyjnych, gospodarczych i kulturowych, które ustanawiają, utrwalają bądź osłabiają ich funkcję rozdzielającą (van Houtum, 2005; Newman, 2006; Rumford, 2006; Kolosov i Scott, 2013; Amilhat-Szary i Giraut, 2015; Więckowski i Timothy, 2021). W tym kontekście przejście od ujęć państwowcentrycznych i funkcjonalistycznych XX w. (Häkli, 2008) do interpretacji granic jako instytucji społecznych i symboli kulturowych pozwoliło uchwycić, że granice ulegają procesom tworzenia, negocjowania i rekonfiguracji osadzonymi w codziennych praktykach zbiorowości i jednostek.

Współczesna refleksja nad granicami akcentuje ich wieloaspektowość: obok wymiaru terytorialno-prawnego (jurysdykcja, kontrola, reżimy wjazdu) obejmują one wymiar kulturowy (tożsamość, wyobrażenia, symbolika), gospodarczy (handel, praca, inwestycje) i społeczny (kontakty, sieci, zaufanie). Granice pozostają zarazem mechanizmami inkluzji i ekskluzji – definiują przynależność poprzez różnicę, a więc organizują dostęp do zasobów i praw (van Houtum, 2005). Z tej perspektywy mogą jednocześnie łączyć i dzielić, funkcjonując jako przestrzenie współpracy oraz pola napięć i konfliktów (Newman, 2006; Rumford, 2006). W tym ujęciu coraz częściej podkreśla się również znaczenie pamięci i dziedzictwa granic, wskazując, że procesy memorializacji utrwalają, negocjują lub podważają dominujące narracje geopolityczne, czyniąc z granic nie tylko linie podziału, lecz także krajobrazy pamięci i przestrzenie spotkania odmiennych porządków symbolicznych (por. Konrad et al., 2025). Można podsumować, że granice nie są wyłącznie kreskami na mapie, lecz obszarami relacji.

W literaturze rozwinęła się w związku z tym orientacja procesualna, akcentująca cykliczny charakter przekształceń granic. Ujęcie to, rozwinięte szerzej w kolejnym podrozdziale (2.2 Procesy *bordering*, *debordering* i *rebordering*), wskazuje, że granice podlegają naprzemiennym fazom otwierania (*debordering*) i zamykania (*bordering* i *rebordering*), przy czym praktyki codzienne i działania instytucjonalne mogą działać w przeciwnych kierunkach (van Houtum, 2005; Newman, 2006; Kolosov i Scott, 2013; Więckowski i Timothy, 2021). W tym kontekście przejście do specyfiki granicy morskiej pozwala uchwycić, w jaki sposób właściwości środowiska morskiego – jego otwartość, zmienność i funkcja komunikacyjna – modyfikują ogólne prawidłowości funkcjonowania granic, nadając im odmienny, bardziej płynny i relacyjny charakter.

Granice lądowe przyciągały dotychczas największą uwagę badaczy; granice morskie stanowią natomiast odrębną, a zarazem coraz istotniejszą kategorię fizyczną, prawną, geopolityczną i funkcjonalną. Ukazują one, w jaki sposób suwerenność, jurysdykcja i współpraca są negocjowane w przestrzeniach płynnych i zmiennych, a nie wzdłuż trwałych, materialnych linii. W odróżnieniu od granic lądowych, które często wyznaczają elementy naturalne, ogrodzenia lub inne widoczne oznaczenia, granice morskie z reguły nie mają fizycznych markerów (Cerić, 2019). Ich przebieg określają ramy prawne, a punkty przekroczenia granicy znajdują się w portach, a nie na samej linii granicy morskiej (Więckowski, 2010b). Na tej podstawie można stwierdzić, że charakter mobilności morskiej

oraz złożoność zarządzania otwartymi akwenami powodują, iż to normy prawne, instytucje i mechanizmy współpracy międzynarodowej – a nie materialna demarkacja – stanowią kluczowy instrument regulacji, kontroli i kształtowania porządku przestrzennego w strefach morskich.

Prawo morskie, jako jedna z najstarszych gałęzi prawa międzynarodowego publicznego, wyznacza normatywne podstawy tych regulacji (Pyć, 2019). Jego początki łączy się z dziełem Hugo Grocjusza *Mare Liberum* z 1609 r. (Grotius, 2009), które ustanowiło zasadę „wolności mórz”, przyznając wszystkim państwom prawo do korzystania z mórz otwartych, przy równoczesnym uznaniu jurysdykcji państw nadbrzeżnych nad wodami przyległymi. Współczesne zarządzanie granicamiorskimi zostało skodyfikowane przede wszystkim w Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS, 1982), która zastąpiła wcześniejsze konwencje genewskie. Konwencja definiuje system stref jurysdykcyjnych – morze terytorialne, strefę przyległą, wyłączną strefę ekonomiczną (EEZ) i szelf kontynentalny – z przypisanymi prawami i obowiązkami (ryc. 1).

W granicach morza terytorialnego (do 12 Mm od linii podstawowej) państwo nadbrzeżne sprawuje pełną suwerenność nad wodami, przestrzenią powietrzną oraz dnem i podłożem. Dalej rozciąga się strefa przyległa (do 24 Mm), w której państwo może zapobiegać naruszeniom przepisów celnych, fiskalnych czy sanitarnych. Wyłączna strefa ekonomiczna (EEZ) (do 200 Mm) przyznaje państwom nadbrzeżnym wyłączne prawa do eksploatacji i zarządzania zasobami, z zachowaniem wolności żeglugi i komunikacji dla innych państw. Szelf kontynentalny może sięgać nawet 350 Mm, zapewniając prawa do zasobów dna morskiego podobne do tych w ramach EEZ. Poza tymi granicami rozciągają się morza otwarte – obszary poza jurysdykcją narodową, dostępne dla wszystkich państw (Altvater et al., 2019). W tym kontekście morskie reżimy jurysdykcyjne ujawniają trójwymiarowy charakter przestrzeni morskiej, w której granice nie tylko wyznaczają



Ryc. 1. Delimitacja morskich stref jurysdykcyjnych zgodnie z UNCLOS

Opracowanie własne na podstawie Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS, 1982).

zasięg terytorium, lecz także określają pionową strukturę władzy i odpowiedzialności, odróżniającą morza od tradycyjnych, linearnych granic lądowych.

Podziały te uwidaczniają istotną różnicę między granicami lądowymi a morskimi. Granice lądowe mają z reguły charakter liniowy, statyczny i wizualnie oznaczony, natomiast granice morskie są płynne, wieloskalowe i wyznaczone przez niewidoczne płaszczyzny pionowe (Boggs, 1932; Prescott, 1987; Timothy, 1995; Więckowski i Cerić, 2025). Jak zauważa Zaucha (2018), odwołując się do Tyldesleya (2004) i Zauchy (2008), domena morska charakteryzuje się niemożnością zatrzymania procesów na granicach państwowych oraz występowaniem zjawisk transgranicznych, takich jak zanieczyszczenia, hałas czy migracja gatunków inwazyjnych. W tym kontekście należy wskazać potrzebę zarządzania opartego na współpracy ponad granicami i na zintegrowanym podejściu ekosystemowym.

Struktury mobilności i własności dodatkowo różnicują oba typy granic. Szlaki żeglugi morskiej kształtują się z większą elastycznością niż korytarze lądowe, dostosowując się do zmiennych uwarunkowań pogodowych, ekologicznych i ekonomicznych. Własność prywatna w domenie morskiej ma marginalne znaczenie, a władza państwowa jest ograniczona, zwłaszcza w obrębie EEZ. Relacje człowieka z przestrzenią morską są zarazem słabiej udokumentowane niż w przypadku lądu, co generuje luki informacyjne w badaniach przestrzennych mórz (Zaucha, 2018). Odmienność ta znajduje swoje odzwierciedlenie nie tylko w sposobach użytkowania przestrzeni, lecz także w porządkach prawnych i instytucjonalnych, które regulują zasady jej funkcjonowania. Literatura podkreśla, że granice morskie różnią się od lądowych także pod względem prawnym i funkcjonalnym, gdyż opierają się na ujednoliconych ramach międzynarodowych, a nie na dwustronnych lub historycznie ukształtowanych porozumieniach (Rothwell i Stephens, 2010; Østhagen, 2020). Ewolucja suwerenności morskiej – od wczesnych roszczeń zwyczajowych i praktyk kolonialnych po współczesną kodyfikację w ramach Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza (UNCLOS) – ukazuje stopniową instytucjonalizację i rosnącą złożoność prawną (Francalanci et al., 1994; Rajan, 2018). Rozwój ten kontrastuje z bardziej utrwalonymi reżimami lądowymi i odzwierciedla globalne uznanie oceanów jako przestrzeni zasobów i wspólnego dobra, które wymagają współpracy wykraczającej poza tradycyjne pojęcia suwerenności.

Granice morskie pojawiły się później i pozostają bardziej sporne niż lądowe, zwłaszcza na obszarach bogatych w zasoby lub o strategicznym znaczeniu, jak np. Morze Południowocchińskie czy wschodnia część Morza Śródziemnego (Ortolland et al., 2010; Rothwell i Stephens, 2010). Ich znaczenie gospodarcze jest ogromne: ponad 85% światowego handlu odbywa się drogą morską (Rothwell i Stephens, 2010), a wyznaczenie granic morskich determinuje dostęp do łowisk, złóż węglowodorów i minerałów (Dixon et al., 2024). W tym kontekście granice morskie stają się jednocześnie narzędziami rozwoju i ogniskami sporów, ujawniając potrzebę elastycznych mechanizmów współpracy, które łączą wymiar geopolityczny, gospodarczy i środowiskowy w ramach zintegrowanego systemu zarządzania przestrzenią morską.

Zmiany zachodzące w środowisku i zmiany technologiczne dodatkowo podkreślają dynamiczny charakter granic morskich. Wzrost poziomu morza, przesuwanie się linii brzegowych czy budowa sztucznych wysp wpływają na przestrzenną konfigurację stref morskich, stawiając wyzwania dotychczasowym interpretacjom prawnym (Árnadóttir, 2023; Roberts, 2024). Badacze wskazują, że zmiany te zagrażają nie tylko infrastrukturze przybrzeżnej, ale i stabilności istniejących jurysdykcji, wymagając elastycznych ram zarządzania (Siekiera, 2023; Yüksel, 2024). Płynność środowiska morskiego kontrastuje z relatywną trwałością granic lądowych, rodząc nowe ryzyka geopolityczne i niejednoznaczności prawne (Zhang i Chen, 2024). Na tej podstawie morskie planowanie przestrzenne i koordynacja transgraniczna nabierają znaczenia jako instrumenty stabilizujące, umożliwiające nie tylko redukcję niepewności terytorialnych, lecz także długofalowe zarządzanie wspólnymi zasobami w warunkach zmieniającego się środowiska.

W regionie Morza Bałtyckiego (RMB) specyfika granic morskich wiąże się ściśle ze złożoną historią geopolityczną oraz procesami integracyjnymi. Bałtyk od stuleci stanowił przestrzeń intensywnych interakcji politycznych, gospodarczych i kulturowych. W okresie zimnej wojny (1945-1989) żelazna kurtyna podzieliła ten akwen na strefę wschodnią i zachodnią, ograniczając kontakty głównie do współpracy w obszarze ekologii (Więckowski i Cerić, 2016). Transformacje geopolityczne lat 1989-1991 – rozpad bloku socjalistycznego, zjednoczenie Niemiec oraz odzyskanie niepodległości przez Estonię, Łotwę i Litwę, zapoczątkowały nową fazę integracji regionalnej w handlu, inwestycjach i transporcie (Stålvant i Westermann, 1996; Nilsson et al., 2010; Nilsson, 2018). Po przystąpieniu większości państw regionu do Unii Europejskiej (UE), a następnie do strefy Schengen, Morze Bałtyckie stało się *de facto* wewnętrznym morzem UE. Już na początku lat 90. niemal wszystkie delimitacje granic morskich na Bałtyku zostały zakończone – sytuacja rzadka w skali globalnej (Franckx, 1996). Obecnie nierozstrzygnięte kwestie dotyczą przede wszystkim rosnącego znaczenia morskiego planowania przestrzennego oraz potrzeby koordynowanego zarządzania w ramach krajowych jurysdykcji (Zauch, 2018). W tym kontekście Bałtyk stanowi modelowy przykład regionu, w którym dawne linie podziału przekształciły się w obszary intensywnej współpracy, a granice morskie zaczęły pełnić funkcję integrującą, sprzyjającą koordynacji działań, wymianie wiedzy i wspólnemu zarządzaniu przestrzenią.

Badacze podkreślają, że w epoce poakcesyjnej granice morskie w regionie coraz częściej postrzegane są nie jako bariery, lecz jako przestrzenie współpracy i innowacji (Cerić, 2023b). Koncepcja *bordering-debordering-rebordering* trafnie opisuje tę transformację: po zimnej wojnie Bałtyk wszedł w fazę likwidacji granic (*debordering*), charakteryzującą się otwartością, współpracą instytucjonalną i wspólnymi inicjatywami rozwojowymi (Cerić, 2019). Programy Unii Europejskiej, takie jak Interreg, odegrały w tym procesie kluczową rolę, wspierając projekty transgraniczne w dziedzinie turystyki, kultury i planowania przestrzennego (Cerić i Więckowski, 2020; Kropinova, 2020; Prokkola, 2022).

W efekcie tej ewolucji granice morskie regionu Bałtyku stały się laboratorium integracji europejskiej, w którym współpraca transgraniczna przybiera wymiar

praktyczny – od wspólnych szlaków turystycznych i korytarzy dziedzictwa kulturowego po inicjatywy ekologiczne wzmacniające spójność i tożsamość regionu (Więckowski i Timothy, 2021; Duda, 2022; Duda, 2024). Z drugiej strony utrzymują się jednak asymetrie i złożoność biurokratyczna, które spowalniają pełną integrację (Mikhaylova et al., 2022; Cerić, 2023a). Skuteczna współpraca transgraniczna zależy zatem nie tylko od harmonizacji prawnej, lecz także od przezwyciężenia barier społeczno-kulturowych, fragmentacji administracyjnej i dostępu do finansowania (Ansong et al., 2022; Cerić, 2023b).

Podsumowując, granice morskie różnią się od lądowych nie tylko pod względem fizycznym i prawnym, lecz również funkcjonalnym. Są obszarami, w których państwa jednocześnie ustalają zasady korzystania z przestrzeni, dzielą się zasobami i mierzą się zarówno z potrzebą współpracy, jak i potencjalnymi napięciami. Region Morza Bałtyckiego pokazuje, jak te cechy kształtują system zarządzania i rozwój przestrzenny, przekształcając morze z elementu dzielącego w przestrzeń integrującą.

W tym kontekście pogłębione rozumienie natury granic morskich stanowi punkt wyjścia do dalszej analizy procesów i mechanizmów, które przekształcają je w przestrzenie współpracy – od dynamiki *bordering-debordering-rebordering* (podrozdział 2.2) i neofunkcjonalnego rozszerzania się współpracy (2.3), przez rolę instytucji i instrumentów zarządzania (2.4) oraz integracyjną funkcję turystyki (2.5), aż po delimitację regionu Morza Bałtyckiego (2.6) i definicyjne ujęcie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej (2.7). Zatem wymienione części rozdziału przeprowadzą analizę od procesów i instytucji do funkcjonalnych wymiarów współpracy w domenie morskiej.

2.2. Procesy *bordering*, *debordering* i *rebordering*

Kontynuując współczesne, relacyjne ujęcie granic omówione w poprzednim podrozdziale, warto przejść od pytania, czym granice są, do analizy, jak powstają, zanikają i odradzają się w praktyce społeczno-politycznej. Ujęcie procesualne zakłada, że granice nie istnieją raz na zawsze, lecz są stale ustanawiane i rekonfigurowane poprzez działania instytucji, przepływy ludzi i dóbr oraz zmiany w dyskursach politycznych i symbolicznych. Tak rozumiane procesy graniczne obejmują zarówno tworzenie i umacnianie podziałów, jak i ich rozluźnianie lub ponowne ustanawianie, co pozwala uchwycić dynamikę relacji między separacją a integracją. W tym kontekście szczególnie przydatnym narzędziem analizy stała się koncepcja *bordering-debordering-rebordering*, która systematyzuje te procesy i ukazuje ich cykliczny charakter w zmieniającym się porządku przestrzennym i politycznym.

Model *bordering-debordering-rebordering* rozwija to procesualne spojrzenie, ukazując, że granice nie przechodzą linearnie od istnienia do zaniku, lecz podlegają cyklicznym przemianom. W każdym kontekście przestrzennym i historycznym

współistnieją fazy otwierania i zamykania, przenikania i różnicowania, które wzajemnie się warunkują i przeplatają (Więckowski, 2025). Model ten podkreśla, że procesy tworzenia i rozluźniania granic są ze sobą sprzężone – otwieranie granic może prowadzić do nowych form kontroli, a ich zamykanie nie zawsze oznacza pełną separację. Dzięki temu koncepcja *bordering-debordering-rebordering* stanowi jedną z najbardziej użytecznych ram analitycznych w badaniach nad pograniczami w dobie globalizacji i integracji europejskiej, pozwalając uchwycić jednocześnie procesy integracyjne i te, które prowadzą do ponownego ustanawiania granic (ryc. 2).

Proces *bordering* odnosi się do sposobów, w jakie granice są tworzone, instytucjonalizowane i utrwalane. Ma on zarówno wymiar polityczno-prawny, jak i kulturowo-symboliczny. W sferze politycznej oznacza działania państw i instytucji międzynarodowych mające na celu wyznaczenie terytorium, ustanowienie kontroli oraz regulację przepływów osób, towarów i informacji (van Houtum, 2005; Kolosov i Scott, 2013). W sferze symbolicznej natomiast *bordering* obejmuje narracje, praktyki i dyskursy, które nadają granicom znaczenie społeczne i kulturowe. Jak podkreśla Newman (2006), granice są wytwarzane i utrzymywane w świadomości zbiorowej poprzez język, edukację, media i pamięć historyczną.

Bordering nie ogranicza się zatem do aktu politycznego ustanowienia granicy, lecz stanowi ciągły proces wskazywania i podtrzymywania odrębności narodowej. Państwa i wspólnoty odtwarzają granice poprzez ich symboliczne i instytucjonalne podtrzymywanie w politykach bezpieczeństwa, kontroli migracji, ale także w sposobach przedstawiania „innych” w przestrzeni publicznej (Rumford, 2006). W tym sensie granica jest zarówno materialnym obiektem (infrastrukturą kontroli, punktem przejścia, barierą fizyczną), jak i społecznym konstruktem, wyrażającym relacje władzy i dominacji, ale także tożsamości i przynależności.

Współczesne granice funkcjonują zatem jako mechanizmy porządkujące przestrzeń nie tylko w sensie geograficznym, lecz również poznawczym i społecznym. Definiują, kto jest „wewnątrz”, a kto „na zewnątrz”; tworzą ramy dla mobilności, gospodarki i polityki, a jednocześnie są elementem zauważalnym w codziennym życiu mieszkańców regionów przygranicznych. Tak rozumiany *bordering* stanowi punkt wyjścia do dalszych procesów, ich osłabiania lub redefiniowania.



Ryc. 2. Koncepcja *bordering-debordering-rebordering*
Opracowanie własne.

Proces *debordering* oznacza osłabianie tradycyjnych funkcji granic, które z barier przekształcają się w przestrzenie współpracy i kontaktu (Rumford, 2006; Więckowski i Timothy, 2021). W warunkach globalizacji i integracji europejskiej proces ten był szczególnie widoczny po 1989 r., kiedy wiele granic w Europie Środkowej i Wschodniej utraciło funkcję linii podziału, stając się przestrzeniami intensywnej wymiany gospodarczej i społecznej.

Debordering obejmuje zarówno wymiar instytucjonalny (liberalizacja polityk granicznych, wprowadzenie wspólnych ram prawnych), jak i społeczny (rozwój mobilności, turystyki, transgranicznego rynku pracy, kontaktów kulturowych). Integracja europejska, szczególnie w ramach Unii Europejskiej, stworzyła warunki dla bezprecedensowego otwarcia granic i zwiększenia przepływów ludzi, towarów oraz idei (Scott, 2015). Strefa Schengen stała się najbardziej widocznym przejawem tego procesu – granice wewnętrzne przestały być przeszkodą, a ich funkcja przeniosła się na granice zewnętrzne Unii.

Warto jednak podkreślić, że *debordering* nie oznacza całkowitego zniesienia granic. Jak zauważa Sohn (2014), granice wciąż istnieją, ale ich funkcje ulegają redefinicji – przestają być wyłącznie miejscem kontroli i izolacji, a stają się narzędziem zarządzania przepływami. Procesy te mają charakter selektywny: liberalizacja dotyczy jednych kategorii użytkowników (np. obywateli Unii, turystów, inwestorów), podczas gdy inne grupy – szczególnie migranci spoza UE – pozostają objęte restrykcyjnymi reżimami (Sohn, 2014). Otwieranie granic prowadzi więc do nowego typu różnicowania, w którym „przepuszczalność” staje się elementem zarządzania przestrzenią transgraniczną.

W tym ujęciu *debordering* sprzyja integracji funkcjonalnej między regionami przygranicznymi, umożliwiając tworzenie wspólnych rynków pracy, systemów transportowych i struktur zarządzania. Wymiar praktyczny tego procesu obejmuje rozwój współpracy lokalnej i programów transgranicznych, które zacieśniają więzi między społecznościami i instytucjami po obu stronach granicy. W rezultacie granice stają się przestrzeniami nie tylko mobilności, ale i interakcji społecznej, prowadzącej do powstania form „pogranicznej tożsamości”.

Proces *rebordering* odnosi się do sytuacji, w których granice odzyskują swoje znaczenie polityczne, instytucjonalne lub symboliczne. Zjawisko to ma charakter reaktywny – pojawia się jako odpowiedź na kryzysy, zagrożenia lub zmiany w układzie geopolitycznym (Konrad, 2024). W wymiarze praktycznym może przybierać formę przywrócenia kontroli granicznej, wzmocnienia nadzoru, ograniczenia mobilności lub zaostrzenia polityk bezpieczeństwa.

Rebordering nie jest jednak prostym powrotem do stanu sprzed integracji. W nowoczesnych systemach politycznych granice są zarządzane w sposób elastyczny i sytuacyjny – mogą być otwarte w jednym wymiarze (np. ekonomicznym), a zamknięte w innym (np. migracyjnym). Z tego względu proces *rebordering* nie znosi wcześniejszych efektów integracji, lecz wprowadza nową równowagę między kontrolą a współpracą.

W Europie przykłady procesu *rebordering* były widoczne w reakcji państw na pandemię *Covid-19*, gdy wprowadzono tymczasowe ograniczenia

w przemieszczaniu się ludności (Wassenberg, 2020), a także w kontekście wojny w Ukrainie, która przywróciła znaczenie granic zewnętrznych UE jako barier bezpieczeństwa (Więckowski, 2025). Podobne procesy zachodzą globalnie: postępująca militaryzacja granicy USA-Meksyk (w tym budowa barier fizycznych i wykorzystanie Gwardii Narodowej), bariery na Bliskim Wschodzie czy wzmacnianie kontroli w strefach postkolonialnych stanowią przejawy tego zjawiska. Wzmacnianie kontroli granicznej oraz zjawisko *rebordering* jest bowiem, w ujęciu Konrada (2015), cyklicznym elementem dynamiki granic.

Rebordering można więc interpretować jako fizyczny i symboliczny powrót granicy, który ujawnia kruchość procesów integracyjnych i zależność otwartości od stabilności politycznej. Jednocześnie jednak nie stanowi on zaprzeczenia integracji, lecz jej modyfikację w warunkach nowych wyzwań.

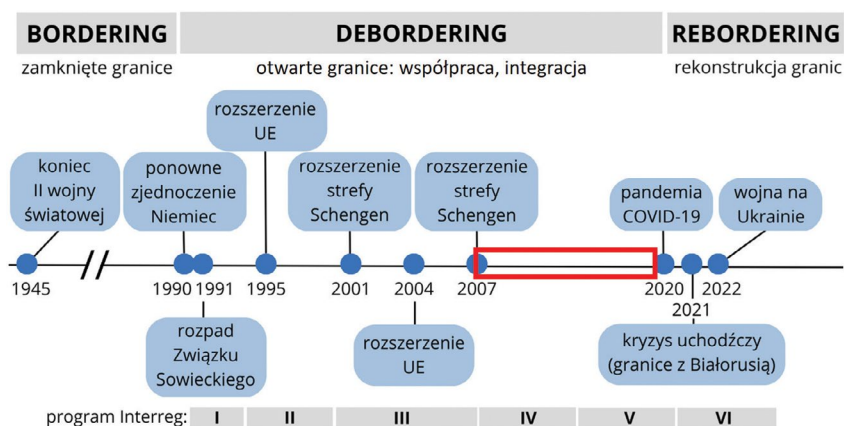
W praktyce procesy *bordering*, *debordering* i *rebordering* rzadko występują w czystej formie; zazwyczaj współistnieją i nakładają się na siebie w różnych skalach przestrzennych i sektorach aktywności (Sohn, 2014; Więckowski i Timothy, 2021). W jednej przestrzeni granica może być jednocześnie miejscem współpracy i kontroli, przepływu i ograniczenia, otwartości i zamknięcia. Tak rozumiane granice są „zrodzone w ruchu” – powstają w wyniku interakcji, negocjacji i codziennych praktyk społecznych (Rumford, 2006).

W regionach, w których współpraca jest rozwinięta – jak w Europie Północnej – granice przestają być prostymi liniami separacji, a stają się przestrzeniami relacyjnymi, w których zachodzą procesy komunikacji, wymiany i współzależności. *(Re)bordering* i *debordering* tworzą tam nie tyle przeciwstawne, ile komplementarne aspekty funkcjonowania granic – jedne podtrzymują tożsamość i porządek, inne umożliwiają współdziałanie i mobilność. Tym samym współczesne granice pełnią wielofunkcyjną rolę: mogą być narzędziem integracji, barierą bezpieczeństwa, symbolem tożsamości lub korytarzem współpracy. W badaniach geograficznych ich analiza wymaga zatem podejścia, które łączy aspekty polityczne, społeczne, ekonomiczne i kulturowe.

Region Morza Bałtyckiego stanowi empiryczny przykład współwystępowania i sekwencyjnego następstwa procesów *bordering*, *debordering* i *rebordering*. W okresie powojennym granice morskie i lądowe były elementem podziału politycznego Europy; po 1989 r. rozpoczął się intensywny proces otwierania granic, który wprowadził region w fazę *debordering*. Rozszerzenie Unii Europejskiej w 2004 r. i włączenie większości z państw wokół Morza Bałtyckiego do strefy Schengen w 2007 r. pogłębiło tę dynamikę, umożliwiając rozwój współpracy gospodarczej, transportowej i turystycznej.

Jednocześnie jednak po 2020, a zwłaszcza po 2022 r., widoczne stały się elementy *rebordering* – wzrost kontroli granicznych, ograniczenia w przepływach i zamrożenie współpracy z partnerami spoza UE. Region ten pozostaje zatem przykładem cyklicznej transformacji, w której otwartość i zamknięcie współistnieją, a granice pełnią równocześnie funkcje łączące i separujące (ryc. 3).

W tym kontekście model *bordering-debordering-rebordering* pozwala nie tylko opisać zmiany w polityce granicznej, lecz także zrozumieć, jak otwieranie granic



Ryc. 3. Koncepcja *bordering-debordering-rebordering* na osi czasu w regionie Morza Bałtyckiego (na czerwono zaznaczono okres *debordering* będący przedmiotem niniejszego badania)
Opracowanie własne.

w wybranych sektorach, np. turystyce, gospodarce morskiej czy kulturze, może współistnieć z ich umacnianiem w innych, bardziej wrażliwych obszarach. Tak rozumiany model stanowi punkt wyjścia do analizy mechanizmów współpracy i integracji funkcjonalnej w przestrzeniach transgranicznych, w tym w kontekście morskich regionów turystycznych.

Model *bordering-debordering-rebordering* dostarcza ram analitycznych dla zrozumienia dynamiki granic w procesach integracji i współpracy transgranicznej. Pozwala uchwycić, że otwartość granic nie jest zjawiskiem stałym, lecz zależnym od kontekstu politycznego, ekonomicznego i społecznego. Ujęcie to jest szczególnie przydatne w analizach przestrzeni, w których zachodzą procesy intensywnej mobilności, takich jak regiony morskie, gdzie granice zyskują nowe, łączące funkcje. W tym sensie koncepcja *bordering-debordering-rebordering* stanowi teoretyczne zaplecze dla kolejnych rozważań dotyczących neofunkcjonalizmu i efektu rozlewania się (*spillover*) w rozwoju współpracy transgranicznej.

2.3. Neofunkcjonalizm i efekt rozprzestrzeniania się (*spillover*) w analizie współpracy transgranicznej

Koncepcja *bordering-debordering-rebordering* wskazuje, że otwieranie granic w jednym sektorze (np. turystyce lub gospodarce morskiej) może uruchamiać procesy integracyjne w innych dziedzinach, prowadząc do powstawania bardziej złożonych, ponadnarodowych struktur współpracy. Tym samym koncepcja *bordering-debordering-rebordering* wskazuje kierunek dalszych rozważań nad mechanizmami integracji funkcjonalnej, które zgodnie z logiką neofunkcjonalizmu prowadzą od sektorowych form współpracy do bardziej złożonych,

ponadnarodowych struktur w regionie Morza Bałtyckiego. Koncepcja ta ukazuje zmienność reżimów granicznych i współistnienie otwartości oraz zamknięcia. Aby wyjaśnić, w jaki sposób otwarcie w jednej sferze prowadzi do pogłębienia współpracy w innych, użyteczne są ramy teoretyczne zdolne uchwycić mechanizmy przenoszenia się integracji. Takim podejściem pozostaje neofunkcjonalizm wraz z koncepcją efektu rozprzestrzenienia się (*spillover*), który porządkuje relacje między sektorami, instytucjami i osobami przekraczającymi granice (Haas, 1958, 1964; Lindberg, 1963).

Neofunkcjonalizm zakłada, że integracja rozpoczęta w jednym sektorze, zwykle gospodarczym lub technicznym, generuje współzależności wymuszające koordynację w dziedzinach pokrewnych, co z czasem prowadzi do pogłębienia więzi między państwami i wzrostu roli instytucji ponadnarodowych (Haas, 1958, 1964; Wallace et al., 2005). W ujęciu klasycznym wyróżnia się trzy formy rozprzestrzeniania się: funkcjonalną, polityczną i społeczną. Rozprzestrzenianie się funkcjonalne występuje, gdy rozwiązanie problemu w jednym sektorze rodzi potrzebę współdziałania w kolejnych; polityczne wiąże się z presją instytucji i podmiotów na dalszą koordynację polityk; społeczne natomiast wynika z rozwoju ponadnarodowych sieci i tożsamości (Haas, 1958; Lindberg, 1963). Integracja ma charakter kumulatywny – współpraca sektorowa wytwarza nowe zależności, które wzmacniają logikę dalszego scalania polityk i praktyk (Haas, 1964).

Region Morza Bałtyckiego stanowi dogodne środowisko obserwacji mechanizmów neofunkcjonalnych. Po 1989 r. otwarcie granic stworzyło warunki dla intensywnej współpracy gospodarczej, kulturalnej i środowiskowej, której rozwój odpowiada logice efektu *spillover* (Zaucha, 2007; Palmowski, 2017; Pacuk et al., 2018). Idea „Bałtyckiej Europy” porządkuje historyczną narrację o regionie zjednoczonym przez morze (Zaleski i Wojewódka, 1977), a współczesna współpraca nad jego zrównoważonym rozwojem ukazuje proces przechodzenia od współpracy sektorowej do form ponadnarodowych.

Mechanizmem operacjonalizującym logikę neofunkcjonalizmu są programy i instytucje współpracy terytorialnej. Od 1989 r. program Interreg stworzył ramy finansowe i organizacyjne uruchamiające współpracę w sektorach niskiego ryzyka, w tym w turystyce, która stała się dogodnym obszarem startowym dla efektu *spillover* (Scott, 2015; Studzieniecki i Soares, 2017). Wspólne produkty, szlaki i infrastruktura turystyczna generują potrzebę integracji transportu, informacji, ochrony środowiska i zarządzania strefą przybrzeżną – co odzwierciedla klasyczny *spillover* funkcjonalny. Wraz z upowszechnianiem dobrych praktyk i wzrostem zaufania, partnerzy budują trwałe sieci współpracy, odpowiadające rozprzestrzenianiu się politycznemu i społecznemu.

Turystyka w perspektywie neofunkcjonalnej stanowi sektor, w którym współpraca funkcjonalna uwiarygodnia się poprzez konkretne rezultaty – produkty, połączenia, standardy, a następnie rozszerza się na łańcuch komplementarnych polityk: transport, środowisko, edukację i promocję (Studzieniecki i Soares, 2017; Cerić, 2023a). W praktyce bałtyckiej projekty turystyczne inicjowane przy wsparciu Interreg przekształcają się w trwałe platformy i sieci, od wspólnej promocji

po struktury koordynujące rozwój infrastruktury przybrzeżnej, co ilustruje kumulatywny charakter integracji.

W ujęciu procesowym neofunkcjonalne szerzenie się współpracy wpisuje się w cykliczną logikę granic. Fazy *debordering* tworzą okno możliwości dla integracji funkcjonalnej, natomiast epizodyczne *rebordering* testują jej trwałość. W rezultacie powstają układy, w których otwartość w jednym sektorze może współistnieć z ograniczeniami w innym (Więckowski i Timothy, 2021; Więckowski, 2025). W regionie Morza Bałtyckiego otwartość po 1989 r. wzmocniła strumienie współpracy w sektorach gospodarki morskiej i turystyki, co następnie przełożyło się na koordynację transportu, ochrony środowiska i planowania przestrzennego (Zaucha, 2007; Palmowski, 2017; Pacuk et al., 2018; Cerić, 2019).

Effekt *spillover* nie ma jednak charakteru automatycznego. Jego trwałość zależy od stabilności instytucjonalnej, zaufania i równowagi między partnerami. Asymetrie rozwojowe i instytucjonalne w regionie sprawiają, że silniejsze podmioty korzystają efektywniej z instrumentów finansowych, podczas gdy peryferie częściej pozostają odbiorcami inicjatyw, co ogranicza równomierne rozszerzanie się integracji (Cerić, 2023a). Mimo to neofunkcjonalizm pozostaje użyteczny analitycznie, gdyż wskazuje, w jaki sposób współpraca sektorowa – szczególnie w turystyce – inicjuje sekwencje powiązań funkcjonalnych, politycznych i społecznych, które z czasem kształtują zintegrowane układy ponadnarodowe.

W świetle powyższego neofunkcjonalizm i efekt *spillover* dostarczają ram wyjaśniających mechanikę przejścia od lokalnych, pragmatycznych projektów do trwałych form integracji regionalnej. W regionie Morza Bałtyckiego sekwencja ta przebiegała od współpracy gospodarczej i środowiskowej do sfer społecznych i kulturowych, w tym turystyki morskiej i przybrzeżnej. W tym kontekście turystyka stanowi jeden z najbardziej wyrazistych „nośników” rozprzestrzeniania się integracji, zarówno jako praktyka mobilności i wymiany, jak i jako sektor łączący systemy transportowe, informacyjne i środowiskowe (Scott, 2015; Studzieniecki i Soares, 2017; Cerić, 2023a). Na tej podstawie możliwe jest przejście do dalszej argumentacji rozdziału, w której turystyczna współpraca transgraniczna w wymiarze europejskim i bałtyckim zostanie powiązana z delimitacją oraz konceptualizacją transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej.

2.4. Współpraca transgraniczna jako wymiar europejskiej integracji

Współpraca transgraniczna stanowi współczesny wymiar jednej z najtrwalszych zdolności społecznych – umiejętności szerokiej kooperacji opartej na zaufaniu, wspólnych celach i instytucjach – która w dziejach *Homo sapiens* stała się mechanizmem przetrwania i podstawą złożonej organizacji społecznej (Harari, 2014). W warunkach europejskich kooperacja ta została przekształcona w sformalizowane systemy zarządzania, dyplomacji i współzależności gospodarczej – Unia

Europejska wypracowała innowacyjne mechanizmy łączenia poziomu lokalnego, regionalnego, krajowego i ponadnarodowego, wzmacniając handel, stabilność i harmonizację polityk (Krapohl i Fink, 2013; Martín-Uceda i Rufí, 2021; Chistrugă, 2023). W tym kontekście współpraca transgraniczna jest definiowana jako skoordynowany zestaw działań sąsiadujących jednostek terytorialnych, ukierunkowany na rozwój gospodarczy, integrację społeczną i współpracę polityczną – zjawisko o charakterze funkcjonalnym, w którym cele ekonomiczne, społeczne i instytucjonalne wzajemnie się wzmacniają (Batyk i Rzeczkowski, 2020; Studzieniecki et al., 2024; Medeiros et al., 2024; Wassenberg, 2024).

Europejskie korzenie współpracy transgranicznej sięgają powojennych wysiłków przekształcania pograniczy z obszarów konfliktu w strefy partnerstwa; ramy prawne i programowe wyznaczyła Konwencja Madrycka Rady Europy, zaprojektowana jako instrument wspierania kooperacji między władzami lokalnymi i regionalnymi (CoE, 1980; Wassenberg et al., 2015). Z biegiem czasu współpraca ta została włączona do głównego nurtu polityk terytorialnych UE, zyskując stabilne zaplecze finansowe, organizacyjne i regulacyjne (Faby, 2006; Mayer et al., 2019). Przełomowym instrumentem stał się uruchomiony w 1990 r. program Interreg, który nadał współpracy transgranicznej trwałą infrastrukturę programową i finansową oraz – poprzez kolejne okresy programowania – zapewnił ciągłość rozwoju kooperacji wzdłuż granic państw członkowskich (Pysz, 2018; Diakoniuk i Chihai, 2021; Medeiros et al., 2024). Wraz z postępującą integracją i rozszerzaniem UE współpraca transgraniczna przeszła w wielu częściach kontynentu od poziomu oddolnych inicjatyw sąsiedzkich do zinstytucjonalizowanych formatów wielopoziomowego zarządzania (Więckowski, 2010a; Jerabek, 2015; Stoffelen i Vanneste, 2017).

W ujęciu operacyjnym Interreg obejmuje trzy podstawowe typy współpracy: transgraniczną (A), transnarodową (B) i międzyregionalną (C) – finansowane głównie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i uzupełniane środkami krajowymi; od Interreg I (1990-1993) po Interreg VI (2021-2027) programy te sukcesywnie wzmacniały sieci kooperacji oraz zdolności instytucjonalne partnerów po obu stronach granic (Medeiros et al., 2024). W tym sensie współpraca transgraniczna stała się praktycznym wymiarem integracji europejskiej, w którym paradygmat spójności terytorialnej przekładany jest na sieci projektów i partnerstw, a granice polityczne ulegają funkcjonalnej likwidacji (Więckowski, 2010a; Stoffelen i Vanneste, 2017).

Współpraca transgraniczna obejmuje cele ekonomiczne (wzrost konkurencyjności, inwestycje, innowacje), społeczne (mobilność, wymiana kulturowa, spójność społeczna) oraz polityczne (stabilność, dobrosąsiedztwo, budowanie pokoju), które pozostają ze sobą sprzężone i wzajemnie się wzmacniają (Batyk i Rzeczkowski, 2020; Böhm et al., 2023; Li et al., 2024; Wassenberg, 2024). Równolegle rozwijany jest wymiar środowiskowy, obejmujący wspólne zarządzanie ekosystemami i przeciwdziałanie zanieczyszczeniom, co wymaga rozwiązań adaptacyjnych i koordynacji na poziomie całych zlewni i ekoregionów (Zawahri et al., 2016; Bobylev et al., 2020; Pinnavaia i Berisha, 2021; Khmeleva et al., 2023; Krüger et al., 2024). Na poziomie

instytucjonalnym narzędziami współpracy transgranicznej stały się euroregiony, europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej (EUWT) i inne formy zarządzania wielopoziomowego, które łączą kompetencje i interesy partnerów lokalnych, regionalnych i krajowych, umożliwiając koordynację w odmiennych systemach prawnych (Turnock, 2002; Lepik, 2009).

Badania podkreślają, że trwałość współpracy zależy od zaufania instytucjonalnego, budowania potencjału, a także od zdolności do elastycznego reagowania na zmienne uwarunkowania geopolityczne i środowiskowe (Berzi, 2017; Khmeleva et al., 2023; Krüger et al., 2024; Medeiros et al., 2024; Song et al., 2024; Thurm et al., 2025). W tym ujęciu współpraca transgraniczna nie jest wyłącznie sumą projektów, lecz procesem ucieleśniającym logikę integracji poprzez współzależności sektorowe i przestrzenne.

Region Morza Bałtyckiego należy do najbardziej zinstytucjonalizowanych układów współpracy w Europie, łącząc jedenaście państw o zróżnicowanych systemach politycznych i administracyjnych, z których część nie należy do UE. Historyczne uwarunkowania – żelazna kurtyna, peryferyjne położenie, bariery morskie i odległości, zróżnicowanie językowe i religijne, tworzą złożone tło, na którym rozwijały się zarówno formaty bilateralne, jak i multilateralne (Palmowski, 2000). Po 1989 r. Bałtyk stał się symbolem postsocjalistycznej integracji i odpowiedzialności w obszarze międzynarodowej współpracy na rzecz ochrony środowiska, a w 2009 r. przyjęto Strategię UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR) – pierwszą makroregionalną strategię UE obejmującą państwa członkowskie UE: Szwecję, Danię, Estonię, Finlandię, Niemcy, Łotwę, Litwę i Polskę, z otwarciem na współpracę z sąsiadami spoza UE: Rosją, Islandią, Norwegią i Białorusią (EUSBSR, 2019). Strategia jest wdrażana we współpracy z Komisją Europejską i szerokim gronem interesariuszy na poziomie rządowym, regionalnym i lokalnym.

Obok EUSBSR istotną rolę pełnią wyspecjalizowane organizacje i sieci:

- ▶ Rada Państw Morza Bałtyckiego (RPMB) – forum politycznej koordynacji od 1992 r.;
- ▶ Komisja Helsińska (HELCOM) – zajmująca się ochroną środowiska morskiego od 1974 r.;
- ▶ VASAB – sieć współpracy państw wokół Bałtyku w planowaniu przestrzennym;
- ▶ Bałtyckie Forum Rozwoju;
- ▶ Bałtycka Konferencja Parlamentarna;
- ▶ Rada Nordycka (VASAB, 2019; BDF, 2019).

Najstarszą nieprzerwanie działającą formą współpracy o charakterze „euroregionalnym” na dalekiej północy pozostaje Rada Północnego Kalotu, zapoczątkowana pod koniec lat 60. XX w. (Johansson, 2019).

W makroregionie funkcjonuje szereg programów Interreg. Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027 obejmuje południową część Norwegii i wszystkie państwa nadbałtyckie poza Rosją, wspierając finansowo zintegrowany rozwój terytorialny i innowacje. Równolegle działa 10 programów Interreg A, m.in.: Południowy Bałtyk (Polska-Dania-Niemcy-Litwa-Szwecja), Centralny Bałtyk (Estonia-Finlandia-Łotwa-Szwecja), Aurora (Szwecja-Finlandia-Norwegia) oraz

Öresund-Kattegat-Skagerrak (Szwecja-Dania-Norwegia), które finansują projekty w obszarach transportu, energii, edukacji, ochrony środowiska i turystyki (Interreg, 2025). Na poziomie pograniczy działają też klasyczne euro-regiony, m.in.: Euroregion Bałtyk (Dania-Litwa-Polska-Szwecja, członkostwo Obwodu Kaliningradzkiego zawieszone), Euroregion Pomerania (Niemcy-Polska-Szwecja), Euroregion Niemen (Litwa-Polska, z ograniczonym udziałem partnerów białoruskich i rosyjskich) oraz Euroregion Łyna-Ława (Polska-Rosja, o ograniczonej aktywności), przy czym dokładne określenie ich liczby utrudniają odmienne definicje i przekształcenia organizacyjne (Johansson, 2019) oraz zawieszenie współpracy z partnerami z Rosji i Białorusi po 2022 r. (Wassenberg, 2024).

Ewolucja współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego odzwierciedla szerszą transformację Bałtyku w obszar współpracy, w którym wymiary gospodarczy, polityczny i środowiskowy splatają się w ramach wspólnej przestrzeni funkcjonalnej (Więckowski i Cerić, 2016; Cerić, 2019). Programy Interreg wspierały rozwój zintegrowanych produktów i sieci, w tym w turystyce, choć badania konsekwentnie wskazują na utrzymujące się słabości: złożoność biurokratyczną, niespójność tematyczną i nierówny podział środków, który może utrwaląć istniejące dysproporcje (Cerić i Więckowski, 2020; Čelan, 2021; Martín-Uceda i Rufi, 2021). W wielu przypadkach współpraca kończy się na cyklu projektowym, zamiast prowadzić do trwałej integracji systemowej, co wymaga rozwiązań ukierunkowanych na długoterminowe zarządzanie i budowę kompetencji partnerów (Stoffelen, 2022; Nemes i Happ, 2024).

Badania podkreślają równocześnie, że uwzględnienie wymiaru społeczno-ekonomicznego i kulturowego jest warunkiem powodzenia; integracja opiera się nie tylko na wspólnych interesach gospodarczych, ale także na zaufaniu, komunikacji i budowaniu wspólnej tożsamości (Boman i Berg, 2007; Wróblewski, 2020; Turner et al., 2022). Zewnętrzne wstrząsy, zwłaszcza napięcia geopolityczne i pandemia *Covid-19* ujawniły kruchość struktur współpracy transgranicznej, prowadząc do okresów *rebordering* i osłabienia współpracy (Telle, 2018; Opiłowska, 2021; Schimmelfennig, 2021; Yao, 2022). W tym kontekście wskazuje się na potrzebę wdrożenia adaptacyjnych modeli zarządzania, które łączą odgórne mechanizmy decyzyjne z oddolnym zaangażowaniem i są wrażliwe na kontekst lokalny (Fejes i Ocskay, 2023; Khmeleva et al., 2023; Krüger et al., 2024; Song et al., 2024).

Współpraca transgraniczna w Europie ugruntowana przez ramy prawne, programy finansowe i wielopoziomowe sieci stanowi praktyczny wymiar integracji, w którym granice polityczne są przekształcane w strefy kontaktu, przepływów i współzależności (Więckowski, 2010a; Jerabek, 2015; Stoffelen i Vanneste, 2017). W regionie Morza Bałtyckiego ład instytucjonalny budowany m.in. przez EUSBSR, RPMB, HELCOM, VASAB i programy Interreg umożliwił rozwój trwałych form koordynacji w sektorach gospodarki morskiej, ochrony środowiska i – szczególnie istotnej dla dalszych analiz – turystyki (EUSBSR, 2019; VASAB, 2019; Więckowski i Cerić, 2016; Cerić, 2019). Współpraca transgraniczna jest zatem zarówno efektem, jak i katalizatorem europejskiej integracji: materializuje zasady spójności i partnerstwa, a równocześnie tworzy warunki dla dalszego usuwania

granic w sferach społecznych i gospodarczych. W tym wymiarze stanowi ona instytucjonalny i funkcjonalny fundament dla kształtowania transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego, która w kolejnych częściach zostanie poddana analizie w odniesieniu do przyjętej delimitacji i mechanizmów współpracy sektorowej (Więckowski i Cerić, 2016; Cerić, 2019; Studzieniecki i Palmowski, 2019).

2.5. Turystyka jako czynnik integracji transgranicznej

Turystyka stanowi jeden z kluczowych mechanizmów wspierających procesy integracyjne na obszarach przygranicznych, zarówno lądowych, jak i morskich, ponieważ oddziałuje jednocześnie na sferę gospodarczą, społeczną, kulturową i polityczną, tworząc ramy dla powtarzalnych interakcji pomimo istnienia granic (Prokkoła, 2022; Stoffelen, 2022). Jej znaczenie wykracza poza wymiar ekonomiczny: sprzyja budowaniu zaufania, wspólnych narracji tożsamościowych oraz instytucjonalizacji współpracy transgranicznej, co w perspektywie długookresowej prowadzi do konsolidacji więzi przestrzennych i społecznych (Lee, 1987; Timothy, 2001; Higgins-Desbiolles, 2006; Weng et al., 2022). W tym ujęciu turystyka może być traktowana zarówno jako czynnik, jak i wskaźnik integracji transgranicznej, gdyż jednocześnie umożliwia i odzwierciedla przemiany w zakresie przepuszczalności granic, intensywności kontaktów oraz zdolności podmiotów do współzarządzania wspólną przestrzenią (Gelbman i Timothy, 2011).

W badaniach nad granicami turystyka konsekwentnie wskazywana jest jako jeden z głównych czynników osłabiających funkcję granic jako barier. Nawet w warunkach napięć politycznych wymiana turystyczna może sprzyjać powstawaniu przestrzeni kontaktu i normalizacji stosunków sąsiedzkich (Butler i Mao, 1996; Newman, 2006; Gelbman, 2008; Cyargeenka, 2023, 2025). W tym kontekście granice przestają być pojmowane jako statyczne linie demarkacyjne, a coraz częściej postrzegane są jako dynamiczne konstrukty społeczno-polityczne oraz przestrzenie, w których krzyżują się kwestie zarządzania, tożsamości i wymiany gospodarczej (Scott, 2015; Ludwig, 2023). Turystyka, jako praktyka codzienna, wytwarza i utrwała relacje transgraniczne, a zarazem porządkuje znaczenia i obrazy „inności”.

