

Natalia Konopinska

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
e-mail: natalia.konopinska@ue.wroc.pl

**ZARZĄDZANIE TRANSGRANICZNYM
OBSZAREM METROPOLITALNYM NA PRZYKŁADZIE
TRINATIONAL EURODISTRICT BASEL**

**GOVERNANCE IN CROSS-BORDER METROPOLITAN
REGION: THE EXAMPLE OF TRINATIONAL
EURODISTRICT BASEL**

DOI: 10.15611/e21.2017.4.13

JEL Classification: R11, R58

Streszczenie: W Unii Europejskiej następuje jakościowa zmiana funkcji granic, które przestają odgrywać rolę barier i stają się miejscami integracji, o czym najlepiej świadczy przykład transgranicznego metropolitalnego regionu Trinational Eurodistrict Basel (TEB). Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie procesu powstania i rozwoju, a także szczegółowa analiza struktury organizacyjnej omawianego regionu metropolitalnego. W rozwoju TEB wyróżniono kilka etapów: rozpoznawczy, instytucjonalizacji, pogłębienia współpracy oraz programowania. Strukturę organizacyjną badanego obszaru określono jako liniową, smukłą, jednowymiarową strukturę funkcjonalną. Na podstawie realizowanego na obszarze TEB projektu Regio S-Bahn Basel pokazano problemy występujące na francusko-niemiecko-szwajcarskim pograniczu. Opracowanie bazuje na analizie danych wtórnych (*desk research*), m.in. raportów analitycznych, danych statystycznych oraz źródeł internetowych.

Słowa kluczowe: obszar metropolitalny, struktura zarządzania.

Summary: In the European Union there is a qualitative change in the functioning of the borders that cease to be barriers and become a place of integration, as evidenced by the example of the cross-border metropolitan region Trinational Eurodistrict Basel. The aim of this article is to present the origin and process of development, as well as a detailed analysis of the organizational structure of the metropolitan region in question. These considerations are preceded by the characteristics of the cross-border metropolitan region of Trinational Eurodistrict Basel.

Keywords: metropolitan area, governance structure.

1. Wstęp

Wzrastająca rola metropolii we współczesnej gospodarce powoduje, że stają się one ośrodkami coraz bardziej dominującymi. Metropolie są centrami dynamiki gospodarczej, technologicznej i kulturalnej zarówno w regionie, jak i w skali międzynarodowej [Korenik, Korenik 2017]. Nieprzypadkowo jednym z podstawowych zapisów w dokumentach programowych i strategicznych polityki spójności Unii Europejskiej jest stwierdzenie, że rozwój Wspólnoty opiera się na miastach jako centrach przemian i wzrostu [Pancer-Cybulska 2014].

W przeciwieństwie do obszarów metropolitalnych regiony przygraniczne w literaturze naukowej są często utożsamiane z regionami peryferyjnymi, cechującymi się niskim poziomem rozwoju gospodarczego, trudną dostępnością komunikacyjną, niską jakością infrastruktury technicznej, wysokimi kosztami transportu, oddaleniem od centrów gospodarczych [Proniewski 2012].

Jednakże otwarcie granic europejskich oraz unijne programy wspierające współpracę transgraniczną doprowadziły do aktywizacji obszarów przygranicznych, a zwłaszcza miast metropolitalnych. Wskazują na to wyniki badań przeprowadzonych przez ESPON. W raporcie podsumowującym projekt METROBORDER delimituje się 11 transgranicznych obszarów metropolitalnych i podkreśla się ich duży potencjał rozwojowy [University of Luxembourg 2010].

Warto zauważyć, że zarządzanie transgranicznymi obszarami metropolitalnymi nie jest zadaniem łatwym ze względu na różne na szczeblu lokalnym rozwiązania dotyczące treści podmiotowości prawnej, form organizacyjnych wykonywania zadań o znaczeniu lokalnym, przypisywanych w tym celu kompetencji materialnych i formalnych, uprawnień majątkowych i źródeł finansowania struktur samorządowych [Mikołajczyk 2005].

Chociaż odmienności rozwiązań szczegółowych utrudniają współpracę, to jednocześnie jej nie uniemożliwiają, o czym świadczy przykład transgranicznego obszaru metropolitalnego Trinational Eurodistrict Basel.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie procesu powstania i rozwoju, a także szczegółowa analiza struktury organizacyjnej omawianego regionu metropolitalnego.

2. Trinational Eurodistrict Basel jako przedmiot poznania

Historia powstania Trinational Eurodistrict Basel (TEB) sięga korzeniami lat 60. XX wieku. Właśnie wtedy pod wpływem zapisów zawartych w traktatach rzymskich podjęto dyskusję o utworzeniu aglomeracji bazylejskiej, a w dalszej perspektywie – o możliwości powstania transgranicznego regionu metropolitalnego [Reitel 2013].

W 1963 roku powołano do życia euroregion Regio Basiliensis. Początkowo zrzeszał on szwajcarskie kantony Basel-Stadt i Basel-Landschaft. Celem Regio Basiliensis było planowanie i promowanie rozwoju gospodarczego, politycznego i kul-

turowego terytorium. W 1969 r. kantony Basel-Stadt i Basel-Landschaft podpisały formalną umowę powołującą biuro koordynacyjne. W kolejnych latach do euroregionu Regio Basiliensis przystąpiły szwajcarskie kantony Aargau, Jura i Solothurn.

