



URZĄD STATYSTYCZNY
W BYDGOSZCZY

POTENCJAŁ DEMOGRAFICZNO-GOSPODARCZY MIAST POŁOŻONYCH NA SZLAKU WISŁY W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM W 2015 R.

<http://bydgoszcz.stat.gov.pl/>

OPRACOWANIA SYGNALNE

Bydgoszcz, maj 2017 r.

Sejm ustanowił rok 2017 m.in. rokiem rzeki Wisły. W Polsce **Rok Rzeki Wisły** ma uczcić 550. rocznicę pierwszego wolnego flisu na Wiśle. Wtedy to, po wojnie trzynastoletniej, Polacy odzyskali pełne panowanie nad żeglownym biegiem rzeki, a odzyskanie kontroli nad Wisłą dało impuls do dynamicznego rozwoju kraju. Jak zapisano w uchwale „Sejm RP oddaje hołd pokoleniom rodaków, którzy dzięki Wiśle i w oparciu o nią budowali tożsamość i potęgę państwa polskiego”. Na całość obchodów złożą się liczne wydarzenia organizowane we wszystkich województwach położonych nad Wisłą. Okazją do inauguracji obchodów Roku Rzeki Wisły była 550. rocznica zawarcia II pokoju toruńskiego – wydarzenia związanego z historią Wisły i handlu rzecznoego. Obchody rozpoczęto 19 października 2016 w Toruniu. 1 stycznia 2017 r. rozpoczęcie Roku Rzeki Wisły obwieścił toruński dzwon Tuba Dei.

Przez wieki rzeka stanowiła arterię komunikacyjną i handlową, która zapewniała rozwój i dobrobyt nadwiślańskim ośrodkom. Czy tak jest i dziś? Aby odpowiedzieć na to pytanie w niniejszym opracowaniu przedstawiono sytuację demograficzno-gospodarczą miast położonych na szlaku Wisły w województwie kujawsko-pomorskim.

Obszar województwa kujawsko-pomorskiego znajduje się w około 80% w dorzeczu Wisły. Tylko zachodnia i południowo-zachodnia część województwa leży w dorzeczu Odry.

DORZECZA W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM



Wisła jest częścią dwóch z trzech prowadzących przez Polskę i województwo kujawsko-pomorskie planowanych międzynarodowych dróg wodnych (MDW):

- E40 – droga wodna łącząca Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, na obszarze regionu pokrywa się z biegiem Wisły;
- E70 – droga wodna łącząca Europę Zachodnią z rejonem Kaliningradu, w regionie biegnie Notecią, następnie Kanałem Bydgoskim i Brdą, dalej łączy się z Wisłą, gdzie pokrywa się z MDW E-40.



Niestety obecnie, o polskich odcinkach MDW, nie możemy mówić jako o międzynarodowych, gdyż nie spełniają międzynarodowych parametrów dotyczących zakwalifikowania ich do IV klasy żeglowności (dotyczy to zwłaszcza wielkości minimalnego prześwitu pod mostami, rurociągami i innymi urządzeniami krzyżującymi się z drogą wodną). Poza tym w większej swej części Wisła nie jest odpowiednio uregulowana. Co prawda region posiada tradycje związane z żeglugą śródlądową, a historyczny rozkwit województwa był ściśle związany z rozwojem sieci osadniczej wzdłuż linii największej rzeki Polski (nad jej brzegami znajdują się cztery największe miasta regionu), to obecnie żegluga ma znaczenie głównie turystyczne.

W 2015 r. status miasta w województwie kujawsko-pomorskim posiadały 52 jednostki osadnicze, z czego 11 położonych było nad Wisłą. Do miast położonych na szlaku Wisły w województwie kujawsko-pomorskim należą 4 miasta na prawach powiatu: Bydgoszcz, Grudziądz, Toruń i Włocławek oraz Chełmno, Ciechocinek, Dobrzyń nad Wisłą, Nieszawa, Nowe, Solec Kujawski i Świecie.