Podobnie jak inne formy mobilności, turystyka transgraniczna opiera się na różnicach ekonomicznych, społecznych i kulturowych między sąsiadującymi państwami, które generują popyt na usługi i produkty oraz ciekawość odmiennych środowisk przyrodniczych i społecznych. Zniesienie tradycyjnych funkcji granicy sprzyja wówczas powstawaniu transgranicznych przestrzeni społeczno-ekonomicznych, w których interakcja i współpraca zachodzą na kolejnych poziomach integracji (Więckowski i Cerić, 2016). Dynamika opisana w modelu *bordering-debordering-rebordering* przekłada się na rytm rozwoju rynków turystycznych: fazy otwarcia i kooperacji intensyfikują przepływy i współpracę destynacji, natomiast

okresy zaostrzania reżimów granicznych ograniczają mobilność i wymuszają dostosowania organizacyjne. W tym sensie turystyka staje się testem odporności struktur współpracy, ujawniając stopień ich instytucjonalnego zakorzenienia i zdolność do utrzymania ciągłości interakcji, mimo zmieniających się warunków politycznych i gospodarczych.

Procesy te są szczególnie widoczne w regionie Morza Bałtyckiego, gdzie transformacja funkcji granic i integracja europejska umożliwiły dawniej podzielonym terytoriom przekształcenie się w powiązane przestrzenie ruchu, komunikacji i rozwoju. Podobnie jak to ujęto powyżej, granice nie są tu zjawiskiem statycznym, lecz podlegają cyklom otwierania i zamykania, odzwierciedlającym szersze zmiany polityczne i społeczne (Paasi, 2005; Wilson i Donnan, 2012; Cooper i Rumford, 2013). Projekt integracji europejskiej wzmocnił tę dynamikę, rozwijając współpracę transgraniczną i czyniąc turystykę jednym z jej najbardziej widocznych przejawów, o czym świadczy wzrost liczby przedsięwzięć infrastrukturalnych, produktowych i promocyjnych realizowanych w układach transgranicznych (Coles i Hall, 2005; Timothy i Saarinen, 2013). W rezultacie turystyka przyczynia się nie tylko do wzrostu gospodarczego, ale też do kształtowania tożsamości regionalnej i budowania wspólnego wizerunku, stając się elementem dziedzictwa i potencjału konkurencyjnego (Prokkola, 2008; Prokkola i Lois, 2016).

Timothy (1999) zaproponował ujęcie regionów turystycznych obejmujących obszary po obu stronach granic państwowych jako przestrzeni, w których turystyka sprzyja powstawaniu zintegrowanych systemów społeczno-przestrzennych. Koncepcja ta stała się punktem wyjścia dla analiz ukazujących, jak praktyki turystyki transgranicznej wspierają spójność regionalną i rozwój mechanizmów zarządzania. Badania europejskie rozwinęły tę perspektywę, wskazując na znaczenie wielopoziomowego zarządzania, nowego regionalizmu i ram instytucjonalnych jako kluczowych płaszczyzn integracji transgranicznej (Perkmann, 1999; Pallagst et al., 2018; Jiang, 2022; Liargovas i Papageorgiou, 2024; Mohan, 2024). W Unii Europejskiej współpraca w zakresie turystyki transgranicznej rozwija się poprzez interakcje między podmiotami lokalnymi, regionalnymi, krajowymi i ponadnarodowymi, prowadząc do tworzenia sieci poziomych i pionowych oraz nowych partnerstw transnarodowych (Medeiros et al., 2022). W tym sensie turystyka wzmacnia efekt rozszerzania się integracji, stanowiąc zarówno kanał transmisji impulsów współpracy między poziomami zarządzania, jak i mechanizm utrwalania powiązań społeczno-gospodarczych.

Należy przypomnieć, że z fizycznego punktu widzenia granice morskie różnią się od lądowych, jednak ich funkcje w układach współpracy pozostają zbliżone (Więckowski i Cerić, 2016). Współpraca „przez morze” wiąże się z odmiennymi wyzwaniem: dystansem fizycznym, dostępnością transportu i koniecznością koordynacji projektów, a sukces turystyki morskiej na obszarach granicznych zależy od otwartości granic, atrakcyjności destynacji, dostępności komunikacyjnej, różnic cenowych i jakości informacji. W efekcie nadmorskie strefy przygraniczne mogą rozwijać się według różnych modeli – od braku współpracy po powstanie zintegrowanych regionów turystycznych, co odzwierciedla zróżnicowaną

wrażliwość na uwarunkowania przestrzenne i instytucjonalne. Cenne ramy analityczne zapewnia czterofazowy model integracji transgranicznej przestrzeni turystycznej opracowany dla południowego Bałtyku przez Więckowskiego i Cerića (2016), nawiązujący do koncepcji Martinez (1994) i Timothy'ego (1999). Model ten wyróżnia cztery fazy tworzenia się przestrzeni: rozdzielone, koegzystujące, otwarte i zintegrowane, co pozwala analizować, w jaki sposób turystyka wspiera konwergencję regionalną oraz identyfikować utrudnienia w przechodzeniu między kolejnymi etapami.

Po przystąpieniu Polski i innych państw wokół Morza Bałtyckiego do UE w 2004 r. oraz włączeniu do strefy Schengen w 2007 granice morskie regionu Bałtyku stały się bardziej otwarte, co umożliwiło rozwój nowych atrakcji, usług i rynków turystycznych (Więckowski i Cerić, 2016). W tym kontekście turystyka jest zarówno przyczyną, jak i skutkiem procesów integracyjnych, przekształcając dawne peryferia w aktywne węzły współpracy i łącząc systemy lokalne w spójniejsze układy transgraniczne. Polityczno-instytucjonalne ramy UE odegrały tu rolę zasadniczą: Traktat z Lizbony (EC, 2007) uznał turystykę za element spójności terytorialnej, a kolejne strategie europejskie podkreśliły znaczenie mórz i oceanów dla rozwoju Unii (EC, 2016). Integracja transgranicznej przestrzeni morskiej postrzegana jest więc jako proces łączenia odrębnych systemów strukturalno-funkcjonalnych, prowadzony poprzez mechanizmy programowe i sieci współpracy (Zaucha, 2018; Cerić, 2019).

Badania wskazują, że współpraca turystyczna na obszarach przygranicznych rzadko rozwija się spontanicznie i zwykle wymaga wsparcia instytucjonalnego i finansowego, co czyni programy Interreg kluczowym instrumentem w uruchamianiu i stabilizowaniu relacji transgranicznych (Faby, 2006; Więckowski, 2010b; Jerabek, 2015; Stoffelen i Vanneste, 2017). Ewolucja strategii Interreg odzwierciedla przesunięcie akcentów od łączności i spójności społeczno-ekonomicznej ku zrównoważonemu rozwojowi, cyfryzacji i innowacjom (Medeiros, 2018; Reitel et al., 2018; Pieniążek, 2022; Fejes i Ocskay, 2023; Bramanti i Tulppo, 2024; Okroźnik et al., 2024). Mimo sukcesów, wskazuje się na utrzymujące się słabości: złożoność biurokratyczną i nierówny podział środków, które mogą utrzymywać dysproporcje i ograniczać trwałość efektów (Cerić i Więckowski, 2020; Čelan, 2021; Martín-Uceda i Vicente Rufi, 2021; Stoffelen, 2022; Cerić, 2023a; Nemes i Happ, 2024). Wymaga to wzmacniania zdolności instytucjonalnych, kapitału społecznego i mechanizmów uczenia się politycznego, by przechodzić od logiki projektowej do trwałej integracji systemowej.

Społeczno-ekonomiczny i kulturowy wymiar współpracy są niezbędne dla utrwalenia integracji. Relacje transgraniczne opierają się nie tylko na wspólnych interesach gospodarczych, ale także na zaufaniu, komunikacji i budowaniu wspólnej tożsamości (Boman i Berg, 2007; Wróblewski, 2020; Turner et al., 2022). Turystyka jako praktyka mobilności i spotkania ułatwia kształtowanie przynależności przekraczającej granice państwowe (Sohn, 2014), przełamuje stereotypy i tworzy narracje wspólnoty regionalnej (van Houtum i Strüver, 2002; Higgins-Desbiolles, 2006; Gelbman i Timothy, 2010). Efekt *debordering*, rozumiany jako

symboliczne znoszenie barier, odgrywa w tym procesie kluczową rolę, a jego instytucjonalizacja poprzez euroregiony, EUWT i inne formy wielopoziomowego zarządzania wzmacnia zdolność regionów przygranicznych do utrzymania integracji napędzanej turystyką (Więckowski i Timothy, 2021; Łangowska-Marcinowska, 2022; Fejes i Ocskay, 2023).

Przykłady z Europy Północnej i Bałtyku dowodzą jednak, że szlaki dziedzictwa kulturowego, wspólne festiwale i produkty promocyjne wzmacniają poczucie wspólnoty przekraczającej granice, a turystyka morska oparta na połączeniach promowych i rejsach wycieczkowych stanowi przestrzeń kontaktu międzykulturowego i wymiany (Nilsson et al., 2010; Scott, 2012; Cerić, 2018; Kropinova, 2020; Sang i Huang, 2023). Trwała integracja wymaga jednak redukcji asymetrii instytucjonalnych, językowych i infrastrukturalnych, gdyż nierówności te ograniczają zdolność do współzarządzania i utrudniają przejście do fazy przestrzeni w pełni zintegrowanych (Prokkoła, 2022; Makkonen i Williams, 2024).

Podsumowując, turystyka na obszarach przygranicznych pełni rolę katalizatora integracji wielowymiarowej, łącząc ujęcia granic jako konstruktów społeczno-politycznych z praktykami wielopoziomowego zarządzania i instrumentami polityk UE. Jej znaczenie polega na zdolności do budowania sieci współpracy, ograniczania barier symbolicznych i materialnych oraz wzmacniania poczucia wspólnoty regionalnej. W regionie Morza Bałtyckiego stanowi ona zarazem rezultat i motor integracji.

2.6. Delimitacja i struktura przestrzenna regionu Morza Bałtyckiego

Delimitacja regionu Morza Bałtyckiego (RMB) jest zagadnieniem złożonym i wielowymiarowym, ponieważ region ten nie stanowi jednolitej jednostki administracyjnej, lecz dynamiczną przestrzeń współzależności społecznych, gospodarczych, kulturowych i ekologicznych. Morze Bałtyckie od wieków pełniło rolę czynnika integrującego północną Europę, stanowiąc oś wymiany handlowej, komunikacyjnej i kulturowej. W tym sensie region bałtycki należy rozumieć nie jako zbiór państw i terytoriów otaczających morze, ale jako system relacji, którego spójność wynika z długotrwałych procesów współpracy i współzależności. W konsekwencji jego granice mają charakter płynny i rozmyty, a nie jednoznacznie określony, co wpisuje się w klasyczne koncepcje geografii historyczno-gospodarczej wskazujące na gradacyjny charakter powiązań przestrzennych (Mączak i Samsonowicz, 1962).

W literaturze przedmiotu podkreśla się, że delimitacja regionu Morza Bałtyckiego powinna opierać się nie tylko na kryteriach fizycznogeograficznych, lecz przede wszystkim na powiązaniach funkcjonalnych. Oznacza to, że granice regionu wyznaczają nie linie polityczne czy przyrodnicze, lecz sieci współpracy, przepływy gospodarcze, komunikacyjne i kulturowe. Region Morza Bałtyckiego

jest w tym sensie przykładem regionu relacyjnego, w którym intensywność kontaktów i współzależności maleje wraz z dystansem od osi morskiej (Studzieniecki i Palmowski, 2019). Tak rozumiane podejście odchodzi od tradycyjnych prób sztywnego wyznaczania granic na rzecz analizy powiązań, które nadają regionowi jego funkcjonalny kształt.

Transformacja polityczna po 1989 r. oraz rozszerzenie Unii Europejskiej wprowadziły nową jakość w badaniach nad strukturą przestrzenną regionu. Upadek żelaznej kurtyny, zjednoczenie Niemiec i powstanie niepodległych państw bałtyckich umożliwiły odbudowę wielostronnych relacji w regionie, które wcześniej były rozdzielone przez granice ideologiczne. W latach 90. XX w. powstały liczne instytucje i inicjatywy międzyrządowe, m.in. Rada Państw Morza Bałtyckiego i VASAB, które ukształtowały podstawy współpracy makroregionalnej (Stålvant i Westermann, 1996; Zaucha, 2007). W kolejnych dekadach znaczenie tej współpracy wzrosło, a w 2009 r. została ona sformalizowana w postaci Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego (EUSBSR), pierwszej makroregionalnej strategii UE (Cerić, 2019).

Ewolucja współpracy bałtyckiej doprowadziła do wykształcenia się podejść delimitacyjnych, które w większym stopniu niż dotychczas uwzględniają czynniki funkcjonalne i instytucjonalne. Współczesne interpretacje regionu Morza Bałtyckiego wskazują, że jego przestrzenny zasięg powinien wynikać z faktycznych interakcji i współpracy, a nie z granic politycznych. Jak zauważa Waldziński (2010), delimitacja regionu nie może być wyłącznie kartograficznym zabiegiem, lecz powinna odzwierciedlać rzeczywiste sieci powiązań i wspólnych działań w ramach struktur instytucjonalnych. W podobnym duchu Pyć (2005) i Kizielewicz (2012) zwracają uwagę, że delimitacja regionu Morza Bałtyckiego musi integrować trzy wymiary: ekologiczny, społeczny i ekonomiczny, przy czym szczególną rolę odgrywają ramy prawne, które nadają współpracy bałtyckiej stabilny charakter.

W tym kontekście kluczową rolę w kształtowaniu podejścia delimitacyjnego odegrała inicjatywa VASAB 2010 – Visions and Strategies Around the Baltic Sea 2010. Zainicjowana w 1992 r., stała się międzyrządową platformą współpracy w zakresie planowania przestrzennego i rozwoju regionalnego w basenie Morza Bałtyckiego. VASAB wypracował praktyczne ramy delimitacji oparte na sieciach powiązań funkcjonalnych i planistycznych, obejmując nie tylko państwa bezpośrednio nadmorskie, lecz również te, które utrzymują trwałe relacje z przestrzenią bałtycką (Zaucha, 2007). W efekcie delimitacja VASAB, przyjęta w 1994 r., obejmuje jedenaście państw: Polskę, Danię, Szwecję, Norwegię, Finlandię, Litwę, Łotwę, Estonię, Białoruś oraz części Niemiec i Rosji (VASAB, 1994). Jest to ujęcie rozszerzone, które odzwierciedla rzeczywiste pola współpracy i przepływów. W praktyce badawczej i planistycznej delimitacja ta stała się punktem odniesienia dla analiz przestrzennych, rozwoju regionalnego i turystyki w obszarze Morza Bałtyckiego (Cerić, 2019).

Zbliżone podejście zastosowano w ramach programów Interreg, w tym Interreg IV B Region Morza Bałtyckiego (2007-2013), które oparły swoje działania na tym samym zasięgu terytorialnym co VASAB. Tego typu delimitacja umożliwia

spójność pomiędzy badaniami naukowymi, planowaniem przestrzennym i praktyką polityki rozwoju regionalnego, a także odzwierciedla faktyczną strukturę współpracy gospodarczej i turystycznej (Studzieniecki i Palmowski, 2019).

Równocześnie w literaturze pojawiła się potrzeba uporządkowania różnych podejść delimitacyjnych poprzez opracowanie modelu o charakterze porównawczym. Najbardziej kompleksową propozycję przedstawili Klemeshev et al. (2017), którzy na podstawie analizy literatury i praktyki funkcjonowania organizacji międzynarodowych wyróżnili 3 warianty delimitacji RMB: wąski, rozszerzony i szeroki. Wariant wąski obejmuje strefy przybrzeżne 9 państw nadbałtyckich, wariant rozszerzony – kraje w pełni zintegrowane z systemem współpracy w ramach VASAB i UE, natomiast wariant szeroki – państwa peryferyjne uczestniczące w wybranych inicjatywach bałtyckich. Model ten pozwala elastycznie dostosować zakres analiz do celów badawczych i stanowi obecnie najczęściej stosowaną podstawę porównawczą w studiach geograficznych i planistycznych (Studzieniecki i Palmowski, 2019).

Dla potrzeb niniejszego opracowania przyjęto wariant rozszerzony w ujęciu Klemesheva et al. (2017), zgodny z delimitacją stosowaną przez VASAB oraz wykorzystaną w programie Interreg IV B Region Morza Bałtyckiego (ryc. 4).



Ryc. 4. Delimitacja regionu Morza Bałtyckiego przyjęta w niniejszym badaniu
Opracowanie własne na podstawie Klemeshev et al. (2017).

Obejmuje on 9 państw: Białoruś, Danię, Estonię, Finlandię, Litwę, Łotwę, Norwegię, Polskę i Szwecję oraz części 2 państw nadbrzeżnych – Niemiec i Rosji (Interreg Baltic Sea Region, 2020). W Niemczech włączone są kraje związkowe: Berlin, Brandenburgia, Brema, Hamburg, Meklemburgia-Pomorze Przednie, Szlezwik-Holsztyn oraz Dolna Saksonia (region NUTS II Lüneburg), natomiast w Federacji Rosyjskiej: Sankt Petersburg, obwody archangielski, wołogodzki, kaliningradzki, murmański, nowogrodzki i pskowski, Republika Karelii, Republika Komi oraz Nieniecki Okręg Autonomiczny.

Przyjęta w tym opracowaniu delimitacja łączy rdzeń nadmorski z jego funkcjonalnym zapleczem, w którym koncentrują się powiązania społeczne, gospodarcze i turystyczne właściwe dla regionu. Tak ujęty region Morza Bałtyckiego stanowi zintegrowany system przestrzenny, w którym Morze Bałtyckie pełni funkcję osi komunikacyjnej i integracyjnej, a strefy przybrzeżne oraz ich zaplecze tworzą współzależne podsystemy gospodarcze, społeczne i kulturowe (Cerić, 2019; Cerić i Więckowski, 2020). Przyjęta delimitacja tworzy tym samym spójne i funkcjonalnie uzasadnione ramy dla dalszych analiz regionu Morza Bałtyckiego jako transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej.

2.7. Transgraniczna morska przestrzeń turystyczna

Pojęcie przestrzeni stanowi jeden z fundamentów geografii. To w niej materializują się wszelkie procesy społeczne, gospodarcze i przyrodnicze, które nadają kształt działalności człowieka. Przestrzeń geograficzna jest więc najszerszą kategorią opisu świata – stanowi wielowymiarowy układ zjawisk naturalnych i społecznych, które pozostają w dynamicznej równowadze. Nie jest bytem statycznym, lecz obszarem, w którym zachodzą interakcje pomiędzy człowiekiem a środowiskiem. W ujęciu funkcjonalnym z tej ogólnej przestrzeni wyłaniają się jej wyspecjalizowane odmiany, odpowiadające różnym formom ludzkiej aktywności.

Jedną z kluczowych form organizacji przestrzeni geograficznej jest przestrzeń społeczno-ekonomiczna, która odzwierciedla powiązania między działalnością gospodarczą, strukturami społecznymi i procesami kulturowymi. To w niej skupiają się interakcje pomiędzy człowiekiem, gospodarką i środowiskiem, kształtujące krajobraz społeczno-gospodarczy. Przestrzeń ta nie jest zbiorem odrębnych miejsc, lecz dynamicznym układem relacji, w którym decyzje ekonomiczne, społeczne i polityczne wzajemnie na siebie oddziałują. Jej zasięg i charakter wyznaczają czynniki takie jak: infrastruktura, instytucje, dostępność komunikacyjna, poziom rozwoju lokalnych wspólnot oraz sieci powiązań międzyregionalnych. W warunkach globalizacji przestrzeń społeczno-ekonomiczna nabiera coraz bardziej sieciowego i transnarodowego charakteru, łącząc różne obszary poprzez przepływy ludzi, dóbr, kapitału, informacji i idei.

W ramach przestrzeni ekonomicznej szczególną rolę odgrywa przestrzeń turystyczna, rozumiana jako sposób społeczno-gospodarczego wykorzystania

przestrzeni geograficznej. Według Warszzyńskiej i Jackowskiego (1979) obejmuje ona te fragmenty przestrzeni, w których występują zjawiska turystyczne. Włodarczyk (2007) wskazuje, że jej wyznacznikiem jest obecność ruchu turystycznego, natomiast Meyer (2008) akcentuje aspekt funkcjonalny: to każda przestrzeń, w której rozwija się funkcja turystyczna. Więckowski (2014) poszerza to rozumienie, przedstawiając przestrzeń turystyczną jako sieć relacji pomiędzy turystami, atrakcjami, infrastrukturą, usługodawcami i doświadczeniami. Taka przestrzeń nie ma wyraźnych granic – jest dynamicznym układem relacyjnym, który istnieje dzięki mobilności, percepcji i interakcji.

Z tej szerokiej kategorii wyodrębnia się morska przestrzeń turystyczna oraz nadmorska przestrzeń turystyczna, której specyfika wynika ze styku lądu i morza. Jak zauważa Cerić (2019), turystyka morska obejmuje aktywności realizowane na otwartym morzu, takie jak: żeglarstwo, rejsy wycieczkowe czy nurkowanie, natomiast turystyka nadmorska koncentruje się w strefie przybrzeżnej, obejmując m.in. rekreację plażową, sporty wodne i turystykę przyrodniczą. Butowski (2014) definiuje przestrzeń turystyki morskiej jako rzeczywistą przestrzeń geograficzną obejmującą obszary morskie i przyległe tereny lądowe, funkcjonalnie powiązane poprzez turystykę. Z kolei Zaucha (2018) wyróżnia w przestrzeni morskiej struktury punktowe, liniowe i strefowe, które tworzą hierarchiczny system powiązań. Na podstawie przytoczonych argumentów można stwierdzić, że obie sfery – morska i nadmorska przestrzeń turystyczna – przenikają się, a linia brzegowa jest osią ich współzależności, nie zaś granicą (Cerić, 2019).

Kolejnym etapem zawężania perspektywy jest wprowadzenie wymiaru transgranicznego. W nowoczesnej geografii, jak wielokrotnie już stwierdzono wcześniej, granice nie są już pojmowane jako linie oddzielające, lecz jako strefy kontaktu i współdziałania. Paasi (2009) oraz Kolosov et al. (2024) podkreślają, że granice są konstrukcjami społecznymi, które mogą zarówno ograniczać, jak i tworzyć nowe formy współpracy. Scott (2015) oraz Boman i Berg (2007) zauważają, że stopień integracji regionalnej zależy od tego, w jakim zakresie granice przekształcają się z barier w pomosty komunikacji. W efekcie powstają przestrzenie transgraniczne – społecznie wytworzone i funkcjonalnie zintegrowane układy, w których współpraca między państwami tworzy nowe jakości przestrzenne (Monastyrskaya, 2023; Connor, 2024).

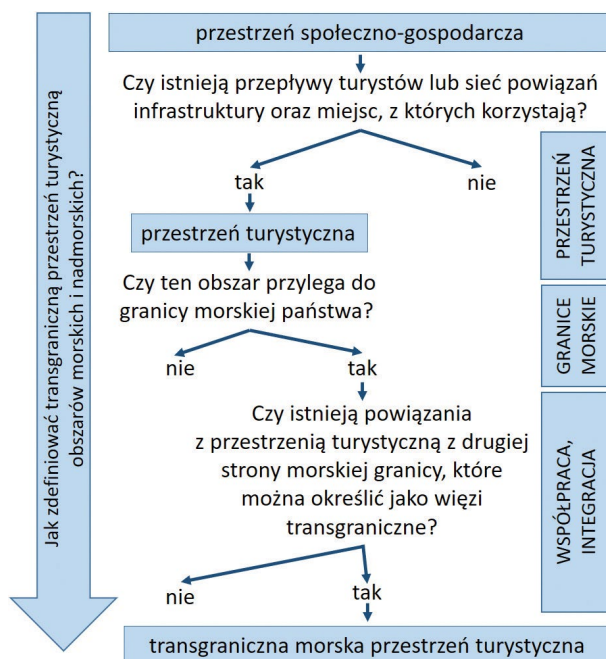
Przestrzenie te kształtują się tam, gdzie istnieje intensywność relacji społecznych, gospodarczych i kulturowych przekraczających granice polityczne. Jak zauważa Więckowski (2010b), turystyka jest jednym z kluczowych czynników takiej integracji, ponieważ naturalnie prowadzi do kontaktów transgranicznych. Otwieranie granic i rozwój współpracy w turystyce sprzyja tworzeniu wspólnych funkcji i powiązań, które osłabiają ich dzielącą rolę.

Na tym gruncie Cerić (2019) rozwija koncepcję turystycznej przestrzeni transgranicznej, która powstaje tam, gdzie instytucje, władze i mieszkańcy dwóch lub więcej państw współdziałają w zakresie turystyki. Jej istnienie jest efektem współpracy, przepływów i powiązań organizacyjnych, a nie jedynie sąsiedztwa

geograficznego. Gdy te relacje obejmują państwa oddzielone morzem, pojawia się szczególny przypadek – transgraniczna morska przestrzeń turystyczna (ryc. 5).

Zanim jednak przejdzie się do jej definicji, warto podkreślić, że jej powstanie uwarunkowane jest złożonym spłotem czynników społecznych, gospodarczych i instytucjonalnych. Jak wskazują Studzieniecki (2009) oraz Studzieniecki i Palmowski (2019), przestrzeń transgraniczna wykracza poza ścisłe obszary przygraniczne, obejmując zaplecza, w których funkcjonują podmioty współpracy i sieci gospodarcze. Fedyk et al. (2017) dodają, że granice tych przestrzeni nie pokrywają się z liniami administracyjnymi, lecz wynikają z rzeczywistego zasięgu kontaktów i współdziałania. Współczesne podejścia do planowania przestrzennego coraz częściej wykorzystują analizy funkcjonalne, które pozwalają uchwycić te sieciowe zależności.

Region Morza Bałtyckiego jest przykładem obszaru, w którym procesy te przybierają wyraźny wymiar praktyczny. Po przemianach politycznych lat 1989-1991 Bałtyk z obszaru peryferyjnego stał się wewnętrznym morzem Unii Europejskiej (Palmowski, 2017). Integracja europejska i programy wspierające współpracę, takie jak Interreg, euroregiony czy Baltic Sea Tourism Center, stworzyły podstawy do powstania sieci partnerstw między miastami, portami i organizacjami turystycznymi (Lepik, 2009; Studzieniecki, 2016). W rezultacie ukształtował się system, w którym turystyka morska, transport i kultura współdziałają w ramach wspólnej przestrzeni funkcjonalnej.



Ryc. 5. Proces wyodrębniania transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej
Opracowanie własne.

Ta współpraca przyniosła nie tylko efekty gospodarcze, ale również tożsamościowe. Wspólna promocja regionu, projekty związane z dziedzictwem kulturowym i harmonizacja infrastruktury turystycznej przyczyniły się do wzrostu spójności i konkurencyjności (Morf et al., 2022; Bramanti i Tulppo, 2024). Jednocześnie zróżnicowanie tradycji zarządzania i narracji narodowych wymagało koordynacji i kompromisów (Sousa, 2012).

Z perspektywy instytucjonalnej i środowiskowej przestrzeń ta ma charakter systemowy. Jak wskazują Bigagli (2011), Degger et al. (2021) oraz Elliott et al. (2023) morskie przestrzenie transgraniczne funkcjonują jako złożone systemy społeczno-ekologiczne, które wymagają zintegrowanego zarządzania. Ramy prawne, takie jak Konwencja o prawie morza (UNCLOS) czy inne porozumienia wielostronne, tworzą podstawę dla wspólnego planowania i ochrony ekosystemów morskich (Singh, 2022; Zhang et al., 2024). Ich skuteczność zależy jednak od zaufania, współdzielenia danych i wspólnego zarządzania, które są również kluczowe dla współpracy turystycznej (Zekić et al., 2023).

Wszystkie te wymiary: geograficzny, gospodarczy, społeczny, środowiskowy i instytucjonalny prowadzą do sformułowania autorskiej definicji zaproponowanej przez Cerića (2019). Transgraniczna morska przestrzeń turystyczna jest w tym ujęciu geograficznie i funkcjonalnie zintegrowanym systemem interakcji, powiązań i współpracy, które przekraczają granice morskie. Obejmuje ona przestrzeń morską, nadmorską oraz zaplecze lądowe, do którego sięgają sieci współpracy transgranicznej i transnarodowej pomiędzy podmiotami (np. państwami, regionami, obszarami) rozdzielonymi morską granicą. Jej powstanie jest efektem łącznego oddziaływania:

- a) morskich i przybrzeżnych obszarów stanowiących ramy terytorialne,
- b) przepływów turystów i usług przekraczających granice,
- c) infrastruktury i połączeń komunikacyjnych (transportowych i informacyjnych) ułatwiających mobilność i interakcje, oraz
- d) współpracy instytucjonalnej między partnerami po obu stronach morza.

W tak rozumianym systemie morze staje się przestrzenią integracji i zrównoważonego rozwoju. Region Morza Bałtyckiego stanowi modelowy przykład takiej struktury, w której wielowymiarowa współzależność ekonomiczna, społeczna i kulturowa tworzy nową formę przestrzeni – transgraniczną morską przestrzeń turystyczną, będącą efektem współdziałania ludzi, instytucji i środowiska w jednym z najbardziej zintegrowanych regionów Europy.

3. Problem, przedmiot, zakres, cele i pytania badawcze

Przedstawione w poprzednim rozdziale ramy teoretyczne pozwoliły zdefiniować kluczowe pojęcia i procesy, w szczególności te związane z przemianami funkcji granic, procesami *bordering-debordering-rebordering* oraz rolą turystyki jako czynnika integracji transgranicznej. W niniejszym rozdziale następuje przejście od refleksji teoretycznej do operacjonalizacji zagadnień badawczych, poprzez sformułowanie problemu, przedmiotu, zakresu oraz celów i pytań badawczych. W ten sposób zarysowany został spójny kontekst metodyczny badań dotyczących kształtowania się transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego.

3.1. Problem i przedmiot badań

Współpraca transgraniczna w turystyce jest zjawiskiem coraz częściej podejmowanym w badaniach geograficznych i ekonomicznych. Jednak dotychczasowe analizy koncentrowały się głównie na granicach lądowych, gdzie relacje są bardziej bezpośrednie i łatwiej uchwytnie w badaniach. W literaturze dotyczącej regionu Morza Bałtyckiego dominują zagadnienia związane z transportem, ochroną środowiska i polityką bezpieczeństwa, podczas gdy turystyka pełni rolę drugoplanową.

Problem badawczy niniejszej monografii koncentruje się więc na braku całościowego ujęcia transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego. Istnieje potrzeba przeanalizowania, w jaki sposób granice morskie wpływają na charakter i intensywność współpracy turystycznej, jakie tematy i formy dominują w tej współpracy oraz czym różni się ona od współpracy przez granice lądowe.

Współpraca transgraniczna w obszarze turystyki stanowi nie tylko narzędzie rozwoju regionalnego, ale również istotny wskaźnik stopnia integracji w regionach nadgranicznych. W kontekście regionu Morza Bałtyckiego, który przez dekady był rozdzielony liniami politycznymi i ideologicznymi, współpraca ta nabiera

szczególnego znaczenia, symbolizuje bowiem przejście od separacji do spójności przestrzennej i społecznej. Z tych przesłanek wynika główny problem badawczy, którym jest wyjaśnienie procesów kształtowania się transgranicznej przestrzeni turystycznej Morza Bałtyckiego przez współpracę podmiotów na rzecz rozwoju turystyki.

Problem ten osadzony jest w kontekście szerszych przemian przestrzennych i instytucjonalnych zachodzących w basenie Morza Bałtyckiego od początku XXI w. Kluczowe znaczenie ma tu współpraca realizowana w ramach programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej Interreg IV (2007-2013), które umożliwiły partnerom z różnych państw rozwijanie wspólnych inicjatyw turystycznych, dla których nie istnieją granice morskie ani polityczne. Projekty te nie tylko przyczyniają się do rozwoju produktów turystycznych i infrastruktury, lecz również kształtują nową formę relacji społecznych i instytucjonalnych, w których granica staje się przestrzenią współpracy, a nie podziału.

Przedmiotem badań omawianych w dalszej części książki jest współpraca transgraniczna, a konkretnie specyfika i tematyka projektów dotyczących rozwoju turystyki realizowanych w regionie Morza Bałtyckiego w latach 2007-2013 w ramach programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej, które prowadzą do kreowania transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej.

3.2. Zakres czasowy i przestrzenny

Zakres czasowy badań współpracy obejmuje okres trwania programu dofinansowania UE Interreg IV między 2007 a 2013 r., a zakres czasowy badania efektów tej współpracy obejmuje rok 2019, w którym minęło 5 lat od zakończenia realizacji programu. Okres implementacji programu Interreg IV wybrano celowo ze względu na fakt, iż był to pierwszy okres dofinansowania projektów po zakończeniu procesu otwierania granic w fazie *debordering* w niemal całym regionie (po 2007 r.) oraz ze względu na fakt, iż był to pierwszy okres programu Interreg z formalną możliwością wdrażania programów współpracy transgranicznej przez granice morskie w całym obszarze. Prowadzenie badań w roku 2019 dało możliwość obserwacji efektów w pełni zrealizowanych projektów po zakończeniu obowiązkowego pięcioletniego okresu przechowywania całej dokumentacji projektowej oraz pozwoliło na przeprowadzenie badań dotyczących efektów projektów (w tym: czy nadal są odczuwalne, w jakich obszarach i w jakiej mierze). Zrealizowano wówczas badania terenowe, podczas których prowadzono obserwacje efektów realizacji projektów w wybranych studiach przypadku oraz przeprowadzono wywiady z beneficjentami wybranych projektów.

Za obszar badań wybrano region Morza Bałtyckiego rozumiany jako terytorium wsparcia unijnego programu Interreg IV w latach 2007-2013. Zdefiniowany w ten sposób region Morza Bałtyckiego obejmuje terytorium 11 państw sąsiadujących

ze sobą bądź położonych relatywnie blisko siebie, dzieląc wspólne wybrzeża i granice morskie (poza Białorusią). Bliskość geograficzna naturalnie sprzyja komunikacji i współpracy między nimi. Kraje w regionie Morza Bałtyckiego mają długą historię wspólnych działań oraz wspólne wyzwania środowiskowe powiązane z Morzem Bałtyckim (np. zanieczyszczenie, eutrofizacja i utrata różnorodności biologicznej, wykorzystanie zasobów, transport w cieśninach morskich itp.). W regionie Morza Bałtyckiego istnieje wiele regionalnych organizacji i inicjatyw mających na celu promowanie współpracy; istnieje duża chęć integracji gospodarczej i politycznej (przykładem jest UE). Wszystko to sprawia, że region Morza Bałtyckiego stanowi dobry wybór obszaru badań współpracy transgranicznej prowadzącej do powstania regionu transgranicznego.

Warto podkreślić, że przestrzeń badawcza została ujęta nie jako układ zamknięty, lecz jako dynamiczna sieć relacji, w której kluczowe są powiązania funkcjonalne pomiędzy partnerami projektów. Granice morskie, dawniej traktowane jako strefy peryferyjne, w tym badaniu stanowią centralny element przestrzeni współpracy – obszar o rosnącym znaczeniu komunikacyjnym, kulturowym i gospodarczym.

3.3. Cele główne i szczegółowe

Przegląd literatury wykazał, że wiedza o transgranicznej przestrzeni turystycznej na obszarach morskich i nadmorskich jest nadal niewystarczająca (por. Cerić, 2019); ponadto okazało się, że jak dotąd nie przeprowadzono syntetycznych badań dotyczących projektów z różnych poziomów współpracy w programie Interreg, tj.: poziom A – współpraca transgraniczna, poziom B – współpraca międzynarodowa i poziom C – współpraca międzyregionalna. Dodatkowo zaobserwowano, iż jak dotąd nie został jeszcze scharakteryzowany wymiar przestrzenny sieci współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego, jak również nie przeprowadzono głębokiej analizy tego rodzaju współpracy.

Omówione zagadnienia przyjęto za podstawę sformułowania celu badania: wyjaśnienie specyfiki terytorialnej współpracy transgranicznej realizowanej na obszarach morskich na przykładzie Morza Bałtyckiego w ramach współpracy na rzecz rozwoju turystyki.

Celem tym objęto zarówno rozpoznanie przestrzennego wymiaru współpracy, jak i identyfikację mechanizmów oraz czynników determinujących jej funkcjonowanie. W szerszym ujęciu chodziło o zrozumienie, w jaki sposób projekty turystyczne realizowane przez granice morskie przyczyniają się do budowania transgranicznej przestrzeni turystycznej.

Cele szczegółowe koncentrowały się wokół kilku aspektów. Po pierwsze, chodziło o określenie zasięgu i intensywności współpracy w projektach turystycznych oraz o identyfikację jej przestrzennego rozmieszczenia w kontekście układu sieci powiązań między partnerami. Po drugie, badania miały na celu analizę tematyki

i typologii projektów, czyli ustalenie, jakie zagadnienia dominowały w ramach współpracy (np. promocja dziedzictwa kulturowego, rozwój infrastruktury turystycznej, zrównoważony rozwój, edukacja, wspólne strategie marketingowe) oraz jakie wzorce przestrzenne można było zidentyfikować. Po trzecie, celem było zrozumienie mechanizmów funkcjonowania współpracy transgranicznej na obszarach morskich, w tym określenie motywacji, barier i czynników sprzyjających współpracy. Wreszcie, badania zmierzały do porównania charakteru współpracy na obszarach morskich i lądowych, co umożliwiło identyfikację cech specyficznych dla przestrzeni morskiej.

Dzięki realizacji tych celów możliwe było nie tylko pogłębienie wiedzy o współpracy transgranicznej, ale również sformułowanie modelu interpretacyjnego, który pozwala uchwycić związek pomiędzy współpracą turystyczną a procesami integracyjnymi w regionie Morza Bałtyckiego.

3.4. Pytania badawcze

Aby osiągnąć główny cel badawczy – wyjaśnić specyfikę terytorialnej współpracy transgranicznej realizowanej na obszarach morskich na przykładzie Morza Bałtyckiego w ramach współpracy na rzecz rozwoju turystyki, a także aby osiągnąć przedstawione cele szczegółowe, sformułowano trzy zasadnicze pytania badawcze, które stanowiły podstawę dalszych analiz empirycznych:

- ▶ PB1: Jaki jest zasięg współpracy w projektach dotyczących turystyki transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego?
- ▶ PB2: Jakie są tematy współpracy w turystycznych projektach w regionie Morza Bałtyckiego oraz jak te tematy są zróżnicowane przestrzennie względem lokalizacji beneficjentów?
- ▶ PB3: Jaka jest specyfika turystycznej współpracy oraz przestrzeni transgranicznej na akwenach morskich – czym różni się ona od turystycznej współpracy i przestrzeni transgranicznej na obszarach lądowych?

Odpowiedź na pierwsze pytanie badawcze (PB1) pozwoli na opisanie zasięgu współpracy pomiędzy podmiotami w projektach dotyczących turystyki transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego współfinansowanej z funduszy UE Interreg IV (2007-2013), tj. umożliwi określenie: liczby i rodzaju podmiotów, wysokości dofinansowania, gęstości i koncentracji współpracy, odległości pomiędzy beneficjentami projektów i itd. Dzięki odpowiedzi na drugie pytanie badawcze (PB2) można zrozumieć, które tematy współpracy na rzecz rozwoju turystyki realizowane w regionie Morza Bałtyckiego były kluczowe dla beneficjentów oraz można wyznaczyć w regionie obszary, w których poszczególne tematy były mniej lub bardziej istotne. Trzecie pytanie badawcze (PB3) zostało sformułowane w celu pogłębienia wiedzy o charakterze współpracy w obszarach transgranicznych w akwenach morskich i scharakteryzowania specyfiki tej współpracy, a także

miało na celu próbę określenia różnic pomiędzy współpracą i przestrzenią transgraniczną lądową a morską.

Odpowiedzi na pytania uzyskano poprzez prace kameralne oraz empiryczne, w czasie których zostało zastosowane podejście dedukcyjne i indukcyjne oraz wykorzystano metody zarówno ilościowe, jak i jakościowe. Ponadto przeprowadzono badania terenowe w regionie Morza Bałtyckiego.

W niniejszej monografii celowo nie sformułowano hipotez badawczych. Wynika to z przyjętego podejścia łączącego elementy dedukcyjne i indukcyjne z istotną rolą komponentu indukcyjnego typowego dla analiz jakościowych. W podejściu tym, szeroko opisywanym w literaturze metodycznej (por. Creswell, 2014; Coles et al., 2013), formalne hipotezy nie są konieczne, gdyż celem jest identyfikacja wzorców i zależności wyłaniających się z materiału empirycznego. Jak wskazują Aragon (2011) oraz Glaser i Strauss (2017), badania nieoparte na hipotezach sprzyjają obiektywności i pozwalają uniknąć przedwczesnego zawężania perspektywy interpretacyjnej. W przypadku niniejszego badania, bazującego m.in. na wywiadach pogłębionych, rezygnacja z hipotez umożliwiła swobodną eksplorację doświadczeń respondentów, a tym samym – lepsze uchwycenie złożoności procesów współpracy transgranicznej.

4. Koncepcja badania, metody i źródła danych

Sformułowane w poprzednim rozdziale: problem badawczy, zakres analiz oraz pytania badawcze wymagają przyjęcia podejścia metodycznego, zdolnego uchwycić zarówno przestrzenny, jak i instytucjonalny oraz funkcjonalny charakter współpracy transgranicznej na obszarach morskich. Transgraniczna morska przestrzeń turystyczna jest bowiem zjawiskiem wielowymiarowym, którego pełne zrozumienie wymaga powiązania danych statystycznych, analiz przestrzennych oraz interpretacji doświadczeń uczestników współpracy. Niniejszy rozdział przedstawia koncepcję badawczą, na której opiera się cała monografia, ukazując logikę postępowania badawczego oraz sposób integracji metod ilościowych i jakościowych. Zastosowanie podejścia mieszanego pozwala nie tylko opisać, gdzie i w jakiej skali realizowana jest współpraca, lecz także wyjaśnić, dlaczego przybiera ona określony charakter. Rozdział omawia również szczegółowo zastosowane metody i źródła danych, które tworzą spójny fundament dla dalszych analiz empirycznych.

4.1. Koncepcja badania i logika postępowania badawczego

Koncepcja badawcza niniejszej monografii została zbudowana w oparciu o założenie, że zrozumienie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego wymaga jednoczesnego ujęcia teoretycznego, przestrzennego, instytucjonalnego i funkcjonalnego. Badanie wpisuje się w kierunki analiz granic w Europie Środkowej i Wschodniej przedstawione przez Kolosova i Więckowskiego (2018), podkreślające znaczenie zarządzania obszarami transgranicznymi, instytucjonalizacji współpracy i roli wielopoziomowych aktorów politycznych w kształtowaniu nowych form przestrzeni społeczno-gospodarczej. W odróżnieniu jednak od badań koncentrujących się na granicach lądowych, niniejsza praca podejmuje analizę obszarów, w których granica ma charakter morski, a zatem przestrzeni odmiennej pod względem fizycznym, komunikacyjnym, symbolicznym i politycznym.

Granice morskie, pozbawione cech ciągłości terytorialnej, stanowią szczególny przypadek miejsc, gdzie odbywa się współpraca transgraniczna. Ich przekraczanie zależy nie od sąsiedztwa przestrzennego, lecz od dostępności infrastruktury portowej, regulacji żeglugowych, powiązań transportowych oraz charakteru współdziałania instytucjonalnego. Z tego względu wyjaśnienie, czy i w jaki sposób projekty współpracy przyczyniają się do powstawania transgranicznej przestrzeni turystycznej na obszarach morskich, wymagało przyjęcia schematu badawczego, który pozwala uchwycić zarówno wymiar, w którym zachodzi współpraca, jak i wyjaśnić, dlaczego przybiera ona określony charakter i zasięg. W celu dogłębnego, kompleksowego wyjaśnienia specyfiki terytorialnej współpracy transgranicznej realizowanej na obszarach morskich na przykładzie Morza Bałtyckiego w ramach współpracy na rzecz rozwoju turystyki, została opracowana koncepcja badania (ryc. 6). Obejmuje ona trzy powiązane ze sobą etapy, których sekwencja odpowiada zarówno logice procesu poznawczego, jak i strukturze problemu badawczego.

Pierwszy etap obejmował analizę teoretyczno-empirycznego kontekstu badanego zagadnienia – obejmował przede wszystkim przeprowadzenie dokładnego przeglądu piśmiennictwa z uwzględnieniem stanu wiedzy, definicji i metodyki badań dotyczących przestrzeni turystycznej, granic, współpracy transgranicznej, integracji transgranicznej oraz transgranicznej przestrzeni turystycznej, w szczególności na obszarach rozdzielonych granicą morską i w regionie Morza Bałtyckiego. Wyniki przeprowadzonej analizy zostały zaprezentowane w rozdziale 2 monografii. Ta część badania obejmowała także zapoznanie się ze specyfiką i dynamiką rozwoju turystyki obejmującej jej sezonowość, stan infrastruktury turystycznej, turystyczny popyt, podaż i inne wskaźniki ruchu turystycznego.



Ryc. 6. Koncepcja badania
Opracowanie własne.

Drugi etap obejmował badanie morskiej współpracy turystycznej poprzez analizę projektów realizowanych w ramach programów Interreg IV A, B i C w regionie bałtyckim oraz wywiadów pogłębionych z beneficjentami wybranych projektów. Analiza projektów umożliwiła identyfikację przestrzennego rozmieszczenia partnerów, wielkości dofinansowania, natężenia współpracy, dominujących tematów projektowych oraz stopnia koncentracji działań w różnych częściach regionu. Wywiady pogłębione pozwoliły natomiast zrekonstruować genezę współpracy, kryteria wyboru partnerów, motywacje realizacji projektów, bariery i ograniczenia, a także postrzegane efekty działań.

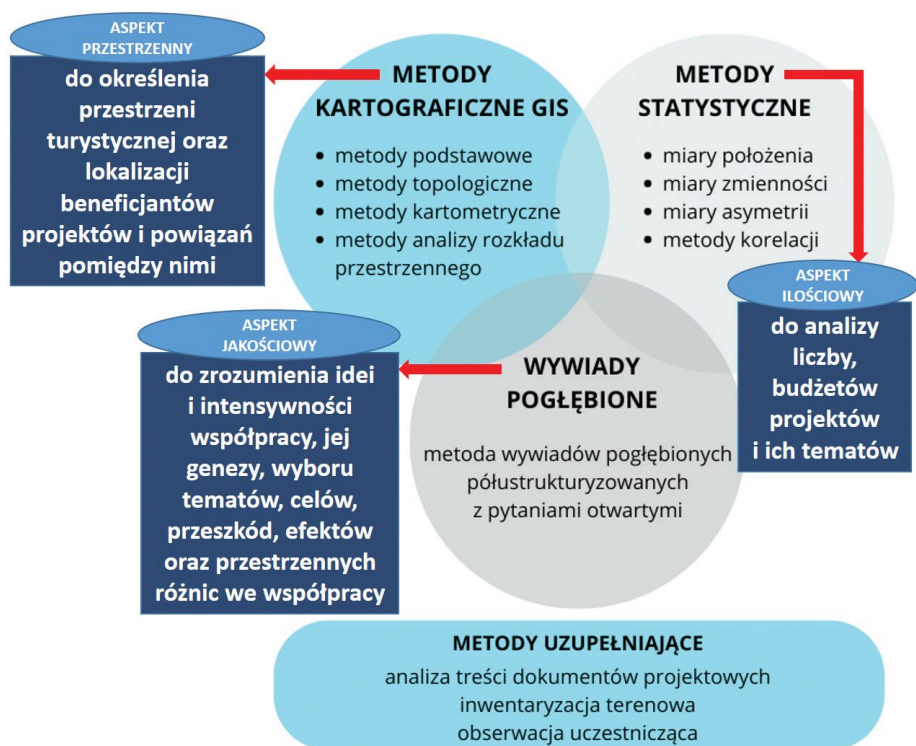
Zestawienie obu modułów umożliwiło przejście od obserwacji przestrzennych do interpretacji uwarunkowań, logiki procesów oraz ich społeczno-instytucjonalnego kontekstu, prowadząc do trzeciego etapu badania – wyjaśniania. W tej części wnioski z wywiadów oraz analiz przestrzennych zestawiono ze stanem dotychczasowej wiedzy na temat transgranicznej przestrzeni turystycznej. Obejmowała ona pogłębioną dyskusję naukową, w której wyniki analiz ilościowych i jakościowych konfrontowano z literaturą i koncepcjami teoretycznymi dotyczącymi obszarów transgranicznych. Szczególną uwagę poświęcono podobieństwom i różnicom pomiędzy współpracą realizowaną na obszarach lądowych i morskich oraz temu, w jakim stopniu współpraca projektowa prowadzi do powstawania transgranicznej przestrzeni turystycznej na akwenach morskich i w strefach nadbrzeżnych.

Tak skonstruowana koncepcja badawcza umożliwiła przejście od diagnozy przestrzennej, poprzez eksplorację doświadczeń podmiotów współpracy, aż do syntezy i interpretacji, która stanowi podstawę argumentacji niniejszej monografii.