W 1995 roku z inicjatywy strony szwajcarskiej została powołana komisja składająca się z przedstawicieli kantonów Basel-Stadt i Basel-Landschaft, Alsace (Francja) oraz Baden-Württemberg (Niemcy). Do głównych zadań komisji należało opracowanie koncepcji rozwoju transgranicznego regionu metropolitalnego. W wyniku pracy komisji przyjęto wspólną rezolucję dotyczącą koordynacji planowania przestrzennego.

W 2001 roku wraz z powstaniem stowarzyszenia Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) przyjęto koncepcję rozwoju, która określała wspólną wizję rozwoju obszaru. Przeprowadzono studia wykonalności dla dziesięciu projektów transgranicznych w zakresie planowania regionalnego i transportu publicznego dofinansowanych ze środków pochodzących z budżetu rządu Szwajcarii oraz programu INTERREG.

W 2007 roku w wyniku poszerzenia obszaru współpracy transgranicznej stowarzyszenie Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) przemianowano na Trinational Eurodistrict Basel (TEB) [Driscoll, Vigier 2011].

W 2006 roku opracowano strategię rozwoju TEB do 2020 r. [metrobasel 2006]. W strategii tej sformułowano następujące priorytety i cele:

- badania i edukacja: wprowadzenie Uniwersytetu w Bazylei do grupy najlepszych uniwersytetów przyrodniczych;
- otoczenie fiskalne i regulacyjne dla kluczowych sektorów gospodarki: stworzenie równie atrakcyjnych warunków funkcjonowania przedsiębiorstw, jak te, które istnieją w konkurencyjnych lokalizacjach w Ameryce Północnej i Azji;
- transport: poprawa konkurencyjności regionalnych linii kolejowych;
- energia i środowisko naturalne: redukcja emisji dwutlenku węgla, zwiększenie efektywności energetycznej, większe wykorzystanie odnawialnych źródeł energii;
- rozwój terytorialny i jakość życia: modernizacja centrum miasta, zagospodarowanie brzegów Renu oraz rozbudowa osiedli mieszkaniowych;
- kultura i sektor kreatywny: przeobrażenie Bazylei w dynamicznie rozwijającą się metropolię światowej klasy [metrobasel 2006].

W rozwoju TEB można wyróżnić kilka etapów. Etap rozpoznawczy obejmuje lata 1963-1994. W okresie tym doszło do akumulacji wiedzy i doświadczeń w ramach euroregionu Regio Basiliensis. Drugi etap (lata 1995-2000) można określić jako początek procesu instytucjonalizacji. W tej fazie pojawiły się transgraniczne struktury zarządzania (powołanie komisji trójnarodowej) i były realizowane pierwsze projekty transgraniczne. W latach 2001-2005 doszło do pogłębiania współpracy. W tym okresie powstało stowarzyszenie Agglomération Trinationale de Bâle (ATB). Została przyjęta koncepcja rozwoju określająca cele i priorytety oraz rozpoczęto realizację projektów transgranicznych w zakresie planowania przestrzennego i transportu publicznego współfinansowaną ze środków Unii Europejskiej. W 2006 roku na obszarze badawczym rozpoczął się etap programowania. Przyjęto strategię rozwoju

(metrobasel, *Vision 2020*), a w 2007 r. Agglomération Trinationale de Bâle (ATB) przemianowano na Trinational Eurodistrict Basel (TEB). W tabeli 1 przedstawiono etapy rozwoju TEB.

Tabela 1. Etapy rozwoju TEB

Rok	Znaczące wydarzenia	Etapy rozwoju
1963-1994	Euroregion Regio Basiliensis	etap rozpoznawczy
1995-2000	Powołanie Komisji trójnarodowej	początek instytucjonalizacji
2001-2005	Powstanie Agglomération Trinationale de Bâle (ATB)	połębienie współpracy
2006	Opracowanie strategii metrobasel, <i>Vision 2020</i>	etap programowania
2007	Powstanie Trinational Eurodistrict Basel (TEB)	

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Trinationale Eurodistrict Basel 2017a].

TEB obejmuje obszary przygraniczne Szwajcarii, Niemiec i Francji. Część szwajcarska składa się z kantonu Basel-Stadt, kantonu Basel-Landschaft, dwóch z jedenastu dystryktów kantonu Aargau (dystrykty Laufenburg i Rheinfelden), dystryktów Thierstein, Dorneck (kanton Solothurn) oraz dystryktu Delémont (kanton Jura). Część niemiecka TEB pokrywa się z Landkreis Lörrach. Część francuska obejmuje gminy Ferrette, Huningue, Seirentz należące do departamentu Haut-Rhin. Podział administracyjny TEB zobrazowano w tab. 2.