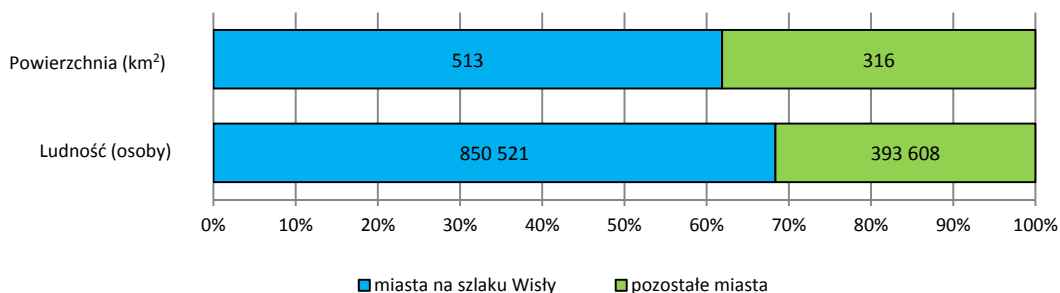
MIASTA POŁOŻONE NA SZLAKU WISŁY W WOJEWÓDZTWIE KUJAWSKO-POMORSKIM



Miasta położone na szlaku Wisły zajmują 61,9% powierzchni miast w województwie i skupiają 68,4% ludności miejskiej województwa.

POWIERZCHNIA MIAST I LUDNOŚĆ W MIASTACH WOJEWÓDZTWIA KUJAWSKO-POMORSKIEGO W 2015 R.

Stan w dniu 31 XII





TABL. 1. Gęstość zaludnienia w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.
Stan w dniu 31 XII

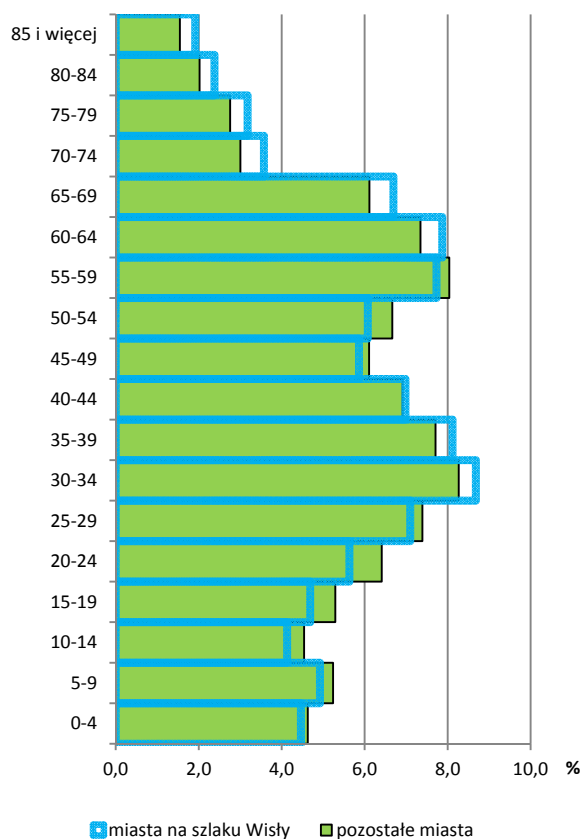
MIASTA	Ludność na 1 km ²
Ogółem	1501
Na szlaku Wisły	1658
Pozostałe	1246

Nadwiślańskie miasta charakteryzują się większą gęstością zaludnienia niż miasta położone poza szlakiem. Na 1 km² przypada w nich 1,3-rzy więcej osób niż w pozostałych miastach.

Istotnym czynnikiem determinującym rozwój regionu jest potencjał demograficzny. Jest on tzw. siłą napędową tkwiącą w zasobach ludzkich. Biorąc pod uwagę strukturę ludności miast województwa kujawsko-pomorskiego według grup wieku, która jest istotna przy podejmowaniu wszelkich decyzji wpływających na rozwój miast, zauważa się, że zarówno w miastach położonych na szlaku Wisły, jak i w pozostałych miastach w województwie najliczniej reprezentowaną są osoby w grupach wieku 30–39 lat i 55–64 lata. Niemniej w nadwiślańskich miastach udział ludności młodszej jest mniejszy, a udział ludności starszej większy niż w pozostałych miastach. Oznacza to, że ludność zamieszkująca miasta na szlaku Wisły jest nieco starsza niż ludność w pozostałych miastach.

STRUKTURA LUDNOŚCI W MIASTACH WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO W 2015 R.

Stan w dniu 31 XII



Fakt ten potwierdza **współczynnik starości demograficznej**. W 2015 r. w miastach na szlaku Wisły współczynnik ten wynosił 17,7% i był wyższy niż w pozostałych miastach naszego regionu, gdzie wynosił 15,4%.

Współczynnik starości demograficznej
– udział (w %) liczby ludności w wieku 65 lat i więcej w ogólnej liczbie ludności.

Współczynnik feminizacji jest to liczba kobiet przypadających na 100 mężczyzn.