4.2. Założenia podejścia mieszanego i integracja metod badawczych

Ze względu na złożony charakter badanego zagadnienia zastosowano badania oparte na metodach mieszanych (ang. *mixed methods*), w których połączono elementy analiz ilościowych i jakościowych. Zintegrowane wykorzystanie obu paradygmatów wynikało z konieczności jednoczesnego uchwycenia przestrzennego wymiaru współpracy oraz rekonstrukcji motywacji, interpretacji i ocen formułowanych przez jej uczestników. Badanie zakładało zatem komplementarność podejść badawczych, w której analizy ilościowe odpowiadały na pytanie gdzie występuje współpraca, natomiast analizy jakościowe dostarczały odpowiedzi na pytanie dlaczego przybiera ona określony kształt i intensywność. W badaniu zastosowano autorskie podejście łączące trzy podstawowe metody, z których każda jest kompatybilna z pozostałymi. Pierwszą metodą jest analiza kartograficzno-statystyczna z zastosowaniem GIS, drugą były klasyczne metody statystyczne, a kolejną metody jakościowe – wywiady pogłębione (ryc. 7).

Metody ilościowe obejmujące analizy kartograficzne GIS, metody topologiczne, kartometryczne, analizy rozkładu przestrzennego oraz metody statystyczne



Ryc. 7. Metody główne i uzupełniające
Opracowanie własne.

pozwoły na identyfikację skali współpracy, lokalizacji beneficjentów oraz natężenia dofinansowania, a także na rozpoznanie obszarów koncentracji działań i dominujących kierunków powiązań. Z kolei metody jakościowe, a przede wszystkim indywidualne wywiady pogłębione o charakterze otwartym, umożliwiły rozpoznanie czynników ukrytych, niewidocznych w danych liczbowych, takich jak np. bariery administracyjne, kulturowe, komunikacyjne, percepcyjne czy instytucjonalne.

Zastosowana triangulacja metod miała charakter sekwencyjny i wzajemnie warunkujący. Wyniki analiz ilościowych stanowiły podstawę doboru próby respondentów, zakresu pytań oraz struktury wywiadów. Z kolei wyniki badań jakościowych umożliwiły interpretację przestrzennych wzorców współpracy, ujawniając, dlaczego określone obszary regionu Morza Bałtyckiego stały się aktywnymi ośrodkami współpracy, podczas gdy inne pozostały peryferyjne. Integracja metod doprowadziła do uzyskania pełniejszego obrazu transgranicznej przestrzeni turystycznej i jej procesów sprawczych, a tym samym do realizacji głównego celu badawczego – wyjaśnienia specyfiki terytorialnej współpracy transgranicznej realizowanej na obszarach morskich na przykładzie Morza Bałtyckiego w ramach współpracy na rzecz rozwoju turystyki.

4.3. Metody ilościowe

Zastosowanie metod ilościowych stanowiło kluczowy etap procesu badawczego, ponieważ umożliwiło uchwycenie przestrzennego wymiaru współpracy turystycznej realizowanej w ramach programów Interreg IV A, B i C w regionie Morza Bałtyckiego oraz określenie, gdzie koncentrowały się działania partnerów projektowych i w jaki sposób ich aktywność kształtowała podstawy transgranicznej przestrzeni turystycznej. Analizy ilościowe pozwoliły na obiektywne rozpoznanie zasięgu współpracy, rozmieszczenia beneficjentów, gęstości powiązań, struktury budżetów oraz przestrzennego rozkładu tematów projektowych, stanowiąc fundament odpowiedzi na pierwsze z głównych pytań badawczych: gdzie zachodzi współpraca turystyczna przekraczająca granice morskie w regionie Morza Bałtyckiego. Dopiero na tym gruncie możliwe było przejście do badań jakościowych, których celem było określenie dlaczego współpraca przybiera określone formy i natężenie.

Metody ilościowe zastosowano na dwóch poziomach analitycznych. Pierwszy obejmował identyfikację i lokalizację projektów oraz ich beneficjentów, a także określenie przestrzennych relacji pomiędzy partnerami uczestniczącymi w działaniach dotyczących rozwoju turystyki. Drugi poziom dotyczył analizy parametrów opisujących projekty, takich jak: liczba partnerów, wielkość budżetu, udział liderów w dofinansowaniu oraz rozkład tematyczny przedsięwzięć. Oba poziomy były ze sobą ściśle powiązane – rozpoznanie rozmieszczenia przestrzennego beneficjentów i ich konfiguracji sieciowych nie byłoby możliwe bez danych statystycznych, natomiast interpretacja danych statystycznych wymagała wsparcia analiz kartograficznych opartych na systemach informacji geograficznej (GIS).

Badanie objęło obszar wsparcia programu Interreg IV B, co odpowiadało przyjętemu w literaturze rozszerzonemu ujęciu regionu Morza Bałtyckiego (Klemeshev et al., 2017), obejmującemu całe terytoria 9 państw oraz części Niemiec i Rosji. Tak zdefiniowany zasięg badań był niezbędny, ponieważ umożliwiał analizę zarówno współpracy transgranicznej *sensu stricto* (pomiędzy jednostkami bezpośrednio rozdzielonymi granicą morską), jak i współpracy transregionalnej o charakterze ponadlokalnym, obejmującej powiązania o większym zasięgu przestrzennym, co jest charakterystyczne dla regionu Morza Bałtyckiego.

W pierwszej fazie analiz ilościowych zastosowano narzędzia kartograficzne GIS, umożliwiające przedstawienie rozmieszczenia beneficjentów projektów oraz identyfikację układów współpracy. Metody te pozwoliły na wyznaczenie jednostek administracyjnych, w których koncentrowała się aktywność projektowa, a także na analizę powiązań przestrzennych pomiędzy uczestnikami projektów. Zastosowano operacje topologiczne pozwalające rozpoznać strukturę relacji między partnerami, a także metody kartometryczne służące do pomiaru odległości pomiędzy instytucjami współpracującymi w ramach projektów turystycznych. Ponadto wykorzystano metody analizy rozkładu przestrzennego, które umożliwiły wyznaczenie „środka ciężkości” współpracy oraz wskazanie obszarów dominacji aktywności projektowej.

W drugim etapie analiz ilościowych wykorzystano metody statystyczne, które umożliwiły opis struktury projektów oraz charakterystykę beneficjentów. Zastosowano miary położenia (średnią arytmetyczną i medianę) służące określeniu poziomów dominujących wartości, co było istotne przy analizie liczby partnerów projektowych, wielkości budżetów i natężenia współpracy. Miary zmienności pozwoliły na określenie stopnia zróżnicowania wielkości dofinansowania oraz liczby beneficjentów w poszczególnych projektach, natomiast miary asymetrii umożliwiły identyfikację odchyłeń od rozkładów symetrycznych. Ponadto zastosowano metody korelacji, które pozwoliły m.in. na stwierdzenie, czy liczba beneficjentów powiązana była ze skalą jednostek terytorialnych, co miało znaczenie dla interpretacji roli centrów osadniczych w kreowaniu współpracy turystycznej.

Istotnym elementem analiz statystycznych było także opracowanie procedur szacowania budżetów beneficjentów w przypadkach, gdy dane były niekompletne. Brak jednolitej bazy danych projektowych wymagał rekonstrukcji wartości budżetowych na podstawie dostępnych informacji. W sytuacjach, w których znany był budżet części partnerów, budżety pozostałych beneficjentów wyliczano jako średnią arytmetyczną pozostałej puli budżetowej zgodnie ze wzorem 1:

$$B_j = \frac{B_{total} - \sum_{i=1}^n B_i}{m - n}$$

gdzie:

- B_j – budżet alokowany do beneficjenta
- B_{total} – całkowity budżet projektu
- i – indeks beneficjenta o znanym budżecie
- n – liczba beneficjentów projektu o znanym budżecie
- m – liczba wszystkich beneficjentów projektu

W przypadkach, w których dostępne były jedynie dane o całkowitym budżecie projektu, a brakowało informacji o podziale środków, przypisywano liderowi udział zgodny ze średnim odsetkiem liderów w projektach o znanej strukturze budżetowej, natomiast pozostałą część środków dzielono pomiędzy partnerów niebędących liderami zgodnie z poniższym wzorem:

$$B_{j,p} = B_{total,p} \frac{\sum_{l=1}^{l_T} \frac{B_{lider,l}}{B_{total,l}}}{l_T}$$

oraz

$$B_{k,p} = B_{total,p} \times \frac{\left(1 - \frac{\sum_{l=1}^{l_T} \frac{B_{lider,l}}{B_{total,l}}}{l_T} \right)}{m_p - 1}$$

gdzie:

- $B_{j,p}$ – budżet alokowany do lidera projektu p
- $B_{k,p}$ – budżet alokowany do beneficjenta niebędącego liderem projektu p
- $B_{total,p}$ – całkowity budżet projektu p
- T – typ projektu p
- l – indeks projektu typu $T \in \{A; B; C\}$ o znanym udziale lidera w budżecie
- l_T – liczba projektów l typu $T \in \{A; B; C\}$
- $B_{lider,l}$ – budżet lidera projektu l
- $B_{total,l}$ – całkowity budżet projektu l
- m_p – liczba wszystkich beneficjentów projektu p

Podejście to miało na celu zapewnienie maksymalnej wiarygodności danych przy zachowaniu porównywalności struktur budżetowych pomiędzy projektami. Zastosowanie wzorów umożliwiło analizę rozkładów budżetów beneficjentów oraz określenie przestrzennego rozmieszczenia środków przeznaczonych na rozwój turystyki, co stanowiło kluczowy komponent interpretacji, czy i gdzie środki finansowe przyczyniają się do kreowania transgranicznej przestrzeni turystycznej.

Zastosowanie metod ilościowych umożliwiło zatem określenie: zasięgu współpracy, rozmieszczenia beneficjentów, struktury i natężenia powiązań, dominujących obszarów tematycznych, koncentracji finansowania, roli partnerów wiodących oraz przestrzennego wymiaru synergii projektowych.

Analizy te pozwoliły jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie: gdzie współpraca turystyczna odbywająca się przez granice morskie jest realizowana w regionie Morza Bałtyckiego oraz w jaki sposób rozmieszczenie partnerów i budżetów wpływa na kształtowanie transgranicznej przestrzeni turystycznej. Jednocześnie ich wyniki wyznaczyły kierunek dalszych analiz jakościowych, umożliwiając przejście do odpowiedzi na pytanie: dlaczego współpraca rozwija się w określonych miejscach, w określonych formach i z określonym natężeniem.

4.4. Metody jakościowe

W drugiej części badań zastosowano metody jakościowe, które stanowiły kluczowy element procesu poznawczego umożliwiający przejście od przestrzennej diagnozy współpracy turystycznej do wyjaśnienia mechanizmów, motywacji i uwarunkowań kształtujących jej zasięg i intensywność. Podczas gdy metody ilościowe pozwoliły określić, gdzie współpraca transgraniczna na rzecz turystyki jest realizowana w regionie Morza Bałtyckiego, metody jakościowe umożliwiły odpowiedź na pytanie dlaczego przybiera ona określone formy, jakie czynniki ją wspierają, a jakie ograniczają oraz jakie znaczenia nadają jej uczestnicy. W tym sensie obydwa podejścia metodologiczne były komplementarne, a część jakościowa stanowiła naturalną kontynuację analiz przestrzennych i statystycznych.

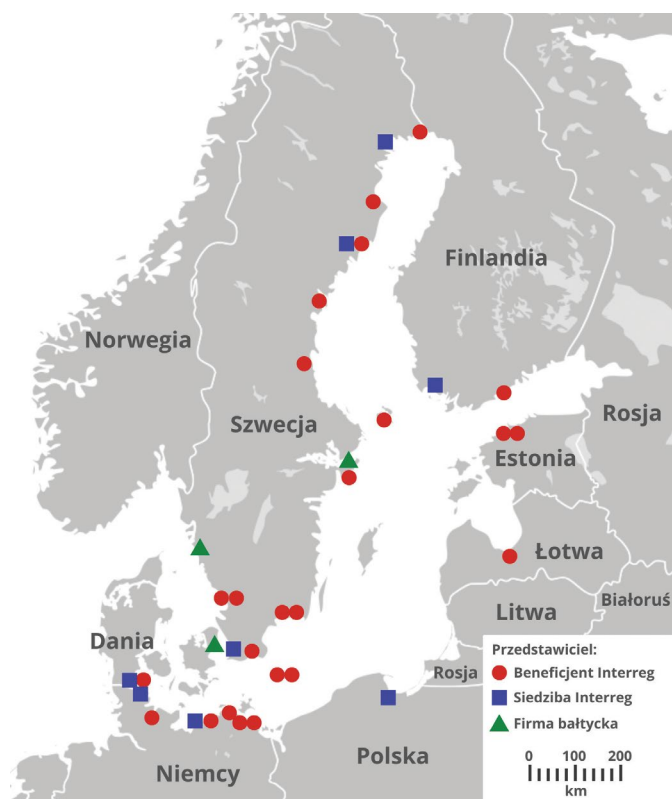
Badanie jakościowe oparto na metodzie fenomenologicznej, która zakłada, że doświadczenia uczestników współpracy transgranicznej mają charakter subiektywny i zakotwiczony w kontekście politycznym, instytucjonalnym, kulturowym i przestrzennym. Z tego względu najbardziej odpowiednią techniką badawczą były indywidualne wywiady pogłębione o charakterze otwartym, pozwalające respondentom na swobodne rekonstruowanie znaczeń i interpretacji związanych ze współpracą przekraczającą granice morskie. Ich wykorzystanie było zgodne z założeniem, że zrozumienie transgranicznej przestrzeni turystycznej wymaga rekonstrukcji sposobu, w jaki aktorzy współpracy postrzegają jej cele, wyzwania, efekty i ograniczenia.

Dobór próby badawczej miał charakter celowy i został oparty na wynikach części ilościowej. Analizy GIS i statystyczne pozwoliły bowiem nie tylko na identyfikację przestrzennego rozmieszczenia projektów, lecz również na wyodrębnienie głównych grup tematycznych oraz określenie, między którymi obszarami regionu współpraca zachodzi najczęściej i jaki ma wskaźnik intensywności. W ten sposób możliwe było sformułowanie założenia doboru respondentów reprezentujących wszystkie główne tematy współpracy oraz różne części regionu Morza Bałtyckiego. Kryterium selekcji obejmowało zatem zarówno lokalizację, jak i profil działalności projektowej, co miało zapewnić uchwycenie zróżnicowania doświadczeń i perspektyw. Dobór obejmował przedstawicieli beneficjentów projektów Interreg IV, sekretariatów programów oraz przedsiębiorstw funkcjonujących na co dzień w transbałtyckiej przestrzeni turystycznej, co umożliwiło uchwycenie różnych poziomów uczestnictwa i odpowiedzialności.

W rezultacie przeprowadzono 35 wywiadów pogłębionych, co stanowiło próbę umożliwiającą zarówno uzyskanie powtarzalności pojawiających się wątków, jak i zachowanie różnorodności typów podmiotów zaangażowanych w współpracę. Respondenci reprezentowali zróżnicowany profil instytucjonalny – od organizacji pozarządowych i stowarzyszeń, przez przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych, po dyrektorów programów Interreg oraz menedżerów firm działających na obszarach morskich (ryc. 8).

Wywiady przeprowadzono w 29 miastach położonych w siedmiu państwach regionu, przy czym najwięcej rozmów zrealizowano w Szwecji, Niemczech i Danii, co odzwierciedla koncentrację aktywności projektowej ujawnioną w analizach ilościowych. Taka struktura próby potwierdzała wzajemne powiązanie obydwu części badania, w którym wyniki ilościowe ukierunkowywały zakres jakościowej eksploracji.

Wywiady miały charakter częściowo ustrukturyzowany, z pytaniami otwartymi, co umożliwiało zachowanie równowagi między porównywalnością odpowiedzi a swobodą narracji respondentów. Punktem wyjścia była kwestia dotycząca głównych przeszkód, barier i wyzwań współpracy transgranicznej na obszarach morskich. Podejście to było zgodne z założeniem McGehhe (2012), że otwarte pytania pozwalają osobom pytanym na rekonstrukcję własnych interpretacji zjawisk społecznych bez narzucania struktury odpowiedzi przez badacza. W toku wywiadów pojawiały się liczne wątki dotyczące również celów, motywacji,



Ryc. 8. Respondenci wywiadów pogłębionych
Opracowanie własne.

efektów projektów i oceny wartości współpracy, co pozwoliło na rozszerzenie perspektywy badawczej i uchwycenie pełniejszego obrazu funkcjonowania transgranicznej przestrzeni turystycznej.

Materiał badawczy uzyskany z wywiadów został poddany analizie tematycznej zgodnie z procedurą zaproponowaną przez Braun i Clarke (2006) obejmującą sześć faz: zapoznanie z treścią, kodowanie, poszukiwanie tematów, przegląd kategorii, ich definiowanie oraz opracowanie interpretacji. Proces analizy miał charakter iteracyjny, co oznacza, że początkowe kategorie były stopniowo weryfikowane i precyzowane, a końcowe tematy wyłoniły się poprzez konfrontację treści wywiadów z kontekstem teoretycznym oraz wynikami analiz ilościowych. Szczególnie znaczenie miało grupowanie powtarzających się tematów, które pozwoliło na wyodrębnienie kategorii.

Zastosowanie metod jakościowych pozwoliło zatem nie tylko na identyfikację i interpretację badanego zjawiska, lecz również na uchwycenie sposobu, w jaki uczestnicy współpracy rozumieją granice morskie jako przestrzeń działania. W tym sensie wyniki wywiadów stanowiły klucz do interpretacji danych ilościowych i umożliwiły wyjaśnienie, dlaczego współpraca jest skoncentrowana

w określonych częściach regionu, dlatego niektóre tematy projektowe dominują w skali transbałtyckiej oraz dlatego pewne formy współpracy nie rozwinęły się pomimo sprzyjających warunków przestrzennych.

4.5. Źródła danych

Realizacja badań nad transgraniczną przestrzenią turystyczną w regionie Morza Bałtyckiego wymagała zastosowania zróżnicowanych źródeł danych, których charakter odpowiadał zarówno wielowymiarowej naturze problemu badawczego, jak i przyjętej strategii metodologicznej łączącej analizy ilościowe i jakościowe. Źródła te obejmowały zarówno dane pierwotne, jak i wtórne, przy czym ich dobór determinowany był koniecznością uchwycenia skali współpracy, jej zasięgu terytorialnego, struktury instytucjonalnej, intensywności powiązań oraz percepcji i doświadczeń uczestników współdziałania.

Pierwotne źródła danych obejmowały przede wszystkim materiał zgromadzony w wyniku przeprowadzenia indywidualnych wywiadów pogłębionych, obserwacji terenowych oraz obserwacji uczestniczącej. Wywiady dostarczyły unikalnych informacji dotyczących motywacji, trudności, procesów decyzyjnych, mechanizmów komunikacji oraz oceny efektów współpracy przez jej bezpośrednich uczestników, co pozwoliło na odtworzenie wewnętrznej logiki funkcjonowania struktur projektowych. Obserwacje terenowe umożliwiły konfrontację deklaracji respondentów z materialnym wymiarem przestrzeni turystycznej, w tym z dostępnością infrastruktury, sposobami jej organizacji oraz widocznością rezultatów projektowych. Z kolei obserwacja uczestnicząca dostarczyła kontekstu dotyczącego dynamiki interakcji instytucjonalnych, sposobów koordynacji oraz praktyk współpracy.

Znaczący zasób danych stanowiły również źródła wtórne obejmujące zarówno dokumentację projektową, jak i dane statystyczne pochodzące z różnych poziomów administracyjnych. Dokumentacja projektowa (raporty, studia, opisy działań, sprawozdania ewaluacyjne) pełniła kluczową rolę w identyfikacji projektów związanych z rozwojem turystyki, w analizie tematyki współpracy oraz w rekonstrukcji liczby partnerów i zakresu ich zaangażowania. Brak jednolitej bazy danych projektowych wymagał przeprowadzenia systematycznej analizy treści dokumentów, co stało się jednym z fundamentów części ilościowej badań i umożliwiło dalsze przetwarzanie danych.

Źródła wtórne zewnętrzne obejmowały europejskie i międzynarodowe statystyki ruchu turystycznego, w tym dane EUROSTAT oraz UNWTO, które pozwoliły na umiejscowienie wyników badań w szerszym kontekście procesów zachodzących w regionie Morza Bałtyckiego. Uwzględniono również dane krajowych urzędów statystycznych państw nadbałtyckich, co umożliwiło analizę dynamiki ruchu turystycznego na poziomie jednostek administracyjnych. Zastosowanie tych danych miało istotne znaczenie dla interpretacji relacji

pomiędzy natężeniem ruchu turystycznego a rozmieszczeniem beneficjentów projektowych, co było ważne dla oceny skali synergii między współpracą instytucjonalną a rzeczywistymi przepływami turystycznymi.

Istotnym elementem materiału źródłowego były także dane wtórne wewnętrzne obejmujące opracowania dotyczące przepływów turystycznych pomiędzy regionami NUTS2 przygotowane w ramach projektu ESPON IRIE (2022), w którego realizację zaangażowany był autor niniejszej pracy. Dane te, po dalszym przetworzeniu, umożliwiły analizę powiązań funkcjonalnych pomiędzy regionami w wymiarze ponadlokalnym, co było szczególnie istotne w kontekście morskiej specyfiki współpracy transgranicznej, w której przepływy turystyczne nie zawsze pokrywają się z bezpośrednimi połączeniami terytorialnymi. Włączenie tych danych umożliwiło rozszerzenie interpretacji wyników w kierunku zrozumienia procesów przestrzennej integracji turystycznej oraz identyfikacji obszarów o szczególnie intensywnych relacjach transbałtyckich.

Zastosowanie wielu kategorii źródeł danych umożliwiło triangulację informacji, co zwiększało wiarygodność wyników oraz zapewniało pełniejszy obraz badanych zjawisk. Dane liczbowe i przestrzenne pozwalały uchwycić strukturę i zasięg współpracy, natomiast dane jakościowe umożliwiały interpretację ich przyczyn i konsekwencji. Połączenie źródeł pierwotnych i wtórnych oraz danych ilościowych i jakościowych było zatem zgodne z przyjętą logiką badawczą i stanowiło niezbędny warunek realizacji celu pracy oraz odpowiedzi na sformułowane pytania badawcze.

5. Wyniki badań ilościowych

Wyniki badań ilościowych stanowią pierwszy kluczowy etap analizy empirycznej transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego. Zgodnie z przyjętą koncepcją badawczą to właśnie ilościowy opis projektów, beneficjentów, sieci powiązań oraz zróżnicowania tematycznego współpracy umożliwia precyzyjne określenie, gdzie zachodzi współpraca turystyczna przekraczająca granice morskie. Analiza przestrzenna i statystyczna ukazuje nie tylko rozmieszczenie działań, lecz także ich skalę, intensywność oraz zależności strukturalne między partnerami zaangażowanymi w rozwój turystyki w regionie.

Przeprowadzone badania ilościowe pozwalają uchwycić złożony układ współzależności tworzących fundament morskiej przestrzeni transgranicznej. Dane o projektach Interreg IV, ich beneficjentach i budżetach oraz przestrzennych relacjach pomiędzy jednostkami wskazują na wyraźne wzorce koncentracji, asymetrii i specjalizacji tematycznej. Wzorce te odzwierciedlają zarówno historyczne i polityczne uwarunkowania rozwoju regionu, jak i specyfikę obszarów oddzielonych granicami morskimi, których pokonywanie wymaga innych zasobów, kompetencji i form relacji niż w przypadku granic lądowych.

Wyniki przedstawione w tym rozdziale stanowią punkt wyjścia do dalszej analizy jakościowej (rozdział 6), pozwalając porównać układ przestrzenny działań z narracjami i motywacjami aktorów współpracy. Łączne spojrzenie na dane ilościowe i jakościowe umożliwi pełniejsze zrozumienie procesów tworzenia się transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej oraz wyjaśnienie mechanizmów, które kształtują intensywność i kierunki współpracy. W kolejnych podrozdziałach przedstawiono szczegółowe wyniki poszczególnych etapów analizy ilościowej.

5.1. Charakterystyka projektów turystycznych w programach Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego

Programy Interreg IV stanowiły w latach 2007-2013 podstawowy instrument wspierania współpracy terytorialnej w Europie, również w regionie Morza Bałtyckiego,

w którym realizowano szereg inicjatyw transgranicznych obejmujących zarówno granice lądowe, jak i morskie. W badanym obszarze funkcjonowało 13 programów Interreg A, jeden program Interreg B o zasięgu makroregionalnym oraz program Interreg C koncentrujący się na współpracy międzyregionalnej. Łącznie w ich ramach współfinansowano 1157 projektów o łącznym budżecie sięgającym około 1,64 mld euro, co pokazuje skalę zaangażowania środków unijnych w rozwój współpracy terytorialnej w regionie Morza Bałtyckiego. To właśnie te programy, a nie całość europejskiego systemu Interreg, tworzyły przestrzeń instytucjonalną dla współpracy na obszarze Morza Bałtyckiego i umożliwiały analizę projektów realizowanych przez partnerów, których rozdziela granica morska. Wyjaśnienie tego kontekstu jest istotne, ponieważ badanie nie obejmuje wszystkich programów współpracy terytorialnej w Europie, lecz wyłącznie te, które swoim zasięgiem przestrzennym obejmowały region Morza Bałtyckiego.

Z uwagi na specyfikę przedmiotu analizy – współpracy turystycznej przekraczającej granice morskie – 3 programy Interreg A zostały pominięte, ponieważ ich działania dotyczyły wyłącznie współpracy lądowej. Ostatecznie badanie obejmowało programy, w których potencjalnie mogły występować relacje transgraniczne realizowane przez akwen morski lub takie, w których aktywność projektowa oddziaływała na przestrzenie przybrzeżne regionu, nawet jeśli nie wszystkie działania dotyczyły bezpośrednio obszarów morskich. Spośród wszystkich 1157 projektów wybrano 148 inicjatyw, których opisy treści zostały poddane szczegółowej analizie pod kątem ich powiązań z turystyką oraz potencjalnego znaczenia dla rozwoju transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej.

Kluczowym etapem badania ilościowego była identyfikacja projektów turystycznych spośród wszystkich inicjatyw realizowanych w programach Interreg IV. Proces ten został przeprowadzony w sposób systematyczny i obejmował analizę pełnych opisów projektów, a nie jedynie ich tytułów, słów kluczowych czy wybranych streszczeń. Takie podejście było konieczne, ponieważ wiele projektów turystycznych nie zawierało w nazwie wyraźnego odniesienia do turystyki ani nie było opisanych jako *tourism projects* na poziomie formalnym. Z tego względu klasyfikacja projektów opierała się na interpretacji merytorycznej ich zakresu rzeczowego, zapisów dotyczących celów szczegółowych, planowanych działań, grup docelowych oraz spodziewanych rezultatów. Za projekty turystyczne uznano te inicjatywy, które w sposób bezpośredni lub pośredni przyczyniały się do rozwoju turystyki w regionie, np. poprzez tworzenie produktów turystycznych, promocję zasobów kulturowych lub przyrodniczych, wzmacnianie współpracy w zakresie rozwoju oferty, poprawę dostępności turystycznej czy rozwój infrastruktury o funkcji turystycznej. Jednocześnie odrzucono projekty, które jedynie incydentalnie wspominały o turystyce, ale nie charakteryzowały się rzeczywistym wpływem na sektor turystyczny.

Rezultatem tego procesu było wyłonienie 89 projektów, które spełniały kryteria merytoryczne i w sposób udokumentowany przyczyniały się do rozwoju turystyki transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego (tab. 1). Stanowiły one 7,7% całkowitej liczby inicjatyw Interreg IV obejmujących badany region, jednak

Tabela 1. Projekty w regionie Morza Bałtyckiego współfinansowane programem Interreg IV

Programy Interreg		Wszystkie projekty		Projekty turystyczne					
		całkowity budżet [€]		liczba (wg analizy treści)	przekraczające granice morskie				
					liczba	udział [%]	całkowity budżet		liczba beneficjentów
	liczba				liczba	udział [%]	€	%	
IV-A	Botnia Atlantica	64	56 082 731	12	9	14,1	6 202 098	11,1	23
	Środkowy Bałtyk	122	127 794 765	16	15	12,3	17 425 771	13,6	114
	Estonia-Łotwa	67	49 051 029	12	3	4,5	4 584 958	9,3	13
	Fehmarnbeltregion	32	26 040 089	7	7	21,9	6 945 956	26,7	35
	Łotwa-Litwa	129	88 606 112	9	0	0,0	0	0,0	0
	Meckelnburg-Vorpommern-Zachodniopomorskie	69	151 196 715	18	3	4,3	8 563 430	5,7	8
	Północ	112	66 151 976	9	1	0,9	1 075 940	1,6	12
	Öresund-Kattegat-Skagerrak	128	257 403 874	17	17	13,3	38 778 090	15,1	247
	Południowy Bałtyk	68	69 951 812	14	14	20,6	18 429 074	26,3	102
	Syddanmark-Schleswig-K.E.R.N.	72	64 562 966	4	2	2,8	1 363 308	2,1	11
IV-B	Region Morza Bałtyckiego	90	278 348 116	12	12	13,3	34 215 060	12,3	193
IV-C	Europa	204	409 713 008	18	6	2,9	11 237 261	2,7	76
Razem		1 157	1 644 903 192	148	89	7,7	148 820 946	9 0	834

Źródło: Cerić (2023a).

ich znaczenie było wyraźnie większe niż mogłaby sugerować sama liczba. Łączny budżet projektów turystycznych wyniósł 148,8 mln euro, co odpowiada 9% całkowitego budżetu wszystkich projektów Interreg IV w regionie. Oznacza to, że przeciętny projekt turystyczny był finansowany na wyższym poziomie niż przeciętny projekt w innych dziedzinach, co może pośrednio świadczyć o postrzeganiu turystyki jako ważnego pola współpracy transgranicznej.

Zdecydowana większość projektów turystycznych została zrealizowana w ramach programów Interreg A (71 projektów), co podkreśla znaczenie współpracy lokalnej i regionalnej w obszarach przybrzeżnych. W programie makroregionalnym Interreg B region Morza Bałtyckiego zidentyfikowano 12 projektów turystycznych, które stanowiły 13,3% wszystkich projektów tego programu i dysponowały budżetem 34,2 mln euro (czyli 12,3% budżetu programu). W programie Interreg C (Europa) wyróżniono 6 projektów turystycznych, co stanowiło 2,9% ogółu projektów programu o łącznym budżecie 11,2 mln euro (ok. 2,7% budżetu programu), przy czym projekty te miały wyraźnie międzyregionalny charakter.

Udział projektów turystycznych w obrębie poszczególnych programów był silnie zróżnicowany. W programach obejmujących krótkie odcinki wód terytorialnych, takich jak Fehmarnbeltregion oraz Południowy Bałtyk, projekty turystyczne stanowiły odpowiednio 21,9% i 20,6% wszystkich realizowanych inicjatyw. W programie Botnia-Atlantica udział ten wyniósł 14,1%, a w programie Środkowy Bałtyk – 12,3%, co również wskazuje na istotną pozycję turystyki. Obszary te charakteryzują się intensywną współpracą społeczno-gospodarczą, wysokim stopniem powiązań komunikacyjnych oraz dużą gęstością instytucji działających w sektorze turystyki, co sprzyjało powstawaniu projektów transgranicznych przekraczających granice morskie. Odminną sytuację zaobserwowano w programach obejmujących odcinki granic lądowych lub wybrzeży bez silnych połączeń transgranicznych – w programie Łotwa-Litwa nie zidentyfikowano żadnego projektu turystycznego, w programach Estonia-Łotwa i Nord stanowiły one odpowiednio 4,5% i 0,9% wszystkich inicjatyw, a w programie Mecklenburg-Vorpommern-Zachodniopomorskie ich udział wyniósł 4,3%. Wynikało to zarówno z uwarunkowań geograficznych, jak i ze słabszego znaczenia relacji turystycznych w tych częściach regionu.

Łączny budżet projektów turystycznych, wynoszący niemal 150 mln euro, był również rozmieszczony nierównomiernie pomiędzy poszczególnymi programami. Największa koncentracja środków miała miejsce w programie Öresund-Kattegat-Skagerrak, w którym zrealizowano 17 projektów turystycznych o łącznym budżecie 38,8 mln euro, co odpowiada 15,1% całkowitego budżetu programu. W programach Południowy Bałtyk i Środkowy Bałtyk budżety projektów turystycznych wynosiły odpowiednio 18,4 mln euro (26,3% budżetu programu przeznaczonego na projekty turystyczne) oraz 17,4 mln euro (13,6%). W przypadku programu Botnia-Atlantica budżet projektów turystycznych wyniósł 6,2 mln euro (11,1% budżetu programu), a w programie Fehmarnbeltregion – 6,95 mln euro (26,7%). Dane te potwierdzają, że największe środki na turystykę kierowano do obszarów o silnie rozwiniętych powiązaniach transgranicznych i wysokim potencjale gospodarczym.

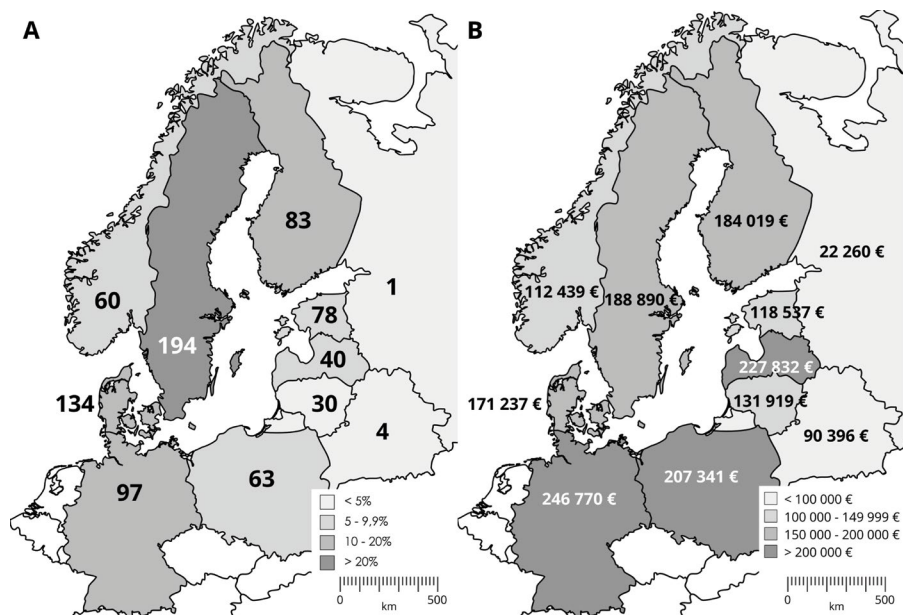
Projekty realizowane w ramach Interreg IV miały zróżnicowany charakter tematyczny i organizacyjny. Wiele z nich dotyczyło rozwoju produktów i marek turystycznych, transgranicznego planowania przestrzennego, inicjatyw promocyjnych, ochrony dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego, badań nad ruchem turystycznym czy działań skierowanych na rozwój kompetencji kadr. Projekty Interreg C wyróżniały się szerokim zasięgiem geograficznym i skupieniem na wymianie doświadczeń oraz standaryzacji procesów w turystyce, podczas gdy projekty Interreg A obejmowały przede wszystkim działania lokalne i regionalne o charakterze operacyjnym, bezpośrednio oddziałujące na codzienne funkcjonowanie sektora. Jednocześnie projekty w ramach Interreg B charakteryzowały się podejściem strategicznym, mającym na celu integrację działań na poziomie makroregionalnym.

Przedstawione wyniki pozwalają uchwycić podstawowe cechy projektów turystycznych realizowanych w ramach Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego. Ukazują one zróżnicowanie typów współpracy i intensywności działań w poszczególnych częściach regionu oraz podkreślają znaczenie projektów turystycznych jako istotnego elementu współpracy transgranicznej, pomimo ich relatywnie niewielkiego udziału w ogólnej liczbie inicjatyw. Są one jednocześnie punktem wyjścia do analizy rozmieszczenia beneficjentów i wzorców współpracy przestrzennej, które zostaną omówione w kolejnych częściach rozdziału.

5.2. Beneficjenci projektów i ich rozmieszczenie

Analiza rozmieszczenia beneficjentów projektów turystycznych realizowanych w programach Interreg IV pozwala uchwycić przestrzenną strukturę współpracy oraz wskazać, które podmioty z regionu Morza Bałtyckiego najczęściej angażowały się w działania wspierające rozwój turystyki transgranicznej. Rozmieszczenie beneficjentów może odzwierciedlać zarówno potencjał instytucjonalny poszczególnych obszarów, jak i dostępność zasobów umożliwiających udział w projektach europejskich. Uwzględniono 784 beneficjentów z państw regionu, koncentrując się na jednostkach faktycznie zaangażowanych w realizację projektów związanych z turystyką, natomiast pominięto instytucje spoza regionu, których działalność nie wpływała na przestrzeń analizowaną w tej monografii (ryc. 9).

Rozkład beneficjentów między państwami był wyraźnie zróżnicowany, a największy udział instytucji reprezentujących Szwecję, Danię i Niemcy wydaje się odzwierciedlać ich silniejszy potencjał organizacyjny oraz tradycję współpracy transnarodowej (tab. 2). Państwa te dysponują rozbudowanymi strukturami sektora publicznego i organizacji turystycznych, co prawdopodobnie ułatwia im podejmowanie partnerstw projektowych. W znacznie mniejszym stopniu w projektach uczestniczyły instytucje z Rosji i Białorusi, co może wynikać zarówno z ograniczeń instytucjonalnych, jak i z mniejszej liczby inicjatyw umożliwiających ich udział. Różnice te przekładały się także na zróżnicowanie średnich budżetów



Ryc. 9. Beneficjenci projektów turystycznych w państwach RMB

A – liczba i udział, B – średni budżet na beneficjenta

Źródło: Cerić (2023a).

przypadających na beneficjentów z poszczególnych państw – najwyższe wartości odnotowano w Niemczech, Danii i Szwecji, najniższe zaś w Rosji. Można przypuszczać, że różnice te wynikają z odmiennej skali instytucji uczestniczących w projektach oraz z poziomu rozwoju ich zaplecza administracyjnego.

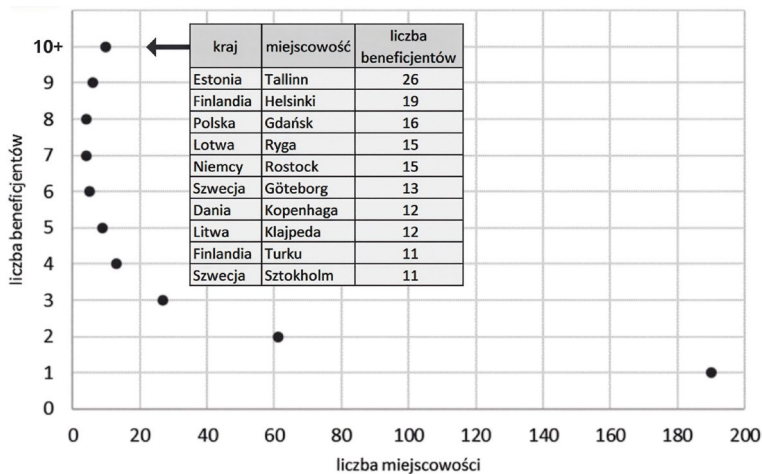
Rozmieszczenie beneficjentów w przestrzeni osadniczej wskazuje na znaczną liczbę instytucji pochodzących z większych ośrodków miejskich regionu. W projektach uczestniczyły podmioty z 330 miast i miejscowości, a średnia liczba beneficjentów przypadających na jedną jednostkę osadniczą wyniosła 2,4 (ryc. 10). Mediana równa 1 świadczy jednak o tym, że w większości miejscowości działał tylko jeden beneficjent, co sugeruje, że udział w projektach często zależał od aktywności pojedynczych instytucji, a nie szerokiej, wielopodmiotowej mobilizacji lokalnej. Najsilniej reprezentowane były duże miasta i stolice, takie jak: Helsinki, Tallin, Ryga, Kopenhaga i Sztokholm. Ich wysoka aktywność prawdopodobnie wiąże się z koncentracją instytucji publicznych, organizacji turystycznych, szkół wyższych oraz podmiotów sektora kreatywnego, które dysponują zasobami i doświadczeniem umożliwiającymi efektywne przygotowywanie wniosków projektowych.

W analizowanym zbiorze projektów prawie połowa wszystkich beneficjentów – dokładnie 41,8%, co odpowiada 328 podmiotom – pochodzi z miast regionu Morza Bałtyckiego liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. W sumie zidentyfikowano 67 takich ośrodków, w których zlokalizowano przynajmniej jedną instytucję uczestniczącą w programie. Jednocześnie stopień koncentracji beneficjentów w największych miastach nie jest równomierny w całym regionie: w części państw

Tabela 2. Projekty w regionie Morza Bałtyckiego współfinansowane z programu Interreg IV

Kraj	Beneficjenci			Budżety		
	wszyscy beneficjenci	partnerzy wiodący	udział liczby partnerów wiodących w ogólnej liczbie beneficjentów [%]	wszyscy beneficjenci [€]	partnerzy wiodący [€]	udział budżetu partnerów wiodących w ogólnym budżecie beneficjentów [%]
Białoruś	4	0	0,0	361 542	0	0,0
Dania	134	15	11,2	22 945 813	7 718 949	33,6
Estonia	78	6	7,7	9 245 924	1 595 318	17,3
Finlandia	83	14	16,9	15 273 585	5 114 943	33,5
Litwa	30	1	3,3	3 957 573	34 875	0,9
Łotwa	40	5	12,5	9 113 290	2 359 969	25,9
Niemcy	97	19	19,6	23 936 661	10 208 760	42,6
Norwegia	60	0	0,0	6 746 353	0	0,0
Polska	63	6	9,5	13 062 481	2 333 172	17,9
Rosja	1	0	0,0	22 260	0	0,0
Szwecja	194	21	10,8	36 644 614	9 998 375	27,3
Razem	784	87	11,1	141 310 096	39 364 361	27,9

Źródło: Cerić (2023a).



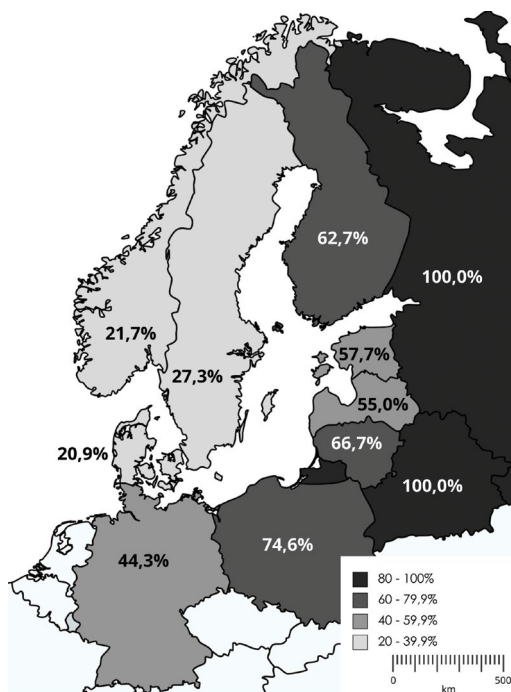
Ryc. 10. Liczba beneficjentów projektów turystycznych w miejscowościach RMB

Źródło: Cerić (2023a).

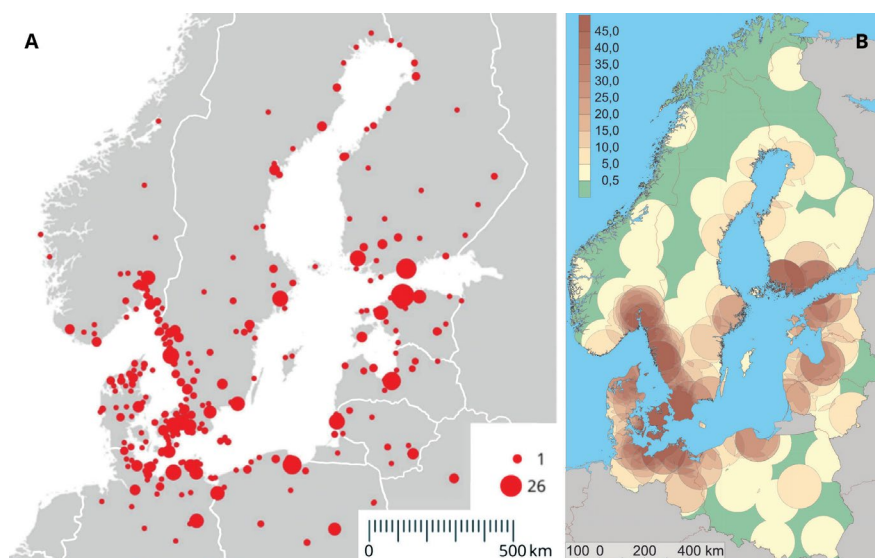
udział ten jest wyraźnie wyższy (szczególnie w Rosji i na Białorusi), podczas gdy w innych – zwłaszcza w Danii – udział beneficjentów z dużych miast okazuje się stosunkowo najmniejszy (por. ryc. 11).

Wyniki analiz wskazują również na wyraźną przewagę ośrodków nadmorskich. Rozmieszczenie beneficjentów koncentrowało się w pasie przybrzeżnym, co wydaje się logiczną konsekwencją związku projektów z tematyką turystyczną oraz roli wybrzeża jako rdzenia przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. Szczególnie wyróżniały się trzy obszary: Cieśniny Duńskie, obszar Kattegat-Skagerrak oraz rejon Zatoki Fińskiej i Morza Archipelagowego (akwenu Morza Bałtyckiego zlokalizowanego na południowy zachód od Turku). W przypadku Cieśnin Duńskich wysoka intensywność aktywności projektowej prawdopodobnie wiąże się z gęstością zaludnienia, istniejącymi powiązaniami komunikacyjnymi oraz bliskością głównych ośrodków miejskich w Danii i Szwecji. Obszar Kattegat-Skagerrak również charakteryzuje się znaczną aktywnością, co może wynikać z wieloletnich relacji łączących południową Norwegię i zachodnią Szwecję. Z kolei obszar Zatoki Fińskiej wydaje się kluczowym biegunem współpracy w części wschodniej regionu, z dominującą rolą partnerstw fińsko-estońskich (ryc. 12).

Dostrzegalne zróżnicowanie między zachodnią a wschodnią częścią regionu Morza Bałtyckiego wskazuje na wyraźną asymetrię rozmieszczenia beneficjentów. W zachodnich państwach regionu liczba aktywnych instytucji była zdecydowanie



Ryc. 11. Udział beneficjentów z miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców
 Źródło: Cerić (2023a).



Ryc. 12. Szczegółowa lokalizacja beneficjentów projektów turystycznych (A) oraz ich koncentracja w promieniu 100 km (B)

Źródło: Cerić (2023a).

wyższa niż w części wschodniej, w tym w Polsce, Litwie czy Łotwie. Przyczyny tego zjawiska mogą być wielorakie: od różnic w poziomie instytucjonalnego doświadczenia, poprzez odmienne tempo integracji europejskiej, aż po mniejszą liczbę międzynarodowych organizacji turystycznych zlokalizowanych w tych krajach. Należy podkreślić, że zróżnicowanie to nie musi wynikać wyłącznie z czynników strukturalnych – częściowo może być również efektem odmiennych strategii projektowych, skali lokalnych potrzeb czy dostępności partnerów po drugiej stronie granicy morskiej.

Koncentracja beneficjentów w określonych częściach regionu wydaje się więc odzwierciedlać zarówno uwarunkowania wynikające z położenia geograficznego, jak i specyfikę instytucjonalną państw regionu Morza Bałtyckiego. Najbardziej aktywne okazały się duże, dobrze skomunikowane miasta oraz obszary o wysokiej intensywności powiązań gospodarczych i społecznych, podczas gdy regiony słabiej zurbanizowane lub położone z dala od głównych korytarzy współpracy wykazywały mniejsze zaangażowanie.

5.3. Rola i zróżnicowanie partnerów wiodących

Partnerzy wiodący odgrywają kluczową rolę w projektach współpracy transgranicznej, ponieważ to oni odpowiadają za inicjowanie działań, ich koordynację oraz utrzymanie spójności organizacyjnej całego przedsięwzięcia. W przypadku

projektów realizowanych w ramach programów Interreg IV, zadania te wymagają zarządzania złożonymi strukturami partnerstw obejmujących instytucje z wielu państw o odmiennych kulturach administracyjnych. Dlatego analiza partnerów wiodących w projektach turystycznych pozwala uchwycić, które państwa i instytucje faktycznie odgrywały główną rolę w budowaniu transgranicznej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. Partnerzy wiodący różnią się od zwykłych beneficjentów tym, że ich zaangażowanie obejmuje wszystkie etapy projektowe: od koncepcji, przez zarządzanie budżetem i harmonogramem, aż po rozliczenie i raportowanie. Ich znaczenie wydaje się szczególnie istotne w projektach przekraczających granice morskie, gdzie koordynacja działań odbywa się w warunkach większej niepewności komunikacyjnej oraz większych wymagań organizacyjnych.

Wśród partnerów wiodących dominowały instytucje z państw członkowskich Unii Europejskiej. Wynika to częściowo z uwarunkowań formalnych – podmioty z Rosji, Białorusi czy Norwegii nie mogły pełnić funkcji lidera, lecz wydaje się, że przewaga państw zachodnich nie ogranicza się wyłącznie do aspektów regulacyjnych. Najwięcej partnerów wiodących pochodziło ze Szwecji (21), Niemiec (19) i Danii (15) (por. tab. 2). Dane te wskazują, że instytucje z tych państw częściej niż inne przejmowały odpowiedzialność za koordynację projektów, co prawdopodobnie wynika z ich większego doświadczenia w zarządzaniu projektami finansowanymi ze środków europejskich, a także z lepiej rozwiniętej kultury współpracy transnarodowej.