Tabela 2. Podział administracyjny TEB

Strona	NUTS3	Kod	Lokalne jednostki administracyjne (LAU)
Szwajcarska	Kanton Basel-Stadt	CH031	
	Kanton Basel-Landschaft	CH032	
	Kanton Aargau	CH033	Laufenburg, Rheinfelden
	Kanton Solothurn	CH023	Thierstein, Dorneck
	Kanton Jura	CH025	Delémont
Niemiecka	Landkreis Lörrach	DE139	
Francuska	Departament Haut-Rhin	FR422	Ferrette, Huningue, Seirentz

Źródło: opracowanie własne na podstawie [metrobasel, Report 2006].

Powierzchnia TEB wynosi 2610,5 km². Połowa obszaru badawczego (1303,3 km²) leży w Szwajcarii, 31% – w Niemczech i tylko 19% we Francji. W 2009 roku TEB zamieszkiwało 905,3 tys. osób, z czego 66% (ok. 598 tys.) w części szwajcarskiej, 25% – w części niemieckiej oraz 9% w części francuskiej. Warto zauważyć, że ponad połowę populacji TEB stanowiły osoby czynne zawodowo (ok. 495 tys. osób). Najwięcej osób czynnych zawodowo mieszkało w szwajcarskiej części TEB, a szczególnie w kantonach Basel-Stadt oraz Basel-Landschaft (308 tys. osób, 62% ogółu osób czynnych zawodowo). W 2009 roku wartość wytworzonego na obszarze

TEB produktu krajowego brutto stanowiła 57,2 mld euro, z czego 83% (ok. 47 mld euro) przypadało na część szwajcarską. Należy podkreślić, że udział kantonów Basel-Stadt oraz Basel-Landschaft w wytworzonym na obszarze badawczym PKB wynosił 73% (ok. 42 mld euro).

Na rys. 1 przedstawiono jednostki administracyjne wchodzące w skład TEB.



Rys. 1. Jednostki administracyjne wchodzące w skład TEB

Źródło: opracowanie własne na podstawie [metrobasel, Report 2006].

Tabela 3. Podstawowe dane TEB (2009 r.)

Strona	Obszar		Populacja		Liczba osób czynnych zawodowo		PKB*	
	km ²	%	tys.	%	tys.	%	mld euro	%
Szwajcarska, w tym:	1303,3	50	598,1	66	368,0	74	47,3	83
Basel-Stadt	37,0	1	185,9	20	172,0	34	26,0	45
Basel-Landschaft	517,5	20	271,7	30	135,5	28	15,8	28
Niemiecka	806,8	31	222,1	25	100,7	20	7,3	13
Francuska	500,4	19	85,1	9	26,0	5	2,6	4
Ogółem TEB	2610,5	100	905,3	100	494,7	100	57,2	100

* W cenach bieżących.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [metrobasel, 2017b].

W tab. 3 zaprezentowano podstawowe dane charakteryzujące poszczególne części TEB: obszar, populację, udział osób czynnych zawodowo oraz wysokość wytworzonego PKB.

3. Sytuacja społeczno-gospodarcza na obszarze TEB

TEB obejmuje obszary górskie i podgórskie. Części szwajcarska i francuska leżą w obrębie masywu Jura (najwyższy szczyt Crêt de la Neige 1720 m n.p.m.), część niemiecka – w masywie górskim Schwarzwald (Hornisgrinde 1164 m n.p.m.).

Warto podkreślić, że górski charakter obszaru badawczego: surowy i wilgotny klimat (w Jurze Szwajcarskiej średnia temperatura roczna na wysokości 500 m n.p.m. nie przekracza 8°C), duże letnie opady i znaczne opady śnieżne, słaba jakość gleb oraz brak większych konwencjonalnych bogactw naturalnych utrudniały rozwój gospodarczy. Dlatego też na obszarze TEB dość późno rozpoczął się proces uprzemysłowienia. Sukcesy ekonomiczne obszaru badawczego były rezultatem połączenia zaawansowanej techniki z gałęziami przemysłu o dużych nakładach pracy wykwalifikowanej. Dzięki temu powstawały produkty wysokiej jakości, drogie i o wysokim stopniu wartości dodanej [Cameron, Neal 2004].

Tradycyjnie w kantonach górskich na obszarze TEB podstawowym źródłem utrzymania ludności było rolnictwo – hodowla bydła i przerób mleka. Rozwój przemysłu zaznaczył się w drugiej połowie XVIII w., kiedy to do kraju napłynęli uchodźcy francuscy. Przynieśli oni ze sobą wiele umiejętności produkcyjnych przedtem nieznanych, do których należał m.in. przemysł zegarmistrzowski. Drugą dynamicznie rozwijającą się gałęzią przemysłu był przemysł tekstylny, a zwłaszcza jedwabniczy i bawełniany. Centrum przemysłu bawełnianego znajdowało się w północno-wschodniej części kraju, częściowo w Argowii i kantonie berneńskim. Przemysł jedwabniczy skupiał się głównie w mieście i kantonie bazylejskim, gdzie około 1750 r. czynnych było 1200 warsztatów. Jedwabnictwo rozpowszechniło się również w Solurze i okolicy. Obok przemysłu poważną pozycję w miastach zajmowało zorganizowane na zasadach cechowych rzemiosło.