W 2015 r. ponad 50% ludności w miastach ogółem, miastach na szlaku Wisły oraz pozostałych miastach stanowiły kobiety. **Współczynnik feminizacji** w miastach położonych na szlaku Wisły ukształtował się na poziomie 113 i był wyższy niż w pozostałych miastach województwa. Zjawisko feminizacji nasila



się wraz z wiekiem. W grupie osób znajdujących się w wieku 65 lat i więcej współczynnik feminizacji w nadwiślańskich miastach (tak jak w miastach ogółem i pozostałych miastach) wynosił 161. Oznacza to, że w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r. żyło ponad 1,5 razy więcej kobiet niż mężczyzn w tym wieku.

Starzenie się ludności oznacza zmiany w proporcji udziału w społeczeństwie osób najmłodszych i najstarszych. Znaczący wpływ na takie zmiany ma liczba urodzeń. W 2015 r. na 1000 mieszkańców miast położonych na szlaku Wisły województwa kujawsko-pomorskiego przypadało 8,7 urodzeń. Było to nieco mniej niż w pozostałych miastach.

TABL. 2. Współczynnik starości demograficznej i współczynnik feminizacji w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.

Stan w dniu 31 XII

MIASTA	Współczynnik starości demograficznej (%)	Współczynnik feminizacji (%)	
		ogółem	w grupie wiekowej 65 lat i więcej
Ogółem	17,0	111	161
Na szlaku Wisły	17,7	113	161
Pozostałe	15,4	109	161

TABL. 3. Liczba urodzeń, saldo migracji wewnętrznych i współczynnik odpływu w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.

MIASTA	Liczba urodzeń	Saldo migracji wewnętrznych	Współczynnik odpływu demograficznego
Ogółem	8,9	-2,4	10,0
Na szlaku Wisły	8,7	-2,3	9,4
Pozostałe	9,1	-2,6	11,2

Wśród czynników demograficznych istotną rolę w zmianach struktury społeczeństwa przypisuje się także bilansowi migracyjnemu. W 2015 r. w miastach na szlaku Wisły saldo migracji wewnętrznych było ujemne i wyniosło minus 2,3 osoby na 1000 ludności (w pozostałych miastach minus 2,6 osób na 1000 ludności). Skalę zjawiska ubytku ludności w miastach dodatkowo obrazować może współczynnik odpływu demograficznego rozumiany jako stosunek liczby ludności, która opuściła dany obszar (liczba wymeldowań do miast i na wieś) do ogółu ludności zamieszkującej ten obszar. W 2015 r. wyniósł on dla nadwiślańskich miast 9,4 osoby na 1000 mieszkańców. Jednak bardziej odpływowymi miastami były pozostałe miasta. Średnio na 1000 mieszkańców tych ośrodków miejskich 11,2 opuściło ich obszar.

Miasta na szlaku Wisły skupiają znaczącą część miejskiego potencjału demograficznego (prawie 70% ludności miejskiej) i gospodarczego – w nadwiślańskich miastach zarejestrowano większą niż w pozostałych miastach liczbę podmiotów wpisanych do rejestru Regon, jak i większą liczbę podmiotów nowo zarejestrowanych w tym rejestrze.

TABL. 4. Podmioty wpisane i jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze Regon w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.

MIASTA	Podmioty wpisane do rejestru REGON ^a		Jednostki nowo zarejestrowane w rejestrze REGON	
	w odsetkach	na 1000 ludności	w odsetkach	na 1000 ludności
Ogółem	100,0	107,3	100,0	9,1
Na szlaku Wisły	72,4	113,7	72,1	9,6
Pozostałe	27,6	93,6	27,9	8,1

^a Stan w dniu 31 XII.

Liczba podmiotów gospodarczych ma pośredni wpływ na liczbę osób pracujących i bezrobotnych na danym obszarze. W nadwiślańskich miastach na 1000 ludności przypadało ok. 50 pracujących więcej i ponad 25 bezrobotnych mniej niż na terenie pozostałych miast.



TABL. 5. Pracujący i bezrobotni w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.

Stan w dniu 31 XII

MIASTA	Pracujący ^a		Bezrobotni zarejestrowani ^b	
	w odsetkach	na 1000 ludności	w odsetkach	na 1000 ludności
Ogółem	100,0	288,9	100,0	45,6
Na szlaku Wisły	71,9	303,8	56,2	37,5
Pozostałe	28,1	256,6	43,8	63,1

^a Według faktycznego miejsca pracy i rodzaju działalności, bez podmiotów gospodarczych o liczbie pracujących do 9 osób oraz gospodarstw indywidualnych w rolnictwie. ^b Dane Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Toruniu.