Spośród 784 beneficjentów projektów turystycznych 87 pełniło funkcję liderów, co stanowi 11,1% wszystkich uczestników. Jednak rozkład ten jest bardzo nierównomierny przestrzennie. W Finlandii aż 14 z 83 beneficjentów pełniło rolę liderów (16,9%), co jest najwyższym wynikiem w regionie. W Danii udział ten wyniósł 11,2%, a w Szwecji – 10,8%. W państwach Europy Północnej rola liderów była zatem nie tylko częstsza, ale prawdopodobnie także bardziej zakorzeniona w strukturze instytucjonalnej. Natomiast w Europie Środkowo-Wschodniej wartości te były znacznie niższe: w Polsce tylko 2 instytucje spośród 63 beneficjentów pełniły rolę liderów (3,2%), a na Litwie jedynie 1 z 30 instytucji (3,3%). Te różnice mogą wynikać zarówno z mniejszego doświadczenia, jak i bardziej ograniczonych zasobów instytucjonalnych.

Z jeszcze większą wyrazistością asymetria ta ujawnia się w analizie budżetów projektowych. Partnerzy wiodący zarządzali łącznie środkami w wysokości 39,36 mln euro, co odpowiada 27,9% całkowitego budżetu beneficjentów. W Niemczech liderzy dysponowali budżetem aż 10,2 mln euro, co stanowiło 42,7% całego budżetu niemieckich beneficjentów, natomiast w Danii wartość ta wyniosła 7,7 mln euro (33,7%). W Finlandii było to 5,1 mln euro, również 33,5% krajowego budżetu. Dane te sugerują, że w państwach tych funkcja lidera wiązała się nie tylko z częstszym występowaniem instytucji w roli wiodącej, lecz także z zarządzaniem projektami o znacznie większej skali finansowej.

W państwach Europy Środkowo-Wschodniej udział finansowy liderów był znacznie mniejszy: w Polsce wyniósł 17,9%, na Litwie 11,7%, a w Estonii 17,3%.

Choć odsetki te nie są bardzo niskie, to jednak pozostają wyraźnie poniżej wartości odnotowanych w państwach zachodnich. Może to wskazywać, że instytucje z tych państw częściej pełniły rolę partnerów wykonawczych, a rzadziej inicjatorów i koordynatorów współpracy. Różnice te mogą odzwierciedlać zarówno odmienne zasoby kadrowe i administracyjne, jak i mniejszą liczbę instytucji wyspecjalizowanych w prowadzeniu projektów o transnarodowym charakterze.

Znaczące różnice między państwami są także widoczne w strukturze przestrzennej partnerów wiodących. Instytucje pełniące tę rolę bardzo często pochodziły z dużych, dobrze skomunikowanych ośrodków miejskich, takich jak: Sztokholm, Helsinki, Kopenhaga czy Hamburg, które koncentrują zasoby administracyjne, zaplecze eksperckie oraz większą liczbę instytucji publicznych, stowarzyszeń i organizacji turystycznych. Można przypuszczać, że w takich ośrodkach znacznie łatwiej jest wygenerować inicjatywy projektowe oraz stworzyć zespoły zdolne do koordynowania partnerstw międzynarodowych. W mniejszych miastach i regionach liderzy również się pojawiali, jednak zjawisko to miało charakter jednostkowy.

W tym kontekście interesującym przypadkiem pozostaje Litwa: choć tylko jedna instytucja pełniła tam funkcję lidera, projekt ten charakteryzował się stosunkowo wysoką wartością budżetu (ok. 3,95 mln euro na wszystkich beneficjentów), co może świadczyć o tym, że kraj ten angażował się w zarządzanie projektami szczególnego typu – prawdopodobnie bardziej wyspecjalizowanymi lub wymagającymi specyficznych kompetencji. Z kolei Norwegia, mimo obecności 60 beneficjentów, nie mogła posiadać partnerów wiodących z powodu zasad programowych, co pokazuje, że ograniczenia formalne również kształtowały strukturę współpracy.

Analiza partnerów wiodących wskazuje również, że państwa częściej pełniące tę rolę mogą mieć większy wpływ na kierunki tematyczne i organizacyjne projektów. Instytucje liderów nie tylko inicjują projekty, lecz także ustalają charakter działań, procedury pracy, a często również skalę przestrzenną i tematykę przedsięwzięcia. Można zatem przypuszczać, że dominacja instytucji z Niemiec, Szwecji czy Danii w rolach kierujących mogła wpływać na orientację projektów turystycznych, wzmacniając te tematy, które były szczególnie istotne w ich krajowych systemach polityki turystycznej.

Podsumowując, partnerzy wiodący stanowili fundament organizacyjny projektów turystycznych realizowanych w ramach Interreg IV, a ich struktura krajowa i przestrzenna była wyraźnie asymetryczna. Państwa Europy Zachodniej i Północnej dominowały zarówno pod względem liczby liderów, jak i skali budżetów, którymi zarządzali, podczas gdy państwa Europy Środkowo-Wschodniej pełniły role koordynacyjne znacznie rzadziej. Różnice te najpewniej odzwierciedlają odmienne zasoby instytucjonalne, doświadczenie projektowe oraz tradycje współpracy transnarodowej. Wyniki te tworzą istotny kontekst dla analizy przestrzennych wzorców współpracy między regionami, które zostaną omówione w kolejnym podrozdziale.

5.4. Przestrzenne wzorce współpracy między beneficjentami

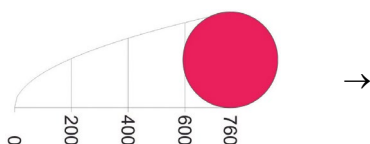
Przestrzenna analiza współpracy między beneficjentami projektów turystycznych wymagała zastosowania podejścia, które umożliwi uchwycenie zarówno kierunków, jak i intensywności powiązań pomiędzy różnymi częściami regionu Morza Bałtyckiego. Aby uzyskać syntetyczny obraz relacji, beneficjentów zidentyfikowanych na poziomie instytucji przyporządkowano do jednostek NUTS2. Agregacja ta pozwoliła zredukować złożoność danych, a jednocześnie zachować regionalny wymiar analizy, umożliwiając porównanie struktur współpracy między całymi regionami, a nie tylko między pojedynczymi instytucjami. Następnie zbadano powiązania pomiędzy regionami NUTS2 w państwach UE leżących w basenie Morza Bałtyckiego, analizując relacje projektowe łączące poszczególne regiony z partnerami zagranicznymi. Ze względu na ograniczenia formalne programów Interreg IV analiza nie obejmowała regionów w Rosji i na Białorusi, które wprawdzie uczestniczyły w niektórych projektach jako partnerzy, ale nie mogły tworzyć kompletnych struktur współpracy na poziomie porównywalnym z regionami państw UE.

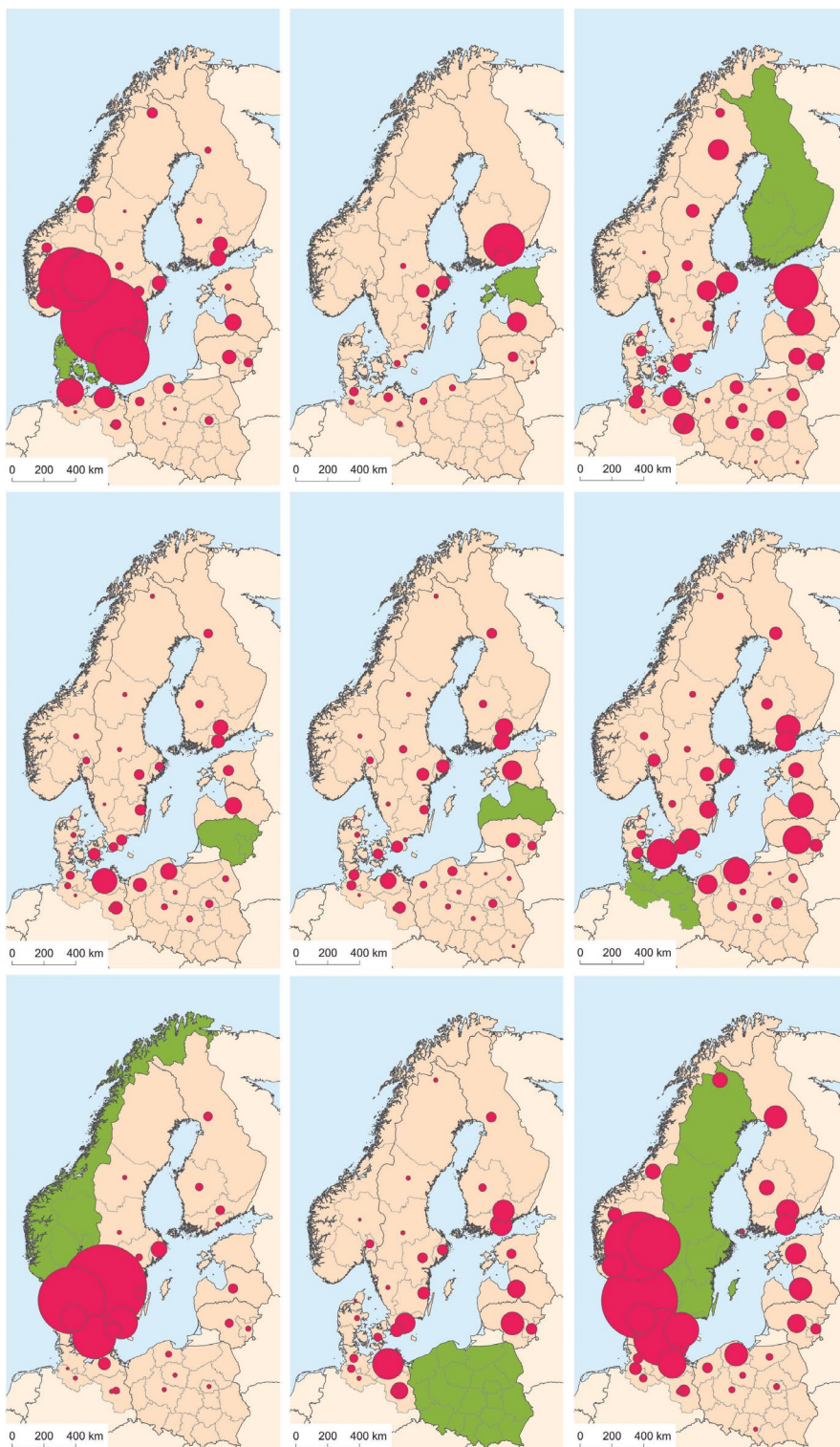
Zastosowana metoda umożliwiła obserwację nie tylko tego, które regiony były najbardziej aktywne, lecz także tego, z kim współpracowały i w jaki sposób układały się ich relacje. Analiza wykazała, że kierunki powiązań między regionami były bardzo zróżnicowane, jednak nie miały charakteru przypadkowego. Regiony, które angażowały się w znaczną liczbę projektów, nie tworzyły relacji z każdym możliwym partnerem, lecz nawiązywały współpracę selektywnie, tworząc wyraźne, powtarzalne konfiguracje przestrzenne. Wydaje się, że współpraca była w dużym stopniu zależna od czynników geograficznych, wcześniejszych doświadczeń projektowych oraz specyfiki funkcjonalnej poszczególnych regionów.

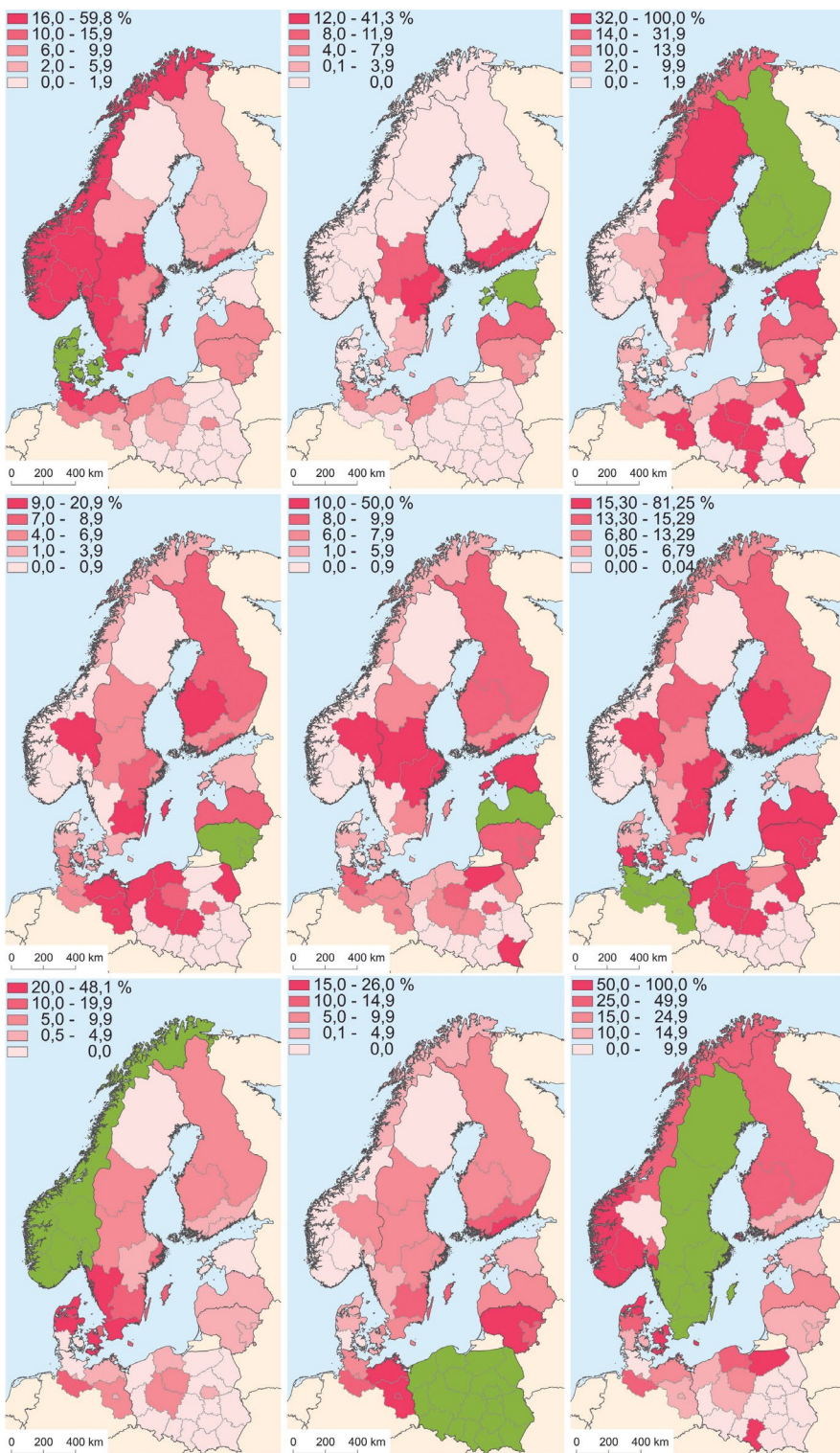
Najbardziej charakterystycznym wynikiem analizy było wyodrębnienie silnego i niemal hermetycznego układu współpracy obejmującego regiony położone na wybrzeżach Cieśnin Duńskich. Relacje między beneficjentami z regionów takich jak Sjælland, Hovedstaden czy Skåne były szczególnie intensywne i powtarzalne. Regiony te tworzyły układ, który funkcjonował w dużej mierze niezależnie od reszty regionu Morza Bałtyckiego. Powiązania z innymi obszarami regionu były stosunkowo nieliczne, zwłaszcza w porównaniu z gęstą siecią relacji wewnątrz tego subregionu. Można przypuszczać, że struktura ta wynikała z połączenia bliskości przestrzennej, gęstości sieci transportowych, dużej mobilności społeczeństwa i długotrwałej tradycji współpracy duńsko-szwedzkiej. Układ ten wydaje się odzwierciedlać istnienie specyficznej transgranicznej przestrzeni funkcjonalnej, która odgrywała centralną rolę w projektach turystycznych, lecz nie była silnie powiązana z innymi częściami regionu Morza Bałtyckiego (ryc. 13; ryc. 14).

Ryc. 13. Sumaryczna liczba powiązań pomiędzy beneficjentami z poszczególnych państw RMB a beneficjentami z NUTS2, z którymi współpracują (nie uwzględniono Białorusi i Rosji)

Źródło: Cerić (2023a).







Drugim istotnym zjawiskiem ujawnionym przez analizę było wyraźne skupienie relacji w obszarze Kattegat-Skagerrak. Regiony NUTS2 w południowej Norwegii, zachodniej Szwecji i północnej Danii tworzyły system współpracy o stosunkowo dużej intensywności, odmienny od układu Cieśnin Duńskich, choć częściowo z nim powiązany. Wydaje się, że współpraca ta wynikała z bliskości społeczno-gospodarczej regionów, komplementarności zasobów turystycznych oraz istniejących wcześniej sieci powiązań, rozwijanych jeszcze przed wprowadzeniem programów Interreg. Partnerstwa te często obejmowały regiony o podobnych profilach turystycznych – silnie związanych z wybrzeżem, infrastrukturą morską i produktami turystyki przyrodniczej.

W analizie wyróżnił się także wschodni biegun współpracy oparty na relacjach między regionami Finlandii i Estonii. Relacje te, choć mniej liczne niż na zachodzie regionu, wykazywały znaczną spójność. Powiązania między fińskimi regionami Uusimaa i Varsinais-Suomi oraz estońskim Harju były powtarzalne i często stanowiły fundament partnerstw projektowych. Współpraca ta rozwijała się prawdopodobnie dzięki dobrym połączeniom promowym i lotniczym, a także bliskości kulturowej i językowej. W mniejszym stopniu obserwowano relacje Finlandii z Łotwą, a jeszcze słabsze – Estonii z Polską czy Litwą. Wyniki wskazują, że wschodnia część regionu miała bardziej rozproszoną strukturę współpracy, w której intensywne relacje koncentrowały się tylko wokół wybranych regionów.

Polska sytuowała się w sieci współpracy w sposób pośredni. Regiony polskie uczestniczyły w wielu projektach, jednak ich relacje miały charakter zorientowany głównie na partnerów z zachodniej części regionu. Najwięcej powiązań łączyło regiony Polski z regionami w Niemczech i Danii, a w mniejszym stopniu ze Szwecją. Współpraca z regionami wschodnimi była ograniczona. Może to wynikać zarówno z uwarunkowań historycznych i ekonomicznych, jak i z tego, że Polska – mimo dużej liczby beneficjentów – rzadko pełniła rolę lidera projektu, co mogło wpływać na układ partnerstw i kierunki nawiązywanych relacji.

Warto również podkreślić, że analiza powiązań wykazała stosunkowo małą liczbę relacji sieciowych obejmujących większą liczbę państw. Mimo że w dokumentach programowych zachęcano do współpracy wielonarodowej, w praktyce dominowały układy bilateralne lub trójstronne. Wydaje się, że podstawową przyczyną tego zjawiska była struktura programów Interreg na poziomie A, które z natury rzeczy koncentrują się na współpracy przygranicznej pomiędzy dwoma lub trzema państwami. To ramowe ograniczenie instytucjonalne już na starcie zawężyło liczbę potencjalnych partnerów z różnych państw, sprzyjając tworzeniu projektów obejmujących mniejszą liczbę krajów, a nie szeroką współpracę wielonarodową. Dodatkowo można przypuszczać, że wpływ na to miała również specyfika projektów turystycznych, które często koncentrowały się na konkretnych produktach, takich jak szlaki kulturowe, turystyka przyrodnicza czy

Ryc. 14. Odsetek beneficjentów projektowych z poszczególnych krajów w ogólnej liczbie partnerów z RMB

Źródło: Cerić (2023a).

promocja lokalnych dziedzictw wymagających przede wszystkim współpracy regionów położonych blisko siebie przestrzennie lub funkcjonalnie powiązanych. W rezultacie wiele inicjatyw miało charakter lokalny lub subregionalny, a zakres wielonarodowy pojawiał się w praktyce rzadziej niż mogłyby to sugerować ogólne założenia programowe.

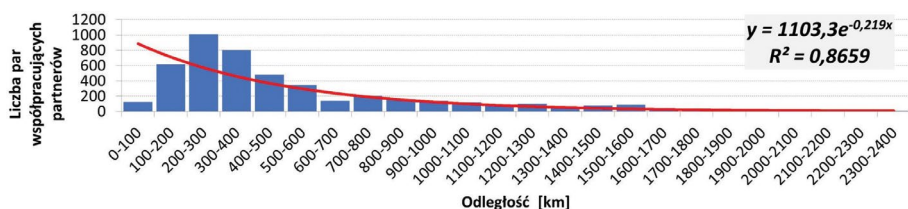
Wyniki analizy przestrzennej ujawniły również asymetrię intensywności współpracy między zachodnią a wschodnią częścią regionu Morza Bałtyckiego. Regiony Skandynawii, Danii i północnych Niemiec tworzyły jedno z największych i najbardziej spójnych układów współpracy, natomiast wschodnia część regionu charakteryzowała się relatywnie mniejszą liczbą powiązań oraz większą fragmentarycznością relacji. Może to wynikać zarówno z mniejszej liczby instytucji zaangażowanych w projekty turystyczne, jak i z bardziej rozproszonego charakteru ich aktywności projektowej. Choć granice morskie nie stanowiły przeszkody nie do pokonania, czego przykładem są relacje Niemcy-Szwecja czy Finlandia-Estonia, to ich pokonywanie wymagało dodatkowych nakładów organizacyjnych oraz stabilnych warunków komunikacyjnych, co mogło ograniczać intensywność współpracy w niektórych częściach regionu.

Podsumowując, analiza współpracy przestrzennej między regionami NUTS2 ukazuje wyraźny policentryzm, w którym wyróżniają się trzy główne bieguny współpracy: regiony Cieśnin Duńskich, obszar Kattegat-Skagerrak oraz rejon Zatoki Fińskiej. Współpraca w tych obszarach miała charakter intensywny, względnie spójny i trwały, natomiast relacje w pozostałych częściach regionu były bardziej rozproszone. Wyniki te wskazują, że transgraniczna morska przestrzeń turystyczna regionu Morza Bałtyckiego nie jest jednolita – jest zróżnicowana, segmentowana i w dużej mierze zależna od wcześniejszych doświadczeń współpracy, warunków transportowych i uwarunkowań instytucjonalnych.

5.5. Wpływ odległości na intensywność współpracy

Jedno z podstawowych pytań badawczych dotyczyło tego, czy odległość przestrzenna mierzona jako dystans pomiędzy regionami NUTS2 wpływała na prawdopodobieństwo nawiązania współpracy projektowej w ramach programów Interreg IV. Aby to ocenić, przeprowadzono analizę zależności pomiędzy liczbą wspólnych projektów realizowanych przez pary regionów a ich wzajemną odległością. Zastosowane podejście ilościowe pozwoliło zweryfikować, czy współpraca wykazuje przestrzenny efekt zaniku wraz ze wzrostem dystansu, charakterystyczny dla wielu innych form interakcji społeczno-gospodarczych (ryc. 15).

Wyniki analizy wskazują jednoznacznie, że istniała ujemna zależność pomiędzy odległością a intensywnością współpracy. Wartość współczynnika korelacji Pearsona wyniosła -0,35, co oznacza, że im dalsze były od siebie regiony, tym rzadziej realizowały wspólne projekty. Wartość ta nie jest bardzo wysoka, jednak



Ryc. 15. Odległość pomiędzy współpracującym beneficjentami projektów turystycznych w RMB
Źródło: Cerić (2023a).

potwierdza „efekt przestrzennego zaniku”, typowy dla sieci współpracy regionalnej, a jednocześnie sugeruje, że dystans był jednym z czynników ograniczających rozwój relacji projektowych. Można przypuszczać, że większa odległość zwiększała koszty organizacyjne, ograniczała częstotliwość kontaktów osobistych i utrudniała koordynację działań, co w przypadku projektów turystycznych – często wymagających bezpośredniej współpracy – mogło zniechęcać partnerów do nawiązywania relacji.

Analiza wykazała także, że dystans wpływał na współpracę w sposób nieliniowy. Najwyższą intensywność współpracy obserwowano pomiędzy regionami sąsiadującymi lub położonymi w bliskiej odległości, zwłaszcza w obszarach o wysokiej dostępności transportowej. Dotyczyło to przede wszystkim regionów położonych wzdłuż Cieśnin Duńskich, w obszarze Kattegat-Skagerrak oraz w rejonie Zatoki Fińskiej. W tych częściach regionu dystanse były stosunkowo niewielkie, a jednocześnie istniała rozwinięta sieć połączeń morskich i drogowych, co prawdopodobnie sprzyjało intensywnej współpracy. Z kolei relacje pomiędzy bardziej oddalonymi regionami – np. pomiędzy regionami Portugalii i Litwy czy Grecji i Estonii – miały charakter marginalny lub nie występowały w ogóle, co potwierdza ogólną tendencję spadku intensywności współpracy wraz ze wzrostem odległości.

Warto jednak zauważyć, że choć dystans wpływał na intensywność współpracy, jego oddziaływanie nie było całkowicie deterministyczne. Przykłady projektów obejmujących regiony oddalone od siebie o setki kilometrów, jak relacje Finlandii z Niemcami czy Szwecji z regionami bałtyckimi, wskazują, że duża odległość nie wykluczała możliwości współpracy. Wydaje się, że czynniki takie jak dostępność transportowa (zwłaszcza połączenia promowe i lotnicze), wcześniejsze doświadczenia we współpracy oraz komplementarność zasobów turystycznych mogły łagodzić negatywny wpływ dystansu. Alokacja projektów zależała również od logiki tematycznej i preferencji partnerów.

Interesującym wynikiem analizy jest to, że najmniejszym wpływem odległości na podjęcie współpracy charakteryzowały się regiony najlepiej skomunikowane i o największym doświadczeniu w projektach europejskich. Przykładowo, regiony szwedzkie utrzymywały relacje z partnerami położonymi zarówno blisko (regiony duńskie), jak i stosunkowo daleko (regiony fińskie czy niemieckie), co wskazuje na ich szczególną rolę integrującą w sieci współpracy. Podobny wzorzec

obserwowano w przypadku regionów duńskich i niemieckich. Można przypuszczać, że wysoki potencjał instytucjonalny sprzyjał podejmowaniu wyzwań związanych z koordynacją projektów na dużą skalę przestrzenną, a tym samym częściowo przełamywał barierę dystansu.

Z kolei w Europie Środkowo-Wschodniej obserwowano większą wrażliwość na dystans. Współpraca projektowa regionów Polski, Litwy czy Łotwy koncentrowała się przede wszystkim na partnerach stosunkowo bliskich, a relacje z bardziej odległymi regionami występowały rzadziej. Wydaje się, że wynikało to zarówno z dyspozycyjności zasobów, jak i z faktu, że instytucje z tych państw rzadziej pełniły funkcję liderów, co mogło ograniczać zasięg geograficzny ich aktywności projektowej. Tendencja ta potwierdza również wyniki innych analiz wskazujących na asymetrię intensywności współpracy między wschodnią a zachodnią częścią regionu Morza Bałtyckiego.

Wyniki analizy odległości potwierdzają również, że granica morska nie była barierą nie do pokonania. Choć współpraca najczęściej występowała pomiędzy regionami położonymi blisko siebie, wiele projektów obejmowało relacje transgraniczne między regionami oddzielonymi morzem. Dystans morski nie okazał się czynnikiem eliminującym możliwość współpracy, jednak jego wpływ był zauważalny. Najbardziej intensywne powiązania obserwowano tam, gdzie odległość morska była stosunkowo niewielka i istniały regularne połączenia promowe, co mogło ułatwiać wymianę osobistą i logistyczną. Wydaje się więc, że kluczowe znaczenie miała nie tyle sama odległość, ile dostępność transportowa.

5.6. Tematyka i przestrzenne zróżnicowanie współpracy turystycznej

Analiza tematyki projektów turystycznych realizowanych w ramach programów Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego pozwala lepiej zrozumieć, jakie rodzaje działań były preferowane przez beneficjentów oraz w jaki sposób poszczególne działania były rozmieszczone przestrzennie. Punktem wyjścia było zakodowanie zawartości merytorycznej projektów na podstawie ich opisów i rezultatów. Na tej podstawie wyróżniono 19 szczegółowych tematów, pogrupowanych następnie w kilka szerszych kategorii (tab. 3). Każdemu beneficjentowi przypisywano jeden lub więcej tematów, jeżeli wynikało to z treści projektu, co oznacza, że łączna liczba „przypisań” przewyższa liczbę beneficjentów. Zastosowane podejście pozwoliło uchwycić wielowymiarowość współpracy – pojedynczy projekt mógł jednocześnie dotyczyć np. rozwoju produktu, działań promocyjnych i transferu wiedzy.

W ujęciu zagregowanym trzy grupy tematyczne okazały się szczególnie istotne dla współpracy turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego. Najliczniejszą z nich były usprawnienia w biznesie, obejmujące łącznie 1089 przypisań beneficjentów. W jej ramach dominowały przede wszystkim: tworzenie sieci i zacieśnianie współpracy (404 beneficjentów, 38 projektów), transfer wiedzy i wymiana praktyk

Tabela 3. Tematy współpracy transgranicznej w projektach turystycznych programu Interreg IV RMB

Temat (grupa)	Temat (szczegółowo)	Liczba projektów	Liczba beneficjentów
Usprawnienia w biznesie	tworzenie sieci, zacieśnianie współpracy	38	404
	transfer wiedzy (wymiana praktyk)	26	341
	rozwój techniczny (narzędzia online, platformy internetowe, eGuide)	17	139
	rozwijanie i ulepszanie usług	7	119
	doskonalenie umiejętności biznesowych	7	86
Działalność promocyjna i konserwatorska	działania promocyjne (dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze z atrakcjami utworzonymi przez człowieka)	39	380
	tworzenie destynacji i marki turystycznej, wspólna tożsamość	14	107
	prezentacja i ochrona dziedzictwa kulturowego	9	106
	prezentacja i ochrona dziedzictwa przyrodniczego	5	41
Oceny i badania	ekspertyzy i badania (strategie, polityki, marketing)	38	402
Rozwój produktu turystycznego	rozwój produktu (inne)	13	164
	wystawy i imprezy objazdowe	7	45
	tworzenie tras rowerowych	4	30
	tworzenie pakietów turystycznych	3	16
	tworzenie tras spacerowych i pieszych	2	13
Transport	usprawnienia transportu dla pasażerów transgranicznych	2	20
	infrastruktura transportowa	4	15
Pozostałe	zakup sprzętu	2	9
	kwestie płci	1	8

Źródło: Cerić (2023a).

(341 beneficjentów, 26 projektów) oraz rozwój techniczny, w tym narzędzia *online*, platformy internetowe czy e-przewodniki (139 beneficjentów, 17 projektów). Rzadziej pojawiały się tematy związane z rozwijaniem i ulepszaniem usług (119 beneficjentów, 7 projektów) oraz doskonaleniem umiejętności biznesowych (86 beneficjentów, 7 projektów). Dane te wskazują, że duża część współpracy nie ograniczała się wyłącznie do działań „twardych”, ale obejmowała również rozwój kompetencji, sieci współpracy oraz narzędzi służących zarządzaniu i promocji turystyki.

Drugą najważniejszą grupę tematyczną stanowiła działalność promocyjna i konserwatorska, obejmująca łącznie 634 przypisań beneficjentów. Najsilniej reprezentowanym tematem szczegółowym były działania promocyjne – dotyczące

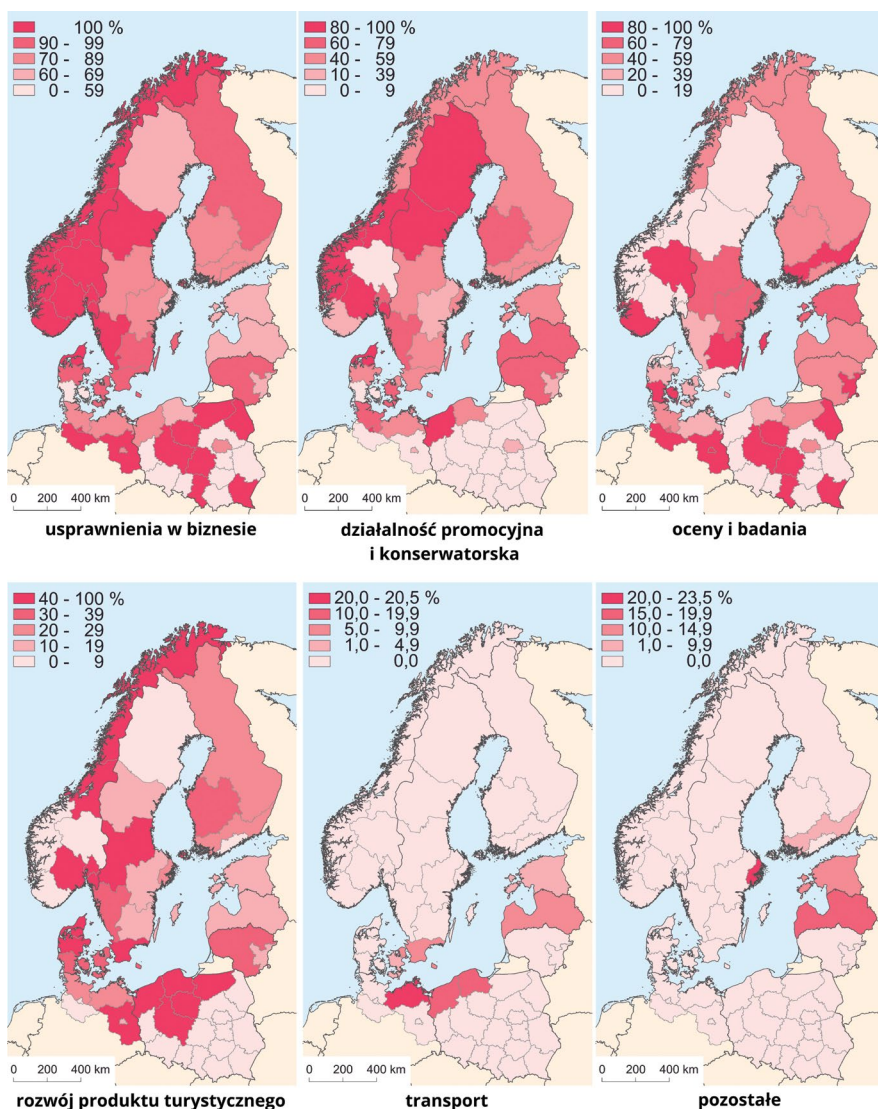
dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz atrakcji wytworzonych przez człowieka (380 beneficjentów, 39 projektów). Kolejne miejsca zajęły: tworzenie destynacji i marek turystycznych oraz kształtowanie wspólnej tożsamości (107 beneficjentów, 14 projektów), prezentacja i ochrona dziedzictwa kulturowego (106 beneficjentów, 9 projektów) oraz prezentacja i ochrona dziedzictwa przyrodniczego (41 beneficjentów, 5 projektów). Można przypuszczać, że silna pozycja tej grupy wynika z faktu, iż turystyka w regionie Morza Bałtyckiego w dużej mierze opiera się na walorach kulturowych i przyrodniczych, a projekty Interreg były wykorzystywane jako narzędzie wzmacniające ich promocję i ochronę.

Trzecią kluczową kategorią były oceny i badania, w ramach których odnotowano 402 przypisania beneficjentów. W praktyce całą tę grupę tworzyły projekty dotyczące ekspertyz i badań (strategie, polityki, marketing) – 38 projektów z udziałem 402 beneficjentów. Projekty te obejmowały m.in. analizy potencjału turystycznego, opracowywanie strategii rozwoju turystyki, badania dotyczące rynków docelowych czy ewaluację istniejących działań promocyjnych. Wydaje się, że pełniły one rolę zaplecza analitycznego dla rozwoju współpracy, dostarczając wiedzy wykorzystywanej w projektach o charakterze bardziej operacyjnym.

Pozostałe tematy były licznie mniej reprezentowane, ale istotne z punktu widzenia kształtowania konkretnych produktów turystycznych. W grupie rozwój produktu turystycznego odnotowano łącznie 268 przypisań beneficjentów, przy czym największą kategorię stanowił ogólny „rozwój produktu” (164 beneficjentów, 13 projektów). Pozostałe tematy obejmowały wystawy i imprezy objazdowe (45 beneficjentów, 7 projektów), tworzenie tras rowerowych (30 beneficjentów, 4 projekty), tworzenie pakietów turystycznych (16 beneficjentów, 3 projekty) oraz tworzenie tras spacerowych i pieszych (13 beneficjentów, 2 projekty). Można przypuszczać, że działania te miały bezpośredni wpływ na uatrakcyjnienie oferty turystycznej regionu, a jednocześnie były silnie powiązane z wcześniej wspomnianymi projektami promocyjnymi i badawczymi.

Dwie ostatnie grupy tematyczne miały mniejszą skalę, ale uzupełniały obraz współpracy. W kategorii transport odnotowano 35 przypisań beneficjentów, dotyczących usprawnień transportu pasażerskiego o charakterze transgranicznym (20 beneficjentów, 2 projekty) oraz infrastruktury transportowej (15 beneficjentów, 4 projekty). Pozostałe tematy obejmowały zakup sprzętu (9 beneficjentów, 2 projekty) oraz kwestie płci (8 beneficjentów, 1 projekt). Choć liczby te są niewielkie, wskazują, że część projektów skupiała się na zagadnieniach horyzontalnych, uzupełniających główne nurty współpracy.

Tematyka współpracy w regionie Morza Bałtyckiego była zróżnicowana przestrzennie. Analiza kartograficzna przeprowadzona na poziomie NUTS2 wykazała, że szczególnie wysokie natężenie tematów z grup „usprawnienia w biznesie” oraz „działalność promocyjna i konserwatorska” występowało w regionach położonych w zachodniej części regionu Morza Bałtyckiego (ryc. 16). Dotyczyło to przede wszystkim obszarów przy cieśninach Sund, Wielki Bełt i Mały Bełt oraz na wybrzeżu cieśniny Kattegat. To właśnie tam koncentrowały się projekty związane z tworzeniem sieci współpracy, transferem wiedzy, ekspertyzami oraz



Ryc. 16. Odsetek beneficjentów projektów RMB uczestniczących w projektach zaliczanych do poszczególnych grup tematycznych

Źródło: Cerić (2023a).

intensywnymi działaniami promocyjnymi. Można przypuszczać, że wynikało to z wysokiego poziomu rozwoju sektora turystycznego, silnej pozycji instytucjonalnej partnerów oraz długiej tradycji współpracy transgranicznej w tej części regionu.

W regionach Europy Środkowo-Wschodniej tematyka współpracy miała nieco inny profil. W regionach polskich, litewskich i łotewskich częściej pojawiały się projekty związane z dziedzictwem kulturowym oraz ogólnym rozwojem produktów

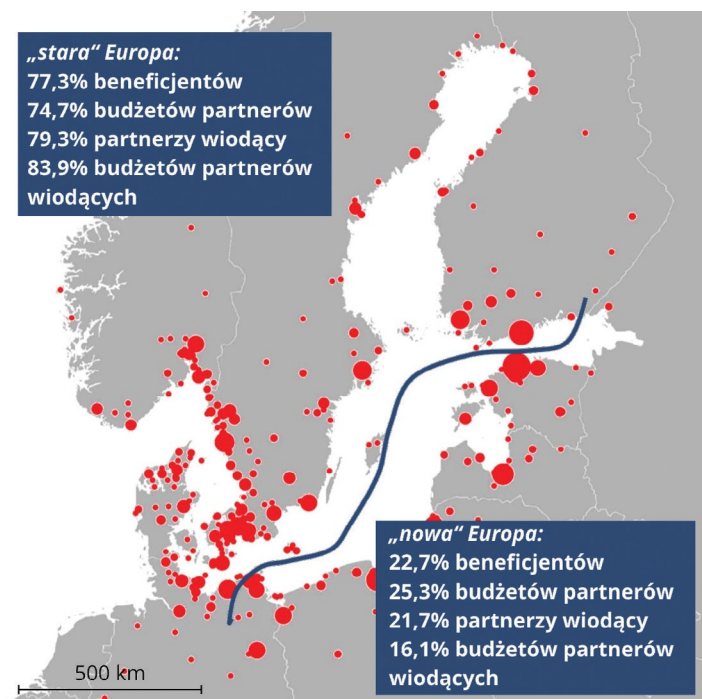
turystycznych, natomiast rzadziej – z rozbudowanymi sieciami współpracy czy zaawansowanymi narzędziami technicznymi. Możliwe, że wynikało to z priorytetów rozwojowych oraz odmiennych zasobów instytucjonalnych. W tych regionach projekty Interreg pełniły często funkcję instrumentu wzmacniającego podstawowe elementy oferty turystycznej: rewitalizację obiektów, budowę szlaków, przygotowanie materiałów promocyjnych, podczas gdy w regionach zachodnich większy nacisk kładziono na profesjonalizację zarządzania, marketing i budowę sieci współpracy.

Rozkład przestrzenny tematów wskazuje również, że trzy najważniejsze grupy tematyczne, tj. usprawnienia w biznesie, działalność promocyjna i konserwatorska oraz oceny i badania, wzajemnie się uzupełniały. W regionach o wysokiej aktywności projektowej często występowały one jednocześnie: przygotowywano strategię i ekspertyzy, budowano sieci współpracy, rozwijano narzędzia techniczne oraz prowadzono intensywne działania promocyjne. W regionach o mniejszym potencjale instytucjonalnym współpraca miała zwykle bardziej selektywny charakter – koncentrowała się na kilku wybranych tematach, przede wszystkim związanych z dziedzictwem i produktami turystycznymi.

Podsumowując, struktura tematyczna projektów turystycznych Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego była wielowymiarowa, lecz jednocześnie wyraźnie zhierarchizowana. Najczęściej realizowane były działania związane z usprawnieniem funkcjonowania sektora turystycznego (sieci współpracy, transfer wiedzy, narzędzia techniczne), z promocją i ochroną dziedzictwa oraz z przygotowywaniem strategii i analiz. Tematy te koncentrowały się przede wszystkim w zachodniej części regionu Morza Bałtyckiego, podczas gdy rozwój konkretnych produktów turystycznych i działania infrastrukturalne częściej pojawiały się w regionach o niższej intensywności współpracy. Wyniki te potwierdzają, że współpraca turystyczna w regionie Morza Bałtyckiego była nie tylko zróżnicowana przestrzennie, ale także funkcjonalnie – inne typy działań dominowały w obszarach o długiej tradycji współpracy transgranicznej, a inne w regionach, gdzie współpraca ta dopiero się rozwija.

5.7. Synteza przestrzennych nierówności współpracy turystycznej („stara” vs. „nowa” Europa)

Analiza wyników badań ilościowych dotyczących współpracy turystycznej w projektach Interreg IV pozwala jednoznacznie stwierdzić, że przestrzeń regionu Morza Bałtyckiego cechuje się wyraźnymi, trwałymi nierównościami. Różnice te są na tyle silne, że można je interpretować w kontekście podziału na tzw. „starą” i „nową” Europę, co w tym przypadku odnosi się nie tylko do różnic historycznych czy poziomu rozwoju gospodarczego, ale także do struktury współpracy instytucjonalnej i funkcjonowania systemów turystycznych. Wyniki jednoznacznie potwierdziły, że granice mentalne i strukturalne wytworzone w okresie zimnej



Ryc. 17. „Stara” vs. „nowa” Europa w projektach Interreg w regionie Morza Bałtyckiego
 Opracowanie własne na podstawie: Interreg Botnia-Atlantica (2020), Interreg Central Baltic (2020), Interreg Estonia-Latvia (2020), Interreg Fehmarnbeltregion (2020), Interreg Latvia-Lithuania (2020), Interreg Mecklenburg-Vorpommern-Brandenburg-Poland (2020); Interreg Nord (2020); Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak (2020), Interreg South Baltic (2020), Interreg Syddanmark-Schleswig-K E R N (2020), Interreg Baltic Sea Region (2020), Interreg Europe (2020), Keep EU (2020).

wojny nadal są widoczne w przestrzennym rozkładzie projektów turystycznych oraz relacji zachodzących między beneficjentami.

Już podstawowe dane liczbowe wskazują na znaczne dysproporcje pomiędzy obiema częściami regionu. Łącznie 77,3% beneficjentów znajduje się w państwach „starej” Europy, a więc w Finlandii, Danii, Niemczech, Norwegii i Szwecji. Oznacza to, że ponad 3/4 współpracy turystycznej miało miejsce w państwach o najwyższym potencjale instytucjonalnym oraz najdłuższej tradycji uczestnictwa w programach europejskich. Z kolei w państwach „nowej” Europy, obejmujących Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię, Białoruś i Rosję, znajdowało się 22,7% beneficjentów (ryc. 17). Choć państwa te mają rozbudowane zasoby dziedzictwa i rosnący sektor turystyczny, ich udział w projektach pozostaje wyraźnie niższy. Można przypuszczać, że wynika to zarówno z ograniczeń instytucjonalnych, jak i z odmiennej pozycji w europejskich sieciach współpracy.

Różnice te jeszcze bardziej pogłębiły się przy analizie roli partnerów wiodących. Beneficjenci z państw „starej” Europy stanowili aż 79,3% partnerów wiodących, a ich budżety odpowiadały za 83,9% łącznego budżetu partnerów

wiodących. Dane te wskazują, że to instytucje z Europy Północnej i Zachodniej w największym stopniu przejmowały odpowiedzialność za koordynację działań, zarządzanie projektami i podejmowanie kluczowych decyzji. Wydaje się, że państwa „nowej” Europy pełniły częściej rolę partnerów wspierających, uczestniczących w realizacji działań, lecz rzadziej odgrywały funkcje operacyjne o największej złożoności.

Wyniki badań potwierdzają również, że miejsca realizacji projektów i siedziby beneficjentów w obu częściach regionu różnią się strukturalnie. W państwach „starej” Europy beneficjenci projektów turystycznych zlokalizowani byli przede wszystkim w mniejszych miejscowościach, często w bezpośrednim sąsiedztwie wybrzeża morskiego. Oznacza to, że współpraca miała charakter bardziej rozproszony i była silnie „zanurzona” w strukturze lokalnej. W państwach „nowej” Europy sytuacja wyglądała odwrotnie: projekty realizowano głównie w średnich i dużych miastach, co prawdopodobnie wynikało z większej koncentracji zasobów administracyjnych oraz organizacyjnych właśnie w ośrodkach miejskich. Wydaje się, że instytucje lokalne na wschodzie regionu rzadziej posiadały wystarczające zdolności, aby samodzielnie angażować się w złożone projekty transgraniczne, przez co współpraca była bardziej scentralizowana.

Silnie asymetryczny charakter współpracy ujawnia również analiza przestrzennego zasięgu i kierunków relacji między beneficjentami. Najwyższa gęstość współpracy transgranicznej występowała w obszarach, które są położone relatywnie blisko siebie i są oddzielone wąskimi cieśninami morskimi. Zaliczają się do nich relacje: niemiecko-duńskie, duńsko-szwedzkie, duńsko-norweskie oraz fińsko-estońskie. Obszary te cechowała intensywność relacji projektowych, wysoka częstotliwość partnerstw oraz trwałość powiązań. Można przypuszczać, że kluczowe znaczenie miały tu: bliskość przestrzenna, dobra dostępność transportowa (zwłaszcza mosty i połączenia promowe), duża mobilność mieszkańców oraz długoletnia współpraca. Warto odnotować, że te obszary znajdują się wyłącznie w części regionu zaliczanej do „starej” Europy.

Z kolei w „nowej” Europie najczęściej obserwowano partnerstwa o bardziej ograniczonym zasięgu, mniej intensywne i silniej powiązane z projektami o charakterze promocyjnym lub produktowym. Szczególnie wyraźne są tu różnice w kontekście tzw. systemów relacji. Beneficjenci z wybrzeży Cieśnin Duńskich tworzyli bowiem odrębny, wewnętrznie spójny system współpracy, który tylko w niewielkim stopniu łączył się z regionami położonymi na wschód od dawnej żelaznej kurtyny. W nieco mniejszym stopniu podobną strukturę tworzyli beneficjenci z wybrzeża Zatoki Fińskiej i Zatoki Ryskiej – ich współpraca była bardziej intensywna wewnętrznie niż w relacjach z partnerami z innych części regionu. Dane te sugerują, że region Morza Bałtyckiego funkcjonuje jako układ policentryczny, w którym dominujące ośrodki współpracy nie tworzą jednego spójnego systemu, lecz raczej kilka subregionalnych „centrów ciężenia”.

Dodatkowym elementem pogłębiającym podział na „starą” i „nową” Europę jest wpływ odległości na intensywność współpracy. Najwięcej relacji między siedzibami beneficjentów odnotowano w przedziale 200-300 km, co odpowiada

odległościom między regionami położonymi po obu stronach Cieśnin Duńskich lub Zatoki Fińskiej. W państwach „nowej” Europy większe odległości oraz słabsza dostępność transportowa mogły ograniczać możliwość nawiązywania relacji projektowych. Choć dystans nie wykluczał współpracy, jego znaczenie było wyraźnie większe w przypadku regionów Europy Środkowo-Wschodniej.

Podstawowe wnioski pogłębia także analiza tematyczna projektów. Najważniejsze tematy projektów, w tym tworzenie sieci i zacieśnianie współpracy, rozwój produktów turystycznych, działania promocyjne oraz ochrona dziedzictwa kulturowego, były szczególnie silnie skoncentrowane w zachodniej części regionu. W miejscach o największej intensywności współpracy, zwłaszcza na wybrzeżach Cieśnin Duńskich i Kattegatu, obserwowano wyraźne współwystępowanie tematów strategicznych, promocyjnych i produktowych. W „nowej” Europie dominowały natomiast projekty o bardziej podstawowym charakterze, często skupione na pojedynczych aspektach turystyki, takich jak działania promocyjne czy ochrona dziedzictwa. Może to sugerować różnice w dojrzałości systemów turystycznych i ich zdolności do realizacji wieloaspektowych, złożonych inicjatyw.

