Ewa Małuszyńska

Infrastruktura logistyczna w problematyce regionów przygranicznych

Spójność gospodarcza i społeczna jest jednym z podstawowych celów Unii Europejskiej. Jego osiągnięcie uwarunkowane jest w znacznym stopniu spójnością przestrzenną[1]. W tej sytuacji powstała potrzeba tworzenia kanałów logistycznych już nie tylko w układzie krajowym, lecz także w układzie ponadnarodowym, obejmującym nie tylko dwa lub kilka państw, ale całe ugrupowania, mogące przekraczać granice kontynentów. Dla podkreślenia tej zmiany skali na płaszczyźnie logistyki, mówiąc o obszarze Europy posługujemy się pojęciem eurologistyki[2].

Polska w coraz większym zakresie włączana jest w różnorodne struktury europejskie o charakterze społecznym i gospodarczym, co automatycznie powo-

[1] L. Weihe-Lindeborg, *Mapping European Trajectories – the Cultural Imperative*, w: *The Changing Map of Europe. The Trajectory Berlin-Poznan-Warsaw*, red. R. Domański, Friedrich Ebert Stiftung, Oficyna Wydawnicza „Rewasz", Warszawa 1999.

[2] „Eurologistyka jest to projektowanie wspólnego dla różnych krajów Europy systemu przemieszczania i magazynowania produktów od producenta do konsumenta, przy użyciu informatyzacji procesów decyzyjnych." (E. Gołembska, *Co to jest eurologistyka*? w: *Zarządzanie logistyczne w przedsiebiorstwie*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1997). W projektowaniu sieci infrastruktury eurologistycznej istotna jest istniejąca już struktura punktów (węzłów) i dróg, przez którą produkty przepływają od źródeł wydobycia surowców lub miejsca produkcji do miejsc podaży gotowych produktów. Przestrzenny wymiar (struktura) tej sieci uwarunkowany jest więc rozmieszczeniem miejsc wydobycia surowców, fabryk, magazynów, hurtowni, detalu i łączących te punkty w przestrzeni linii transportowych. Na ocenę sieci eurologistycznej, poza jej strukturą, wpływa dostępność do niej i jej poszczególnych części wynikająca z jej wielkości, stopnia koncentracji przestrzennej i spójności. Stopień dostępności jest poza tym funkcją jakości sieci. Wynik pomiaru (oceny) jest bowiem pełniejszy, jeżeli poza wielkością urządzenia uwzględnimy jakość ocenianych elementów (usług lub produkcji). Przez dostępność maksymalną (optymalną) do sieci rozumiemy bowiem idealną dostępność przestrzenną do sieci zaspokajającej pod względem ilości wszystkie potrzeby i będącej jednocześnie siecią najwyższej jakości. Każdy spadek jakości sieci jest tym samym obniżeniem dostępności do niej. Osiąganie takiej samej łącznej dostępności możliwe jest dzięki różnym kombinacjom dostępności składowych.

duje konieczność włączenia naszego kraju również w struktury eurologistyczne. Obszarem stykowym dla oddzielnych do tej pory systemów logistycznych Europy i Polski są obszary przygraniczne[3]. Są to specyficzne regiony przez wiele lat spełniające funkcję izolującą Polskę od wpływów zewnętrznych, zwłaszcza Europy Zachodniej. W obecnej sytuacji politycznej obszary te stały się strefą, mającą pełnić całkowicie odmienną rolę, a mianowicie rolę łączenia. Regiony przygraniczne mają w jak największym stopniu ułatwiać kontakty z sąsiednimi krajami, a przez nie z państwami położonymi dalej. Regiony przygraniczne pomiędzy Polską i Niemcami określane są jako obszary o szczególnym znaczeniu dla nowej przestrzeni europejskiej oraz jako „okno na świat zewnętrzny" dla obu państw[4]. Pełnienie tej funkcji nie jest możliwe bez odpowiedniej, zarówno pod względem ilościowym, jak i jakościowym, infrastruktury transportu, będącej częścią infrastruktury logistycznej.