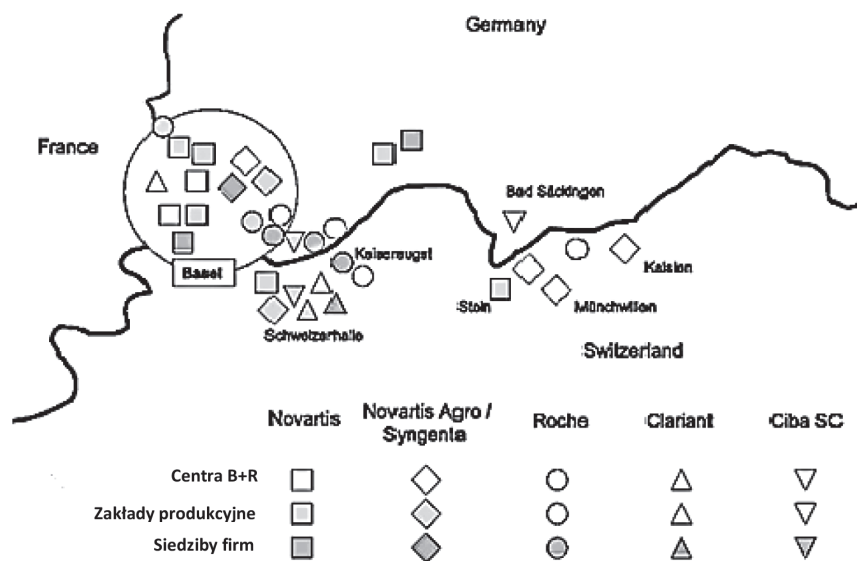
Istotne zmiany w strukturze gospodarki TEB nastąpiły w drugiej połowie XIX i w pierwszych latach XX wieku. Główną gałęzią gospodarki TEB stał się przemysł, a przede wszystkim przemysł budowy maszyn oraz przemysł spożywczy i chemiczny. Przemysł maszynowy był nastawiony przede wszystkim na produkcję eksportową, a jego wyroby: kotły, lokomotywy, ciężka i precyzyjna aparatura słynęły z wysokiej jakości. Dobrze rozwijał się przemysł spożywczy, który specjalizował się w produkcji czekolady, mleka skondensowanego, konserw mięsnych, soków owocowych, a przede wszystkim zup w proszku i innych koncentratów spożywczych. Około 1860 r. w Bazylei rozwinął się silnie przemysł chemiczny: produkcja farb, barwników, wyrobów farmaceutycznych. Nową, bardzo dynamicznie rozwijającą się gałęzią gospodarki, przynoszącą coraz większe dochody, była turystyka i związane z nią usługi, a zwłaszcza hotelarstwo, lecznictwo klimatyczne i uzdrowiskowe.

W okresie międzywojennym przemysł TEB przeżywał poważne trudności związane z konkurencją zagranicznych towarów, których koszty produkcji były często znacznie niższe. Szczególnie ciężka była sytuacja przemysłu maszynowego, z dużymi trudnościami borykał się przemysł tekstylny. Niezłe warunki zbytu miał natomiast przemysł chemiczny, w którym fabryki farb anilinowych, mimo konkurencji niemieckiej, potrafiły sobie zdobyć nowe rynki zbytu. Dobra była sytuacja przemysłu spożywczego, zwłaszcza fabryk czekolady, oraz przemysłu zegarmistrzowskiego. Niezmiennie pomyślnie rozwijała się turystyka.

Brak zniszczeń po drugiej wojnie światowej i zapotrzebowanie na dobra konsumpcyjne i inwestycyjne, które ujawniło się na rynkach europejskich pozwoliły Szwajcarom na przezwyciężenie trudności pierwszych lat powojennych. W latach 60. XX wieku w przemyśle zarysowały się silne tendencje do koncentracji, przybierające postać fuzji poszczególnych zakładów, wtedy też wokół Bazylei powstał silny ośrodek wielkiej chemii [Wojtowicz 1976].

Na obszarze TEB znajdują się centra badawczo-rozwojowe, zakłady produkcyjne oraz siedziby takich firm, jak Novartis, Hoffmann-La Roche, Basilea Pharmaceutica, Actelion (farmaceutyki), Syngenta (środki agrochemiczne), Ciba Specialty Chemicals, Clariant (chemikalia i wyroby chemiczne).

Na rys. 2 przedstawiono lokalizację centrów badawczo-rozwojowych, zakładów produkcyjnych oraz siedzib najważniejszych firm chemicznych i farmaceutycznych na obszarze TEB w 2001 r.



Rys. 2. Lokalizacja centrów badawczo-rozwojowych, zakładów produkcyjnych oraz siedzib najważniejszych firm chemicznych i farmaceutycznych na obszarze TEB w 2001 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Morschett, Schramm-Klein, Zentes 2010].

Dominację szeroko rozumianego sektora chemicznego obrazuje struktura wartości dodanej brutto przedstawiona w tab. 4. W 2006 roku udział przemysłu chemicznego w strukturze WDB stanowił ok. 40% (24 491 mln USD). Na drugiej pozycji uplasowała się logistyka (transport, gospodarka magazynowa i łączność), której udział w WDB wynosił 8,4% (5242 mln USD), zaś na trzecim – pośrednictwo finansowe i produkcja sprzętu transportowego.