Podsumowując, wyniki badań ilościowych jednoznacznie potwierdzają, że region Morza Bałtyckiego pozostaje przestrzennie i funkcjonalnie podzielony. Współczesne struktury współpracy turystycznej wyraźnie odzwierciedlają dawne podziały polityczne i gospodarcze, a „stara” Europa utrzymuje dominującą pozycję w zakresie liczby projektów, roli liderów, poziomu budżetów oraz intensywności i złożoności współpracy. Z kolei „nowa” Europa stopniowo zwiększa swój udział, jednak jej aktywność jest bardziej selektywna i skoncentrowana geograficznie. Wydaje się, że mimo upływu trzech dekad od zakończenia zimnej wojny, proces pełnej integracji przestrzennej regionu nie został zakończony, a podział na część zachodnią i wschodnią nadal wpływa na dynamikę i strukturę współpracy turystycznej.

6. Wyniki badań jakościowych

Analiza jakościowa stanowi kluczowy element badań nad współpracą turystyczną, która jest związana z przekraczaniem granic morskich w regionie Morza Bałtyckiego, ponieważ pozwala uchwycić te aspekty współpracy, których nie można w pełni wyjaśnić za pomocą metod ilościowych. Podczas gdy poprzedni rozdział przedstawia strukturę sieci współpracy, przestrzenne rozmieszczenie beneficjentów oraz dominujące konfiguracje partnerstw, podejście jakościowe umożliwia wgląd w doświadczenia, interpretacje i motywacje osób bezpośrednio zaangażowanych w realizację projektów Interreg IV. Wywiady pogłębione pozwalają dotrzeć do wiedzy praktycznej nabytej w działaniu, negocjacjach i codziennych decyzjach, która pozostaje niewidoczna w danych administracyjnych, raportach czy analizach liczbowych.

Badanie przyjęło perspektywę fenomenologiczną, zakładającą, że respondenci są najlepszymi interpretatorami własnych doświadczeń, a ich wypowiedzi odzwierciedlają subiektywne, lecz jednocześnie strukturalnie uwarunkowane sposoby rozumienia współpracy transgranicznej. Zastosowanie częściowo ustrukturyzowanych wywiadów umożliwiło połączenie zestawu pytań dotyczących kluczowych etapów i mechanizmów współpracy (geneza, motywacje, wybór partnerów, określanie tematów, bariery, efekty projektów) z otwartą formułą, która pozwoliła respondentom na swobodne rozwijanie wątków istotnych z ich perspektywy. Dzięki temu zebrany materiał odzwierciedla zarówno powtarzające się wzorce myślenia i działania, jak i indywidualne interpretacje wynikające z lokalnych kontekstów.

Dobór próby miał charakter celowy i został oparty na wcześniejszych analizach przestrzennych współpracy turystycznej w Interreg IV (por. rozdział 5). Identyfikacja 89 projektów oraz 834 beneficjentów zaangażowanych w 19 tematów turystycznych pogrupowanych w sześć kategorii stworzyła podstawę do selekcji respondentów odzwierciedlającej różnorodność geograficzną i tematyczną współpracy w regionie. Zaproszenia do wywiadów przesłano do 72 beneficjentów projektów, 11 przedstawicieli sekretariatów programowych oraz trzech firm o zasięgu ponadbałtyckim. Ostatecznie uzyskano 35 wywiadów, co stanowi reprezentatywną próbę dla badań jakościowych o charakterze eksploracyjnym.

Rozmowy przeprowadzono w 29 miastach zlokalizowanych w siedmiu krajach regionu Morza Bałtyckiego (por. ryc. 8, rozdział 4.4 – s. 59), przy czym największą liczbę wywiadów zrealizowano w Szwecji (16), następnie w Niemczech (7), Danii (5), Finlandii (3), Estonii (2), na Łotwie (1) i w Polsce (1). Respondenci reprezentowali siedem programów Interreg IV oraz szeroki przekrój instytucji – od organizacji pozarządowych i lokalnych stowarzyszeń, przez przedstawicieli administracji publicznej i liderów projektów, po menedżerów firm oraz pracowników sekretariatów programowych¹. Taki dobór zapewnił wielowymiarowy obraz współpracy oraz równowagę między perspektywą praktyków turystyki a stanowiskiem instytucji zarządzających.

Wywiady przeprowadzono między kwietniem a październikiem 2019 r., a ich średni czas trwania wynosił około jednej godziny. Rozmowy obejmowały szeroki zakres zagadnień związanych z funkcjonowaniem projektów transgranicznych: genezę współpracy, motywacje partnerów, mechanizmy doboru instytucji, formułowanie tematów projektowych, identyfikację barier i przeszkód, ocenę sukcesów oraz refleksje dotyczące krótkoterminowych i długookresowych efektów działań. Tak skonstruowany zestaw pytań pozwolił nie tylko na rekonstrukcję przebiegu współpracy w konkretnych projektach, lecz również na zrozumienie mechanizmów, które – jak pokazały analizy ilościowe – różnicują natężenie i strukturę współpracy między poszczególnymi częściami regionu.

Zebrany materiał został poddany analizie tematycznej zgodnie z metodyką Braun i Clarke (2006). Proces obejmował transkrypcję nagrań, wstępne zapoznanie się z danymi, kodowanie, wyodrębnienie i przegląd tematów, ich definicję oraz przygotowanie syntetycznego raportu. Iteracyjny charakter analizy pozwolił na uchwycenie powtarzających się wzorców wypowiedzi oraz różnic wynikających z kontekstu instytucjonalnego i geograficznego respondentów. Uzyskane w ten sposób wyniki stanowią nie tylko opis doświadczeń interesariuszy, lecz również materiał wyjaśniający, umożliwiający interpretację wyników analiz ilościowych oraz odpowiedź na drugie i trzecie pytanie badawcze.

Niniejszy rozdział prezentuje wyniki badań jakościowych w kolejności odpowiadającej logice współpracy projektowej: od genezy i motywacji respondentów, przez wybór partnerów i tematów projektów, po bariery, sukcesy oraz efekty krótko- i długookresowe. W przeciwieństwie do podejścia ilościowego, celem tej części nie jest pomiar intensywności współpracy, lecz rekonstrukcja jej mechanizmów oraz identyfikacja procesów, które prowadzą do wykształcenia – w opinii respondentów – coraz wyraźniejszej transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. Ostatnia część rozdziału zawiera tabelaryczne zestawienie najważniejszych wyników, stanowiące syntetyczne podsumowanie materiału empirycznego.

¹ W analizie materiału jakościowego zastosowano skróty identyfikujące typ respondentów: PR (*partner representative*) – przedstawiciele instytucji będących beneficjentami projektów Interreg; IR (*Interreg representative*) – przedstawiciele instytucji zarządzających i wdrażających programy Interreg; BC (*business cooperative*) – przedstawiciele podmiotów sektora prywatnego uczestniczących we współpracy projektowej.

6.1. Geneza współpracy i motywacje respondentów

Analiza treści 35 indywidualnych wywiadów pogłębionych dostarczyła łącznie 112 wskazań dotyczących genezy współpracy transgranicznej oraz motywacji respondentów. Wskazania te pogrupowano następnie w 14 powtarzających się tematów, z których kilka miało szczególnie wysoką frekwencję. Najczęściej pojawiały się odniesienia do wcześniejszych kontaktów instytucjonalnych – wątek ten został wskazany 19 razy, co oznacza, że pojawił się w wypowiedziach 54% respondentów, stanowiąc najbardziej wyraźny element genezy współpracy. Drugą najsilniejszą kategorię stanowiły motywacje rozwojowe i pragmatyczne, obejmujące chęć zdobycia nowych kompetencji, uczenia się od partnerów zagranicznych oraz podnoszenia jakości pracy instytucji. Wskazano je łącznie 17 razy (49% respondentów).

Znaczną grupę tematów stanowiły odniesienia do charakteru turystyki jako zjawiska przekraczającego granice administracyjne – kategorię tę identyfikowano 11 razy (31% respondentów). Respondenci podkreślali również konieczność wspólnego reagowania na problemy o charakterze transgranicznym, co odnotowano 9 razy (26%). W czternastu rozmowach (40%) pojawiały się wątki związane z czynnikiem ludzkim – znaczeniem zaufania, kompetencji i zaangażowania osób realizujących projekty. Natomiast motywacje instytucjonalne, takie jak chęć zwiększenia widoczności organizacji, rozwijania sieci kontaktów zawodowych czy utrzymania ciągłości działalności dzięki finansowaniu zewnętrznemu, pojawiły się łącznie 10 razy (29%).

Wyniki te wskazują, że geneza współpracy miała charakter wieloaspektowy, a najczęściej powtarzające się motywy: wcześniejsze relacje, motywacje rozwojowe oraz postrzeganie turystyki jako zjawiska transgranicznego, tworzyły logiczny fundament inicjatyw projektowych. Co istotne, to właśnie te kategorie pojawiały się szczególnie często w wypowiedziach przedstawicieli dużych i doświadczonych instytucji z państw tzw. „starej” Europy. W ich przypadku wcześniejsze relacje, silne zaplecze instytucjonalne oraz bogate doświadczenia we współpracy międzynarodowej stanowiły wyraźny punkt wyjścia do inicjowania partnerstw. Zjawisko to znajduje potwierdzenie w analizach ilościowych, które wykazały koncentrację ról liderów oraz większą gęstość sieci współpracy w tych częściach regionu.

Uzyskane dane ilościowe stanowią więc punkt wyjścia do jakościowego rozwinięcia najważniejszych wątków. To właśnie wcześniejsze kontakty, motywacje rozwojowe oraz potrzeba wspólnego działania w środowisku transgranicznym organizowały narracje rozmówców. W kolejnej części podrozdziału tematy te zostały rozwinięte i zilustrowane wypowiedziami respondentów, które najtrafniej oddają znaczenia i doświadczenia towarzyszące współpracy.

Geneza współpracy transgranicznej w projektach turystycznych realizowanych w regionie Morza Bałtyckiego była w opinii respondentów nierozzerwalnie związana z wcześniejszymi kontaktami między instytucjami, lokalnymi potrzebami oraz chęcią rozwijania działalności w oparciu o doświadczenia partnerów zagranicznych. W wielu przypadkach inicjatywa współpracy wynikała z naturalnie rozwijających się relacji, które z czasem przechodziły w formalne partnerstwa

projektowe. Jak wskazał jeden z rozmówców: „Mieliśmy długą tradycję współpracy, a projekt był po prostu kolejnym logicznym krokiem” (PR01, Niemcy). Wątek ten przewijał się w wielu wywiadach, potwierdzając znaczenie relacji społecznych jako fundamentu współpracy ponadnarodowej.

Motywacje do współpracy były wieloaspektowe i obejmowały zarówno czynniki pragmatyczne, jak i te związane z rozwojem kompetencji, prestiżem instytucji czy chęcią podejmowania nowych wyzwań. Wielu respondentów akcentowało, że udział w projekcie przynosi korzyści wykraczające poza jego formalne cele. Jeden z przedstawicieli instytucji szwedzkiej zauważył: „Dał nam energię, nowe umiejętności i poczucie, że razem możemy osiągnąć więcej niż osobno” (PR16, Szwecja). Wypowiedzi te wskazują, że współpraca była postrzegana jako przestrzeń profesjonalnego i osobistego rozwoju, wzmacniająca zarówno zespół, jak i instytucję.

Znaczącą rolę odgrywał także międzynarodowy wymiar współpracy, zapewniający dostęp do wiedzy, praktyk i doświadczeń partnerów z innych krajów regionu. Respondenci podkreślali, że możliwość porównania własnych działań z rozwiązaniami stosowanymi za granicą była jednym z najcenniejszych elementów projektów. Jeden z niemieckich beneficjentów zauważył: „Współpraca z partnerami ze Szwecji i Danii otworzyła nam oczy na nowe sposoby działania” (PR20, Niemcy). Wypowiedzi te potwierdzają, że region Morza Bałtyckiego stanowi przestrzeń intensywnej wymiany wiedzy, w której transfer dobrych praktyk jest jednym z kluczowych mechanizmów współpracy.

Istotną grupę motywacji stanowiła chęć podniesienia jakości lokalnej oferty turystycznej oraz potrzeba rozwiązywania problemów o charakterze transgranicznym. Beneficjenci wskazywali, że turystyka jest zjawiskiem przekraczającym granice administracyjne, co wymaga współpracy między regionami sąsiadującymi. Jeden z duńskich respondentów zauważył: „Turyści nie zwracają uwagi na granice, więc my też nie powinniśmy, kiedy planujemy nasze działania” (PR05, Dania). Wiele instytucji traktowało współpracę jako naturalną i konieczną formę działania w przestrzeni, gdzie przepływy turystyczne są intensywne, a granice mają bardziej symboliczny niż praktyczny charakter.

Respondenci zwracali uwagę, że współpraca projektowa była także sposobem na zwiększenie widoczności instytucji, rozwijanie sieci kontaktów zawodowych oraz wzmocnienie pozycji na poziomie regionalnym i ponadregionalnym. Udział w projektach umożliwiał także zapewnienie środków finansowych na działania, które w przeciwnym razie byłyby trudne do realizacji. Jak zauważył jeden z rozmówców ze Szwecji: „Bez finansowania Interreg wiele naszych działań nie byłoby możliwych” (PR13, Szwecja). Jednocześnie finansowanie unijne nie było przedstawiane jako główna motywacja, lecz raczej jako narzędzie umożliwiające realizację już istniejących ambicji instytucjonalnych.

W wielu wypowiedziach podkreślano znaczenie „czynnika ludzkiego”. Zaufanie, kompetencje i zaangażowanie członków zespołu były w ocenie respondentów kluczowe dla powodzenia współpracy. Jak ujął jeden z rozmówców: „Wszystko sprowadza się do ludzi. Dobrzy ludzie tworzą dobre projekty” (PR02, Niemcy). To spostrzeżenie, wielokrotnie powtarzane, podkreśla, że udana

współpraca zależy przede wszystkim od jakości relacji, a nie wyłącznie od formalnych ram projektowych. W tym kontekście szczególnie ważna była rola liderów projektów, którzy koordynowali działania i budowali atmosferę sprzyjającą wspólnej pracy.

Wypowiedzi wielu respondentów wskazywały również na znaczenie wcześniejszych kontaktów między instytucjami. W przypadku części projektów partnerzy znali się już z wcześniejszych inicjatyw lub współpracowali na poziomie lokalnym bądź regionalnym, co ułatwiało późniejsze działania transgraniczne. Jak zauważył jeden z rozmówców: „Dokładnie wiedzieliśmy, czego możemy się po sobie spodziewać, i to bardzo ułatwiało współpracę” (PR14, Szwecja). W innych przypadkach, choć partnerzy nie mieli bezpośrednich relacji, respondenci podkreślali kulturową bliskość regionu Morza Bałtyckiego oraz podobieństwo doświadczeń instytucji, które stanowiły solidną podstawę do rozpoczęcia współpracy.

Motywacje do współpracy różniły się w zależności od wielkości i doświadczenia instytucji. Duże podmioty o ugruntowanej pozycji częściej wskazywały na potrzebę innowacyjności i rozwoju kompetencji, natomiast mniejsze organizacje dostrzegały w projektach przede wszystkim możliwość zwiększenia rozpoznawalności i zdobycia nowych partnerów. Jak zauważył jeden z rozmówców: „Tu nie chodzi tylko o ten projekt. Tu chodzi o budowanie sieci, które przetrwają lata” (PR18, Łotwa). Tego typu refleksje wskazują, że współpraca transgraniczna była postrzegana jako proces długofalowy, w którym projekty stanowią kolejne etapy rozwijania relacji.

Całość wypowiedzi respondentów ukazuje genezę współpracy jako zjawisko wieloaspektowe, łączące elementy społeczne, instytucjonalne i pragmatyczne. Współpraca była postrzegana nie tylko jako narzędzie realizacji konkretnych działań, lecz także jako platforma tworzenia sieci kontaktów, wymiany wiedzy i wzajemnego uczenia się. Respondenci zgodnie podkreślali, że wspólne działania przynoszą więcej korzyści niż inicjatywy prowadzone indywidualnie, a efekty współpracy wykraczają poza formalne ramy projektów. Wypowiedzi te pomagają zrozumieć, dlaczego w analizach ilościowych widoczna jest koncentracja projektów oraz ról liderów w wybranych częściach regionu – szczególnie tam, gdzie wcześniejsze kontakty, zaufanie i potencjał instytucjonalny były najsilniej rozwinięte.

6.2. Wybór partnerów i wybór tematów projektowych

Analiza treści wywiadów dostarczyła zestawu wskazań dotyczących zarówno sposobu doboru partnerów, jak i definiowania tematów projektowych. W części dotyczącej wyboru partnerów zidentyfikowano łącznie 78 wskazań, które pogrupowano w 9 powtarzających się tematów. Najczęściej pojawiały się odniesienia do współpracy z wcześniej sprawdzonymi instytucjami; wątek ten został wskazany 22 razy, co oznacza, że wystąpił w wypowiedziach 63% respondentów. W kolejnych pozycjach znalazły się: zaufanie i rzetelność jako podstawowe kryterium doboru

(18 wskazań; 51% respondentów), dopasowanie kompetencji tematycznych partnerów do zakresu projektu (16 wskazań; 46%) oraz włączanie nowych partnerów w celu zwiększenia innowacyjności i poszerzenia perspektywy (9 wskazań; 26%). W 8 wywiadach (28%) zwracano uwagę na przeciążenie najbardziej doświadczonych instytucji, szczególnie w krajach nordyckich, co potwierdza asymetrię pozycji partnerów ujawnioną w analizach ilościowych.

W części dotyczącej wyboru tematów projektowych zidentyfikowano łącznie 53 wskazania, które uporządkowano w 6 głównych kategorii tematycznych. Najczęściej podkreślano konieczność dopasowania projektów do priorytetów programowych Interreg – wątek ten pojawił się 14 razy (40% respondentów). Niewiele rzadziej wskazywano na znaczenie lokalnych i regionalnych potrzeb jako punktu wyjścia do formułowania tematów (12 wskazań; 34%). W 17 wywiadach (49%) respondenci odwoływali się do specjalizacji partnerstw i kontynuowania współpracy w obszarach, w których instytucje posiadały już bogate doświadczenia. W 11 przypadkach (31% respondentów) zwracano uwagę na silną rolę partnera wiodącego, który inicjował projekt i w praktyce kształtował główne obszary działań.

Tak ujęte wyniki ilościowe porządkują mapę głównych wątków i wskazują, że dobór partnerów oraz tematów jest w dużej mierze zakorzeniony w istniejących relacjach, zaufaniu i wyspecjalizowanych kompetencjach, a jednocześnie ograniczany przez ramy programowe Interreg. Obraz ten dobrze koresponduje z wynikami analiz sieciowych: dominacją niewielkich układów bilateralnych i trójstronnych, koncentracją współpracy wokół kilku powtarzających się konfiguracji regionów oraz wyraźną asymetrią pozycji niektórych „silnych” partnerów. W kolejnych akapitach wątki te zostają rozwinięte w oparciu o wypowiedzi respondentów, które pokazują, jak ogólne schematy przekładały się na konkretne decyzje i praktyki współpracy.

Wybór partnerów do współpracy transgranicznej w projektach turystycznych w regionie Morza Bałtyckiego był dla respondentów procesem zarówno pragmatycznym, jak i opartym na relacjach społecznych. W wypowiedziach rozmówców powtarzał się motyw doboru partnerów, z którymi instytucje miały już wcześniejsze doświadczenia, co postrzegano jako istotny czynnik redukujący ryzyko i ułatwiający realizację działań projektowych. W wielu przypadkach decyzje o współpracy wynikały z istniejących sieci kontaktów oraz zaufania wypracowanego w poprzednich inicjatywach, zarówno formalnych, jak i nieformalnych. Jeden z respondentów podkreślił: „Z partnerami, których znamy od lat, wszystko przebiega szybciej i bez zbędnych wyjaśnień” (PR15, Finlandia). Współpraca z dobrze znanymi instytucjami była zatem traktowana jako bezpieczniejsza i bardziej przewidywalna, co nabierało szczególnego znaczenia w kontekście projektów międzynarodowych, wymagających dobrej koordynacji i efektywnej komunikacji. Tego typu praktyka doboru partnerów pomaga zrozumieć, dlaczego w analizie sieciowej dominują układy bilateralne i trójstronne oraz dlaczego współpraca koncentruje się wokół kilku powtarzających się konfiguracji regionów – wybór partnerów nie jest przypadkowy, lecz silnie zakorzeniony w poprzednich doświadczeniach.

Jednocześnie wielu rozmówców zwracało uwagę, że zbyt długotrwałe opieranie się wyłącznie na sprawdzonych partnerach może prowadzić do ograniczenia innowacyjności oraz zamknięcia się w wąskim kręgu współpracujących podmiotów. Niektórzy zdecydowali się na włączanie nowych partnerów w celu poszerzenia perspektyw i zwiększenia dynamiki współpracy. Jak zauważył jeden z respondentów: „Nowy partner wnosi świeże pomysły, ale też wymaga więcej czasu i tłumaczenia, jak pracujemy” (PR04, Niemcy). Wypowiedź ta dobrze oddaje ambiwalentny charakter współpracy z nowymi instytucjami, która z jednej strony przynosi innowacje, a z drugiej – obciąża zespoły koniecznością intensywniejszej koordynacji. Partnerzy musieli więc wyważać potrzebę stabilności z oczekiwaniem nowości, co nierzadko prowadziło do tworzenia mieszanego modelu współpracy opartego zarówno na dotychczasowych relacjach, jak i otwartym włączaniu partnerów wcześniej niezaangażowanych.

W ważnej części wypowiedzi powracał motyw zaufania jako podstawowego kryterium doboru partnerów. Respondenci podkreślali, że w projektach transgranicznych, szczególnie realizowanych przez granice morskie, zaufanie jest kluczowe, ponieważ znaczna część działań opiera się na samodzielności i odpowiedzialności każdego partnera. Jak stwierdził jeden z beneficjentów: „W projektach międzynarodowych musisz ufać, że partner wywiąże się ze swoich obowiązków, bo nie możesz wszystkiego kontrolować” (PR10, Szwecja). W tym kontekście wybór partnerów miał charakter strategiczny – instytucje selekcjonowały te podmioty, które nie tylko miały odpowiednie kompetencje, ale również wykazywały rzetelność, stabilność organizacyjną i odpowiedzialność projektową.

Interesującym wątkiem pojawiającym się w wypowiedziach respondentów była także kwestia przeciążenia najbardziej doświadczonych instytucji, szczególnie w krajach nordyckich. Organizacje te były bardzo często zapraszane do nowych projektów ze względu na ich profesjonalizm, wysoką jakość pracy i silną pozycję w regionie. Jeden z respondentów zauważył: „Niektórzy partnerzy byli tak cenieni, że każdy chciał mieć ich w swoim projekcie, ale to oznaczało, że zaczynali odmawiać z braku możliwości” (PR09, Estonia). Tego typu obserwacje wskazują na asymetrię w systemie współpracy: niektóre instytucje posiadały tak ugruntowaną reputację, że stawały się zasobem deficytowym, podczas gdy inne musiały aktywnie zabiegać o włączenie do partnerstw. Zjawisko to znajduje odzwierciedlenie w wynikach analiz ilościowych, w których kilka instytucji pełniło rolę kluczowych węzłów sieci, podczas gdy większość partnerów pozostawała w pozycjach peryferyjnych.

Proces wyboru partnerów był również powiązany z kompetencjami tematycznymi instytucji. W wielu przypadkach partnerzy byli dobierani zgodnie z ich doświadczeniem w konkretnych obszarach, takich jak: turystyka kulturowa, rozwój produktu turystycznego, marketing destynacji czy planowanie transportowe. Jeden z rozmówców zwrócił uwagę na pragmatyczny wymiar tego procesu: „Partner musi wносить wartość merytoryczną, inaczej współpraca jest tylko pozorna” (PR06, Szwecja). Wypowiedź ta pokazuje, że choć relacje społeczne i wcześniejsze kontakty były ważne, to ostatecznie decydowały także kompetencje instytucji i ich zdolność do wniesienia realnego wkładu w realizację działań projektowych.

Drugim kluczowym zagadnieniem była kwestia wyboru tematów projektowych, która w dużej mierze odzwierciedlała zarówno potrzeby instytucji, jak i ramy wyznaczone przez programy Interreg. Respondenci podkreślali, że tematy projektów musiały być zgodne z priorytetami programowymi, co czasem ograniczało swobodę w definiowaniu zagadnień. Jak zauważyła jedna z osób reprezentujących instytucję szwedzką: „Czasami mieliśmy pomysł, ale trzeba go było dopasować do tego, co program chciał finansować” (PR12, Szwecja). Wypowiedź ta odzwierciedla praktyczne wyzwania związane z koniecznością uzgadniania celów instytucjonalnych z wymaganiami programowymi. Respondenci wyraźnie podkreślali, że choć ramy programowe wyznaczały ogólne priorytety, ostateczny kształt tematu wynikał z lokalnych potrzeb i wyspecjalizowanych kompetencji partnerów. To tłumaczy, dlaczego w zachodniej części regionu częściej pojawiały się złożone projekty łączące rozwój produktów, marketing i strategię, podczas gdy w „nowej” Europie dominowały inicjatywy bardziej podstawowe, skoncentrowane na jednym wycinku oferty turystycznej.

W wielu wywiadach podkreślano, że tematy projektów wynikały również z doświadczeń i zainteresowań partnerów. Niektóre instytucje posiadały długą historię działania w określonych obszarach, co naturalnie kierowało je ku projektom związanym z tymi zagadnieniami. Jeden z rozmówców wyjaśnił: „Wybraliśmy temat, który znamy i w którym czujemy się mocni” (PR22, Dania). Prowadziło to do specjalizacji partnerstw, w których każdy podmiot wnosił unikalną kompetencję, umożliwiając rozwijanie projektów o wysokim stopniu merytorycznej spójności.

Niektórzy respondenci zwracali również uwagę, że temat projektu bywał silnie determinowany przez potrzeby lokalne lub regionalne, szczególnie w kontekście rozwoju produktów turystycznych czy promocji destynacji. W takich przypadkach partnerzy łączyli swoje interesy, tworząc temat odpowiadający wspólnym wyzwaniom. Jeden z respondentów zauważył: „Mieliśmy podobne problemy i podobne cele, więc naturalne było stworzenie wspólnego projektu” (PR03, Finlandia). W tego typu wypowiedziach widoczny jest pragmatyczny aspekt współpracy – tematy projektów były tworzone jako odpowiedź na realne, współdzielone potrzeby.

Ważną rolę w definiowaniu tematów pełnił także partner wiodący, który często inicjował projekt, przygotowywał jego koncepcję i wskazywał obszary działania. Pozostali partnerzy najczęściej akceptowali zaproponowany kierunek, dostosowując swoje działania do wspólnego planu. Jak zauważył jeden z respondentów: „Lider projektu miał jasną wizję, a my dostosowaliśmy nasze działania do tej wizji” (PR18, Łotwa). Tego typu relacje wskazują na istotę roli koordynacyjnej, którą pełnił lider w projektach transgranicznych.

Wraz z wyborem tematów pojawiał się również podział odpowiedzialności wynikający z kompetencji partnerów. W wielu przypadkach instytucje obejmowały role, które odpowiadały ich doświadczeniu i zasobom. Jeden z respondentów podkreślił: „Każdy robił to, co umiał najlepiej, i dzięki temu projekt działał” (PR23, Szwecja). W wypowiedzi tej pojawia się wątek efektywności opartej na specjalizacji partnerów, który przewijał się w wielu rozmowach.

Całość wypowiedzi respondentów wskazuje, że zarówno wybór partnerów, jak i wybór tematów projektowych był procesem złożonym, uwarunkowanym relacjami społecznymi, kompetencjami instytucji, wymaganiami programów oraz praktycznymi potrzebami regionu. Partnerstwa często opierały się na wcześniejszych doświadczeniach, ale jednocześnie dążyły do włączania nowych podmiotów, aby zwiększyć innowacyjność i dynamikę współpracy. Tematy projektowe odzwierciedlały zarówno potrzeby lokalne, jak i priorytety regionalne, a ich dobór był wynikiem negocjacji między partnerami oraz dostosowania do ram programowych. W opinii respondentów skuteczna współpraca wymagała równowagi między stabilnością i otwartością, a także umiejętności dostosowywania projektów do zmieniających się uwarunkowań instytucjonalnych, tematycznych i geograficznych. Sposób wyboru partnerów i tematów, opisany przez respondentów, stanowi więc ważny mechanizm wyjaśniający przestrzenny i tematyczny obraz współpracy przedstawiony w rozdziałach dotyczących wyników badań ilościowych – w tym koncentrację projektów wokół wybranych konfiguracji regionów oraz dominującą rolę kilku kluczowych instytucji w sieci współpracy.

6.3. Bariery i przeszkody współpracy transgranicznej w projektach turystycznych

Analiza treści 35 indywidualnych wywiadów pogłębionych ujawniła szerokie spektrum przeszkód napotykanych przez interesariuszy zaangażowanych w transgraniczną współpracę turystyczną w regionie Morza Bałtyckiego. Łącznie zidentyfikowano 181 wskazań przeszkód, które następnie pogrupowano w 43 kategorie tematyczne. Spośród nich 13 było wspominanych przynajmniej czterokrotnie, co świadczy o ich istotnym znaczeniu. Jeśli za przeszkody wiodące uznać te, które zostały wymienione przez co najmniej 1/3 respondentów, wówczas do kluczowych czynników utrudniających współpracę należą: bariery językowe, zasoby ludzkie, zasada refundacji w finansowaniu projektów, biurokracja oraz różnice kulturowe. Pozostałe przeszkody, o których wspominało co najmniej 10% respondentów, sklasyfikowano jako przeszkody dodatkowe. Poniżej omówiono rodzaje i role barier wiodących i dodatkowych w sposób pogłębiony, z wykorzystaniem wypowiedzi respondentów, które pokazują, dlaczego współpraca w niektórych częściach regionu rozwija się dynamiczniej, a w innych napotyka na liczne ograniczenia.

Wśród wiodących przeszkód najczęściej wskazywano bariery językowe i trudności komunikacyjne, które respondenci uznawali za szczególnie problematyczne w codziennym funkcjonowaniu zespołów projektowych. Różnice językowe były ściśle powiązane z ryzykiem nieporozumień, trudnościami w interpretacji dokumentów oraz ograniczeniami w swobodnym wyrażaniu opinii. Wielu respondentów podkreślało, że brak płynności językowej wpływał nie tylko na tempo pracy, lecz także na jakość wypracowywanych rozwiązań. Problem ten szczególnie ujął lider projektu ze Szwecji:

„W projektach międzynarodowych nie podoba mi się to, gdy partnerzy słabo mówią po angielsku. Widzę, że mają potrzebną wiedzę i ogromną chęć, ale język ich blokuje: nie potrafią się właściwie wyrazić, mówią niepoprawnie, wolno, jękać się; często nie rozumieją nawet swoich zadań, a na końcu projekt na tym cierpi” (PR06, Szwecja).

Drugim najczęściej wymienianym wyzwaniem były zasoby ludzkie, obejmujące zarówno dostępność wykwalifikowanych pracowników, jak i poziom zaangażowania oraz kompetencji projektowych partnerów. Aż 63% respondentów uznało tę kategorię za istotną barierę. Interesariusze wskazywali na brak pracowników o odpowiednich kompetencjach międzykulturowych, trudności w adaptacji do różnorodnych struktur organizacyjnych oraz obawy części partnerów przed podejmowaniem odpowiedzialnych ról projektowych. W kilku przypadkach podkreślano również problem wysokiej rotacji kadr, szczególnie w instytucjach odpowiedzialnych za zarządzanie programami. Jeden z dyrektorów sekretariatu Interreg zauważył: „Prawie nikt nie zostaje – kadra jest tylko w tranzycie, na jedną edycję. Zdobywają doświadczenie w zarządzaniu projektami i znajdują lepsze możliwości biznesowe” (IR02, Finlandia). W opinii respondentów brak stabilności oraz niedostateczne kompetencje kluczowych osób mogły ograniczać jakość działań projektowych i wydłużać procesy decyzyjne.

Kolejną wiodącą przeszkodą była zasada refundacji w finansowaniu projektów Interreg, według której każdy partner musi prefinansować swoje działania, a zwrot kosztów następuje dopiero po ich zatwierdzeniu. Prawie połowa respondentów wskazała tę zasadę jako znacząco ograniczającą możliwość uczestnictwa w projektach, zwłaszcza dla mniejszych organizacji oraz podmiotów z krajów o niższym poziomie rozwoju gospodarczego. Jeden z przedstawicieli NGO z Estonii wyraził frustrację:

„Nie tylko musisz dołożyć pieniędzy, ale też musisz czekać na środki, czekać długo... To powodowało u mnie liczne zmartwienia dotyczące prowadzenia organizacji, możliwych zablokowanych kont... Z tego powodu nigdy więcej nie złożę wniosku o projekt w programie Interreg” (PR08, Estonia).

Z kolei beneficjent ze Szwecji podkreślił, że zasada ta wpływała również na decyzje bardziej zasobnych partnerów:

„Również z powodu kwestii samofinansowania i faktu, że UE nie pokrywa całego budżetu projektu, zdecydowaliśmy się zaangażować dużą liczbę partnerów, ale z mniejszymi indywidualnymi budżetami, aby ich wkład finansowy nie był na tyle duży, by powodować problemy w ich zwykłej działalności” (PR13, Szwecja).

W opinii przedstawicieli Interreg zasada refundacji była czynnikiem zniechęcającym potencjalnych wnioskodawców:

„Niektórzy liderzy projektów z bardzo interesującymi pomysłami rezygnują z aplikacji po konsultacjach w naszym biurze, kiedy szczegółowo wyjaśniamy im schematy finansowania programu Interreg” (IR05, Niemcy).

Wśród wiodących przeszkód istotną rolę odgrywały również biurokratyczne formalności oraz złożoność procedur administracyjnych – 40% respondentów wskazało je jako kluczowe utrudnienie, podkreślając zarówno skomplikowanie systemu dokumentacji, jak i długie procesy zatwierdzania działań projektowych.

Respondenci wielokrotnie zauważali, że administracja staje się bardziej wymagająca niż sama współpraca między partnerami. Ilustrują to wypowiedzi: „To był nasz pierwszy projekt międzynarodowy – miał bardzo trudną administrację” (PR19, Szwecja); „Jeśli chodzi o realizację niektórych części projektu, procedura jest wysoce biurokratyczna” (PR04, Niemcy); oraz: „To nie współpraca transgraniczna jest wyzwaniem – to kwestie administracyjne związane z realizacją projektu” (PR21, Dania).

Piątą przeszkodą wiodącą były różnice kulturowe, wskazywane przez 34% respondentów. Dotyczyły one zróżnicowanych stylów pracy, norm społecznych, sposobów podejmowania decyzji oraz wyobrażeń dotyczących odpowiedzialności w projekcie. Różnice te prowadziły niekiedy do napięć, trudności we współpracy oraz konieczności wykonywania zadań za partnerów mniej aktywnych. Respondenci określali to wprost: „Partnerzy mają różne potrzeby, punkty wyjścia i poziomy rozwiązywania zadań. Czasami w projekcie po prostu wykonujesz pracę za nich” (PR21, Dania); „Może być tak, że czasem oczekiwania wobec niektórych partnerów są zbyt wysokie, nie tyle w odniesieniu do ich wiedzy eksperckiej, co do ich możliwości społecznych” (PR11, Niemcy).

Oprócz wiodących przeszkód wyodrębniono szereg przeszkód uzupełniających, wskazywanych przez co najmniej 10% respondentów. Do najważniejszych należały: dysproporcje ekonomiczne, Morze Bałtyckie jako bariera przestrzenna, koszty transportu, niewystarczające wsparcie finansowe, duża odległość, różne ramy prawne, słaba dostępność oraz różne korzyści ekonomiczne.

Dysproporcje ekonomiczne pojawiały się szczególnie w kontekście różnic w poziomie rozwoju partnerów. Jeden z interesariuszy z Łotwy podkreślił: „Nie mogliśmy znaleźć możliwości uzyskania wsparcia finansowego od władz lokalnych lub regionalnych, więc Interreg był dobrym rozwiązaniem” (PR18, Łotwa). Wskazywano, że słabsze ekonomicznie podmioty są bardziej wrażliwe na wymogi współfinansowania, a tym samym mniej skłonne do angażowania się w złożone projekty transgraniczne.

Morze Bałtyckie identyfikowano jako przeszkodę przede wszystkim w wymiarze logistycznym – konieczność podróży promami, dłuższy czas przejazdu, wyższe koszty transportu. Jednocześnie w wielu wypowiedziach morze pojawiało się również jako zasób i wspólny punkt odniesienia. Jedni podkreślali trudności: „Wysokie ceny biletów promowych ograniczają mobilność ludzi (...), którzy mogliby być bardziej ‘transgraniczni’, gdyby ceny nie były tak wysokie” (PR15, Finlandia). Inni eksponowali potencjał współpracy: „Nie uważam jednak Morza Bałtyckiego za dużą przeszkodę... W końcu uznałem Bałtyk za wspólny element, coś co nas łączy i daje nam możliwość współpracy” (PR02, Niemcy); „Dzięki Morzu Bałtyckiemu możemy razem tworzyć interesujące rzeczy – oddzielając nas, jednocześnie stanowi ogromną szansę” (PR07, Szwecja). Ten ambiwalentny obraz dobrze pokazuje, że granica morska jest zarazem czynnikiem utrudniającym spotkania „twarzą w twarz”, jak i rdzeniem wspólnej tożsamości projektów.

Problemy finansowe wiązano również z niewystarczającym wsparciem z innych źródeł niż Interreg. Respondenci podkreślali, że projekty nie powinny być jedynym

filarem finansowania współpracy, jednak w wielu przypadkach brakowało alternatywnych instrumentów. Różne ramy prawne określano jako przeszkody tworzące niepewność i opóźnienia: „Nie mogłem uwierzyć, że istnieje tak wiele różnic w regulacjach między krajami członkowskimi Unii Europejskiej” (PR17, Szwecja); „Różnice w prawie i regulacjach mogą powodować zamieszanie i niepewność co do odpowiedzialności prawnej i zobowiązań” (PR20, Niemcy). Ostatnią z przeszkód uzupełniających były różne korzyści ekonomiczne, które mogły prowadzić do napięć i poczucia nierównego podziału zysków, co obrazował respondent z Estonii: „Bardzo trudno było znaleźć dobrych partnerów z Finlandii. Zabierają ogromną część budżetu, ale wnoszą niewielki dodatkowy efekt” (PR08, Estonia).

Podsumowując, wyniki wywiadów wskazują, że współpraca transgraniczna w projektach turystycznych regionu Morza Bałtyckiego, choć postrzegana jako wartościowa, wymaga pokonywania wielu skomplikowanych przeszkód natury społeczno-kulturowej, finansowej, administracyjnej i organizacyjnej. Bariery te nakładają się na siebie i różnią się intensywnością w zależności od położenia geograficznego, zasobów oraz doświadczeń partnerów, stanowiąc ważny kontekst dla zrozumienia dynamiki współpracy na obszarze Morza Bałtyckiego.

Warto podkreślić, że w wypowiedziach respondentów fizyczne bariery naturalne – morze, odległość, ograniczona dostępność transportowa – pojawiały się istotnie rzadziej niż przeszkody społeczno-kulturowe, organizacyjne i administracyjne. Morze Bałtyckie było częściej opisywane jako wspólny zasób i przestrzeń możliwości niż jako główne źródło trudności. Z perspektywy badanych oznacza to, że specyfika współpracy przez granice morskie nie polega na fundamentalnie odmiennym katalogu barier, lecz na ich hierarchii i znaczeniu: w centrum znajdują się relacje, kompetencje i złożoność procedur, a nie sama granica morska. Ten wynik odróżnia badany obszar od wielu przykładów współpracy przez granice lądowe, w których dominującą rolę przypisuje się barierom prawnym i administracyjnym, a jednocześnie pomaga wyjaśnić, dlaczego – mimo podobnych ram instytucjonalnych – intensywność i struktura współpracy w regionie Morza Bałtyckiego układa się tak nierównomiernie, jak pokazano w części ilościowej badań.

6.4. Sukcesy, korzyści i efekty krótkoterminowe projektów

Analiza treści wywiadów dostarczyła łącznie 124 wskazań dotyczących sukcesów, korzyści oraz krótkoterminowych efektów projektów. Wskazania te pogrupowano w 9 powtarzających się tematów, przy czym niemal wszyscy respondenci (34 z 35) wskazali co najmniej jeden pozytywny efekt udziału w projektach Interreg. Najczęściej pojawiały się odniesienia do zwiększonej promocji regionów i wzrostu widoczności w międzynarodowej przestrzeni turystycznej – wątek ten odnotowano 26 razy, co oznacza, że wystąpił w wypowiedziach 74% respondentów. Niewiele rzadziej akcentowano rozwój kompetencji i wymianę wiedzy (23 wskazania; 66%) oraz powstawanie nowych lub ulepszonych produktów turystycznych

o charakterze transgranicznym (21 wskazań; 60%). Istotną grupę stanowiły także efekty związane ze wzmocnieniem współpracy i budowaniem zaufania między instytucjami (18 wskazań; 51%) oraz ze wzrostem ruchu turystycznego w pierwszych latach po zakończeniu projektu (15 wskazań; 43%). Rzadziej, choć nadal wyraźnie, wskazywano na poprawę infrastruktury turystycznej i jakości usług (13 wskazań; 37%), wzrost prestiżu instytucji i ich pozycji w regionie (11 wskazań; 31%) oraz rozwój zdolności do długofalowego planowania strategicznego (9 wskazań; 26%). Tak zarysowany obraz ilościowy pokazuje, że już w krótkim okresie obok efektów materialnych – produktów, infrastruktury, wzrostu liczby turystów – równie silnie obecne są efekty niematerialne, związane z uczeniem się, relacjami i wzmocnieniem potencjału instytucjonalnego. To właśnie one tworzą pomost między konkretnymi przedsięwzięciami projektowymi a szerszymi procesami integracji przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego.

W wypowiedziach respondentów sukcesy projektów były najczęściej opisywane przez pryzmat rosnącej widoczności regionów oraz jakości działań promocyjnych. Partnerzy podkreślali, że wspólne kampanie marketingowe miały skalę i profesjonalizm nieosiągalne w warunkach działań wyłącznie krajowych lub lokalnych. „Wspólna kampania promocyjna sprawiła, że po raz pierwszy mieliśmy możliwość zaprezentowania się nie tylko lokalnie, ale także na forach międzynarodowych. Skala oddziaływania była nieporównywalnie większa” (PR02, Niemcy) – zauważył jeden z respondentów. Inny dodawał: „Dzięki projektowi powstały wysokiej jakości materiały – broszury, filmy, mapy. Samodzielnie nie mielibyśmy środków na realizację czegoś tak profesjonalnego” (PR05, Dania). Dla wielu instytucji szczególnie istotne było wdrożenie nowoczesnych narzędzi cyfrowych: aplikacji mobilnych, interaktywnych map czy wielojęzycznych portali. Jak ujął to jeden z interesariuszy: „Cyfrowy przewodnik był przełomem – pozwolił nam pokazać ofertę w sposób innowacyjny i przyciągnąć młodszych turystów” (PR24, Szwecja). Tego typu przykłady dobrze ilustrują, dlaczego w analizach ilościowych część obszarów nadmorskich zaczyna funkcjonować jako bardziej rozpoznawalne „węzły” w sieci transgranicznej – projekty wzmacniają ich obecność na mapie turystycznej Bałtyku.

Równolegle bardzo silnie wybrzmiewał wątek rozwoju kompetencji i wymiany wiedzy. Respondenci wielokrotnie opisywali projekty jako intensywną ścieżkę uczenia się, obejmującą zarówno techniczne aspekty zarządzania projektami, jak i doświadczenie pracy w środowisku międzykulturowym. „To było jak intensywny kurs zawodowy. Obserwowaliśmy, jak inni planują, jak zarządzają projektami, jak współpracują z branżą. Wiele z tych rozwiązań przenieśliśmy do naszej instytucji” (BC03, Szwecja). Partnerzy z nowych państw UE podkreślali z kolei możliwość porównania własnych praktyk z doświadczeniem bardziej zaawansowanych instytucji: „Dzięki projektom mogliśmy porównać się z krajami bardziej doświadczonymi. To było motywujące i rozwojowe” (PR18, Łotwa). Z rozmów wyłania się również obraz projektów jako przestrzeni doskonalenia umiejętności miękkich – komunikacji, negocjacji, koordynacji, planowania. „Po kilku latach takich projektów jesteś zupełnie innym pracownikiem. Lepiej komunikujesz, szybciej

reagujesz, wiesz, jak radzić sobie w złożonych sytuacjach” (PR22, Dania). W krótkim okresie efekty te materializują się w lepszej jakości zarządzania projektami, lecz z perspektywy całego systemu współpracy stanowią załączek długotrwałego wzmocnienia potencjału instytucjonalnego w wybranych częściach regionu.

Istotną grupę efektów stanowił rozwój nowych produktów turystycznych oraz ulepszenie już istniejących. Respondenci wymieniali m.in. transgraniczne szlaki tematyczne, połączone oferty turystyczne, wspólne wydarzenia kulturalne i działania ułatwiające korzystanie z infrastruktury. Kluczową cechą tych produktów była ich zintegrowana konstrukcja, pozwalająca turystom doświadczać regionu jako jednej, spójnej przestrzeni. „Produkt stworzony w ramach projektu był czymś, czego żaden z partnerów nie mógłby osiągnąć sam. Jego siła polegała na tym, że łączył różne kraje, kultury i atrakcje” (PR03, Finlandia). W wielu wywiadach podkreślano, że łączenie oferty tak, by obejmowała obszary położone po obu stronach morza, zwiększało jej atrakcyjność i konkurencyjność rynkową. W pierwszych latach po zakończeniu projektów część respondentów obserwowała konkretne efekty w ruchu turystycznym, szczególnie w postaci wzrostu liczby gości zagranicznych: „Po projekcie zauważyliśmy wyraźny wzrost turystów z Niemiec i Danii. Nie byłoby tego bez naszej wspólnej kampanii” (PR10, Szwecja); „Widzieliśmy większą rozpoznawalność i większy ruch, szczególnie w sezonie letnim. To było bezpośrednim efektem projektu” (PR09, Estonia). Dane te dobrze korespondują z wynikami analiz ilościowych, które wskazują na koncentrację projektów i efektów w wybranych odcinkach wybrzeża – tam, gdzie powstają produkty o wyraźnie ponadlokalnym zasięgu.

W wielu wypowiedziach podkreślano, że jednym z najbardziej cenionych, choć trudno mierzalnych sukcesów, było zacieśnienie współpracy i skrócenie dystansu mentalnego między instytucjami. Respondenci wskazywali, że projekty umożliwiały przejście od relacji formalnych do partnerskich, opartych na zaufaniu i wzajemnym zrozumieniu. „Zaczęliśmy myśleć o sobie jak o partnerach, a nie o odrębnych instytucjach. To zmienia dynamikę współpracy na przyszłość” (PR02, Niemcy). „Największy sukces to zaufanie, które powstało. Po takim projekcie łatwiej jest zacząć kolejny” (PR05, Dania). W kilku wywiadach pojawiał się także wątek przełamywania stereotypów i wykorzystywania różnic kulturowych jako zasobu: „Nauczyliśmy się, że nasze różnice nie są przeszkodą, ale zasobem. To było jedno z najważniejszych doświadczeń” (PR17, Szwecja). Tego rodzaju efekty miękkie stanowią ważne dopełnienie wcześniej omawianych barier; pokazują, że część początkowych napięć i trudności współpracy przez morze może być relatywnie szybko zredukowana dzięki bezpośrednim kontaktom i wspólnej pracy nad konkretnymi zadaniami.

Respondenci zwracali również uwagę na bardziej bezpośrednie zmiany w przestrzeni turystycznej: poprawę oznakowania tras, modernizację centrów informacji, podniesienie standardów usług. „Projekt pozwolił poprawić oznakowanie tras, odnowić centra informacji i wprowadzić nowe usługi. Efekty były widoczne natychmiast” (PR08, Estonia). W wielu przypadkach działania te miały efekt dodatkowy – angażowały lokalnych przedsiębiorców, instytucje publiczne i społeczności,

co przyczyniało się do ogólnego podniesienia jakości oferty. Jednocześnie liczni respondenci podkreślali, że infrastruktura nie stanowi głównego kryterium oceny projektów, a część najważniejszych efektów pozostaje słabo widoczna w przestrzeni fizycznej. Po zakończeniu finansowania znikają kampanie, materiały promocyjne dezaktualizują się, natomiast trwałość wyników przejawia się raczej w utrzymujących się relacjach, kompetencjach i sposobach działania instytucji.

Krótkoterminowe sukcesy obejmowały także wzrost prestiżu instytucji uczestniczących w projektach oraz rozwój zdolności do długofalowego planowania. Dla wielu mniejszych podmiotów był to pierwszy kontakt z międzynarodowym środowiskiem projektowym: „Po projekcie zaczęto nas postrzegać jako organizację profesjonalną, zdolną do realizacji poważnych przedsięwzięć międzynarodowych” (PR18, Łotwa). Wypowiedzi z jednostek samorządowych i organizacji pozarządowych podkreślały natomiast zmianę horyzontu czasowego: „Dzięki projektowi nauczyliśmy się planować w perspektywie kilku lat. To zmieniło sposób, w jaki pracujemy” (PR23, Szwecja). W krótkiej perspektywie przekłada się to na lepsze przygotowanie do kolejnych projektów, w dłuższej – na możliwość aktywnego współtworzenia sieci współpracy opisanych w rozdziałach ilościowych.