Prezentowany artykuł łączy płaszczyznę polityki regionalnej i eurologistyki. Pokazuje bowiem miejsce zagadnień logistycznych, rozpatrywanych od strony infrastruktury transportu w problematyce polityki regionalnej Polski i Unii Europejskiej na granicy styku tych dwóch obszarów[5]. Przyjęcie skali regionalnej wynika z rosnącej już od dłuższego czasu roli regionów w funkcjonowaniu i strukturach Unii Europejskiej, na co wskazuje pojawiający się często termin „Europa regionów". Regiony przygraniczne natomiast interesujące są ze względu na intensywność zachodzących tam procesów gospodarczych i społecznych oraz na rolę, jaką te obszary pełnią w procesie integracji Europy.

Pojęcie „Europa regionów" na stałe weszło już do terminologii procesów i struktur obserwowanych w Europie, choć jego zakres nie jest wciąż jeszcze jednoznaczny. Pojęcie to odnoszone jest zarówno do mniejszych obszarów wydzielonych w ramach państw narodowych, jak również do obszarów całych terytoriów państwowych. Z punktu widzenia klasycznej już definicji regionu, obydwa podejścia są prawidłowe. Według tej definicji, regionem jest każdy obszar zwarty przestrzennie, wydzielony ze względu na ściśle określone kryte-

[3] Pomimo istnienia transportowych powiązań międzynarodowych w Europie, sieci poszczególnych państw, a zwłaszcza Europy Centralnej i Wschodniej, rozwijane były niezależnie od całości.

[4] Klaus-Dieter Schmidt, *The German-Polish Border Belt: Bridge or Barrier on the Route to New Europe*, w: The Changing Map..., op. cit.; B. Winiarski, *Rozwój obszarów przygranicznych i współpraca transgraniczna*, w: *Strategiczne wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego Polski*, Friedrich Ebert Stiftung, Warszawa 1996.

[5] Pojęcie infrastruktury logistycznej obejmuje również infrastrukturę magazynową i w pewnym sensie centra logistyczne. Elementy te jednak, jako węzły sieci logistycznej i jednocześnie transportowej, nie są omawiane w literaturze regionalnej i wymagają badań. Ze względu na przeglądowy, wstępny charakter prezentowanego materiału nie są tu również uwzględniane.

rium[6]. Przyjęcie jako region części terytorium państwa (zwykle jest to największa jednostka podziału administracyjnego) dla celów badawczych i porządkowych ułatwić może porozumiewanie się bez wyjaśniania każdorazowo, co kryje się pod tym terminem. Takie podejście stosowane jest w opracowaniach, w których przyjmuje się, iż region ma już obecnie i w przyszłości będzie miał większe znaczenie niż terytorium całego kraju. Widoczne jest to np. w procedurach wyboru lokalizacji przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne na obszarach ugrupowań gospodarczych. Inwestorzy z zewnątrz ugrupowania coraz częściej w pierwszym etapie procesu lokalizacji wybierają obszar zajęty przez to ugrupowanie, nie kierując się wyborem szczególnego kraju. W drugim etapie wybierają region, również bez większego względu na to, w jakim państwie się on znajduje. Inwestorzy „wewnętrzni" natomiast, będąc już na terenie ugrupowania, w dużym stopniu od razu dokonują analizy istotnych dla nich czynników lokalizacji w układzie regionalnym. Znaczenie czynników lokalizacji inwestycji na poziomie regionalnym od kilkunastu lat nieustannie wzrasta[7]. Do kluczowych należą sieci transportu i łączności, analizowane zarówno od strony ilościowej, jak i – coraz częściej – jakościowej.

Na obszarze Polski wydzielono kilka różniących się istotnie (ze względu na obserwowane tam procesy) rodzajów obszarów, wśród których znajdują się regiony pogranicza. Zachodzące w nich przemiany są wynikiem zmian funkcji granic, jakie nastąpiły po roku 1989, polegających na przekształceniu granicy z bariery w linię kontaktową. Granica jako bariera spełnia trzy podstawowe funkcje:

- prawną: ogranicza obszar podlegający określonym rozwiązaniom prawnym;
- kontrolną: każde przekroczenie granicy jest kontrolowane przez państwo;
- fiskalną: funkcji kontrolnej towarzyszy funkcja fiskalna (celna) zabezpieczająca prawa fiskalne w kraju wejścia.