Tabela 4. Struktura wartości dodanej brutto wytworzonej na TEB w 2006 r.

Sektor	WDB w cenach bieżących, (mln USD)	Udział (%)
Nauki przyrodnicze ¹	11 654	18,7
Wyroby chemiczne ²	12 837	20,6
Sprzęt transportowy ³	4 372	7,0
Logistyka ⁴	5 242	8,4
Sektor finansowy ⁵	4 336	6,9

Zgodnie ze Statystyczną Klasyfikacją Działalności Gospodarczej we Wspólnocie Europejskiej (NACE Rev. 1.1, 2002):

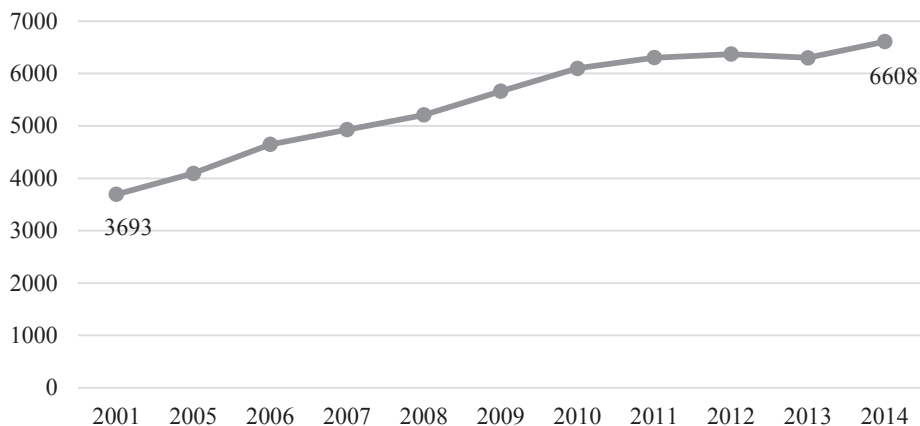
¹ Produkcja pestycydów i środków agrochemicznych (24.2); Produkcja substancji farmaceutycznych, chemikaliów medycznych i środków pochodzenia roślinnego (24.4); Produkcja sprzętu medycznego i chirurgicznego oraz przyrządów ortopedycznych (33.1); Prowadzenie prac badawczo-rozwojowych i doświadczeń w dziedzinie nauk przyrodniczych i technicznych (73.1). ² Produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych (24). ³ Produkcja sprzętu transportowego (35). ⁴ Transport, gospodarka magazynowa i łączność (60-63). ⁵ Pośrednictwo finansowe (65-67).

Źródło: opracowanie własne na podstawie [metrobasel, Studien 2013].

Mimo rozwoju przemysłu chemicznego TEB pozostaje ważnym regionem turystycznym. Bogata historia pozostawiła na obszarze badawczym cenne zabytki przeszłości. W Bazylei do najważniejszych atrakcji należą: romańsko-gotycka katedra Munster – w jej lewej nawie znajduje się grób Erazma z Rotterdamu, ratusz (Rathaus) w stylu burgundzkim pochodzący z 1504 r., budownictwo miejskie z XVI-XIX wieku. Dzięki prawie 40 muzeom Bazylea szczydzi się największą liczbą tego typu placówek na kilometr kwadratowy. W części niemieckiej TEB są ulokowane uzdrowiska z cieplicami solankowymi (np. Bad-Bellingen) oraz liczne uzdrowiska klimatyczne. W północno-wschodniej części Landkreis Lorrach w miejscowościach Feldberg i Todtnauberg znajdują się znane ośrodki sportów zimowych. W części francuskiej TEB przeważa turystyka poznawcza – zwiedzanie obiektów historycznych (np. ruiny zamku Château de Ferrette) [Warszyńska 1994].

Na rys. 3 zobrazowano rozwój bazy noclegowej w Bazylei w latach 2001-2014.

W omawianym okresie liczba miejsc noclegowych w Bazylei zwiększyła się z 3693 do 6608 (wzrost o 79%).



Rys. 3. Liczba miejsc noclegowych w Bazylei w latach 2001-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Eurostat 2017].

4. Struktura organizacyjna TEB

Siedziba stowarzyszenia znajduje się w Alzacji (Francja). Członkami TEB są jednostki samorządu terytorialnego, instytucje naukowe (Uniwersytet w Bazylei), przedsiębiorstwa (np. BASF Schweiz AG, Novartis Pharma AG, Syngenta, Crop Protection AG), stowarzyszenia, związki zawodowe oraz osoby prywatne, które chcą odgrywać aktywną rolę w realizacji strategii „metrobasel 2020” [metrobasel 2017a]. Ponadto TEB współpracuje w zakresie wymiany informacji z euroregionem Regio Basiliensis oraz regionem Górny Ren (Trinationale Metropolregion Oberrhein).