Podsumowując, sukcesy i efekty krótkoterminowe projektów transgranicznych obejmują zarówno wymierne rezultaty: wzrost ruchu turystycznego, rozwój produktów, poprawę infrastruktury, jak i efekty niematerialne: wzmocnienie relacji, uczenie się, rozwój kompetencji i budowanie pozycji instytucji w regionie. W opinii respondentów to właśnie synergia tych rezultatów sprawia, że projekty Interreg stanowią ważny impuls do rozwoju współpracy turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego. Oznacza to, że odpowiedź na pytanie badawcze „dlaczego” (PB2 i PB3) nie może być rekonstruowana wyłącznie na podstawie map przepływów i liczby projektów. Krótkoterminowe efekty ujawnione w wywiadach pokazują, że intensywność współpracy w wybranych częściach wybrzeża wynika nie tylko z dostępności środków czy lokalizacji portów, lecz również z nagromadzenia pozytywnych doświadczeń, zaufania, kompetencji i widocznych rezultatów, które zachęcają partnerów do kontynuowania działań. W tym sensie omawiane w tym podrozdziale sukcesy stanowią pierwszy krok do przekształcania poszczególnych odcinków wybrzeża w elementy większej, transgranicznej przestrzeni turystycznej, której długookresowy kształt jest przedmiotem rozważań podjętych w kolejnym podrozdziale.

6.5. Efekty długookresowe i wpływ projektów na kreowanie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego

Analiza treści 35 wywiadów pogłębionych przyniosła łącznie 137 wskazań dotyczących efektów długookresowych projektów oraz ich wpływu na kształtowanie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego.

Wskazania pogrupowano w 10 powtarzających się tematów obejmujących zarówno trwałe zmiany organizacyjne i kompetencyjne, jak i procesy szerszej integracji przestrzennej, mentalnej i symbolicznej. Najczęściej wskazywano na utrwalenie relacji i sieci współpracy. Ta odpowiedź pojawiła się 28 razy, czyli w wypowiedziach 80% respondentów. Kolejną istotną kategorią był trwały rozwój wspólnych produktów, marek i usług turystycznych (24 wskazania; 69%), a niemal równie często zwracano uwagę na pogłębione zmiany kompetencyjne i organizacyjne w instytucjach, umożliwiające samodzielne inicjowanie kolejnych współprac międzynarodowych (22 wskazania; 63%). W dalszej kolejności pojawiały się tematy związane ze zmianą percepcji regionu Morza Bałtyckiego jako spójnej przestrzeni turystycznej (19 wskazań; 54%) oraz stopniowym zbliżaniem standardów funkcjonowania sektora turystycznego w różnych państwach regionu (15 wskazań; 43%). Rzadziej wskazywano na wpływ projektów na strategie i polityki turystyczne (13 wskazań; 37%), kształtowanie wspólnych narracji i symbolicznych powiązań (11 wskazań; 31%) oraz na kumulatywny wzrost widoczności regionu Morza Bałtyckiego w środowisku międzynarodowym (10 wskazań; 29%). Obraz ilościowy potwierdza, że efekty długookresowe są bardziej wielowymiarowe i rozłożone w czasie niż efekty krótkoterminowe – obejmują zarówno trwałe rezultaty materialne, jak i długofalowe przemiany organizacyjne, mentalne i przestrzenne. To one organizują narracje respondentów i stanowią fundament jakościowej analizy przedstawionej poniżej.

W opinii rozmówców najważniejsze i najbardziej wartościowe efekty projektów Interreg uwidaczniają się dopiero po zakończeniu finansowania, kiedy mechanizmy zainicjowane przez wspólne działania zaczynają funkcjonować niezależnie od formalnych ram projektu. Respondenci podkreślali, że projekty turystyczne realizowane przez granice morskie uruchamiają procesy, które – choć rozciągnięte w czasie i zróżnicowane intensywnością – systematycznie wzmacniają transgraniczne powiązania o charakterze społecznym, organizacyjnym i przestrzennym. W wielu wypowiedziach wybrzmiewało przekonanie, że to właśnie te, często niewidoczne na pierwszy rzut oka, długookresowe rezultaty w największym stopniu przyczyniają się do tworzenia transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej, określanej przez respondentów nierzadko mianem transgranicznej destynacji.

Najczęściej powtarzanym efektem długookresowym było utrwalanie relacji i sieci współpracy. Respondenci podkreślali, że z czasem relacje budowane w projektach stają się trwałą infrastrukturą współdziałania, niezależną od ram Interreg: „Po projekcie współpraca zaczęła się rozwijać sama. Regularne kontakty stały się normą, a nie obowiązkiem wynikającym z projektu” (PR11, Niemcy). W podobnym tonie wypowiadał się partner ze Szwecji: „Projekt to tylko początek. To, co zostaje później, jest znacznie ważniejsze: ufamy sobie, wiemy, jak razem pracować, umiemy się szybko porozumieć” (PR06, Szwecja). Te wypowiedzi korespondują z wynikami analiz ilościowych: obszary charakteryzujące się gęstą siecią współpracy są zwykle tymi, w których powstają bardziej zintegrowane formy współdziałania, przekraczające pojedyncze cykle programowania.

Trwałość efektów widoczna jest również w rozwijaniu wspólnych produktów i usług, które często funkcjonują po zakończeniu projektów i są utrzymywane przez instytucje regionalne, lokalne lub przez lokalną branżę turystyczną. Respondenci wskazywali, że elementy takie jak: trasy rowerowe, szlaki żeglugi morskiej, oferty kulturowe czy portale informacyjne stały się integralną częścią regionalnych ofert turystycznych. „Nasz transgraniczny szlak żeglugi został włączony do regionalnej oferty. Samorządy zdecydowały się go utrzymywać, bo widzą, że działa” (PR03, Finlandia). W podobnym duchu niemiecki respondent stwierdził: „Stworzyliśmy markę turystyczną, która żyje własnym życiem. Lokalni operatorzy ją przejęli. To znakomity przykład, że projekt był początkiem czegoś większego” (PR02, Niemcy). Ze względu na trwałość produktów, to właśnie te fragmenty wybrzeża, w których powstają i utrzymują się produkty transgraniczne, stają się w oczach respondentów najbardziej „materialnymi” elementami wyłaniającej się przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego.

Istotnym efektem długookresowym są także trwałe zmiany kompetencyjne i organizacyjne. Respondenci podkreślali, że projekty nauczyły ich, jak działać w środowisku międzynarodowym, jak przygotowywać wnioski, jak zarządzać współpracą i jak rozwijać instytucje. „Przed pierwszym projektem baliśmy się współpracy międzynarodowej. Teraz piszemy wnioski bez obaw, a nasi pracownicy mają dużo większą pewność siebie” (BC01, Dania). Te kompetencje kumulują się i z czasem umożliwiają instytucjom inicjowanie nowych pól współpracy. W analizach ilościowych znajduje to odzwierciedlenie w koncentracji projektów w określonych regionach – najbardziej aktywne instytucje to często te, które dzięki wcześniejszym projektom zdobyły kompetencje i pewność potrzebną do dalszego działania.

Jednym z najciekawszych i jednocześnie najtrudniejszych do uchwycenia efektów długookresowych jest zmiana percepcji regionu Morza Bałtyckiego jako wspólnej przestrzeni turystycznej. Wielu respondentów wskazywało, że dopiero dzięki projektom zaczęli postrzegać Bałtyk nie jako granicę, lecz jako przestrzeń możliwości: „Po projekcie zaczęliśmy inaczej patrzeć na Bałtyk. To już nie jest granica, ale obszar wspólnych możliwości” (PR05, Dania). Inny respondent zauważył: „Projekt pokazał nam, że tworzymy razem coś, co turyści postrzegają jako jedną destynację. Bałtyk to dla nich całość, a nie zlepek państw” (PR10, Szwecja). Takie zmiany mentalne są kluczowe dla kształtowania transgranicznej przestrzeni turystycznej; bez spójnej percepcji regionu trudno mówić o jego spójnej ofercie.

W wielu wypowiedziach pojawiał się także wątek stopniowego zbliżania standardów funkcjonowania turystyki. Choć harmonizacja nie była celem samym w sobie, to powtarzające się współprace prowadziły do ujednolicania oznakowania tras, jakości usług czy stylu materiałów promocyjnych. „Po kilku wspólnych działaniach zauważyliśmy, że zaczynamy pracować w podobny sposób, używamy podobnych narzędzi, a nasze materiały promocyjne są coraz bardziej spójne” (PR01, Niemcy). Z perspektywy przestrzennej takie zbliżenie standardów wzmacnia kompatybilność oferty, a więc i odczuwalną spójność regionu.

Kolejnym elementem długookresowych efektów jest wpływ projektów na strategię i polityki turystyczne. Respondenci wskazywali, że w wielu przypadkach ich strategia została uzupełniona o komponent transgraniczny: „Kiedy przygotowaliśmy nową strategię, okazało się, że współpraca bałtycka stała się jednym z naszych kluczowych priorytetów – to zasługa projektu” (PR07, Szwecja). Takie zmiany dowodzą, że Interreg oddziałuje nie tylko na poziomie projektowym, lecz także instytucjonalnym i strategicznym.

W dłuższej perspektywie istotną rolę odgrywają również wspólne narracje i symboliczne powiązania między regionami. Dotyczy to w szczególności projektów kulturowych i dziedzictwa. „Zrozumieliśmy, że nasze historie są połączone przez Bałtyk. To zmienia sposób, w jaki opowiadamy o naszej kulturze i o tym regionie” (PR02, Niemcy). Rozwijanie wspólnych narracji wzmacnia poczucie bałtyckiej wspólnoty i wspiera budowę symbolicznego wymiaru destynacji turystycznej.

Efektem kumulatywnym jest również rosnąca międzynarodowa widoczność regionu Morza Bałtyckiego. Respondenci wskazywali, że dzięki projektom stali się bardziej rozpoznawalni i częściej zapraszani do nowych partnerstw: „Po zakończeniu projektu zaczęliśmy dostawać zaproszenia do kolejnych partnerstw międzynarodowych. To otworzyło nam drzwi, których wcześniej nie mieliśmy” (PR09, Estonia).

Najbardziej rozbudowanym, wielowymiarowym i stopniowym efektem projektów jest jednak materializacja transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. Proces ten nie zachodzi nagle – jest wynikiem nakładania się utrwalonych produktów, sieci instytucji, spójnych praktyk, wspólnych narracji oraz zmian w postrzeganiu regionu przez turystów. Respondenci podkreślali, że turyści – szczególnie spoza Europy – postrzegają Bałtyk jako całość: „Dla wielu turystów jesteśmy jednym regionem. Dla nich Szwecja, Finlandia czy Estonia to części Bałtyku” (PR17, Szwecja). W opinii badanych właśnie ta ewolucja percepcji jest jednym z najważniejszych efektów projektów, ponieważ umożliwia regionowi funkcjonowanie jako destynacja transgraniczna zarówno w sensie materialnym, jak i symbolicznym.

Jednocześnie respondenci zwracali uwagę, że proces ten nie obejmuje równomiernie całego regionu. Najbardziej zaawansowane formy współpracy i zintegrowanej oferty powstają tam, gdzie łączą się: gęsta sieć wcześniejszych relacji, wysoki potencjał instytucjonalny oraz dobra dostępność transportowa, np. w rejonie Cieśnin Duńskich czy Zatoki Fińskiej. W innych częściach regionu efekty mają bardziej incydentalny charakter. Dlatego w opinii respondentów transgraniczna przestrzeń turystyczna Bałtyku nie jest jednolita, lecz składa się z „węzłów” i „korytarzy” współpracy, które stanowią realne jądro integracji. Jak ujął to jeden z beneficjentów z Niemiec: „Nie widzę Morza Bałtyckiego jako jednej destynacji. To raczej zbiór mniejszych regionów, często transgranicznych, ale bardzo różnych od siebie. Turystyka na południu Bałtyku nie ma nic wspólnego z tą na północy Zatoki Botnickiej – to zupełnie inne światy” (PR04, Niemcy).

Podsumowując, z wypowiedzi respondentów wyłania się obraz procesów długotrwałych i wielopoziomowych, w których projekty Interreg pełnią rolę inicjatora i katalizatora przemian. W długiej perspektywie prowadzą one do stopniowego przekształcania struktury i percepcji przestrzeni turystycznej regionu, czyniąc ją coraz bardziej zintegrowaną, funkcjonalną i rozpoznawalną jako transgraniczna destynacja. Efekty długookresowe opisane przez respondentów – utrwalone relacje, trwałe produkty, kompetencje, wspólne narracje i rosnąca rozpoznawalność, odpowiednio uzupełniają analizę ilościową i stanowią kluczowy materiał do odpowiedzi na pytania badawcze, zwłaszcza PB3. Pokazują, że specyfika współpracy przez granice morskie nie polega na odmienności typów efektów, lecz na ich przestrzennej koncentracji, sile kumulacji i roli w tworzeniu regionalnych „jąder integracji”, które z czasem mogą stać się fundamentem szerszej, ponadnarodowej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego.

6.6. Podsumowanie wyników badań jakościowych

Wyniki badań jakościowych przedstawione w podrozdziałach 6.1-6.5 ukazują wielowymiarowy obraz współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego widziany z perspektywy praktyków – beneficjentów projektów, przedstawicieli programów Interreg oraz sektora prywatnego. Analiza wywiadów pozwala prześledzić cały proces współpracy: od momentu inicjacji, poprzez dobór partnerów i tematów, realizację działań, pojawiające się bariery i sukcesy, aż po długofalowe rezultaty oraz stopniową materializację transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej. Najważniejsze obserwacje z badań ujęto syntetycznie w tabeli 4, natomiast poniżej przedstawiono ich interpretacyjną syntezę.

Zebrane wyniki badań jakościowych potwierdzają, że współpraca transgraniczna w regionie Morza Bałtyckiego ma charakter procesu długotrwałego, osadzonego w sieciach wcześniejszych relacji instytucjonalnych, zaufaniu oraz doświadczeniu partnerów. Projekty nie były inicjowane przypadkowo, lecz wynikały z rozpoznanych potrzeb rozwojowych oraz ze specyfiki turystyki jako działalności naturalnie przekraczającej granice administracyjne. Współpraca ta łączyła motywacje pragmatyczne z celami instytucjonalnymi, prowadząc do stopniowej profesjonalizacji działań i wzmacniania pozycji uczestników.

Analiza wypowiedzi respondentów wskazuje jednocześnie, że przebieg współpracy był silnie kształtowany przez czynniki organizacyjne, społeczne i kulturowe. Bariery językowe, ograniczone zasoby kadrowe, złożone procedury administracyjne oraz różnice w stylach pracy miały większe znaczenie dla dynamiki projektów niż sama fizyczna bariera morza. Morze Bałtyckie funkcjonowało w percepcji badanych zarówno jako granica, jak i wspólny zasób, którego znaczenie zależało od zdolności instytucji do przezwyciężania barier pozaprzestrzennych.

W perspektywie długookresowej szczególnie istotnym rezultatem współpracy okazało się trwałe zakorzenienie relacji partnerskich oraz włączanie efektów

Tabela 4. Wybrane wyniki wywiadów pogłębianych – opinie interesariuszy współpracujących w turystycznych projektach transgranicznych w regionie Morza Bałtyckiego w ramach projektów Interreg IV

Temat	Wybrane wyniki wywiadów pogłębianych
Geneza współpracy i motywacje	wcześniejsze kontakty i długotrwałe relacje, „logiczny kolejny krok”, lokalne potrzeby rozwoju turystyki, chęć podnoszenia jakości oferty, wymiana wiedzy i doświadczeń, rozwój kompetencji i profesjonalizm, zwiększenie widoczności regionu, utrzymanie działalności dzięki Interreg, motywacje społeczne i instytucjonalne, pragmatyzm i motywacje rozwojowe, transgraniczny charakter turystyki jako naturalna podstawa współpracy, potrzeba wspólnego reagowania na problemy ponadnarodowe
Wybór partnerów	preferowani znani partnerzy, zaufanie i dobra reputacja, znaczenie relacji osobistych, dopasowanie stylów pracy, partnerzy z komplementarnymi kompetencjami, duże instytucje jako pożądaní, lecz „przeciążeni” partnerzy, angażowanie nowych podmiotów dla innowacji, większe wymagania koordynacyjne przy nowych partnerach, unikanie podmiotów o niskiej rzetelności, pragmatyczny wybór w oparciu o wcześniejsze doświadczenia
Wybór tematów projektowych	tematy wynikające z lokalnych i regionalnych potrzeb, wykorzystanie dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego, rozwój produktów turystycznych, dopasowanie do priorytetów Interreg, inicjatywa i silna rola lidera projektu, negocjowanie zakresu działań z partnerami, tematy związane z dotychczasowymi kompetencjami instytucji, kontynuacja wcześniejszych obszarów współpracy
Sukcesy	powstanie konkretnych produktów (szlaki, oferty, wydarzenia, portale, aplikacje), profesjonalne materiały promocyjne, wejście na nowe rynki, zwiększenie widoczności regionów, rozwój usług turystycznych, poprawa jakości infrastruktury, budowanie zaufania i relacji, rozwinięcie współpracy międzyinstytucjonalnej, wzrost kompetencji twardych i miękkich, pierwsze doświadczenia międzynarodowe dla mniejszych instytucji
Krótkookresowe efekty projektów	wzrost widoczności międzynarodowej, zwiększenie się ruchu turystycznego, lepsza infrastruktura i oznakowanie, rozwój kompetencji pracowników, poprawa komunikacji zespołowej, wzrost prestiżu instytucji, wzmocnienie pozycji w sieciach współpracy, większa motywacja zespołów, poprawa jakości usług i obsługi turystów
Długookresowe efekty projektów	trwałe sieci współpracy, produkty funkcjonujące po projekcie, kumulacja wiedzy i kompetencji, większa pewność instytucji w projektach międzynarodowych, wpisanie współpracy do strategii regionalnych, włączanie rezultatów w praktykę instytucji, większa rozpoznawalność regionu, długookresowa profesjonalizacja, ujednolicanie standardów i metod pracy, materializacja transgranicznej przestrzeni turystycznej: produkty + narracje + standardy + percepcja turystów, mozaikowy, nierównomierny rozwój przestrzeni – węzły i korytarze współpracy
Przeszkody wiodące	bariery językowe, trudności komunikacyjne, niedobór zasobów ludzkich, brak kompetencji międzykulturowych, rotacja kadr, zasada refundacji i konieczność prefinansowania, ograniczone możliwości finansowe partnerów, skomplikowana biurokracja, różnice kulturowe i style pracy

Przeszkody dodatkowe	dysproporcje ekonomiczne, Bałtyk jako bariera przestrzenna, wysokie koszty transportu, niewystarczające dodatkowe źródła finansowania, różnice w systemach prawnych, niepewność prawna, słaba dostępność transportowa, nierówne korzyści ekonomiczne
Wpływ projektów na kreowanie transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego	utrwalanie wspólnych produktów, integracja ofert, sieciowanie instytucji, ujednolicanie standardów, wspólne narracje i identyfikacje regionalne, zmiana mentalnego postrzegania Bałtyku jako „obszaru wspólnych możliwości”, rosnąca percepcja regionu jako jednej destynacji zwłaszcza przez turystów spoza regionu, materializacja przestrzeni transgranicznej, mozaikowy charakter integracji (węzły i korytarze współpracy), zróżnicowane tempo rozwoju w różnych częściach regionu

Opracowanie własne na podstawie 35 wywiadów pogłębionych.

projektów do stałych praktyk instytucjonalnych, ofert turystycznych i dokumentów strategicznych. Proces ten prowadził do stopniowej harmonizacji standardów, narzędzi i narracji, przyczyniając się do materializacji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. Jednocześnie integracja ta miała charakter nierównomierny, koncentrując się w obszarach o wysokim potencjale instytucjonalnym i dobrej dostępności, co skutkowało mozaikową strukturą tej przestrzeni, złożoną z węzłów i korytarzy współpracy.

Wyniki badań jakościowych uzupełniają tym samym analizy ilościowe, pozwalając lepiej zrozumieć mechanizmy stojące za obserwowanymi wzorcami przestrzennymi i tematycznymi współpracy. Pokazują one, że transgraniczna współpraca turystyczna w regionie Morza Bałtyckiego jest procesem społecznie konstruowanym, opartym na relacjach, kompetencjach i zdolności adaptacji instytucji, a jej przestrzenny wymiar jest efektem tych interakcji.

7. Synteza i interpretacja wyników badań nad transgraniczną morską przestrzenią turystyczną regionu Morza Bałtyckiego

Niniejszy rozdział stanowi syntetyczną interpretację całości materiału empirycznego zgromadzonego w ramach badań nad transgraniczną morską przestrzenią turystyczną regionu Morza Bałtyckiego. Obejmuje on zarówno analizę przestrzennego wymiaru współpracy, jej tematyki oraz specyfiki interakcji zachodzących pomiędzy partnerami oddzielonymi granicą morską, jak i odniesienie tych obserwacji do przyjętych wcześniej ram teoretycznych dotyczących funkcjonowania granic i procesów integracji transgranicznej. Celem rozdziału jest zintegrowanie wyników badań omówionych w rozdziałach 5 i 6 oraz osadzenie ich w szerszym kontekście literatury przedmiotu, w sposób umożliwiający uchwycenie logiki i konsekwencji procesów zachodzących w badanym obszarze.

W rozdziale udzielono odpowiedzi na trzy pytania badawcze sformułowane w części metodycznej monografii. Odpowiedzi te, oparte zarówno na analizach ilościowych, jak i jakościowych, pozwalają wykazać, że zakładany cel badawczy został osiągnięty: specyfika terytorialna współpracy transgranicznej na obszarach morskich została zidentyfikowana, opisana i osadzona w kontekście teoretycznym. Rozdział stanowi interpretację i syntezę uzyskanych wyników, akcentując najważniejsze wnioski oraz ukazując ich powiązanie z procesami integracji transgranicznej, zmiennością funkcji granic oraz uwarunkowaniami geograficzno-społecznymi właściwymi dla regionu Morza Bałtyckiego.

7.1. Integracja wyników badań: od teorii do empirycznego obrazu przestrzeni transgranicznej

Analiza transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego została oparta na złożonym aparacie teoretycznym, w którym kluczową rolę odgrywają współczesne koncepcje funkcjonowania granic oraz procesów

integracji transgranicznej. Ujęcia te – zwłaszcza te odnoszące się do zmienności funkcji granic, obejmujące sekwencję *bordering-debordering-rebordering* oraz modele interakcji transgranicznych zaproponowane przez Martinezę (1994) i Timothy'ego (1999), umożliwiają interpretację współpracy transgranicznej jako procesu dynamicznego, którego intensywność, kierunek i zakres są bezpośrednio związane z fazą ewolucji granicy. W przypadku regionu Morza Bałtyckiego, w którym przez dekady funkcjonowały silne podziały polityczne i ideologiczne, proces usuwania granic (*debordering*) po 2007 r. utworzył warunki dla nowej jakości współpracy transgranicznej, zwłaszcza w obszarze turystyki. Włączenie do analizy elementów neofunkcjonalizmu, szczególnie koncepcji rozprzestrzeniania się współpracy (*spillover*), pozwala dodatkowo uchwycić mechanizm, w którym współpraca sektorowa (np. w zakresie turystyki, ochrony środowiska czy transportu) może prowadzić do rozszerzania i wzmacniania powiązań transgranicznych, a w konsekwencji do kształtowania się nowych struktur przestrzennych.

Przyjęte ramy teoretyczne umożliwiają interpretację empirycznych wyników badań w sposób pozwalający zrozumieć zarówno ich terytorialny wymiar, jak i logikę funkcjonowania współpracy transgranicznej. Zmienność funkcji granic znajduje bezpośrednie odzwierciedlenie w obserwowanym zróżnicowaniu przestrzennym sieci partnerstw projektowych w ramach programu Interreg IV, w sposobach organizacji współpracy oraz w tematach realizowanych działań. Proces *debordering* ułatwił nawiązywanie relacji między instytucjami oddzielonymi granicą morską, ale nie doprowadził do pełnej homogenizacji współpracy w całym regionie, co potwierdza koncepcję wieloetapowości integracji oraz konieczność uwzględnienia różnic historycznych, kulturowych i infrastrukturalnych. Ponadto, jak wskazują wcześniejsze badania (Więckowski i Cerić, 2016), granice morskie – choć pełnią tę samą funkcję co lądowe – cechują się odmienną logiką oddziaływania, co znalazło potwierdzenie również w przeprowadzonych analizach.

Przeprowadzone badanie wypełnia istotną lukę w literaturze. Dotychczasowe opracowania koncentrowały się głównie na granicach lądowych oraz na wybranych fragmentach współpracy w regionie Morza Bałtyckiego, podczas gdy transgraniczna morska przestrzeń turystyczna pozostawała zjawiskiem słabo rozpoznanym (Cerić, 2019). Istniała szczególna potrzeba kompleksowej analizy obejmującej różne poziomy współpracy, zróżnicowanie tematyczne projektów oraz przestrzenne rozmieszczenie partnerstw, a także identyfikację mechanizmów decydujących o powodzeniu lub ograniczeniach współpracy podejmowanej przez granice morskie. Wyniki przedstawione w niniejszej monografii odpowiadają na tę potrzebę, dostarczając zarówno ilościowej charakterystyki współpracy na poziomie całego regionu, jak i jakościowej interpretacji doświadczeń partnerów projektowych.

Zastosowanie metodyki mieszanej okazało się kluczowe dla pełnego uchwycenia specyfiki badanej przestrzeni. Analizy ilościowe umożliwiły identyfikację przestrzennego zasięgu współpracy, koncentrycznych układów relacji oraz różnic w intensywności powiązań pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią regionu. Ujawniły także, które typy projektów dominują w poszczególnych obszarach i jak

na współpracę wpływa geograficzna bliskość lub istnienie połączeń transportowych. Z kolei badania jakościowe pozwoliły zrozumieć motywacje podmiotów, bariery i czynniki sprzyjające współpracy oraz ukazały, dlaczego w niektórych obszarach współpraca rozwija się intensywnie, podczas gdy w innych pozostaje ograniczona. Tym samym połączenie obu podejść umożliwiło wyjaśnienie zarówno gdzie, jak i dlaczego współpraca transgraniczna zachodzi w określony sposób, tworząc podstawę do odpowiedzi na pytania badawcze sformułowane w rozdziale 3.

7.2. Zasięg i struktura współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego

Zasięg i struktura współpracy transgranicznej realizowanej w ramach projektów turystycznych programu Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego odzwierciedlają zarówno historycznie uwarunkowany podział przestrzeni, jak i współczesną logikę integracji wynikającą z procesów likwidacji granic (*debordering*). Analiza rozmieszczenia beneficjentów oraz intensywności ich powiązań wykazała, że współpraca poprzez granice morskie ma charakter wyraźnie zróżnicowany przestrzennie, a jej przebieg nie jest jednolity w skali całego regionu. W szczególności widoczna jest stała dychotomia pomiędzy zachodnią a wschodnią częścią regionu, która mimo upływu dziesięcioleci od upadku żelaznej kurtyny, nadal wpływa na możliwości i intensywność współpracy transgranicznej. Wnioski te potwierdzają zarówno analizy ilościowe, jak i jakościowe, a także korespondują z wcześniej formułowanymi obserwacjami dotyczącymi trwałości barier historycznych w procesach integracji (Więckowski, 2013; Więckowski i Cerić, 2016; Dołzbłasz, 2017).

Przestrzenna konfiguracja współpracy wskazuje, że partnerstwa projektowe najliczniej rozwijają się tam, gdzie połączenia geograficzne, fizyczne i komunikacyjne, ułatwiają oddziaływanie między podmiotami oddzielonymi granicą morską. Największą gęstość relacji zaobserwowano w obszarach, które cechują się relatywnie niewielką szerokością granicy morskiej oraz dobrą dostępnością transportową, jak Cieśniny Duńskie (Sund, Wielki Bełt, Mały Bełt) czy rejon Zatoki Fińskiej i Zatoki Ryskiej. Analiza wykazała ponadto, że najwięcej relacji partnerskich występuje pomiędzy podmiotami położonymi w odległości 200-300 km, co oznacza, że współpraca nie jest zjawiskiem lokalnym ani skoncentrowanym wyłącznie na obszarach położonych naprzeciwko siebie, lecz obejmuje większe, bardziej rozległe konfiguracje przestrzenne. Wskazuje to, że transgraniczna morska przestrzeń turystyczna nie jest zbiorem prostych powiązań punktowych, lecz dynamiczną siecią relacji rozwijających się wzdłuż istniejących korytarzy transportowych, społeczno-gospodarczych i funkcjonalnych.

Istotnym elementem struktury współpracy jest jej wyraźna asymetria pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią regionu. Analiza budżetów partnerów wiodących wskazuje, że aż 83,9% środków programu Interreg IV trafiło do instytucji z krajów

tw. „starej” Europy, podczas gdy jedynie 16,1% przypadło partnerom z krajów „nowej” Europy. Zjawisko to potwierdza, że proces *debordering* nie zdołał całkowicie zniwelować różnic strukturalnych wynikających z odmiennego poziomu rozwoju gospodarczego, potencjału instytucjonalnego czy dostępu do zasobów. Wyraźne zróżnicowanie widoczne jest także w rozmieszczeniu beneficjentów: w krajach zachodnich dominują partnerzy zlokalizowani w małych i średnich miejscowościach, podczas gdy we wschodniej części regionu projekty realizowane są głównie przez instytucje z dużych i średnich miast. Oznacza to, że w regionie zachodnim transgraniczna współpraca turystyczna przenika głębiej struktury lokalne, podczas gdy we wschodnim pozostaje w większym stopniu skoncentrowana na silnych ośrodkach miejskich, co ogranicza jej terytorialne oddziaływanie.

Zasięg współpracy nie jest więc równomierny, lecz koncentruje się w kilku wyraźnych klastrach transgranicznych, stanowiących funkcjonalne subsystemy regionu Morza Bałtyckiego. Najlepiej wykształcone węzły współpracy obejmują obszary duńsko-szwedzkie, duńsko-norweskie, fińsko-estońskie oraz niemiecko-duńskie, w których połączenia promowe i mostowe umożliwiają intensywną wymianę osób. W przeciwieństwie do nich, współpraca pomiędzy partnerami ze wschodniej części regionu, zwłaszcza z Litwy, Łotwy, Polski czy obwodu kaliningradzkiego jest słabsza i mniej zróżnicowana, choć regularnie obecna. Jedynie Niemcy stanowią pomost między obiema częściami regionu, angażując się zarówno w projekty realizowane z Danią i Szwecją, jak i z partnerami ze wschodniej części regionu Morza Bałtyckiego. W efekcie struktura współpracy przyjmuje formę policentryczną, opartą na kilku dominujących rdzeniach i mniejszych, peryferyjnych układach współdziałania.

Zidentyfikowane prawidłowości wskazują jednoznacznie, że współpraca transgraniczna w projektach turystycznych regionu Morza Bałtyckiego nie tworzy jednolitej i spójnej przestrzeni obejmującej cały region. Jej zasięg ma charakter selektywny i nierównomierny, koncentrując się w kilku wyraźnych klastrach o wysokiej intensywności relacji, zwłaszcza tam, gdzie sprzyjają temu bliskość geograficzna, dobra dostępność transportowa oraz wysoki potencjał instytucjonalny partnerów. Układ ten odzwierciedla zarówno współczesne uwarunkowania funkcjonalne, jak i trwałe zróżnicowania historyczne oraz społeczno-gospodarcze, w tym utrzymujący się podział między zachodnią i wschodnią częścią regionu.

Uwzględniając powyższe ustalenia, możliwe jest udzielenie odpowiedzi na pytanie badawcze PB1: Jaki jest zasięg współpracy w projektach dotyczących turystyki transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego? Przeprowadzone analizy dowodzą, że zasięg tej współpracy nie ma charakteru jednolitego ani równomiernego w skali całego regionu, lecz koncentruje się w kilku intensywnie funkcjonujących obszarach współpracy. W konsekwencji transgraniczna morska przestrzeń turystyczna regionu Morza Bałtyckiego kształtuje się w sposób policentryczny, poprzez wyodrębnione subsystemy współpracy, a nie jako spójna struktura obejmująca cały obszar Morza Bałtyckiego.

7.3. Tematyka i przestrzenne zróżnicowanie współpracy turystycznej

Tematyka i przestrzenne rozmieszczenie projektów turystycznych realizowanych w ramach programu Interreg IV w regionie Morza Bałtyckiego stanowią kluczowy element charakterystyki transgranicznej przestrzeni morskiej. Analiza treści projektów oraz ich dystrybucji przestrzennej pozwoliła wyróżnić 19 tematów szczegółowych pogrupowanych w sześć głównych kategorii: usprawnienia w biznesie, działania promocyjne i konserwatorskie, oceny i badania, rozwój produktu turystycznego, transport oraz tematy pozostałe. Już sam ten zakres wskazuje, że współpraca transgraniczna w obszarze turystyki na obszarach morskich obejmuje szerokie spektrum działań – od tworzenia strategii i produktów turystycznych po badania, promocję i rozwój usług. Jednak o wiele istotniejsze niż sama liczba tematów jest to, które z nich dominują, w jakich częściach regionu występują najczęściej i jakie mechanizmy stoją za ich rozmieszczeniem.

Wyniki badań ilościowych i jakościowych jednoznacznie wskazują, że projekty realizowane na obszarach oddzielonych granicą morską koncentrują się przede wszystkim wokół działań „miękkich”, takich jak ekspertyzy, badania, spójne strategie rozwoju turystyki, marketing, tworzenie wspólnej marki destynacji oraz budowanie tożsamości regionalnej. Potwierdzają to zarówno analizy ilościowe, jak i wcześniejsze obserwacje opisane w literaturze dotyczącej integracji transgranicznej na Bałtyku, zgodnie z którymi współpraca dotycząca obszarów morskich częściej przybiera formę wspólnych inicjatyw strategicznych niż inwestycji infrastrukturalnych. Wynika to z samej specyfiki morskiej przestrzeni transgranicznej: duże odległości, ograniczona liczba transgranicznych powiązań fizycznych oraz fakt, że przestrzeń ta łączy głównie rdzenie miejskie, sprawiają, że działania infrastrukturalne są trudniejsze, bardziej kosztowne i w mniejszym stopniu dostosowane do warunków morskich niż w przypadku obszarów lądowych. W rezultacie dominują projekty, które rozwijają kompetencje, wiedzę, sieci współpracy i wspólne narracje turystyczne, a nie te, które wymagają znaczącej rozbudowy fizycznej infrastruktury.

Przestrzenne zróżnicowanie tematyki współpracy jest równie wyraźne, jak jej struktura ogólna. Największą koncentrację projektów dotyczących tworzenia sieci współpracy, rozwoju produktów turystycznych, budowania destynacji, promocji oraz ochrony dziedzictwa kulturowego odnotowano na wybrzeżach Cieśnin Duńskich oraz w rejonie cieśniny Kattegat. Wynika to z dużej gęstości ośrodków miejskich, istniejących połączeń transportowych oraz z długiej tradycji współpracy transnarodowej w tej części regionu. Obszary te funkcjonują jako silne węzły powiązań transgranicznych, w których tematy współpracy odpowiadają potrzebom rozwiniętego sektora turystycznego oraz wysokiemu poziomowi instytucjonalnego przygotowania beneficjentów. Jednocześnie projekty tam realizowane odznaczają się wysokim stopniem specjalizacji, co potwierdza silną koncentrację tematyczną i funkcjonalną.

W przeciwieństwie do tego, we wschodniej części regionu tematy współpracy mają bardziej zróżnicowany charakter, a ich intensywność jest niższa. Choć rozmieszczenie beneficjentów według tematów jest relatywnie równomierne, to dominujące kierunki współpracy nie są tak wyraźnie zaznaczone jak w części zachodniej. Wynika to zarówno z mniejszej liczby intensywnie współpracujących ośrodków, jak i z większego zróżnicowania instytucjonalnego oraz ograniczonego dostępu do zasobów, co z kolei znajduje odzwierciedlenie w mniejszych budżetach projektowych beneficjentów z krajów „nowej” Europy oraz rzadziej występujących projektach o charakterze strategicznym. W badaniach jakościowych partnerzy wskazywali dodatkowo na trudności związane z finansowaniem oraz pozyskiwaniem partnerów o zbliżonym poziomie doświadczenia i zasobów, co utrudnia realizację bardziej zaawansowanych tematycznie działań.

Zaobserwowane zróżnicowanie tematyczne wskazuje jednoznacznie, że współpraca turystyczna poprzez granice morskie kształtuje się z uwzględnieniem specyficznych uwarunkowań geograficznych, gospodarczych i społecznych. Projekty w rejonie Cieśnin Duńskich, gdzie odległości między brzegamiorskimi są stosunkowo niewielkie, komunikacja intensywna, a relacje są stabilne i wieloletnie, charakteryzują się wysoką koncentracją tematów dotyczących tworzenia destynacji, wspólnego marketingu oraz tożsamości regionalnej. Z kolei w rejonie Zatoki Fińskiej i Ryskiej dostrzegalna jest silna specjalizacja w tematach związanych z badaniami i rozwojem, co odpowiada dynamicznie zmieniającej się strukturze turystyki i wysokiej innowacyjności regionu. W części południowej i południowo-wschodniej współpraca obejmuje szeroki zakres tematów, ale ich intensywność jest niższa i nie tworzą one tak silnych klastrów, jak w regionach zachodnich.

Uwzględniając powyższe ustalenia, można jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie badawcze PB2: Jakie są tematy współpracy w turystycznych projektach w regionie Morza Bałtyckiego oraz jak są zróżnicowane przestrzennie względem lokalizacji beneficjentów? Analiza wykazała, że współpraca koncentruje się przede wszystkim na działaniach o charakterze strategicznym, wiedzochłonnym i promocyjnym, które dominują zwłaszcza w zachodniej części regionu, gdzie beneficjenci są gęsto rozmieszczeni wzdłuż cieśnin i posiadają rozwinięte powiązania instytucjonalne. Jednocześnie rozmieszczenie tematów projektów wykazuje wyraźne zróżnicowanie przestrzenne: w rejonach o wysokiej dostępności transportowej i długoletniej tradycji współpracy (np. Cieśniny Duńskie, Kattogat, Zatoka Fińska) dominują tematy związane z tworzeniem sieci, rozwojem produktów, promocją oraz budowaniem wspólnej tożsamości turystycznej, natomiast w pozostałych częściach regionu – zwłaszcza we wschodniej – tematy współpracy są bardziej zróżnicowane i rzadziej wykazują silną koncentrację przestrzenną. Oznacza to, że zarówno tematyka projektów, jak i jej przestrzenne rozmieszczenie pozostają ściśle związane z lokalizacją beneficjentów, a transgraniczna morska przestrzeń turystyczna organizuje się wokół kilku odmiennych profili tematycznych wynikających z uwarunkowań geograficznych i instytucjonalnych regionu Morza Bałtyckiego.

7.4. Specyfika morskiej transgranicznej przestrzeni turystycznej na tle przestrzeni lądowych

Specyfika turystycznej przestrzeni transgranicznej na obszarach morskich wyłania się wyraźnie z wyników przeprowadzonych badań oraz z wniosków wcześniej formułowanych w literaturze dotyczącej funkcjonowania granic morskich. Ustalenia te wskazują, że współpraca transgraniczna realizowana poprzez granice morskie przebiega według odmiennych mechanizmów niż współpraca rozwijająca się na obszarach lądowych. Różnice te dotyczą zarówno sposobu organizacji relacji pomiędzy partnerami, jak i zakresu przestrzennego powiązań oraz rodzajów działań podejmowanych w ramach projektów turystycznych. W efekcie morska przestrzeń transgraniczna wykazuje własną, charakterystyczną logikę funkcjonowania, wynikającą z jej specyficznych uwarunkowań geograficznych, instytucjonalnych i społecznych.

Pierwsza fundamentalna różnica dotyczy zakresu przestrzennego współpracy. Turystyczna przestrzeń transgraniczna na obszarach lądowych z reguły obejmuje tereny bezpośrednio przylegające do granicy, tworząc układy peryferyjne, w których współpraca koncentruje się na wąskim pasie granicznym. W przypadku obszarów morskich przestrzeń transgraniczna ma natomiast charakter znacznie bardziej rozległy – obejmuje nie tylko wybrzeża państw nadbałtyckich, lecz także rozległe obszary morskie, które zgodnie z prawem morskim są w dużej mierze przestrzenią międzynarodową nienależącą do żadnego z państw (Cerić, 2019). W rezultacie transgraniczna morska przestrzeń turystyczna łączy terytoria oddalone od siebie o kilkaset kilometrów, a jej rdzeń nie znajduje się na granicy *sensu stricto*, lecz w sieci połączeń transportowych, relacji instytucjonalnych i funkcjonalnych powiązań pomiędzy dużymi ośrodkami miejskimi. Badania wykazały, że największa liczba relacji partnerskich występuje pomiędzy podmiotami oddalonymi od siebie o 200-300 km, a więc poza typowym zasięgiem współpracy lądowej, która zazwyczaj rozwija się na krótszych dystansach. Oznacza to, że przestrzeń morska nie stanowi prostego przedłużenia przestrzeni lądowej, lecz tworzy odrębny, wielkoskalowy układ relacji, którego geometrię wyznaczają połączenia promowe, mostowe oraz sieci transportowe między ośrodkami portowymi.

Druga istotna różnica dotyczy charakteru przestrzeni, które są ze sobą łączone dzięki współpracy transgranicznej. W przypadku współpracy lądowej są to najczęściej obszary peryferyjne, często słabiej rozwinięte gospodarczo i infrastrukturalnie, w których projekty transgraniczne pełnią funkcję narzędzia wyrównywania poziomów rozwoju. W przeciwieństwie do tego, transgraniczna morska przestrzeń turystyczna łączy przede wszystkim duże miasta, porty oraz metropolie pełniące funkcję rdzeniowych elementów systemu regionalnego. Wynika to z faktu, że to właśnie te ośrodki dysponują zasobami instytucjonalnymi, kompetencjami, dostępnością transportową i kapitałem niezbędnym do prowadzenia współpracy na większą skalę. Potwierdzają to dane empiryczne: w części zachodniej regionu beneficjenci projektów często pochodzą z mniejszych miejscowości, jednak ich współpraca opiera się na silnych powiązaniach

z większymi ośrodkami portowymi; natomiast w części wschodniej większość projektów realizowana jest w dużych miastach, które dominują w strukturze relacji transgranicznych. Różnica ta ma kluczowe znaczenie dla zrozumienia, dlaczego współpraca transgraniczna na morzu charakteryzuje się innymi tematami i mechanizmami niż współpraca lądowa. Tam, gdzie współpracują rdzenie, współpraca ma charakter bardziej strategiczny, skoordynowany i oparty na wiedzy, podczas gdy współpraca peryferyjna częściej koncentruje się na infrastrukturze i produktach lokalnych.

Choć czynniki geograficzne i transportowe odgrywają istotną rolę w obu typach przestrzeni, to ich wpływ jest odmienny. Badania potwierdziły, że dostępność transportowa, zwłaszcza istnienie połączeń promowych lub mostowych, jest jednym z najważniejszych czynników sprzyjających współpracy przez morze. Jednak, jak podkreślali uczestnicy wywiadów pogłębionych, odległość czy bariera morska rzadko stanowiły główną przeszkodę w realizacji współpracy. Znacznie ważniejsze okazały się bariery społeczno-kulturowe oraz instytucjonalne, które w przypadku obszarów morskich mają większe znaczenie niż bariery prawno-administracyjne typowe dla współpracy lądowej. Oznacza to, że choć morze jest fizyczną barierą, to w praktyce ważniejsze jest to, czy partnerzy dysponują odpowiednimi zasobami, kompetencjami i doświadczeniem, a także czy istnieje odpowiednia kultura współpracy. Współpraca morskiej przestrzeni transgranicznej wymaga bowiem nie tylko pokonywania dystansu, ale także intensywnej koordynacji działań pomiędzy instytucjami często silnie zróżnicowanymi pod względem wielkości, kompetencji i zaplecza organizacyjnego.

Wyniki badań wykazały, że projekty realizowane na obszarach morskich koncentrują się na tematach „miękkich”: ekspertyzach, badaniach, strategiach, marketingu turystycznym, promocji, tworzeniu destynacji i budowaniu wspólnej tożsamości. Na obszarach lądowych znacznie częściej dominują projekty infrastrukturalne, takie jak budowa szlaków, rozwój lokalnych produktów turystycznych czy inwestycje w zagospodarowanie turystyczne terenów przygranicznych. Różnice te wynikają bezpośrednio z odmiennych warunków przestrzennych i funkcjonalnych. Zatem współpraca na obszarach lądowych koncentruje się na przekształcaniach przestrzeni fizycznej, podczas gdy na obszarach morskich jest to współpraca koncepcyjna i strategiczna, która ma służyć integracji dużych, odległych od siebie ośrodków.

Zgodnie z koncepcją *bordering-debordering-rebordering* obszary morskie przechodzą przez procesy integracyjne w sposób odmienny niż obszary lądowe. Współpraca na morzu rozwija się skokowo i nierównomiernie, tworząc kilka wyraźnych klastrów integracji, zamiast jednolitego obszaru współpracy obejmującego cały region. Potwierdzają to wyniki analizy rozmieszczenia beneficjentów: transgraniczna morska przestrzeń turystyczna powstaje głównie poprzez łączenie istniejących krajowych przestrzeni turystycznych, a nie poprzez kształtowanie nowej przestrzeni wzdłuż granicy, jak ma to miejsce na lądzie.

Uwzględniając przedstawione wyniki, można jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie badawcze PB3: Jaka jest specyfika turystycznej współpracy

oraz przestrzeni transgranicznej na akwenach morskich – czym różni się ona od turystycznej współpracy i przestrzeni transgranicznej na obszarach lądowych? Transgraniczna przestrzeń turystyczna na obszarach morskich obejmuje znacznie większy obszar niż przestrzeń lądowa i ma wyraźnie wielkoskalowy charakter, ponieważ jej zasięg wyznaczają nie pasy przygraniczne, lecz szerokie układy powiązań między wybrzeżami, portami i dużymi ośrodkami miejskimi. W odróżnieniu od obszarów lądowych, gdzie współpraca rozwija się zazwyczaj między peryferiami, przestrzeń morską łączy przede wszystkim obszary rdzeniowe, co nadaje jej odmienny profil funkcjonalny oraz wyższy poziom specjalizacji działań. Ograniczenia współpracy wynikają tu w większym stopniu z czynników społeczno-kulturowych i instytucjonalnych niż z barier fizycznych, ponieważ sama odległość czy bariera morską nie stanowią głównych przeszkód, o ile istnieją odpowiednie zasoby, kompetencje i mechanizmy współdziałania. Tematyka podejmowanych projektów koncentruje się głównie na działaniach strategicznych, badawczych, marketingowych i promocyjnych, co odróżnia ją od współpracy lądowej, w której częściej dominują projekty infrastrukturalne. W konsekwencji transgraniczna morską przestrzeń turystyczna jawi się jako zjawisko bardziej złożone, rozproszone i silniej zależne od powiązań funkcjonalnych niż od fizycznej bliskości, co wyraźnie odróżnia ją od przestrzeni transgranicznej na obszarach lądowych.

7.5. Model integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego

Koncepcja integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego opiera się na zaadaptowaniu istniejących modeli faz transgranicznych interakcji do specyfiki granic morskich oraz na włączeniu perspektywy zmienności granic (*bordering-debordering-rebordering*). W literaturze przedmiotu, omówionej szerzej w rozdziale teoretycznym, podkreśla się, że procesy integracji transgranicznej mają charakter etapowy, a poszczególne fazy odzwierciedlają stopień otwartości granicy, intensywność kontaktów oraz zakres współpracy między podmiotami po obu jej stronach. W nawiązaniu do modeli zaproponowanych przez Martinezę (1994) i Timothy'ego (1999), po uwzględnieniu specyfiki granic morskich, Więckowski i Cerić (2016) zaproponowali czterostopniowy model integracji turystycznej, który został zastosowany do analizy obszarów nadbałtyckich.

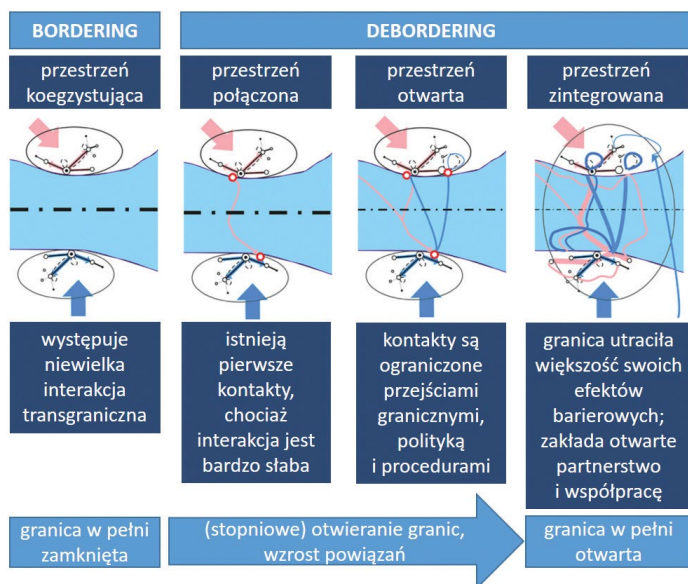
Model ten obejmuje cztery dynamiczne etapy integracji transgranicznej przestrzeni turystycznej: (1) przestrzeń rozdzieloną, w której występuje jedynie śladowa lub żadna interakcja transgraniczna; (2) przestrzeń koegzystującą, w której pojawiają się pierwsze kontakty, choć ich intensywność pozostaje niewielka; (3) przestrzeń otwartą, w której współpraca jest już bardziej rozwinięta, lecz wciąż ograniczona przejściami granicznymi, polityką i procedurami; oraz (4) przestrzeń

zintegrowaną, w której granica utraciła większość swoich efektów barierowych, a współpraca opiera się na partnerskich relacjach i wspólnym planowaniu rozwoju.