Gospodarka to również środowisko. Wzajemne relacje między gospodarką a środowiskiem naturalnym zachodzą zawsze. Na początku gospodarowania człowieka większa siła oddziaływania należała do środowiska, ponieważ to ono, poprzez swoje elementy (zbiornik wodny, klimat, gleby) determinowało osadnictwo, a przez to sposoby i tempo rozwoju gospodar-

czego. Obecnie formy oddziaływania środowiska na gospodarkę nie uległy zmianie, jednak przy aktualnym poziomie wiedzy i rozwoju technologii, można siłę tego oddziaływania znacznie łagodzić albo zmieniać. A jeśli mowa o środowisku to również mowa o gruntach i kierunkach ich wykorzystania. W miastach na szlaku Wisły ponad 38% powierzchni tych miast stanowią grunty zabudowane i zurbanizowane. Jest to o 4,8 p. proc. więcej niż w pozostałych miastach. Analizując przeznaczenie gruntów zabudowanych i zurbanizowanych zauważa się, że w miastach na szlaku Wisły w gruntach zabudowanych i zurbanizowanych mniejszy jest udział terenów mieszkaniowych, ale większy terenów przemysłowych, zurbanizowanych niezabudowanych, rekreacji i wypoczynku oraz komunikacyjnych. Tereny przemysłowe i komunikacyjne zwiększają potencjał gospodarczy danego obszaru.

TABL. 6. Kierunki wykorzystania powierzchni w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.

Stan w dniu 1 I

MIASTA	Udział gruntów zabudowanych i zurbanizowanych w powierzchni ogółem w %	Grunty zabudowane i zurbanizowane – tereny:								
		mieszkalniowe	przemysłowe	inne zabudowane	zurbanizowane niezabudowane	rekreacji i wypoczynku	komunikacyjne – drogi	komunikacyjne – kolejowe	komunikacyjne – inne	użytki kopalne
		w odsetkach								
Ogółem	36,5	29,2	14,8	15,4	6,6	6,8	21,0	4,6	1,2	0,4
Na szlaku Wisły	38,3	26,4	15,0	15,9	8,2	7,2	21,2	4,0	1,6	0,4
Pozostałe	33,5	34,2	14,5	14,3	3,7	5,9	20,8	5,9	0,5	0,2

Tam, gdzie rozwija się gospodarka, rozwija się również turystyka. Dane wskazują, że miasta położone na szlaku Wisły są atrakcyjniejsze pod względem turystycznym niż pozostałe miasta. Nadwiślańskie miasta charakteryzują się dwukrotnie większą liczbą obiektów turystycznych i prawie sześciokrotnie większą liczbą turystów z nich korzystających oraz ponad trzykrotnie większą liczbą miejsc noclegowych i udzielonych noclegów.



TABL. 7. Turystyczne obiekty noclegowe i ich wykorzystanie w miastach województwa kujawsko-pomorskiego w 2015 r.

MIASTA	Turystyczne obiekty noclegowe i ich wykorzystanie						
	obiekty ogółem ^a	miejsca noclegowe ogółem ^a	turyści (korzystający)		wynajęte pokoje ogółem w obiektach hotelowych	udzielone noclegi	
			ogółem	w tym turyści zagraniczni – nierezydenci		ogółem	w tym turystom zagranicznym (nierezydentom)
	w odsetkach						
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Na szlaku Wisły	68,5	76,7	85,4	95,0	92,0	76,6	93,7
Pozostałe	31,5	23,3	14,6	5,0	8,0	23,4	6,3

^a Stan w dniu 31 VII.

Jak napisano we wstępie historyczny rozkwit województwa był ściśle związany z rozwojem sieci osadniczej wzdłuż linii największej rzeki Polski. Obecnie Wisła nadal warunkuje potencjał demograficzno-gospodarczy regionu, a władze samorządowe zainteresowane są przywróceniem jej znaczenia gospodarczego. W „Strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+”, bardzo duży nacisk kładzie się na odtworzenie transportowego znaczenia dróg wodnych (zwłaszcza MDW E-40), ale także na ich wykorzystanie turystyczne (zwłaszcza MDW E-70, Wielka Pętla Wielkopolski, Kanał Notecki, Noteć powyżej Nakła).

Autorzy opracowania: *Magdalena Poreda* – Referat Analiz i Badań Regionalnych
– pod kierunkiem *dr Wiesławy Gierańczyk*; tel. 56 6117128

Redakcja techniczna, skład i grafika komputerowa: *Adam Mańkowski, Anna Nakielska*
– Kujawsko-Pomorski Ośrodek Badań Regionalnych – pod kierunkiem *Małgorzaty Rybak*

Informatorium: e-mail InformatoriumUSBDG@stat.gov.pl, tel. 52 3669400