Struktura zarządzania TEB obejmuje trzy gremia:

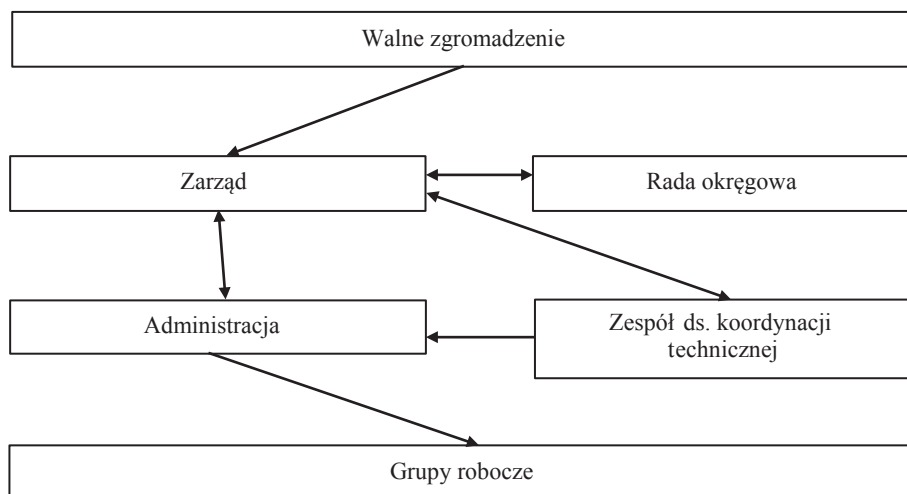
- 1) walne zgromadzenie,
- 2) zarząd,
- 3) radę.

Na rys. 4 przedstawiono strukturę organizacyjną TEB.

Najwyższą władzą stowarzyszenia TEB jest walne zgromadzenie. Składa się ono z 85 przedstawicieli członków stowarzyszenia (gmin, kantonów, regionów, regionalnych stowarzyszeń i in.). Walne zgromadzenie odbywa się raz do roku. Decyduje ono o ogólnej orientacji, celach i programie stowarzyszenia. Omawia porządek obrad, rozpatruje i zatwierdza sprawozdania z działalności stowarzyszenia oraz sprawozdanie finansowe.

Zarząd odpowiada za działalność stowarzyszenia w rozumieniu lokalnego kodeksu cywilnego. Zarząd składa się z 27 członków (9 niemieckich, 9 szwajcarskich oraz 9 francuskich) wybieranych na dwa lata na podstawie propozycji poszczególnych krajów. Prezes oraz wiceprzewodniczący są wybierani na dwa lata w trakcie

posiedzeń zarządu. Obecnym prezesem TEB jest Lukas Ott, prezydent miasta Liestal (Szwajcaria).



Rys. 4. Struktura organizacyjna TEB

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Trinationale Eurodistrict Basel 2017b].

Rada okręgowa TEB jest reprezentowana przez 50 członków (20 szwajcarskich, 15 francuskich i 15 niemieckich). Jest ona regularnie informowana o wszystkich działaniach i jest proszona o przedstawianie uwag i opinii dotyczących ważnych spraw. Rada okręgowa może składać wnioski, a także projekty uchwał.

Administracja stowarzyszenia TEB znajduje się we Francji i zatrudnia 5 pracowników biurowych. Zespół ds. koordynacji technicznej wykonuje polecenia zarządu TEB i zajmuje się uzgadnianiem dokumentacji projektowej. W zespole ds. koordynacji technicznej pracuje 24 ekspertów z poszczególnych państw wchodzących w skład TEB.

Projekty realizowane przez stowarzyszenie są przygotowywane przez następujące grupy robocze:

- 1) planowanie przestrzenne i krajobraz,
- 2) mobilność i transport,
- 3) energia i środowisko,
- 4) społeczeństwo obywatelskie [Trinationale Eurodistrict Basel 2017b].

Ze względu na spiętrzenie i rozpiętość kierowania strukturą organizacyjną TEB można zaliczyć do struktur smukłych, charakteryzujących się dużym spiętrzeniem kierowania, znaczną liczbą szczebli kierowania, przy stosunkowo małej rozpiętości kierowania. Biorąc pod uwagę układ więzi organizacyjnych, struktura organizacyjna TEB należy do struktur liniowych cechujących się znacznym stopniem centraliza-

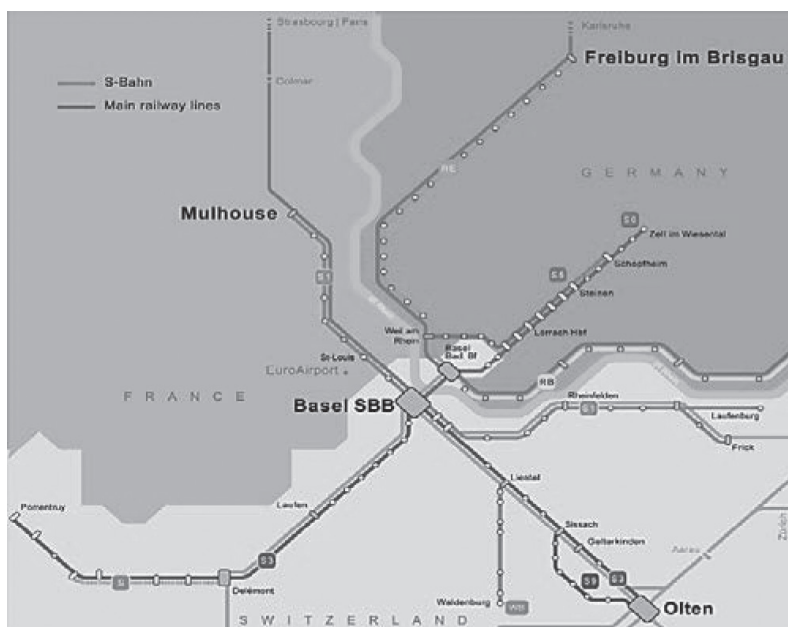
cji decyzji i silnymi powiązaniem pionowymi najwyższych i najniższych szczebli zarządzania. Zgodnie z typologią struktur ze względu na dominujące kryteria wyodrębnienia podstawowych układów organizacyjnych strukturę organizacyjną TEB można określić jako jednowymiarową strukturę funkcjonalną [Przybyła (red.) 2003].