Włączenie do tego modelu koncepcji *bordering-debordering-rebordering* pozwala interpretować te etapy jako rezultat nakładających się procesów: instytucjonalnego otwierania i zamykania granic, zmiany ich funkcji oraz ewolucji praktyk współpracy transgranicznej w czasie (ryc. 18).

Wyniki badań przeprowadzonych w regionie Morza Bałtyckiego wskazują, że poszczególne jego części znajdują się na różnych etapach tego procesu integracji. Badany okres obejmował fazę, w której granice morskie w znacznej mierze funkcjonowały jako granice otwarte, sprzyjające rozwojowi współpracy, co odpowiada fazie usuwania granic (*debordering*) w przyjętej koncepcji. Jednocześnie jednak analiza przestrzennego rozkładu projektów, rozmieszczenia beneficjentów oraz poziomu wykorzystania środków wskazuje, że *debordering* nie przebiegał w sposób jednolity: w części zachodniej regionu, zwłaszcza w obszarze Cieśnin Duńskich, Kattegatu oraz rejonów o gęstej sieci połączeń promowych, można mówić o zbliżaniu się do etapu przestrzeni otwartej, a lokalnie wręcz zintegrowanej, podczas gdy we wschodniej części regionu, mimo formalnego otwarcia granic, wiele obszarów pozostaje na poziomie przestrzeni koegzystującej lub jedynie częściowo otwartej. Utrzymujące się różnice między „starą” i „nową” Europą, wyrażone m.in. w dysproporcjach budżetów partnerów wiodących i koncentracji projektów, potwierdzają, że integracja ma charakter selektywny i nierównomierny.

Zebrany materiał empiryczny wskazuje również na wyraźne ślady procesów zamykania granic – *rebordering* – rozumianego nie jako ponowne wprowadzenie



Ryc. 18. Model integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej

Opracowanie własne na podstawie: Martinez (1994), Timothy (1999) oraz Więckowski i Cerić (2016).

barier formalnych między państwami strefy Schengen, lecz jako utrzymywanie się lub pojawianie barier funkcjonalnych, finansowych i instytucjonalnych, które ograniczają potencjał współpracy transgranicznej. Przejawem tego są m.in. trudności we współpracy zgłaszane przez interesariuszy z państw po wschodniej stronie dawnej żelaznej kurtyny, ograniczony dostęp do środków finansowych, mniejsza liczba projektów o charakterze strategicznym oraz słabsze powiązania tych obszarów z głównymi węzłami współpracy w zachodniej części regionu. Jednocześnie należy podkreślić, że w regionie Morza Bałtyckiego funkcjonuje także drugi, znacznie bardziej jednoznaczny wymiar *rebordering* – obejmujący zewnętrzne granice Unii Europejskiej z Federacją Rosyjską i Białorusią. Granice te nie były otwarte nawet w okresie najbardziej zaawansowanej fazy *debordering* wewnątrz regionu. Oznacza to, że podczas gdy państwa członkowskie UE oraz Norwegia stopniowo liberalizowały swoje granice wewnętrzne, jednocześnie zwiększały kontrolę na granicach zewnętrznych, co wpływało na faktyczne wyłączenie Rosji i Białorusi z głównego nurtu współpracy transgranicznej w regionie. Wprawdzie formalne otwarcie granic morskich między państwami UE i intensywne wsparcie finansowe stworzyły warunki do rozwoju współpracy transgranicznej, jednak doświadczenia beneficjentów oraz wyniki analiz przestrzennych potwierdzają, że proces integracji jest daleki od pełnego, a dawne linie podziału, zarówno funkcjonalne, jak i geopolityczne, nadal wpływają na możliwości oraz intensywność współpracy w regionie Morza Bałtyckiego.

Zastosowany model integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej pozwala zatem uporządkować i zinterpretować wyniki badań w sposób spójny z ramami teoretycznymi przyjętymi w monografii. Z jednej strony potwierdza on, że w regionie Morza Bałtyckiego można zidentyfikować obszary zbliżające się do fazy przestrzeni zintegrowanej, w których współpraca jest wielowymiarowa, a granica morska pełni przede wszystkim funkcję łączącą. Z drugiej zaś strony ujawnia istnienie obszarów pozostających na wcześniejszych etapach integracji, w których dominują pojedyncze projekty, a współpraca ma charakter okazjonalny i zależy od zewnętrznego wsparcia. Tym samym model ten znajduje potwierdzenie w materiale empirycznym: pozwala wyjaśnić zróżnicowany stopień zaawansowania procesów integracyjnych w poszczególnych częściach regionu, wskazując, że osiągnięcie pełnej integracji morskiej przestrzeni transgranicznej jest procesem długotrwałym, wymagającym zarówno sprzyjających warunków instytucjonalnych, jak i konsekwentnego wzmacniania sieci współpracy w czasie.

7.6. Realizacja celu badania i wkład pracy w rozwój wiedzy geograficznej

Celem niniejszego badania było zrozumienie, jak kształtuje się transgraniczna morska współpraca turystyczna w regionie Morza Bałtyckiego, jakie procesy ją warunkują oraz w jakim stopniu różni się ona od współpracy na obszarach

lądowych. Na podstawie wyników analiz ilościowych i jakościowych, osadzonych w ramach teoretycznych wywiedzionych z literatury przedmiotu oraz w kontekście istniejącej luki badawczej, można jednoznacznie stwierdzić, że cel badawczy został w pełni osiągnięty. Przedstawione odpowiedzi na trzy pytania badawcze wyjaśniają zarówno strukturę przestrzenną współpracy, jej tematyczne zróżnicowanie, jak i mechanizmy różnicujące współpracę morską i lądową, co pozwoliło zrekonstruować i opisać specyfikę transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego.

Najważniejszy wkład empiryczny niniejszej pracy polega na kompleksowym zbadaniu transgranicznej współpracy turystycznej na obszarach morskich. Jak wynika z przeglądu literatury przedstawionego w rozdziałach 1 i 2, dotychczasowe badania skupiały się głównie na przestrzeniach sąsiedztwa lądowego, podczas gdy badania przestrzeni oddzielonych morzem były nieliczne i rozproszone. Monografia ta jest zatem pierwszą tak rozbudowaną próbą całościowego opisu i interpretacji transgranicznej morskiej przestrzeni w kontekście turystyki.

Zgromadzony materiał empiryczny obejmujący 1157 projektów Interreg IV oraz wywiady z przedstawicielami instytucji realizujących współpracę transgraniczną umożliwił nie tylko identyfikację zasięgu tej współpracy, lecz także jej przestrzenną strukturę, charakter relacji oraz tematy dominujące w poszczególnych częściach regionu. Dane te pozwoliły wykazać, że transgraniczna przestrzeń turystyczna na obszarach morskich nie tworzy jednego, spójnego regionu, lecz układa się w kilka wyraźnych klastrow współpracy rozwiniętych wokół największych ośrodków portowych i węzłów transportowych. Tym samym praca ta dowodzi, że integracja transgraniczna na morzu ma charakter policentryczny i jest kształtowana przez odrębne czynniki niż integracja na lądzie.

Choć zastosowane metody – analiza dokumentów projektowych, analiza przestrzenna oraz wywiady pogłębione – należą do klasycznego repertuaru metod badań geograficznych i społecznych, ich sposób połączenia w niniejszej pracy stanowi istotny wkład metodyczny. Zastosowana strategia badawcza opierała się na: a) triangulacji danych o różnym charakterze (instytucjonalnym, przestrzennym, jakościowym), b) analizie wielkoskalowej (ponad tysiąc projektów) połączonej z analizą doświadczeń podmiotów, c) jednoczesnym badaniu trzech wymiarów współpracy: zasięgu, tematyki i mechanizmów jej realizacji oraz d) zastosowaniu podejścia sekwencyjno-integracyjnego (wyniki ilościowe stanowiły punkt wyjścia do analizy jakościowej). Tak zaprojektowana procedura badawcza umożliwiła nie tylko opis „gdzie” i „jak często” współpraca występuje, lecz także „dlaczego” przybiera ona określony kształt, co byłoby niemożliwe przy wykorzystaniu jedynie metod ilościowych lub jedynie jakościowych. W rezultacie praca ta proponuje nie tyle nowe metody, ile nowatorski sposób ich łączenia, dobrze dostosowany do specyfiki badań nad przestrzeniami rozproszonymi i policentrycznymi, jakimi są przestrzenie oddzielone morzem.

Praca ta wnosi również znaczący wkład teoretyczny do badań nad granicami i współpracą transgraniczną. Po pierwsze, dostarcza precyzyjnej definicji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej odróżniającej ją od przestrzeni

lądowej zarówno pod względem morfologii, jak i mechanizmów integracji. Definicja ta akcentuje, że przestrzeń transgraniczna na morzu powstaje nie na granicy, lecz pomiędzy rdzeniami – dużymi ośrodkami miejskimi, portami i węzłami transportowymi, co odróżnia ją od typowych przestrzeni peryferyjnych.

Po drugie, praca rozwija koncepcję *bordering-debordering-rebordering*, wskazując, że na obszarach morskich *debordering* ma charakter selektywny, a *rebordering* się manifestuje zarówno funkcjonalnie (np. różnice instytucjonalne, finansowe), jak i geopolitycznie (zamknięte granice z Rosją i Białorusią).

Po trzecie, opracowany został model integracji morskiej przestrzeni transgranicznej, stanowiący adaptację klasycznych modeli do specyfiki przestrzeni transgranicznych oddzielonych lądową lub morską granicą. Model ten został empirycznie zweryfikowany poprzez analizę rozmieszczenia projektów, struktury relacji i wyników wywiadów, co umiejscawia region Morza Bałtyckiego najczęściej na pograniczu „przestrzeni otwartej” i „przestrzeni częściowo zintegrowanej”.

Praca ta wnosi istotny wkład do rozwoju wiedzy geograficznej w trzech wymiarach: a) empirycznym – dostarczając największego dotychczas zbioru danych oraz kompleksowego opisu morskiej współpracy transgranicznej, b) metodycznym – prezentując oryginalne połączenie metod ilościowych i jakościowych dostosowane do analizy przestrzeni morskich oraz c) teoretycznym – rozwijając i doprecyzowując koncepcje granic oraz integracji transgranicznej w odniesieniu do przestrzeni oddzielonych morzem. Monografia ta wypełnia wyraźną lukę badawczą i otwiera nowe możliwości dalszych analiz nad funkcjonowaniem granic morskich oraz nad rolą turystyki w procesach integracji transgranicznej.

7.7. Refleksje autora nad znaczeniem wyników i perspektywami rozwoju morskiej przestrzeni transgranicznej

Wyniki przedstawione w niniejszej monografii pozwalają spojrzeć na region Morza Bałtyckiego jako na przestrzeń, w której procesy integracyjne nabierają nowego wymiaru. Choć historia regionu obciążona jest licznymi podziałami politycznymi, kulturowymi i gospodarczymi, współczesne formy współpracy turystycznej dowodzą, że Morze Bałtyckie coraz częściej postrzegane jest nie jako bariera, lecz jako element łączący. Układ zidentyfikowanych klastrów współpracy – policentryczny, wielowątkowy i osadzony w relacjach między głównymi ośrodkami miejskimi sugeruje, że Bałtyk staje się przestrzenią o rosnącej funkcjonalnej spójności, mimo jej wewnętrznych zróżnicowań czy utrzymujących się granic geopolitycznych.

Analiza doświadczeń partnerów biorących udział w projektach wskazuje, że współpraca na morzu wymaga więcej niż formalnego otwarcia granic. Jej trwałość zależy od poziomu kapitału instytucjonalnego, kompetencji organizacyjnych, kultury współdziałania i zdolności adaptacji do zmieniających się warunków. To właśnie ten wymiar, często niewidoczny w analizach ilościowych, zdecydował o tym, że różne części regionu Morza Bałtyckiego rozwijają się w różnym tempie.

Jednocześnie rola Unii Europejskiej, zarówno jako instytucji finansującej, jak i podmiotu wyznaczającego ramy współpracy, pozostaje kluczowa. Wyniki badań wyraźnie sugerują, że bez wsparcia programów Interreg znacząca część projektów nigdy nie zostałaby zrealizowana, a procesy integracji w regionie byłyby znacznie słabsze.

Jednocześnie należy zauważyć, że współpraca transgraniczna na morzu nie rozwija się w warunkach stabilności politycznej. W ostatnich latach region Morza Bałtyckiego stał się przestrzenią szczególnie narażoną na napięcia geopolityczne. Pogorszenie stosunków pomiędzy państwami UE i Norwegią a Federacją Rosyjską oraz Białorusią, wynikające m.in. z agresji Rosji na Ukrainę w 2022 r., aktywnego wsparcia tego działania przez reżim w Mińsku, kryzysów migracyjnych na granicach Białorusi z Polską i Litwą, a także incydentów dotyczących bezpieczeństwa infrastruktury morskiej, takich jak uszkodzenia rurociągów i kabli podmorskich czy częste naruszenia przestrzeni powietrznej nad Bałtykiem przez samoloty wojskowe pokazują, że przestrzeń ta pozostaje podatna na procesy ponownego ustanawiania granic (*rebordering*). Czynniki te mogą wpływać na przyszłą dynamikę współpracy, ograniczając jej zasięg, tempo i stopień zaufania między podmiotami. W efekcie procesy integracyjne obserwowane w badanym okresie nie powinny być interpretowane jako trwałe lub nieodwracalne, lecz jako zjawiska podatne na zewnętrzne impulsy destabilizujące.

W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera pytanie o przyszłą ewolucję układu współpracy: czy wielośrodkowa struktura oparta na relacjach między głównymi ośrodkami miejskimi i portowymi zdoła utrzymać się i rozwijać w warunkach rosnącej niepewności geopolitycznej? Wyniki badań nie pozwalają udzielić jednoznacznej odpowiedzi. Wskazują jednak, że współpraca na morzu jest bardziej wrażliwa na czynniki zewnętrzne niż współpraca lądowa, właśnie ze względu na swoją wielkoskalowość, zależność od infrastruktury krytycznej oraz rolę stabilności międzynarodowych reżimów prawnych. Jednocześnie analiza jakościowa pokazała, że wśród części partnerów rośnie poczucie odpowiedzialności za region oraz przekonanie, że współpraca może być sposobem wzmacniania regionalnej odporności, co stanowi potencjalny fundament dla utrzymania i rozwoju transnarodowych relacji mimo niesprzyjających okoliczności.

Z perspektywy autora Morze Bałtyckie jawi się dziś jako przestrzeń, w której współlistnieją dwa obszary: morze jako granica i morze jako przestrzeń współpracy. Ostatnie lata przypominały, że pierwszy z nich może w każdej chwili odzyskać swoją dominację, jeśli warunki geopolityczne ulegną dalszemu pogorszeniu. Niemniej jednak wyniki niniejszego badania pokazują również, że Bałtyk choć fizycznie dzieli państwa, jednocześnie je łączy poprzez sieciowe relacje, wspólne projekty, inicjatywy strategiczne i rosnące poczucie wspólnoty interesów. W tym sensie rozwój transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej stanowi nie tylko konsekwencję dotychczasowych procesów integracyjnych, lecz także potencjalny zasób odporności regionu w okresach niepewności.

8. Ograniczenia badania

Każde badanie naukowe posiada swoje ograniczenia wynikające zarówno z uwarunkowań metodycznych, jak i zewnętrznych czynników, na które badacz nie ma wpływu (Creswell, 2014). W przypadku niniejszej pracy ograniczenia te nie podważają wartości uzyskanych wyników, lecz stanowią element konieczny do uwzględnienia przy interpretacji rezultatów oraz formułowaniu wniosków dotyczących transgranicznej przestrzeni turystycznej regionu Morza Bałtyckiego. Dodatkowo warto podkreślić, że ograniczenia te wynikają z natury badań opartych na złożonych procesach społecznych i instytucjonalnych, a ich uświadomienie stanowi integralną część rzetelności naukowej.

Pierwszym z istotnych ograniczeń było oparcie analiz ilościowych na projektach współfinansowanych w ramach programów Interreg IV A, B i C w latach 2007-2013. Choć program ten obejmował wszystkie trzy poziomy współpracy międzynarodowej i stanowił pierwszy pełny okres realizowany po rozszerzeniu strefy Schengen na większość regionu, to należy mieć świadomość, że współpraca turystyczna w regionie Morza Bałtyckiego nie ogranicza się wyłącznie do inicjatyw finansowanych ze środków Unii Europejskiej ani do jednego przedziału czasowego. Jednakże wybór tego okresu był uzasadniony zarówno przełomowym charakterem integracyjnym, jak i możliwością przeprowadzenia analiz efektów projektowych po upływie kilku lat od ich zakończenia. Z tego względu ograniczenie czasowe należy traktować jako świadome zawężenie badawcze, wynikające z założonego celu pracy. Warto także podkreślić, że był to pierwszy okres programowania po zmianach politycznych, w którym republiki bałtyckie oraz Polska funkcjonowały równocześnie jako członkowie UE i strefy Schengen, co nadało temu okresowi wyjątkowy charakter badawczy. Był to również pierwszy etap programu Interreg z formalną możliwością realizacji współpracy transgranicznej poprzez granice morskie, co czyni go szczególnie istotnym dla badań nad przestrzenią morską. Takie uwarunkowania nie występowały w pełni w późniejszych okresach programowania, co również uzasadnia koncentrację na latach 2007-2013.

Drugim ograniczeniem była niepełna dostępność danych dotyczących budżetów poszczególnych beneficjentów. O ile ogólne kwoty dofinansowania projektów były dostępne, o tyle szczegółowy podział środków pomiędzy partnerów nie

zawsze był możliwy do odtworzenia. Konieczne było zatem opracowanie procedur szacowania wartości brakujących danych, co – choć oparte na logicznych i statystycznie uzasadnionych zasadach – stanowiło element rekonstrukcyjny obciążony marginesem niepewności. Wprowadzona metodyka szacowania oparta na średnich wartościach udziału partnerów i odrębnych przeliczeniach dla poziomów Interreg A, B i C minimalizowała ryzyko deformacji wyników, jednak nie mogła całkowicie zastąpić danych źródłowych. Warto zaznaczyć, że problem niepełnych danych dotyczył także braków w metadanych projektów, np. różnic w nazewnictwie instytucji, zmian strukturalnych po zakończeniu projektów czy braku pełnych archiwów cyfrowych, co dodatkowo komplikowało proces ich systematyzacji.

Trzecim ograniczeniem był zróżnicowany charakter dostępnych dokumentów projektowych, które różniły się poziomem szczegółowości, sposobem raportowania i jakością sprawozdawczości. Analiza treści wymagała zatem selektywnej interpretacji i systematyzacji materiałów, co oznaczało konieczność pracy rekonstrukcyjnej. Jednocześnie brak jednolitej bazy danych projektowych potwierdza, że niniejsze badanie wypełnia istotną lukę informacyjną i porządkuje rozproszony materiał. Dodatkowym utrudnieniem było to, że część dokumentów dostępna była jedynie w językach narodowych poszczególnych państw regionu, co wymagało analizy materiałów wielojęzycznych i porównywania odmiennych standardów raportowania.

Ograniczenia wystąpiły również w części jakościowej. Zastosowanie doboru celowego było świadomie przyjętą strategią, wynikającą z potrzeby odzwierciedlenia przestrzennych i tematycznych wyników badań ilościowych. Niemniej jednak próba 35 respondentów, choć wystarczająca dla przeprowadzenia analiz, nie pozwala na traktowanie wyników jako reprezentatywnych statystycznie. Celem badań jakościowych było jednak zrozumienie motywacji, postrzegania i doświadczeń, a nie ich kwantyfikacja, co czyni zastosowaną metodę adekwatną wobec założeń badawczych. Ograniczeniem charakterystycznym dla tej metody było również różne doświadczenie respondentów w zakresie realizacji współpracy transgranicznej, co mogło wpływać na zróżnicowanie szczegółowości udzielanych odpowiedzi. Dodatkowo należy uwzględnić, że część wypowiedzi mogła być modyfikowana przez tzw. efekt społecznych oczekiwań – respondenci, reprezentując instytucje zaangażowane w projekty współpracy, mogli w niektórych przypadkach formułować odpowiedzi zgodnie z oczekiwaniami organizacji, podkreślając pozytywne aspekty współpracy, europejskiej integracji czy funkcjonowania programu Interreg. Choć zjawisko to jest naturalnym elementem badań jakościowych opartych na wywiadach pogłębionych, wymaga świadomości interpretacyjnej i ostrożności przy formułowaniu wniosków.

Kolejnym ograniczeniem badania był zróżnicowany kontekst polityczny i instytucjonalny regionu Morza Bałtyckiego wynikający z faktu, że część państw, przede wszystkim Rosja i Białoruś, nie należy do Unii Europejskiej ani do strefy Schengen. Powodowało to ograniczoną dostępność danych projektowych oraz utrudniało porównywanie współpracy transgranicznej tych państw z krajami członkowskimi UE, a tym samym prowadziło do niejednorodności materiału

badawczego. Z tego powodu beneficjenci z Rosji i Białorusi zostali wyłączeni z dalszych analiz ilościowych i jakościowych, ponieważ brak porównywalnych danych uniemożliwiał przeprowadzenie analiz na poziomie analogicznym do pozostałych państw regionu Morza Bałtyckiego. Jednocześnie udział instytucji z tych państw był marginalny – w projektach turystycznych uczestniczyło jedynie 4 beneficjentów z Białorusi spośród 834 analizowanych podmiotów, dlatego wyłączenie to nie miało istotnego wpływu na ogólne wyniki i wnioski badania.

Wreszcie należy podkreślić, że badanie obejmowało okres przed wybuchem istotnych wydarzeń globalnych, takich jak pandemia *Covid-19* czy nowe napięcia geopolityczne od 2022 r. Procesy te mogły w sposób znaczący przekształcić współpracę transgraniczną na obszarach morskich, jednak ich analiza wykracza poza ramy czasowe niniejszej monografii. Wyniki pracy należy więc interpretować jako odnoszące się do okresu rozwoju współpracy w warunkach wysokiego poziomu integracji europejskiej i swobody przepływów. W związku z tym nie jest możliwe bezpośrednie przełożenie wyników na obecne realia funkcjonowania współpracy turystycznej, co stanowi naturalne ograniczenie interpretacyjne.

Dodatkowym ograniczeniem wynikającym z charakteru badań przestrzennych jest fakt, że dane lokalizacyjne partnerów projektowych odzwierciedlają jedynie adresy instytucjonalne, a nie zawsze realne miejsca realizacji działań projektowych. W przypadku projektów o szerokim zasięgu mogło to prowadzić do pewnych uproszczeń w analizie intensywności współpracy w konkretnych podregionach.

Ograniczenia przedstawione powyżej nie podważają wartości poznawczej badań, lecz stanowią element konieczny do właściwego osadzenia ich rezultatów w kontekście naukowym i metodycznym. Ich uwzględnienie pozwala na pełniejsze zrozumienie zakresu wnioskowania, a jednocześnie wyznacza kierunki dalszych analiz, w tym badań porównawczych, badań kontynuujących podjętą tematykę, dotyczących późniejszych okresów realizacji programów oraz badań nad wpływem nowych czynników politycznych i społecznych na transgraniczną przestrzeń turystyczną regionu Morza Bałtyckiego.

9. Kierunki dalszych badań

Uzyskane i przedstawione w niniejszej monografii wyniki badań stanowią punkt wyjścia do dalszych, pogłębionych analiz nad funkcjonowaniem transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej. Złożoność procesów zachodzących na granicach morskich, ich dynamiczna natura oraz wielowymiarowy charakter współpracy wskazują na szereg obszarów, w których dalsze badania mogą znacząco poszerzyć wiedzę w dziedzinie geografii społeczno-ekonomicznej, studiów nad granicami oraz badań nad współpracą międzynarodową. Przedstawione poniżej kierunki badań wynikają zarówno z ograniczeń zidentyfikowanych w poprzednim rozdziale, jak i z szerszych tendencji geopolitycznych, społecznych, gospodarczych i turystycznych, które zmieniają sposób funkcjonowania regionów nadmorskich na świecie.

Jednym z najbardziej obiecujących kierunków dalszych prac jest analiza kolejnych okresów programowania Interreg, w szczególności Interreg V (2014-2020) oraz Interreg VI (2021-2027). Oba te okresy przypadają na czas intensywnej niepewności związanej z procesami *rebordering*, wywołanymi m.in. pandemią *Covid-19*, zaostrzeniem kontroli granicznych, wojną w Ukrainie oraz napięciami na granicach Białorusi z państwami UE. Zbadanie, w jaki sposób te czynniki wpłynęły na intensywność, strukturę i geograficzne rozmieszczenie współpracy, pozwoliłoby określić, czy w regionie Morza Bałtyckiego następuje trwała rekonfiguracja przestrzeni transgranicznych, czy jedynie czasowe zachwianie ich funkcjonowania. Ujęcie porównawcze zestawiające wyniki niniejszego badania z rezultatami analiz kolejnych okresów programowania pozwoliłoby ocenić trwałość i ewolucję zidentyfikowanych wcześniej wzorców współpracy morskiej.

Warto także rozszerzyć perspektywę badawczą poza projekty Interreg i objąć analizą inne formy współpracy międzynarodowej, które mogą przyczyniać się do kształtowania transgranicznej przestrzeni turystycznej. Obejmuje to m.in. programy subregionalne, inicjatywy Związku Miast Bałtyckich, działania organizacji pozarządowych, porozumienia portów morskich, a także współpracę prywatno-publiczną w sektorze turystyki. Analiza tych kanałów współpracy mogłaby ujawnić dodatkowe, dotąd nieuchwycone mechanizmy tworzenia sieci powiązań ponad granicami morskimi. Szczególne znaczenie mogłoby mieć porównanie

intensywności działań oddolnych i odgórnych oraz ocena ich komplementarności w procesie tworzenia transgranicznych przestrzeni funkcjonalnych.

Kolejnym istotnym kierunkiem jest pogłębiona analiza społeczna obejmująca percepcję granicy morskiej przez turystów i mieszkańców regionów przybrzeżnych. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że granica morska jest zjawiskiem odmiennym od granicy lądowej – bywa postrzegana jako bardziej abstrakcyjna, mniej restrykcyjna, niekiedy wręcz niewidoczna w praktyce turystycznej (por. Cerić i Więckowski, 2025). Z drugiej strony morze, w zależności od kontekstu politycznego i kulturowego, może budzić emocje związane z dystansem, odmiennością, a nawet zagrożeniem. Empiryczne zbadanie, jakie emocje i wyobrażenia towarzyszą przekraczaniu granic morskich, oraz czy i jak różnią się one od emocji związanych z granicami lądowymi, pozwoliłoby uzupełnić teoretyczne rozumienie transgranicznej przestrzeni turystycznej o wymiar doświadczenia indywidualnego. Interesujące byłoby również określenie, czy z perspektywy turystów i organizatorów podróży granica morska jest odbierana jako realny element struktury przestrzennej czy też jako element symboliczny.

Zasadne byłoby także rozszerzenie badań na inne regiony świata, gdzie morza pełnią funkcję granic państwowych i jednocześnie przestrzeni współpracy. Obszary takie jak Morze Adriatyckie, Morze Czarne, Morze Północne, Morze Japońskie czy Morze Karaibskie stanowią naturalne laboratoria dla analiz porównawczych. Badania porównawcze mogłyby wykazać, które z obserwowanych w regionie Morza Bałtyckiego procesów mają charakter uniwersalny, a które są specyficzne dla lokalnych uwarunkowań politycznych, społecznych, kulturowych i środowiskowych. Szczególnie istotne byłoby określenie, czy w innych regionach świata również dochodzi do powstawania transgranicznych morskich przestrzeni turystycznych, jakie podmioty odgrywają w nich kluczowe role oraz jakie mechanizmy współpracy są w nich najbardziej efektywne.

W kontekście badań nad przestrzenią turystyczną zasadne jest również pogłębienie analizy samej kategorii granicy morskiej. Dotychczasowe badania granic koncentrowały się przede wszystkim na granicach lądowych, natomiast granice morskie pozostają w dużej mierze niezbadane, zwłaszcza w wymiarze społecznym i kulturowym. Warto zatem podjąć wysiłek konceptualizacji i typologizacji granic morskich z perspektywy turystyki, uwzględniając takie aspekty jak: postrzeganie ryzyka, rola infrastruktury transportowej (promy, mosty, połączenia lotnicze), znaczenie regulacji prawnych oraz kwestie bezpieczeństwa. Zrozumienie, w jaki sposób granice morskie funkcjonują w świadomości turystów i jak wpływają na ich decyzje związane z podróżowaniem, może wzbogacić teorię geografii granic oraz studiów nad mobilnością.

Warto również pogłębić analizy dotyczące roli infrastruktury w kształtowaniu transgranicznych przestrzeni turystycznych na obszarach morskich. Rozwój infrastruktury portowej, połączeń promowych, morskich autostrad, a także morskiej turystyki pasażerskiej (np. rejsy wycieczkowe) może znacząco wpływać na powstawanie nowych funkcjonalnych powiązań między państwami. Badania mogłyby objąć ocenę wpływu nowych inwestycji infrastrukturalnych na intensywność

ruchu turystycznego, mobilność pracowników sektora turystycznego oraz tworzenie nowych produktów turystycznych. Szczególnie wartościowe byłoby zbadanie relacji między infrastrukturą transportową a tworzeniem się sieci transgranicznych podmiotów turystycznych.

Nie mniej istotnym obszarem jest analiza roli cyfryzacji i platform internetowych w kształtowaniu współpracy transgranicznej. W ostatnich latach działanie wielu podmiotów turystycznych opiera się na współpracy cyfrowej, a sieci powiązań tworzą się również poza projektami finansowanymi ze środków publicznych. Badania mogłyby objąć analizę mediów społecznościowych, platform rezerwacyjnych, sieci wymiany danych turystycznych czy inicjatyw marketingowych prowadzonych wspólnie przez podmioty z różnych państw. Może to pozwolić na identyfikację nowych, „niematerialnych” form współpracy transgranicznej, które nie są widoczne w tradycyjnych, projektowych analizach.

W przyszłości warto także rozwijać badania dotyczące odporności transgranicznych przestrzeni turystycznych na kryzysy. Czynniki takie jak: konflikty zbrojne, kryzysy migracyjne, zmiany klimatyczne, klęski żywiołowe czy zagrożenia dla bezpieczeństwa energetycznego mogą radykalnie przekształcać strukturę współpracy i mobilność turystyczną. Badania nad odpornością regionów nadmorskich oraz analizą ich zdolności adaptacyjnych pozwoliłyby lepiej zrozumieć, które mechanizmy umożliwiają utrzymanie współpracy mimo niekorzystnych warunków zewnętrznych. W tym kontekście cennym obszarem badań byłoby także modelowanie scenariuszy przyszłego rozwoju transgranicznych przestrzeni turystycznych w zależności od możliwych zmian politycznych, gospodarczych i środowiskowych.

Wreszcie, uzasadnione jest również pogłębienie badań nad teorią transgranicznej przestrzeni turystycznej. Niniejsza monografia, oparta na koncepcji powiązań funkcjonalnych, dostarcza empirycznych dowodów na istnienie i trwałość takich struktur w warunkach regionu Morza Bałtyckiego. Dalsze badania mogłyby jednak zmierzać ku rozwinięciu modelu teoretycznego transgranicznych przestrzeni turystycznych, uwzględniającego różne typy granic (morskie, lądowe, powietrzne), różnice w poziomie instytucjonalizacji współpracy, zróżnicowanie podmiotów oraz zmienność w czasie. Szczególnie wartościowe byłoby opracowanie narzędzi analitycznych pozwalających na porównywanie transgranicznych przestrzeni turystycznych w różnych regionach świata oraz na identyfikowanie czynników warunkujących ich powstawanie i rozwój.

Podsumowując, transgraniczna morska przestrzeń turystyczna stanowi zjawisko złożone, dynamiczne i wielowymiarowe, które wymaga dalszych, pogłębionych analiz w różnych obszarach badawczych. Dalsze badania powinny uwzględniać zarówno zmieniające się uwarunkowania geopolityczne i środowiskowe, jak i rozwijające się narzędzia metodyczne. Rozszerzenie perspektywy poza region Morza Bałtyckiego, integracja nowych źródeł danych, badania percepcji granic oraz analizy porównawcze mogą znacząco wzbogacić wiedzę o funkcjonowaniu granic morskich i współpracy transgranicznej, a jednocześnie przyczynić się do dalszego rozwoju teorii geografii społeczno-ekonomicznej i studiów nad granicami.

The sea as a border and a space of cooperation: the cross-border maritime tourism space of the Baltic Sea Region

SUMMARY

Theoretical context and research gap

The monograph *The sea as a border and a space of cooperation: The cross-border maritime tourism space of the Baltic Sea Region* explores the Baltic Sea as a dynamic and relational border space shaped by changing political, social, and institutional processes. The study builds on contemporary border theory, which conceptualises borders not as static or purely territorial lines but as constantly produced, negotiated, and transformed through social practices and political contexts (Paasi, 1996; Newman, 2006; Rumford, 2006). This understanding is particularly relevant in the maritime environment, where borders do not consist of visible physical markers but are constructed through legal frameworks, symbolic meanings, and functional infrastructures (UNCLOS, 1982; Grotius, 2009). Maritime borders thus operate differently from land borders: they are fluid, multifunctional, regulated through multilevel governance, and embedded in historical narratives of both division and exchange.

The Baltic Sea Region (BSR) exemplifies these complexities. Historically marked by geopolitical fragmentation, especially during the Cold War, the region has transformed into a laboratory of cross-border cooperation following the political changes of 1989-1991 and the subsequent enlargement of the European Union (Browning & Joenniemi, 2004; Kern, 2011). Processes of *debordering*, facilitated by the Schengen regime and EU cohesion policy, enabled increasing mobility and interaction, while moments of *rebordering* continue to appear in response to geopolitical tensions and changing internal regulations (Newman, 2006; Sohn, 2014; Wassenberg, 2020). The Baltic Sea is therefore an instructive case for examining the shifting nature of borders in contemporary Europe.

Tourism is positioned as a sector closely intertwined with these transformations. Beyond its economic significance, tourism contributes to cross-border interaction by stimulating mobility, generating interpersonal contact, and shaping shared imaginaries of place (Timothy, 2001; Hall & Page, 2014). Scholars increasingly recognise tourism as a factor influencing region-building and the softening of borders, particularly in regions where environmental, cultural, and historical characteristics transcend national lines (Prokkola, 2008; Dołzbłasz, 2017). However, despite the Baltic Sea Region's advanced cooperation structures and its growing role within the EU Strategy for the Baltic Sea Region (Medeiros, 2018; Studzieniecki, 2022), the maritime dimension of tourism cooperation remains significantly understudied.

The monograph identifies three interrelated research gaps. First, an empirical gap: although Interreg IV A, B, and C programmes have been key drivers of territorial cooperation in the BSR, no comprehensive study had analysed tourism-related projects across all strands in a systematic, multi-scalar manner. Existing analyses tended to be fragmented, sector-specific, or limited to selected border pairs. Second, a spatial gap: the lack of GIS-based, topological, and cartometric analyses meant that the structure, density, and spatial differentiation of maritime cooperation networks had not been mapped or quantified, in contrast to the more developed literature on land borders (e.g., Więckowski, 2010b; Więckowski & Cerić, 2016). Third, a conceptual gap: tourism across maritime borders had not been theorised within the framework of *bordering-debordering-rebordering* processes, nor considered systematically as a mechanism contributing to transboundary region-building. The monograph responds to these gaps by developing a holistic conceptualisation of the cross-border maritime tourism space of the Baltic Sea Region.

Methodological approach and empirical findings

To address these gaps, the study employs a mixed-methods strategy integrating spatial analysis, statistical data, and qualitative evidence. The quantitative component includes a complete inventory and analysis of all tourism-related Interreg IV A/B/C projects implemented in the BSR between 2007 and 2013, offering a rare opportunity to examine tourism cooperation from a regional, programme-wide perspective. GIS-based mapping is used to identify the geographical

distribution of beneficiaries, project clusters, and cooperation pathways. Cartometric methods allow for precise calculation of distances between partners, showing how cooperation unfolds in a maritime environment where physical adjacency does not exist. Statistical analyses of budgets, thematic orientations, leader-partner configurations, and cross-border linkages provide additional insight into the organisational logics of cooperation.

The qualitative component consists of in-depth interviews conducted in 2019 with beneficiaries involved in selected tourism projects. These interviews illuminate motivations, partner selection processes, cooperation challenges, and perceived effects, adding interpretive depth to the spatial and statistical findings.

The quantitative results reveal distinct spatial patterns within maritime tourism cooperation. Project activity is heavily concentrated in coastal regions with strong institutional capacities and established experience in EU cooperation, particularly in Sweden, Germany, Finland, Poland, and the Baltic States. These areas function as central nodes in the maritime cooperation network, reinforcing their position as regional leaders. The GIS analysis shows that cooperation often spans long maritime distances, underscoring that functional connectivity – transport availability, thematic complementarity, and institutional networks – plays a more important role than geographic proximity. This contrasts with land-border contexts where adjacency typically shapes cooperation intensity. Leadership asymmetries emerge clearly: partners from “old” EU member states frequently serve as project leaders, while organisations from “new” EU countries participate more often as partners. This pattern reflects broader disparities in administrative resources, project management expertise, and access to funding. The thematic structure of projects shows a strong emphasis on cultural heritage, coastal and maritime tourism products, sustainable development, environmental management, and marketing initiatives – topics tied closely to shared regional assets and environmental conditions. Spatial inequalities are evident across the Baltic Sea Region: western and northern areas of the BSR exhibit higher integration levels compared to certain eastern and southern subregions. These disparities highlight varying levels of preparedness, administrative maturity, and experience in cross-border cooperation.

The qualitative interviews substantiate and deepen the quantitative findings. Respondents consistently emphasise motivations rooted in knowledge exchange, professional development, competitiveness, and the recognition of shared challenges, especially environmental issues and tourism seasonality. Partner selection is shaped by thematic complementarity, organisational reputation, trust, and previous cooperation experience, rather than by geographic factors. However, several constraints also emerge. Interviewees note barriers such as administrative complexity, differences in institutional culture, language-related challenges, funding asymmetries, and the logistical difficulties of managing cooperation across sea distances. Despite these difficulties, participants perceive cooperation as highly valuable, citing increased visibility, improved competencies, new tourism products, and the establishment of long-lasting relationships. The long-term effects extend beyond individual projects, contributing to institutional learning, durable networks, and interpersonal bonds, all of which strengthen relational capital across the Baltic Sea Region.

Interpretation and theoretical contribution

Building on these findings, the monograph proposes a model of cross-border maritime tourism integration, synthesising empirical evidence with the theoretical frameworks of border transformation and regional integration. The model highlights the distinctive mechanisms that shape cooperation in maritime borderlands.

First, it emphasises the primacy of functional networks in regions lacking territorial contiguity. Cooperation across the Baltic Sea depends not on adjacency but on institutional capacity, thematic synergy, and transport connectivity. This insight demonstrates the need to conceptualise maritime borderlands in relational rather than territorial terms.

Second, the model underscores the crucial role of EU territorial cooperation mechanisms, especially Interreg IV, in enabling cross-border collaboration in environments where natural borderlands do not exist. EU funding acts as a structural catalyst for cooperation, providing incentives, resources, and platforms for long-term networking.

Third, shared environmental and cultural challenges serve as a basis for cooperation and help nurture a sense of regional identity. These shared issues, and the narratives surrounding the Baltic Sea itself, create a symbolic framework that strengthens cohesion.

Fourth, the model integrates the dynamics of *bordering*, *debordering*, and *rebordering*, illustrating how cooperation responds to changing political, regulatory, and institutional contexts. Maritime cooperation is shown to be resilient but sensitive to fluctuations in openness and institutional frameworks.

Finally, the model identifies clear spatial differentiation within the BSR, showing that integration progresses unevenly due to disparities in capacity, resources, and historical cooperation experience.

Collectively, these insights advance several research fields. The monograph extends border theory into the maritime domain, provides new conceptual foundations for tourism geography, enriches European integration studies, and introduces innovative methodologies to regional science and spatial analysis.

Limitations, future research and conclusion

Several limitations frame the scope of the study. The analysis focuses on the 2007-2013 Interreg period, which, although analytically coherent, does not capture more recent geopolitical and institutional developments. Gaps in project documentation also pose challenges for comparative analysis. Furthermore, the structural and functional differences between maritime and land borders complicate direct comparison.

The monograph outlines future research directions including longitudinal analyses of post-2013 cooperation, deeper examination of non-EU actors, and comparative studies of other maritime regions, which would help test the applicability of the proposed model beyond the Baltic Sea.

In conclusion, the study demonstrates that the Baltic Sea has undergone a fundamental transformation from a separating line to a space of cooperation. Tourism, embedded within multi-scalar governance and supported by EU programmes, plays a central role in this process. The emergence of a cross-border maritime tourism space is a cumulative outcome shaped by networks, institutions, shared challenges, and evolving regional identities. By combining rigorous empirical analysis with a robust theoretical model, the monograph offers a comprehensive framework for understanding how maritime borders can become engines of regional integration.

Literatura

- Altwater, S., Fletcher, R., & Passarello, C. (2019). The Need for Marine Spatial Planning in Areas Beyond National Jurisdiction. W: J. Zaucha, K. Gee (red.), *Maritime Spatial Planning: past, present, future* (s. 397-415). Cham: Palgrave Macmillan.
https://doi.org/10.1007/978-3-319-98696-8_17
- Amilhat-Szary, A-L., & Girout, F. (2015). Borderities: the politics of contemporary mobile borders. W: A-L. Amilhat-Szary, F. Girout (red.), *Borderities and the politics of contemporary mobile borders* (s. 1-19). Cham: Palgrave Macmillan.
- Ansong, J.O., Ritchie, H., Gee, K., McElduff, L., & Zaucha, J. (2022). Pathways towards integrated cross-border marine spatial planning (MSP): insights from Germany, Poland and the island of Ireland. *European Planning Studies*, 31(12), 2446-2469.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2154597>
- Aragon, R. (2011). Thinking outside the box: fostering innovation and non-hypothesis-driven research at NIH. *Science translational medicine*, 3(70), 70cm5.
<https://doi.org/10.1126/scitranslmed.3001742>
- Árnadóttir, S. (2023). Emerging State Practice on Maritime Limits: A Grotian Moment Unveiling a Hidden Truth?. *Grotiana*, 44(1), 4-29. <https://doi.org/10.1163/18760759-20230006>
- Batyk, I.M., & Rzeczkowski, D. (2020). Cross-border cooperation at the external border of the European Union in the context of political, economic and social conditions: the case of the Polish-Russian neighbourhood. *Equilibrium. Quarterly Journal of Economics and Economic Policy*, 15(4), 833-871. <https://doi.org/10.24136/eq.2020.036>
- Berzi, M. (2017). Local cross-border cooperation as a territorial strategy for peripheral borderlands? The analysis of two study cases along the Eastern French-Spanish border using the territorialist approach. *Europa Regional*, 24.2016(1/2), 9-22.
- Bigagli, E. (2011). *Marine complex adaptive systems: Theory, legislation and management practices* (rozprawa doktorska). Wageningen: Wageningen University.
<https://doi.org/10.18174/408737>
- Bobylev, N., Gadal, S., Kireyeu, V., & Sergunin, A. (2020). EU-Russia cross-border co-operation in the twenty-first century: turning marginality into competitive advantage. *Regional Science Policy & Practice*, 12(5), 847-866. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12316>
- Boggs, S.W. (1932). Boundary functions and the principles of boundary making. *Annals of the Association of American Geographers*, 22, 48-59.
- Boman, J., & Berg, E. (2007). Identity and Institutions Shaping Cross-border Co-operation at the Margins of the European Union. *Regional & Federal Studies*, 17(2), 195-215.
<https://doi.org/10.1080/13597560701318516>
- Böhm, H., Boháč, A., Nowak-Żółty, E., & Szafrńska, A. (2023). The divided town of Český Těšín/Cieszyn as the most integrated part of the Czech-Polish borderland: A life in the cross-border educational togetherness or side by side? *Moravian Geographical Reports*, 31(4), 194-202. <https://doi.org/10.2478/mgr-2023-0018>
- Bramanti, A., & Tulppo, P. (2024). A cross-border perspective on European local and regional development policies. W: N.F. Dotti, I. Musiałkowska, S. De Gregorio Hurtado, J. Walczyk (red.), *EU Cohesion Policy* (s. 213-228). Elgar Online. <https://doi.org/10.4337/9781802209402.00026>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Re-search in Psychology*, 3, 77-101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0630a>
- Browning, C.S., & Joenniemi, P. (2004). Regionality Beyond Security? The Baltic Sea Region after Enlargement. *Cooperation and Conflict*, 39(3), 233-253.
<https://doi.org/10.1177/0010836704045202>
- Brunet-Jailly, E. (2011). Special section: Borders, borderlands and theory: An introduction. *Geopolitics*, 16(1), 1-6. <https://doi.org/10.1080/14650045.2010.493765>
- Butler, R., & Mao, B. (1996). Conceptual and theoretical implications of tourism between partitioned states. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 1(1), 25-34.
<https://doi.org/10.1080/10941669708721961>

- Butowski, L. (2010). Tourism in the EU economic and social cohesion policy in 1994-1999 and 2000-2006 budget programming periods. *Tourism: An International Interdisciplinary Journal*, 58(2), 145-159. <https://hrcak.srce.hr/file/89485>
- Butowski, L. (2014). *Morska przestrzeń turystyczna*. *Turyzm*, 24(1), 57-64. <https://doi.org/10.18778/0867-5856.24.1.06>
- Cerić, D. (2018). Cruise tourism: from regional saturation towards global dynamic equilibrium. W: D. Müller, M. Więckowski (red.), *Tourism in Transitions. Geographies of Tourism and Global Change* (s. 59-79). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-64325-0_4
- Cerić, D. (2019). Transgraniczna przestrzeń turystyczna obszarów morskich i nadmorskich na przykładzie Morza Bałtyckiego – próba wyjaśnienia pojęcia. *Przegląd Geograficzny*, 91(4), 531-551. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2019.4.5>
- Cerić, D. (2023a). Przestrzenne cechy transgranicznej współpracy turystycznej w regionie Morza Bałtyckiego. *Przegląd Geograficzny*, 95(1), 85-112. <https://doi.org/10.7163/PrzG.2023.1.4>
- Cerić, D. (2023b). Obstacles to cross-border tourism cooperation across the Baltic Sea as seen by Interreg stakeholders. *Geografický časopis*, 75(4), 317-339. <https://doi.org/10.31577/geogrcas.2023.75.4.16>
- Cerić, D., & Więckowski, M. (2020). Establishing transboundary tourist space in the Baltic Sea region. *Baltic Journal of Health and Physical Activity, Spec.Iss.*, 1, 97-105. <https://doi.org/10.29359/BJHPA.12.Spec.Iss1.16>
- Cerić, D., & Więckowski, M. (2025). Invisible yet present: A framework for understanding open maritime borders in the cross-border tourist experience. *Geographia Polonica*, 98(4), 416-426. <https://doi.org/10.7163/GPol.0311>
- Chistrugă, B. (2023). The Regionalization of Interdependencies in the World Economy. W: *Competitiveness and Innovation in the Knowledge Economy [online]: 27th International Scientific Conference: Conference Proceedings* (s. 275-282). Chişinău: ASEM. <https://doi.org/10.53486/cike2023.76>
- Coles, T., Duval, D.T., & Shaw, G. (2013). *Student's Guide to Writing Dissertations and Theses in Tourism Studies and Related Disciplines. First Edition*. New York & London: Routledge.
- Coles, T., & Hall, D. (2005). Tourism and European Union enlargement. Plus ça change? *International Journal of Tourism Research*, 7(2), 51-61. <https://doi.org/10.1002/jtr.512>
- Connor, U. (2024). Cross-border mapping and cooperation: integrating and dividing practices. *Border and Regional Studies*, 12, 7-33. <https://doi.org/10.25167/brs5235>
- Cooper, A., & Rumford, C. (2013). Monumentalising the border: Bordering through connectivity. *Mobilities*, 8(1), 107-124. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.747761>
- Creswell, J.W. (2014). *Research Design. Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches. Fourth Edition*. New Delhi: Sage.
- Cyargeenka, A. (2023). Białowieża Forest as a tourist product of the area on the Polish-Belarusian borderland. *Geografický časopis*, 75(4), 369-391. <https://doi.org/10.31577/geogrcas.2023.75.4.18>
- Cyargeenka, A. (2025). Brest Fortress as a flagship tourist product in the context of geopolitical change and heritage significance, *Przegląd Geograficzny*, 97(3), 241-264, <https://doi.org/10.7163/PrzG.2025.3.1>
- Čelan, T.J. (2021). Tourism as a disconnecting element of the EU funded Hungary-Croatia Cross-border Co-operation. *Modern Geografia*, 16(1), 23-35. <https://doi.org/10.15170/MG.2021.16.01.02>
- Degger, N., Hudson, A., Mamaev, V., Hamid, M., & Trumbic, I. (2021). Navigating the complexity of regional ocean governance through the large marine ecosystems approach. *Frontiers in Marine Science*, 8, 645668. <https://doi.org/10.3389/FMARS.2021.645668>
- Diakoniuk, O., & Chihaiia, L. (2021). Opportunities to Finance Cross-Border Regions from European Funds and in Particular the INTERREG Initiative. *Ovidius University Annals, Economic Sciences Series*, 1, 82-88.
- Dixon, M., McCorquodale, R., & Williams, S. (2024). *Law of the Sea*. W: M. Dixon, R. McCorquodale, S. Williams (red.), *Cases & Materials on International Law (7th edition)*. Oxford: Oxford University Press.