Warto zauważyć, że struktura organizacyjna TEB ma wiele wad i zalet. W piśmiennictwie fachowym podkreśla się, że mimo prostoty ustalenia zakresu zadań, jednolitości kierowania oraz szybkości podejmowania decyzji wykształcona na TEB struktura organizacyjna charakteryzuje się oddaleniem kierowników od bezpośrednich wykonawców, wydłużeniem dróg przepływu informacji, zmniejszoną elastycznością, rozbudowaną hierarchią i nadmierną formalizacją organizacyjną [Zakrzewska-Bielawska 2012].

Podsumowując powyższe rozważania, można powiedzieć, że TEB pełni rolę koordynatora, zapewnia wsparcie techniczne oraz stanowi platformę konsultacyjną przeznaczoną dla władz lokalnych realizujących projekty o zakresie transgranicznym.

Chociaż projekty trójstronne na pograniczu francusko-niemiecko-szwajcarskim były realizowane od początku lat 60. XX wieku, to współpraca transgraniczna na obszarze TEB wciąż napotyka wiele trudności, o czym może świadczyć projekt Regio S-Bahn Basel.

W latach 80. XX wieku strona szwajcarska zainicjowała budowę szybkiej kolei miejskiej Regio S-Bahn Basel na obszarze TEB (zob. rys. 5). Sieć kolejowa składała



Rys. 5. Mapa Regio S-Bahn Basel

Źródło: opracowanie własne na podstawie [Walther, Reitel 2012].

się z kilku linii łączących Bazyleę z miastami położonymi w odległości 30-40 km od granicy: Mulhouse (Francja); Frick, Laufenburg, Porrentruy, Olten, Waldenburg (Szwajcaria); Zell im Wiesental i Freiburg im Brisgau (Niemcy).

Rozkład jazdy Regio S-Bahn Basel był oparty na systemie stosowanym przez szwajcarskie koleje federalne, który zakłada codzienne odjazdy pociągów o tej samej godzinie. Rozkłady jazdy szwajcarski i niemiecki różniły się znacznie od francuskiego zmiennego rozkładu jazdy dostosowanego do natężenia ruchu pasażerskiego. Kolejnym problemem utrudniającym utrzymywanie bezpośrednich połączeń z Francją stał opór władz francuskich przed wykorzystaniem szwajcarskiego taboru kolejowego (pociągi FLIRT) produkowanego przez szwajcarskiego producenta Stadler Rail AG. W konsekwencji linia Mulhouse (Francja) – Frick (Szwajcaria) jest podzielona na dwie odrębne sekcje obsługiwane przez różne zasoby taboru, a pasażerowie muszą się zatrzymać w Bazylei i zmienić pociągi w trakcie podróży transgranicznej.

Problemy, które ujawniły się podczas realizacji projektu Regio S-Bahn Basel, wynikają przede wszystkim z faktu, że w Szwajcarii za tranzyt transportu na ich terytorium są odpowiedzialne władze kantonalne, w Niemczech zaś – kraje związkowe. Inaczej jest we Francji, gdzie koordynowanie usług transportu publicznego odbywa się na szczeblu centralnym. Poza tym wzajemna zrozumiałość języków znacznie ułatwia i przyspiesza współpracę między Niemcami a Szwajcarią [Walther, Reitel 2012].

5. Zakończenie

Obszar Trinational Eurodistrict Basel (TEB) obejmuje przygraniczne górskie i podgórskie obszary Szwajcarii, Francji i Niemiec. Warunki naturalne spowodowały, że TEB wszedł w okres industrializacji dopiero w drugiej połowie XIX i pierwszych latach XX wieku. Dominującą gałęzią przemysłu stał się szeroko rozumiany przemysł chemiczny, którego udział w strukturze WDB w 2006 r. stanowił ok. 40%. Na drugiej pozycji uplasowała się logistyka (transport, gospodarka magazynowa i łączność), na trzeciej zaś – pośrednictwo finansowe i produkcja sprzętu transportowego. Mimo dominacji wielkiej chemii w strukturze gospodarki TEB pozostaje ważnym regionem turystycznym. Świadczy o tym rozwój bazy noclegowej w Bazylei: w latach 2001- 2014 liczba miejsc noclegowych w Bazylei zwiększyła się o 79%.

W rozwoju TEB można wyróżnić kilka etapów:

- 1) lata 1963-1994 – etap rozpoznawczy,
- 2) lata 1995-2000 – początek procesu instytucjonalizacji,
- 3) lata 2001-2005 – pogłębianie współpracy,
- 4) po roku 2006 – etap programowania.

Należy zaznaczyć, że strukturę organizacyjną badanego obszaru można określić jako liniową, smukłą, jednowymiarową strukturę funkcjonalną.

Mimo istniejącej na obszarze TEB prawie 55-letniej tradycji współpracy transgranicznej realizacja projektu Regio S-Bahn Basel ujawniła problemy występujące na francusko-niemiecko-szwajcarskim pograniczu:

- przynależność szwajcarskiej i niemieckiej części TEB do federalistycznego systemu politycznego daje dużą autonomię kantonom i krajom związkowym; w unitarnej Francji decyzje dotyczące rozwoju lokalnego są podejmowane na szczeblu centralnym;
- bariera językowa między częściami szwajcarsko-niemiecką a francuską utrudnia kontakty na poziomie zarówno lokalnym, jak i instytucjonalnym.

Przedstawione negatywne zjawiska utrudniające współpracę transgraniczną na obszarze TEB są charakterystyczne również dla innych obszarów przygranicznych. Podobne trudności występują na pograniczu polsko-niemieckim, o czym pisali np. tacy autorzy, jak S. Ciok, G. Gorzelak, A. Rapacz.

Literatura

- Cameron R., Neal L., 2004, *Historia gospodarki świata*, Wydawnictwo „Książka i Wiedza”, Warszawa, s. 261-265.
- Driscoll J., Vigier F., 2011, *The Basel Metropolitan Area: Three borders in one*, Borderlands: The Journal of Spatial Planning in Ireland, Issue 1, International Centre for Local and Regional Development, Ulster University, s. 70-71.
- Eurostat, 2017, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database> (dostęp: 25.09.2017).
- Korenik S., Korenik A., 2017, *Rozwój metropolii jako przejaw postępującego procesu urbanizacji*, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, nr 467, Zakrzewska-Półtorak A. i in. (red.), *Regiony, metropolie, miasta*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, s. 50-51.
- metrobasel, 2006, *Vision 2020*, Basel, s. 7, <http://www.metrobasel.ch/de/projects-de/visionmetrobasel-de> (dostęp: 25.09.2017).
- metrobasel, 2017a, <http://www.metrobasel.ch/de/partners-de> (dostęp: 25.09.2017).
- metrobasel, 2017b, <http://www.metrobasel.ch/de/region-metrobasel-de/kennzahlen-de> (dostęp: 25.09.2017).
- metrobasel, Report, 2006, *Die Vision 2020*, Basel, s. 7, <http://www.metrobasel.ch/de/publications-de> (dostęp: 25.09.2017).
- metrobasel, Studien, 2013, *Clusterentwicklung in Abhängigkeit von spezifischen Standortfaktoren*, Basel, s. 24, <http://www.metrobasel.ch/de/publications-de> (dostęp: 25.09.2017).
- Mikołajczyk A., 2005, *Współpraca transgraniczna w ujęciu podmiotowym*, [w:] Brodecki Z. (red.), *Regiony*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, Warszawa, s. 254-255.
- Morschett D., Schramm-Klein H., Zentes J., 2010, *Strategic International Management: Text and Cases*, Springer Gabler, Hamburg, s. 125-128.
- Pancer-Cebulka E., 2014, *Miasta w polityce spójności Unii Europejskiej*, Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania, nr 37, t. 3, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 127-135.
- Proniewski M., 2012, *Rozwój regionów peryferyjnych w Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok, s. 64-65.
- Przybyła M. (red.), 2003, *Organizacja i zarządzanie. Podstawy wiedzy menedżerskiej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. Oskara Langego we Wrocławiu, Wrocław, s. 164-186.

- Reitel B., 2013, *Border Temporality and Space Integration in the European Transborder Agglomeration of Basel*, Journal of Borderlands Studies, vol. 28, Association for Borderlands Studies, s. 248-249.
- Trinationale Eurodistrict Basel, 2017a, <http://www.eurodistrictbasel.eu/de/ueber-den-teb/geschichte.html> (dostęp: 25.09.2017).
- Trinationale Eurodistrict Basel, 2017b, <http://www.eurodistrictbasel.eu/de/ueber-den-teb.html> (dostęp: 25.09.2017).
- University of Luxembourg, 2010, *METROBORDER. Cross-border Polycentric Metropolitan Regions. Final Report*, Luxembourg, s. 43.
- Walther O., Reitel B., 2012, *Cross-border policy networks in the Trinational Region of Basel*, CEPS/INSTEAD, Working Paper No 2012-26, Luxembourg, s. 22-26.
- Warszyńska J., 1994, *Geografia turystyczna świata*, cz. 1, PWN, Warszawa, s. 156-158.
- Wojtowicz J., 1976, *Historia Szwajcarii*, Wydawnictwo Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław, s. 117-127.
- Zakrzewska-Bielawska A. (red.), 2012, *Podstawy zarządzania*, Oficyna Wolters Kluwer Business, Warszawa, s. 288-300.