- Dołzbłasz, S. (2017). *Sieci współpracy transgranicznej na pograniczach Polski*. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego, 40. Wrocław: Uniwersytet Wrocławski.
- Duda, T. (2022). The challenges and new perspectives on re-interpreting the transboundary heritage for tourism, an example of the Griffins' Route, South Baltic area. *Journal of Heritage Tourism*, 18(1), 84-100. <https://doi.org/10.1080/1743873X.2022.2131436>
- Duda, T. (2024). Cross-Border Heritage Routes and Areas: An Important Element of Regional Sustainable Tourism. W: A. Trono, V. Castronuovo, P. Kosmas (red.), *Managing Natural and Cultural Heritage for a Durable Tourism* (s. 203-217). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-52041-9_15
- Elliott, M., Borja, Á., & Cormier, R. (2023). Managing marine resources sustainably – ecological, societal and governance connectivity, coherence and equivalence in complex marine transboundary regions. *Ocean & Coastal Management*, 245, 106875. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2023.106875>
- Faby, H. (2006). Tourism Policy Tools Applied by the European Union to Support Cross-border Tourism. W: H. Wachowiak (red.), *Tourism and Borders Contemporary Issues, Policies and International Research* (s. 19-30). Aldershot: Ashgate.
- Fedyk, W., Meyer, B., & Potocki, J. (2017). Nowa koncepcja zarządzania regionami turystycznymi. *Studia Oeconomica Posnaniensia*, 5(4), 60-81.
- Fejes, Z., & Ocskay, G. (2023). The Cross-Border Cooperation Tool-Box of EU Cohesion Policy. *Európai Tükör*, 26(4), 45-69. <https://doi.org/10.32559/et.2023.4.4>
- Francalanci, G., Scovazzi, T., & Romano, D. (1994). *Lines in the sea*. Dordrecht-Boston-London: Martinus Nijhoff.
- Franckx, E. (1996). Maritime Boundaries in the Baltic Sea: Past, Present and Future, *Maritime Briefing*, 2(2), 1-25.
- Gelbman, A. (2008). Border tourism in Israel: Conflict, peace, fear and hope. *Tourism Geographies*, 10(2), 193-213. <https://doi.org/10.1080/14616680802000022>
- Gelbman, A., & Timothy, D.J. (2010). From hostile boundaries to tourist attractions. *Current Issues in Tourism*, 13(3), 239-259. <https://doi.org/10.1080/13683500903033278>
- Gelbman, A., & Timothy, D.J. (2011). Border complexity, tourism and international exclaves: A case study. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 110-131. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2010.06.002>
- Glaser, B.G., & Strauss, A.L. (2017). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203793206>
- Grotius, H. (2009). *Hugo Grotius, Mare Liberum, 1609-2009*. Leiden: Brill.
- Haas, E.B. (1958). *The Uniting of Europe*. Stanford: Stanford University Press.
- Haas, E.B. (1964). *Beyond the Nation-state, Functionalism and International Organization*. Stanford: Stanford University Press.
- Häkli, J. (2008). Re-Bordering Spaces. W: K.R. Cox, M. Low, J. Robinson (red.), *Handbook of Political Geography* (s. 471-482). London: Sage.
- Hall, C.M., & Page, S.J. (2014). *The Geography of Tourism and Recreation. Environment, Place and Space, 4th Edition*. London & New York: Routledge.
- Harari, Y.N. (2014). *Sapiens: A brief history of humankind*. London: Harvill Secker.
- Higgins-Desbiolles, F. (2006). More than an "industry": the forgotten power of tourism as a social force. *Tourism Management*, 27(6), 1192-1208. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.05.020>
- van Houtum, H. (2000). III European perspectives on borderlands: An overview of European geographical research on borders and border regions. *Journal of Borderlands Studies*, 15(1), 56-83. <https://doi.org/10.1080/08865655.2000.9695542>
- van Houtum, H. (2005). The Geopolitics of Borders and Boundaries. *Geopolitics*, 10(4), 672-679. <https://doi.org/10.1080/14650040500318522>
- van Houtum, H., & Strüver, A. (2002). Borders, Strangers, Doors and Bridges. *Space and Polity*, 6(2), 141-146. <https://doi.org/10.1080/1356257022000003590>

- Jerabek, M. (2015). *Role of tourism in cross-border cooperation – example of Czech -Saxon borderland*. Conference Proceeding of the 10th International Conference on Topical Issues of Tourism, Jihlava, 190-201.
- Jiang, L. (2022). *Horizontal Integration. An Administrative Science Perspective on Cross-Border Cooperation in Europe*. Baden-Baden: Nomos. <https://doi.org/10.5771/9783748914044>
- Johansson, A.E. (2019). The north calotte committee. W: H. Baldersheim, K. Ståhlberg (red.), *Nordic Region-Building in a European Perspective* (s. 59-68). London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429442605-4>
- Kern, K. (2011). Governance For Sustainable Development in the Baltic Sea Region. *Journal of Baltic Studies*, 42(1), 21-35. <https://doi.org/10.1080/01629778.2011.538517>
- Khmeleva, G.A., Serikbayev, S.K., & Mekin, M.A. (2023). The Problem of Cross-Border Cooperation and Its Solution Based on a Flexible Application-Oriented Approach. W: E.N. Makarenko, N.G. Vovchenko, E.N. Tishchenko (red.), *Technological Trends in the AI Economy. Smart Innovation, Systems and Technologies*, 625 (s. 81-89). Singapore: Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-19-7411-3_9
- Kizielewicz, J. (2012). Współpraca międzynarodowa w Basenie Morza Bałtyckiego na rzecz rozwoju turystyki morskiej. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Gdyni*, 77, 27-40.
- Klemeshev, A.P., Korneevets, V.S., Palmowski, T., Studzieniecki, T., & Fedorov, G.M., (2017). Approaches to the Definition of the Baltic Sea Region. *Baltic Region*, 9(4), 4-20. <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2017-4-1>
- Kolosov, V., Sebentsov, A.B., & Morachevskaya, K.A. (2024). Formal Borders and Cross-Border Interactions: Country-Region-Municipality. *Baltic Region*, 16(3), 21-41. <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2024-3-2>
- Kolosov, V., & Scott, J. (2013). Selected conceptual issues in border studies. *Belgeo*, 13(1), 1-19. <https://doi.org/10.4000/belgeo.10532>
- Kolosov, V., & Więckowski, M. (2018). Border changes in Central and Eastern Europe, *Geographia Polonica*, 91(1), 5-16. <https://doi.org/10.7163/GPol.0106>
- Konrad, V. (2015). Toward a Theory of Borders in Motion. *Journal of Borderlands Studies*, 30(1), 1-17. <https://doi.org/10.1080/08865655.2015.1008387>
- Konrad, V. (2024). Border Renaissance in a Time of Border Perplexity? The Question of Renaissance/ Renascence in a Post-Globalization World. *Borders in Globalization Review*, 5(1), 78-91. <https://doi.org/10.18357/bigr51202421508>
- Konrad, V., Richardson, P., Prokkola, E.K., Ridanpää, J., Rahman, M.Z., Horsti, K., Moyo, I., Laine, J.P., Lois, M., Andersen, D.J., Timothy, D.J., Więckowski, M., & Boyle, E. (2025). Geopolitics and Memorialisation of Borders. *Geopolitics*, 1-54. <https://doi.org/10.1080/14650045.2025.2514754>
- Kozak, M., & Buhalis, D. (2019). Cross-border tourism destination marketing: prerequisites and critical success factors. *Journal of Destination Marketing & Management*, 14, 100392. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2019.100392>
- Krapohl, S., & Fink, S. (2013). Different paths of regional integration: Trade networks and regional-institution-building in Europe, Southeast Asia and Southern africa. *Journal of Common Market Studies*, 51(3), 472-488. <https://doi.org/10.1111/JCMS.12012>
- Kropinova, E.G. (2020). The Role of Tourism in Cross-Border Region Formation in the Baltic Region. W: G. Fedorov, A. Druzhinin, E. Golubeva, D. Subetto, T. Palmowski (red.), *Baltic Region – The Region of Cooperation. Springer Proceedings in Earth and Environmental Sciences* (s. 83-97). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-14519-4_10
- Kropinova, E. (2021). Transnational and Cross-Border Cooperation for Sustainable Tourism Development in the Baltic Sea Region. *Sustainability*, 13(4), 2111. <https://doi.org/10.3390/su13042111>
- Krüger, C., Pennabel, A.F., Paschoalotto, M.A.C., Guimarães, F.H.C.B., Medeiros Kruger, N.R., Meneguzzo, M., Passador, C.S., & Ferreira Caldana, A.C. (2024). Framework for cross-border governance: from cross-border critical factors to sustainable development. *Public Management Review*, 1-62. <https://doi.org/10.1080/14719037.2024.2443061>
- Lee, G.P. (1987). Tourism as a factor in development cooperation. *Tourism Management*, 8(1), 2-19.

- Lepik, K. (2009). Euroregions as mechanisms for strengthening cross-border cooperation in the Baltic Sea Region. *Trames-journal of The Humanities and Social Sciences*, 13(3), 265-284. <https://doi.org/10.3176/TR.2009.3.05>
- Li, Z., Wei, K., & Peng, X. (2024). Exploring the Impact of Regional Cooperation on Regional Economic and Social Development: An Empirical Study Based on the Belt and Road Initiative. *Highlights in Business, Economics and Management*, 35, 65-83. <https://doi.org/10.54097/a7nxc09>
- Liargovas, P., & Papageorgiou, C. (2024). Theoretical Perspectives on European Integration and Its Evolutionary Trajectory. W: P. Liargovas, C. Papageorgiou (red.), *The European Integration*, Vol. 2. *Springer Texts in Political Science and International Relations* (s. 11-55). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-47176-6_2
- Lindberg, L.N. (1963). *The Political Dynamics of European Economic Integration*. Stanford: Stanford University Press.
- Ludwig, F.J. (2023). Estudos fronteiriços e Teorias das Relações Internacionais: uma estruturação emancipatória. *InterAção*, 14(3), e74635. <https://doi.org/10.5902/2357797574635>
- Łangowska-Marcinowska, K. (2022). Euroregions, Their Influence on the Development of Polish and Czech Borderlands. *Kultura i Edukacja*, 138(4), 114-124. <https://doi.org/10.15804/kie.2022.04.07>
- Makkonen, T., & Williams, A.M. (2024). Cross-border tourism and innovation system failures. *Annals of Tourism Research*, 105, 103735. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2024.103735>
- Martinez, O. (1994). The dynamics of border interaction: New approaches to border analysis. W: C.H. Schofield (red.), *World boundaries, 1. Global boundaries* (s. 1-15). London: Routledge.
- Martín-Uceda, J., & Vicente Rufí, J. (2021). Territorial Development and Cross-Border Cooperation: A Review of the Consequences of European Interreg Policies on the Spanish-French Border (2007-2020). *Sustainability*, 13(21), 12017. <https://doi.org/10.3390/su132112017>
- Mayer, M., Zbaraszewski, W., Pieńkowski, D., Gach, G., & Gernert, J. (2019). *Cross-Border Tourism in Protected Areas: Potentials, Pitfalls and Perspectives. Geographies of Tourism and Global Change*. Cham: Springer.
- Mączak, A., & Samsonowicz, H. (1962). Z zagadnień genezy rynku europejskiego: strefa bałtycka. *Przegląd Historyczny*, 52(2), 198-222.
- McGehee, N.G. (2012). Interview techniques. W: L. Dwyer, A. Gill, N. Seetaram (red.), *Handbook of research methods in tourism: Quantitative and qualitative approaches* (s. 365-376). Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Medeiros, E. (2018). Haurien els programes de cooperació transfronterera de la UE de centrar-se principalment en la reducció dels obstacles fronterers? *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 64(3), 467-491. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.517>
- Medeiros, E., Guillermo Ramírez, M., Brustia, G., Dellagiacoma, A.C., & Mullan, C.A. (2022). Reducing border barriers for cross-border commuters in Europe via the EU b-solutions initiative. *European Planning Studies*, 31(4), 822-841. <https://doi.org/10.1080/09654313.2022.2093606>
- Medeiros, E., Trillo-Santamaría, J.M., & Guillermo-Ramírez, M. (2024). Cross-Border Institutional Trust in Post-Pandemic Times. The Role of EU b-solutions Initiative. *Journal of Borderlands Studies*, 40(3), 607-630. <https://doi.org/10.1080/08865655.2024.2352431>
- Meyer, B. (2008). *Kształtowanie układów przestrzenno-funkcjonalnych przez turystykę*. Rozprawy i Studia, 676. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Mikhaylova, A.A., Wendt, J.A., Hvale, D.V., Bógdał-Brzezińska, A., & Mikhaylov, A.S. (2022). Impact of Cross-Border Tourism on the Sustainable Development of Rural Areas in the Russian-Polish and Russian-Kazakh Borderlands. *Sustainability*, 14(4), 2409. <https://doi.org/10.3390/su14042409>
- Mohan, M.P.R. (2024). Integration in Europe: A Theoretical Perspective on Unity and Diversity. *International Journal of Social Science and Economic Research*, 9(10), 4159-4170. <https://doi.org/10.46609/ijsser.2024.v09i10.013>
- Monastyrskaya, M.Y. (2023). "Circumbaltian space": methodological priorities and regulatory grounds for delimitation. *Urban Construction And Architecture*, 13(3), 106-119. <https://doi.org/10.17673/Vestnik.2023.03.14>

- Morf, A., Moodie, J., Cedergren, E., Eliassen, S.Q., Gee, K., Kull, M., Mahadeo, S., Husa, S., & Vološina, M. (2022). Challenges and Enablers to Integrate Land-Sea-Interactions in Cross-Border Marine and Coastal Planning: Experiences from the Pan Baltic Scope Collaboration. *Planning Practice & Research*, 37(3), 333-354. <https://doi.org/10.1080/02697459.2022.2074112>
- Nemes, N., & Happ, E. (2024). Possibilities of creating cross-border tourist destinations in East-Central Europe. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 55(3), 1066-1075. <https://doi.org/10.30892/gtg.55308-1280>
- Newman, D. (2006). Borders and bordering: Towards an interdisciplinary dialogue. *European Journal of Social Theory*, 9(2), 171-186. <https://doi.org/10.1177/1368431006063331>
- Nilsson, J.H. (2018). Mobility and regionalisation: Changing patterns of air traffic in the Baltic Sea Region in connection to European integration. *Geographia Polonica*, 91(1), 77-93. <https://doi.org/GPol.0092>
- Nilsson, J.H., Eskilsson, L., & Ek, R. (2010). Creating Cross-Border Destinations: Interreg Programmes and Regionalisation in the Baltic Sea Area. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 10(2), 153-172. <https://doi.org/10.1080/15022250903561978>
- Okroźnik, D., Kopic, P., & Vodeb, K. (2024). Social sustainability discourse in cohesion policy: A critical review of Interreg Europe 2021-2027. *Development Policy Review*, 42(5). <https://doi.org/10.1111/dpr.12801>
- Opitowska, E. (2021). The Covid-19 crisis: the end of a borderless Europe? *European Societies*, 23, sup1. S589-S600. <https://doi.org/10.1080/14616696.2020.1833065>
- Ortolland, D., Pirat, J.P., & Lévy, J.P. (2010). *Atlas géopolitique des espaces maritimes: frontières, énergie, transports, piraterie, pêche et environnement*. Paris: Technip.
- Østhagen, A. (2020). Maritime Sovereignty, Rights, and Cooperation. W: A. Østhagen (red.), *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic* (s. 11-24). Singapore: Palgrave Pivot. https://doi.org/10.1007/978-981-15-0754-0_2
- Paasi, A. (1996). *Territories, boundaries and consciousness*, Chichester: John Wiley & Sons.
- Paasi, A. (2005). Generations and the 'development' of border studies. *Geopolitics*, 10(4), 663-671. <https://doi.org/10.1080/14650040500318563>
- Paasi, A. (2009). The resurgence of the 'Region' and 'Regional Identity': theoretical perspectives and empirical observations on regional dynamics in Europe. *Review of International Studies*, 35(S1), 121-146. <https://doi.org/10.1017/S0260210509008456>
- Pacuk, M., Palmowski, T., & Tarkowski, M. (2018). The emergence of Baltic Europe, an overview of Polish research on regional integration, *Quaestiones Geographicae*, 37(2), 47-60. <https://doi.org/10.2478/quageo-2018-0013>
- Pallagst, K., Dörrenbächer, H.P., & Weith, T. (2018). Grenzüberschreitende Kooperation theoretisch: Erklärungsansätze aus europäischer Integration. *Regionalismus und Governance*, 20, 28-40. <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/57352>
- Palmowski, T. (2000). *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Palmowski, T. (2017). Baltic Europe – 40 years of integration, *Studia Regionalia*, 52, 41-57. <https://doi.org/10.12657/studreg-52-03>
- Perkmann, M. (1999). Building Governance Institutions Across European Borders. *Regional Studies*, 33(7), 657-667. <https://doi.org/10.1080/00343409950078693>
- Pieniążek, A. (2022). Ewolucja tematycznych obszarów współpracy transgranicznej w ramach programów UE w wybranych krajach Europy Środkowo-Wschodniej. *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Politologica*, 28, 370. <https://doi.org/10.24917/20813333.28.8>
- Pinnavaia, L., & Berisha, E. (2021). The Role of Cross-Border Territorial Development. Evidences from Albania. W: E. Berisha, G. Cotella, A. Solly (red.), *Governing Territorial Development in the Western Balkans. Advances in Spatial Science* (s. 309-322). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-72124-4_15
- Prescott, J.R.V. (1987). *Political frontiers and boundaries*. London: Unwin Hyman.

- Prokkola, E.K. (2008). Resources and barriers in tourism development: cross-border cooperation, regionalization and destination building at the Finnish-Swedish border. *Fennia*, 186(1), 31-46.
- Prokkola, E.K. (2022). Cross-border tourism initiatives in the European Union. W: D.J. Timothy, A. Gelbman (red.), *Routledge Handbook of Borders and Tourism* (s. 353-365). London: Routledge.
- Prokkola, E.K., & Lois, M. (2016). Scalar politics of border heritage: An examination of the EU's Northern and Southern border areas. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 16(supl. 1), 14-35. <https://doi.org/10.1080/15022250.2016.1244505>
- Pyć, D. (2005). Supraregion Morza Bałtyckiego. W: Z. Brodecki (red.), *Regiony* (s. 338-350). Warszawa: Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis.
- Pyć, D. (2019). The Role of the Law of the Sea in Marine Spatial Planning. W: J. Zaucha, K. Gee (red.), *Maritime Spatial Planning: past, present, future* (s. 375-395). Cham: Palgrave Macmillan.
- Pysz, J.K. (2018). Aspectos seleccionados do desenvolvimento de parcerias transfronteiriças com base em projetos co-financiados pela União Europeia (Selected aspects of the development of cross-border partnerships based on projects co-financed by the European Union). *Redes*, 23(3), 14-34. <https://doi.org/10.17058/redes.v23i3.12295>
- Rajan, S. (2018). The legal continental shelf: geosciences at sea with UNCLOS. *Journal of the Geological Society of India*, 92(2), 131-133. <https://doi.org/10.1007/s12594-018-0970-2>
- Reitel, B., Wassenberg, B., & Peyrony, J. (2018). The INTERREG Experience in Bridging European Territories. A 30-Year Summary. W: E. Medeiros (red.), *European Territorial Cooperation. The Urban Book Series* (s. 7-23). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-74887-0_2
- Roberts, H. (2024). Climate change and the legal implications of rising sea levels on low-lying states. *Living With Climate Change*, 359-370. <https://doi.org/10.1016/b978-0-443-18515-1.00008-3>
- Rothwell, D.R., & Stephens, T. (2010). *The International Law of the Sea*. Oxford: Hart Publishing.
- Rumford, C. (2006). Borders and rebordering. W: G. Delanty (red.), *Europe and Asia beyond East and West* (s. 181-192). London: Routledge.
- Sang, S., & Huang, L. (2023). Sea ferry travel: the tourists' liminal experience on the ferry. *Tourism Review*, 78(1), 260-272. <https://doi.org/10.1108/TR-07-2022-0350>
- Schimmelfennig, F. (2021). Rebordering Europe: external boundaries and integration in the European Union. *Journal of European Public Policy*, 28(3), 311-330. <https://doi.org/10.1080/13501763.2021.1881589>
- Scott, J.W. (2012). Constructing Familiarity in Finnish-Russian Karelia: Shifting Uses of History and the Re-Interpretation of Regions. *European Planning Studies*, 21(1), 75-92. <https://doi.org/10.1080/09654313.2012.716240>
- Scott, J.W. (2015). Bordering, Border Politics and Cross-Border Cooperation in Europe. W: F. Celata, R. Coletti (red.), *Neighbourhood Policy and the Construction of the European External Borders*. GeoJournal Library, 115. (s. 27-44). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-18452-4_2
- Siekiera, J. (2023). Development of the law of the sea historical outline and contemporary attempts to respond to climate change. *Kwartalnik Prawa Międzynarodowego*, 2(2), 37-55. <https://doi.org/10.5604/01.3001.0053.6678>
- Singh, A.J. (2022). UNCLOS: Facilitating ocean governance and maritime security. *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 18(1), 72-90. <https://doi.org/10.1080/09733159.2022.2097643>
- Sohn, C. (2014). Modelling cross-border integration: The role of borders as a resource. *Geopolitics*, 19(3), 587-608. <https://doi.org/10.1080/14650045.2014.913029>
- Song, Z., Yao, Q., & Liu, W. (2024). The growth of cross-border regions toward "two countries, one park": A case study of the Mohan-Boten cross-border cooperation zone. *Growth and Change*, 55(4). <https://doi.org/10.1111/grow.70005>
- Sousa, L.D. (2012). Understanding European Cross-border Cooperation: A Framework for Analysis. *Journal of European Integration*, 35(6), 669-687. <https://doi.org/10.1080/07036337.2012.711827>

- Stålvant, C.E., & Westermann, R. (1996). *Actors around the Baltic Sea. An inventory of infra-structures: Initiatives, Agreements and Actors. Compiled for the Baltic Sea States Summit 1996*. Stockholm.
- Stoffelen, A. (2022). Planning and managing tourism in transborder areas. W: D.J. Timothy, A. Gelbman (red.), *Routledge Handbook of Borders and Tourism* (s. 341-352). London: Routledge.
- Stoffelen, A., & Vanneste, D. (2017). Tourism and cross-border regional development: insights in European contexts. *European Planning Studies*, 25(6), 1013-1033.
<https://doi.org/10.1080/09654313.2017.1291585>
- Studzieniecki, T. (2009). *Granice, współpraca i turystyka w Europie Bałtyckiej: zbiór studiów*, Gdynia – Lubieszyn: Academia Europa Nostra.
- Studzieniecki, T. (2016). The development of cross-border cooperation in an EU macroregion – a case study of the Baltic Sea Region. *Procedia Economics and Finance*, 39, 235-241.
- Studzieniecki, T. (2022). Conditions and possibilities of using Baltic amber heritage in the development of territorial cooperation. *Pskov Journal of Regional Studies*, 1(14).
<https://doi.org/10.37490/s221979310017342-9>
- Studzieniecki, T., Jakubowski, A., & Kurowska-Pysz, J. (2024). Cross-Border Functional Area as an Organisational and Legal Instrument of Polish-Lithuanian Cross-Border Cooperation. *Studia Iuridica Lublinensia*, 33(1). <https://doi.org/10.17951/sil.2024.33.1.279-299>
- Studzieniecki, T., & Palmowski, T. (2019). Delimitacja destynacji turystycznej na przykładzie Regionu Morza Bałtyckiego. W: E. Wszendybył-Skulska, M. Dębski (red.), *Marketing turystyczny, Przedsiębiorczość i Zarządzanie*, 20, 2(1) (s. 91-107). Łódź-Warszawa: Wydawnictwo Społecznej Akademii Nauk.
- Studzieniecki, T., & Soares, J.R.R. (2017). Interregional tourism cooperation: A Europe case study. *Holos*, 4, 135-158. <https://doi.org/10.15628/HOLOS.2017.5263>
- Telle, S. (2018). Euroregions as Soft Spaces: Between Consolidation and Transformation. *European Spatial Research and Policy*, 24(2), 93-110. <https://doi.org/10.1515/esrp-2017-0011>
- Thurm, S., Wenzelburger, G., & Ulrich, P. (2025). Studying policy transfer and policy learning in border regions. A proposition for interdisciplinary dialogue and a research agenda. *Regional & Federal Studies*, 35(5), 669-694. <https://doi.org/10.1080/13597566.2024.2329882>
- Timothy, D.J. (1995). Political boundaries and tourism: Borders as tourist attractions. *Tourism Management*, 16(7), 525-532. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(95\)00070-5](https://doi.org/10.1016/0261-5177(95)00070-5)
- Timothy, D.J. (1999). Cross-border Shopping: Tourism in the Canada-United States Borderlands. *Visions in Leisure and Business*, 17(4), Article 2.
- Timothy, D.J. (2001). *Tourism and Political Boundaries* (1st ed.). London: Routledge.
- Timothy, D.J. (2011). *Cultural heritage and tourism: An introduction*. Bristol: Channel View Publications.
- Timothy, D.J., & Saarinen, J. (2013). Cross-border cooperation and tourism in Europe. W: C. Costa, D. Buhalis, E. Panyik (red.), *Trends in European Tourism Planning and Organisation* (s. 64-74). Bristol: Channel View Publications.
- Turner, C.T., Chilla, T., & Hippe, S. (2022). Cross-border integration patterns in the context of domestic economic development: a case study of the Upper Rhine. *Europa XXI*, 43, 27-46. <https://doi.org/10.7163/Eu21.2022.43.2>
- Turnock, D. (2002). Cross-border cooperation: A major element in regional policy in East Central Europe. *Scottish Geographical Journal*, 118(1), 19-40. <https://doi.org/10.1080/00369220218737134>
- Tyldesley, D. (2004). *Coastal and Marine Spatial Planning Framework for the Irish Sea Pilot Project*. London: Defra.
- Waldziński, D. (2010). Znaczenie relacji między naturą i kulturą w rozwoju Europy Bałtyckiej. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Ekonomiczne Problemy Usług*, 589, 57-62.
- Wallace, H., Wallace, W., & Pollack, M.A. (2005). *Policy-making in the European Union*. Oxford-New York: Oxford University Press.
- Warszyńska, J., & Jackowski, A. (1979). *Podstawy geografii turystyki*. Warszawa: PWN.

- Wassenberg, B. (2020). The Schengen Crisis and the End of the 'Myth' of Europe Without Borders. *Borders in Globalization Review*, 1(2), 30-39. <https://doi.org/10.18357/bigr12202019599>
- Wassenberg, B. (2024). *Frontières en mouvement (frontem). Which Models of Cross-Border Co-operation for the EU?* Bruxelles, Berlin, Chennai, Lausanne, New York, Oxford: Peter Lang. <https://doi.org/10.3726/b21864>
- Wassenberg, B., Reitel, B., Peyrony, J., & Rubiò, J. (2015). *Territorial cooperation in Europe. A historical perspective*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Wastl-Walter, D. (2011). *The Routledge Research Companion to Border Studies (1st ed.)*. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315612782>
- Weng, W., Saltik, Z., & Akova, O. (2022). Tourism as a promoter of social welfare. W: R. Nunkoo, J. Wen, M. Kozak (red.), *Handbook on Tourism, Public Health and Wellbeing* (s. 204-220). Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Więckowski, M. (2004). *Przyrodnicze uwarunkowania kształtowania się polsko-słowackich więzi transgranicznych*. Prace Geograficzne, 195. Warszawa: IGIŹ PAN.
- Więckowski, M. (2010a). Tourism development in the borderlands of Poland. *Geographia Polonica*, 83(2), 67-81. <https://doi.org/GPol.2010.2.5>
- Więckowski, M. (2010b). *Turystyka na obszarach przygranicznych Polski*. Prace Geograficzne, 224. Warszawa: IGIŹ PAN.
- Więckowski, M. (2013). Eco-frontier in the mountainous borderlands of Central Europe: the case of Polish border parks. *Journal of Alpine Research*, 101(3), 1-12. <https://doi.org/10.4000/RGA.2107>
- Więckowski, M. (2014). Tourism space: an attempt at a fresh look. *Tourism*, 24(1), 17-24. <https://doi.org/10.2478/tour-2014-0002>
- Więckowski, M. (2021). How border tripoints offer opportunities for transboundary tourism development. *Tourism Geographies*, 25(1), 310-333. <https://doi.org/10.1080/14616688.2021.1878268>
- Więckowski, M. (2025). The contemporary Polish borders in a state of change. *GeoJournal*, 90(1). <https://doi.org/10.1007/s10708-024-11248-7>
- Więckowski, M., & Cerić, D. (2016). Evolving tourism on the Baltic Sea coast: perspectives on change in the Polish maritime borderland. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 16(supl.1), 98-111. <https://doi.org/10.1080/15022250.2016.1244598>
- Więckowski, M., & Timothy, D.J. (2021). Tourism and an evolving international boundary: Bordering, debordering and rebordering on Usedom Island, Poland-Germany. *Journal of Destination Marketing & Management*, 22, 100647. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2021.100647>
- Wilson, T.M., & Donnan, H. (2012). *Borders and border studies*. W: T.M. Wilson, H. Donnan (red.), *A companion to border studies* (s. 1-25). Oxford: Wiley-Blackwell.
- Włodarczyk, B. (2007). Przestrzeń turystyczna – pojęcie, wymiary i cechy, *Turyzm*, 17(1-2), 149-162.
- Wróblewski, Ł.D. (2020). The Integration of Border Regions in the European Union: A Model Approach. *Journal of Borderlands Studies*, 37(3), 575-597. <https://doi.org/10.1080/08865655.2020.1816201>
- Yao, X. (2022). A literature review on European integrated border management. *International Journal of Innovative Technologies in Social Science*, 2(34). https://doi.org/10.31435/rsglobal_ijitss/30062022/7844
- Yüksel, U. (2024). The Law Behind Dispute Onset: How Legal Uncertainty Drives Maritime Boundary Disputes. *Journal of Conflict Resolution*, 69(7-8), 1172-1204. <https://doi.org/10.1177/00220027241305076>
- Zaleski, J., & Wojewódka, C. (1977). *Europa Bałtycka*. Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk: Zakład Narodowy im. Ossolińskich.
- Zaucha, J. (2007). *Rola przestrzeni w kształtowaniu relacji gospodarczych. Ekonomiczne fundamenty planowania przestrzennego w Europie Bałtyckiej*. Gdańsk: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.

- Zauchka, J. (2008). *Sea Use Planning and ICZM Input to the Long Term Spatial Development Perspective, Final report from working group 3*, Riga: Vision and Strategies around the Baltic Sea. Pobrane z: https://vasab.org/wp-content/themes/vasab/assets/eww/documents/EGW_WG3_final_report.doc (13.08.2019).
- Zauchka, J. (2018). *Gospodarowanie przestrzeni morskiej*, Warszawa: Wydawnictwo Akademickie SEDNO.
- Zawahri, N.A., Dinar, A., & Nigatu, G. (2016). Governing international freshwater resources: an analysis of treaty design. *Int Environ Agreements*, 16, 307-331. <https://doi.org/10.1007/s10784-014-9259-0>
- Zekić, A., Županović, D., & Gundić, A. (2023). Analysis of the implementation of marine spatial plans. *Journal of Maritime Sciences*, 24(2), 113-123. <https://doi.org/10.56080/jms231108>
- Zhang, S., Wu, Q., Butt, M.M.Z., Lv, Y.M., & Wang, Y.E. (2024). International Legal Framework for Joint Governance of Oceans and Fisheries: Challenges and Prospects in Governing Large Marine Ecosystems (LMEs) under Sustainable Development Goal 14. *Sustainability*, 16(6), 2566. <https://doi.org/10.3390/su16062566>
- Zhang, X., & Chen, X. (2024). The 2022 ICJ Judgment in Nicaragua v. Colombia: Towards a Theory of Exclusivity in Allocating Rights and Jurisdiction between the Coastal and Other States? *Chinese Journal of International Law*, 23(2), 223-262. <https://doi.org/10.1093/chinesejil/jmae019>

Dokumenty i pozostałe źródła

- BDF. (2019). Baltic Development Forum. Pobrane z: <http://www.bdforum.org> (08.04.2019).
- CoE. (1980). European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities, Rada Europy, Treaty No. 106, Madrid, 21/05/1980. Pobrane z: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/rms/0900001680078b0c> (15.06.2019).
- EC. (2007). Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community, signed at Lisbon, 13 December 2007, Komisja Europejska, Official Journal of the European Union, C 306.
- EC. (2016). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Region, International ocean governance: an agenda for the future of our oceans, Brussels, 10.11.2016. Komisja Europejska, JOIN (2016), 49.
- ESPON IRIe. (2022). ESPON IRIe – Understanding the interregional flows of people, capital, goods, services and knowledge; what benefits or harms them? Pobrane z: <https://irie.espon.eu/> (11.12.2022).
- EUSBSR. (2019). European Union Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR). Pobrane z: <https://www.balticsea-region-strategy.eu> (08.04.2019).
- Interreg. (2025). Interreg website. Pobrane z: <https://interreg.eu/> (18.05.2025).
- Interreg Botnia-Atlantica. (2020). Botnia-Atlantica Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://2007-2013.botnia-atlantica.eu/> (06.09.2020).
- Interreg Baltic Sea Region. (2020). Baltic Sea Region Interreg IV-B website. Pobrane z: <http://eu.baltic.net/> (06.09.2020).
- Interreg Central Baltic. (2020). Central Baltic Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://projects.centralbaltic.eu/> (06.09.2020).
- Interreg Estonia-Latvia. (2020). Estonia-Latvia Interreg IV-A website. Pobrane z: <https://interreg.eu/programme/interreg-estonia-latvia/> (06.09.2020).
- Interreg Europe. (2020). Interreg Europe IV-C website. Pobrane z: <http://www.interreg4c.eu/> (06.09.2020).
- Interreg Fehmarnbeltregion. (2020). Fehmarnbeltregion Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://2007-2013.fehmarnbeltregion.eu/> (06.09.2020).

- Interreg Latvia-Lithuania. (2020). Latvia-Lithuania Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://2007-2013.latvia-lithuania.eu/> (06.09.2020).
- Interreg Mecklenburg-Vorpommern-Brandenburg-Poland. (2020). Mecklenburg-Vorpommern-Brandenburg-Poland Interreg IV-A website. Pobrane z: <https://interreg5a.info/de/archiv/interreg-iv-a.html> (06.09.2020).
- Interreg Nord. (2020). Nord Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://2007-2013.interregnord.com/> (06.09.2020).
- Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak. (2020). Öresund-Kattegat-Skagerrak Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://interreg-oks.eu/> (06.09.2020).
- Interreg South Baltic. (2020). South Baltic Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://2007-2013.southbaltic.eu/index/> (06.09.2020).
- Interreg Syddanmark-Schleswig-K E R N. (2020). Syddanmark-Schleswig-K E R N Interreg IV-A website. Pobrane z: <http://2007-2013.syddanmark-schleswig-kern.eu/> (06.09.2020).
- Keep EU. (2020). Keep EU database. Pobrane z: <https://keep.eu/> (06.09.2020).
- UNCLOS. (1982). The United Nations Convention on the Law of the Sea. Pobrane z: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (17.08.2019).
- UNWTO. (2013). Tourism Highlights – 2013 Edition. Pobrane z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284415427> (09.09.2019).
- UNWTO. (2019). Tourism Highlights – 2019 Edition. Pobrane z: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152> (09.09.2019).
- VASAB. (1994). Vision and Strategis around the Baltic Sea 2010. Towards a framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region. Riga: VASAB Secretariat. Pobrane z: <https://vasab.org/home/about/ministerial-conferences/tallinn-1994> (15.09.2019).
- VASAB. (2019). VASAB – Vision And Strategies Around The Baltic Sea. Pobrane z: <https://vasab.org> (08.04.2019).

Załącznik 1

Dokumentacja fotograficzna badań terenowych

Załącznik zawiera 22 fotografie wykonane przez Autora w trakcie badań terenowych prowadzonych w regionie Morza Bałtyckiego w latach 2019-2022. Materiał fotograficzny został zgromadzony podczas bezpośrednich obserwacji terenowych realizowanych w portach morskich, na promach pasażerskich oraz w przestrzeniach związanych z transgraniczną mobilnością turystyczną.

Przedstawione fotografie dokumentują zróżnicowane formy funkcjonowania granic morskich – od elementów infrastruktury transportowej i granicznej, przez codzienne praktyki przekraczania granicy, po symboliczne i narracyjne aspekty współpracy transgranicznej. Szczególną uwagę poświęcono połączeniom promowym, projektom współfinansowanym ze środków Unii Europejskiej oraz wielojęzycznej informacji turystycznej jako narzędziom kształtującym doświadczenie granicy w warunkach integracji europejskiej.

Materiał wizualny stanowi uzupełnienie jakościowych badań terenowych i pełni funkcję ilustracyjną, wspierając interpretację obserwowanych zjawisk oraz procesów zachodzących w przestrzeni granic morskich.



Fot. 1. Estoński stupa graniczny zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie morskiej granicy z Rosją, w przestrzeni nadmorskiej o funkcjach rekreacyjnych; zdjęcie ukazuje materialną obecność granicy państwowej w krajobrazie (Narva-Jõesuu, Estonia)



Fot. 2. Tablica informacyjna projektu Interreg IV Boundless Bothnian Bay, prezentująca inicjatywy współpracy transgranicznej w północnej części Zatoki Botnickiej; przykład ten pokazuje rolę projektów unijnych w kształtowaniu wspólnej narracji przestrzennej i turystycznej „bez granic” na peryferyjnych obszarach morskich i nadmorskich (Haparanda, Szwecja)



Fot. 3. Tablica informacyjna projektu Interreg IV dotycząca współpracy transgranicznej w obszarach wyspiarskich (archipelag między Turku a Wyspami Alandzkimi, Finlandia)



Fot. 4. Trójjęzyczna wystawa muzealna prezentowana w ramach współpracy instytucji z Polski i Szwecji realizowanej przy wsparciu programu Interreg; ekspozycja ukazuje, jak wspólne inicjatywy kulturalne przekraczają granice państwowe, budując ponadnarodową narrację historyczną w regionie Morza Bałtyckiego (Karlskrona, Szwecja)



Fot. 5. Trójjęzyczna tablica informacyjna przygotowana w ramach projektu Interreg IV, prezentująca ofertę turystyczną obszaru nadmorskiego (Mönkebude, wyspa Uznam, Niemcy)



Fot. 6. Wielojęzyczne publikacje turystyczne opracowane w ramach projektu Interreg IV prezentujące wspólną ofertę regionów nadmorskich położonych w różnych państwach; materiały te ilustrują, jak współpraca transgraniczna przekłada się na spójną komunikację turystyczną i promowanie przestrzeni morskiej jako jednego obszaru doświadczeń (Ystad, Szwecja)



Fot. 7. Terminal obsługujący połączenia morskie między polskim i niemieckim wybrzeżem, oferujący rejsy o charakterze turystycznym i rekreacyjnym; tu granica morska funkcjonuje jako element organizujący mobilność turystyczną, a nie jako bariera, sprzyjając regularnym kontaktom transgranicznym (Swinoujście, Polska)



Fot. 8. Statek pasażerski Adler XI obsługujący regularne, sezonowe połączenia morskie między polskim i niemieckim wybrzeżem (Świonoujście-Heringsdorf-Świonoujście); jednostka ta ilustruje funkcjonowanie granicy morskiej jako przestrzeni przepływu, w której codzienne praktyki turystyczne wzmacniają ponadgraniczne morskie powiązania i dostępność regionów nadmorskich (Swinoujście, Polska)



Fot. 9. Turyści korzystający z rejsu transgranicznego między polskim i niemieckim wybrzeżem – przekroczenie granicy morskiej stanowi element doświadczenia rekreacyjnego (Heringsdorf, Niemcy)



Fot. 10. Terminal promowy w porcie Ryga obsługujący międzynarodowy ruch pasażerski na Morzu Bałtyckim, w tym regularne połączenia promowe ze Sztokholmem (Ryga, Łotwa)



Fot. 11. Port promowy w Helsingør stanowiący kluczowy węzeł krótkodystansowych połączeń morskich w cieśninie Sund, gdzie zorganizowana jest intensywna, codzienna mobilność pasażerska między Danią a Szwecją (Helsingør, Dania)



Fot. 12. Sklep Travel Value na promie między Szwecją a Danią pokazuje, że przekroczenie granicy morskiej – mimo obecności obu krajów w UE – nadal tworzy różnice fiskalne i bodźce konsumpcyjne; na trasie krótszej niż 3 mile morskie (ok. 20 minut) granica staje się elementem doświadczenia podróży (prom Helsingborg-Helsingør, cieśnina Sund, Szwecja/ Dania)



Fot. 13. Wnętrze promu pasażerskiego kursującego po Morzu Bałtyckim ukazujące funkcje rekreacyjne i rozrywkowe jednostki. Promy tego typu oferują zakwaterowanie, gastronomię i animacje, przekształcając podróż morską w samodzielne doświadczenie turystyczne, niezależne od przekraczanych granic państwowych (prom Silja Symphony na trasie Helsinki-Wyspy Alandzkie-Sztokholm, Morze Bałtyckie)



Fot. 14. Strefa kontroli pasażerskiej w porcie promowym w Göteborgu ukazująca formalny wymiar przekraczania granicy morskiej. Przestrzeń ta przypomina, że mimo intensywnej mobilności turystycznej i integracji europejskiej granica pozostaje regulowanym elementem infrastruktury transportowej (Göteborg, Szwecja)



Fot. 15. Terminal pasażerski w porcie Tallinn, z którego pasażerowie udają się na promy kursujące do Helsinek; przestrzeń ta ukazuje intensywną, codzienną mobilność transgraniczną, w której granica morska funkcjonuje jako element rutynowego przemieszczania się między sąsiednimi stolicami regionu bałtyckiego (Tallinn, Estonia)



Fot. 16. Otwarty pokład promu pasażerskiego kursującego między Tallinnem a Helsinkami, wykorzystywany jako przestrzeń wypoczynku i spotkań; przykład ten prezentuje, jak granica morska w Zatoce Fińskiej staje się niemal niewidoczna w codziennych praktykach mobilności i rekreacji pasażerów (prom Finlandia na trasie Tallinn-Helsinki, Zatoka Fińska, Estonia/Finlandia)



Fot. 17. Punkt informacji turystycznej zlokalizowany na pokładzie promu pasażerskiego kursującego po Morzu Bałtyckim; usługi informacyjne towarzyszą transgranicznej mobilności morskiej, wspierając orientację turystów i integrując ofertę wielu destynacji w trakcie jednej podróży (prom Victoria I na trasie Sztokholm-Wyspy Alandzkie-Tallinn, Morze Bałtyckie)



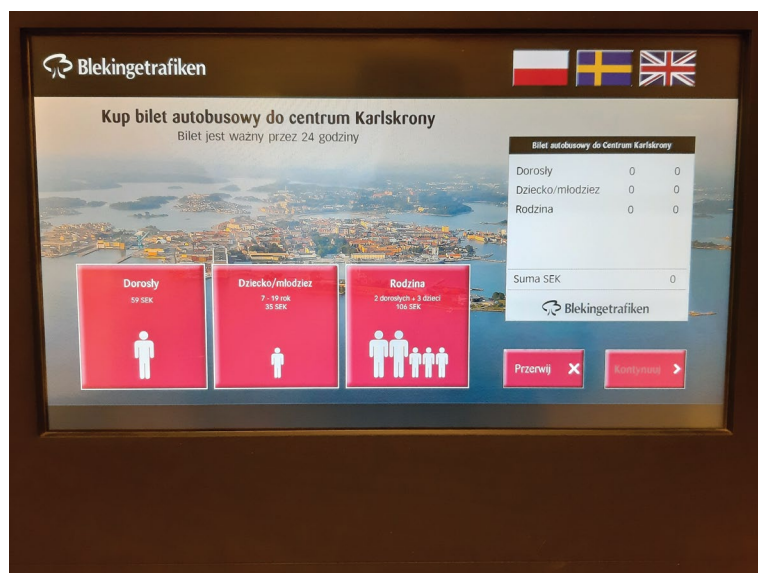
Fot. 18. Stoisko informacyjne turystycznej na pokładzie promu kursującego między Szwecją a Polską, oferujące materiały promocyjne o Gdyni w języku szwedzkim; przykład ten ukazuje, jak przestrzeń promowa staje się narzędziem komunikacji turystycznej i wstępnego osławiania destynacji przed przekroczeniem granicy morskiej (prom Stena Spirit na trasie Karlskrona-Gdynia, Morze Bałtyckie)



Fot. 19. Ekspozycja materiałów promocyjnych różnych destynacji turystycznych dostępnych jednocześnie na pokładzie promu kursującego po Morzu Bałtyckim; przykład ten ukazuje prom jako neutralną przestrzeń dystrybucji materiałów marketingowych, w której spotykają się i przenikają oferty wielu obszarów nadmorskich (prom na trasie Ystad-Bornholm, Szwecja/Dania)



Fot. 20. Archipeląg w pobliżu Helsinek widziany z pokładu promu wypływającego na Morze Bałtyckie; układ licznych wysepek, skał i wąskich torów wodnych ilustruje specyfikę żeglugi w tej części Zatoki Fińskiej oraz znaczenie lokalnej wiedzy nawigacyjnej w regularnym ruchu pasażerskim (archipeląg Helsinek, Finlandia)



Fot. 21. Automat biletowy w porcie pasażerskim w Karlskronie umożliwiający zakup biletów komunikacji miejskiej w języku polskim; rozwiązanie to podkreśla znaczenie dostępności językowej w węzłach transgranicznych oraz ułatwia płynne włączenie turystów w codzienną mobilność miejską po przekroczeniu granicy morskiej (Karlskrona, Szwecja)



Fot. 22. Zewnętrzna forma promocji aplikacji turystycznej ArrivalGuides w języku polskim w przestrzeni publicznej Karlskrony; narzędzie to pokazuje, jak narracja o destynacji przenosi się do sfery cyfrowej, oferując zagranicznym turystom natychmiastowy, spersonalizowany dostęp do wiedzy o mieście bez konieczności fizycznego kontaktu z instytucjami (Karlskrona, Szwecja)



Denis Cerić – geograf, doktor nauk społecznych w dyscyplinie geografia społeczno-ekonomiczna i gospodarka przestrzenna, pracownik Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN. Jego zainteresowania badawcze koncentrują się na geografii granic, geografii turystyki, współpracy transgranicznej oraz procesach integracji regionalnej, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów nadmorskich i morskich. Autor i współautor licznych publikacji naukowych, w tym artykułów w czasopiśmie indeksowanych w bazach JCR i Scopus. Uczestnik i kierownik krajowych oraz międzynarodowych projektów badawczych, aktywnie zaangażowany w popularyzację wiedzy geograficznej oraz współpracę naukową.

Morze od wieków było postrzegane jako bariera – przestrzeń podziału, nieciągłości i separacji. Współczesne procesy integracyjne, zwłaszcza w Europie, coraz wyraźniej pokazują jednak, że granice morskie mogą pełnić zupełnie inną funkcję: stawać się przestrzenią współpracy, przepływów i powiązań funkcjonalnych. Niniejsza monografia podejmuje to wyzwanie badawcze, oferując pogłębioną i wieloaspektową analizę roli turystyki w kształtowaniu współpracy transgranicznej w regionie Morza Bałtyckiego.

Autor łączy perspektywę geografii granic, geografii turystyki oraz studiów nad integracją europejską, proponując oryginalną koncepcję badawczą transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej. Praca oparta jest na szerokim materiale empirycznym, obejmującym analizę projektów współpracy realizowanych w ramach programów Interreg oraz badania jakościowe z udziałem ich beneficjentów. Zastosowana triangulacja metod pozwala nie tylko opisać przestrzenne wzorce współpracy, lecz także wyjaśnić mechanizmy i bariery współdziałania ponad granicami morskimi. Ważnym elementem monografii jest autorski model integracji transgranicznej morskiej przestrzeni turystycznej, który wnosi nową jakość do badań nad granicami i regionami nadmorskimi.

Publikacja skierowana jest do środowisk naukowych zajmujących się geografią społeczno-ekonomiczną, badaniami nad turystyką, studiami nad granicami (*border studies*) oraz procesami integracji regionalnej i europejskiej. Może być również wartościowym źródłem dla studentów kierunków geograficznych i turystycznych, a także dla praktyków zaangażowanych w politykę regionalną, współpracę transgraniczną i rozwój obszarów nadmorskich.

„Monografia wnosi istotny wkład do rozwoju wiedzy geograficznej i wypełnia dotychczasową wyraźną lukę badawczą. Otwiera także nowe możliwości dalszych analiz nad funkcjonowaniem granic morskich oraz badań nad rolą turystyki w procesach integracji transgranicznej.”

(z recenzji prof. dr hab. Tadeusza Palmowskiego)

„Monografia Denisa Cerića przedstawia dojrzałe, pogłębione i oryginalne studium naukowe dotyczące stosunkowo rzadko analizowanego obszaru – morskiej transgranicznej przestrzeni turystycznej. Całość cechuje wysoki poziom merytoryczny, analityczny i redakcyjny.”

(z recenzji prof. dr hab. Leszka Butowskiego)



Książka dostępna także
w wersji elektronicznej
na rcin.org.pl

ISSN 0373-6547