Są one wynikiem wewnętrznej polityki i porządku kraju. Poprzez swoje oddziaływanie określają one równocześnie peryferyjny i zależny charakter regionów granicznych. Granica jako czynnik kontaktowy natomiast nie jest barierą, lecz przestrzenią funkcjonalną, łączącą różne społeczności i zbiorowości. Przestrzeń taką nazywamy wówczas przestrzenią – regionem transgranicznym, zmieniającym w wyraźnym stopniu swoją strukturę i organizację. Regiony te nie

[6] Definicja regionu, zgodna z definicją klasyczną, funkcjonująca i obowiązująca w dokumentach Unii Europejskiej, jest zawarta w Deklaracji Konwencji Rady Europy ds. Problemów Regionalizacji. Zgodnie z przyjętym tam określeniem, regionem jest terytorium charakteryzujące się historyczną, kulturową, geograficzną i ekonomiczną jednorodnością lub też wszystkimi tymi cechami łącznie, dającymi zamieszkałej tam ludności poczucie wspólnoty w realizacji własnych interesów i zamierzeń.

[7] *New Location Factors for Mobile Investment in Europe*, „Regional Development Studies" No 6, Commission of the European Communities, Brussels 1993.

są już zorientowane, również pod względem struktury sieci komunikacyjnej i natężenia przepływów w tej sieci, wyłącznie w kierunku centrum kraju i „odwrócone" tym samym od granicy, lecz tworzą specyficzną strukturę posiadającą własne centra, którymi mogą być np. miejscowości z przejściami granicznymi lub większe jednostki osadnicze położone w pobliżu granicy. Przepływy transportowe nabierają natomiast coraz bardziej transgranicznego charakteru. Obszary takie mogą się dynamicznie rozwijać w wyniku posiadania, z racji swojego położenia, szczególnych warunków, jakimi są:

- efekt sąsiedztwa – oznacza on możliwość wykorzystania znajomości mentalności „drugiej" strony, instytucji politycznych i społecznych obszaru po drugiej stronie granicy, ich słabości i potrzeb. Historyczne i kulturowe związki mogą pozwolić na lepsze wzajemne zrozumienie i w wyniku tego na likwidację barier w postaci uprzedzeń, uznawanych stereotypów itd.;
- możliwość komplementarności regionów;
- szczególne warunki i możliwość przyjmowania impulsów i inicjatyw innowacyjnych przychodzących spoza granicy.

„W obecnej sytuacji geopolitycznej Polski w nowym układzie stosunków politycznych i ekonomicznych na kontynencie europejskim problemy obszarów przygranicznych wymagają szczególnego traktowania w całości polityki ekonomicznej państwa, a zwłaszcza w polityce regionalnej. Obszary te nabrały strategicznego znaczenia w regionalnym rozwoju Polski, a także w kształtowaniu przestrzennych relacji i powiązań integracyjnych w Europie. Rozwój regionów przygranicznych i współpracy transgranicznej odgrywa równocześnie ważną rolę w stosunkach między Polską i jej sąsiadami"[8]. Przyjęta obecnie koncepcja strukturalna polityki regionalnej w stosunku do wszystkich regionów Polski, a więc również w odniesieniu do regionów przygranicznych, oznacza, że powinna ona koncentrować się na określonych dziedzinach, tzw. polach działań strategicznych. Z prowadzonych badań wynika, że priorytetami strategii rozwoju regionalnego są najczęściej:

- mała i średnia przedsiębiorczość,
- edukacja i kultura,
- technologie i innowacje,
- ***komunikacja i telekomunikacja,***
- międzynarodowa współpraca gospodarcza,
- środowisko życia człowieka[9].

Zgodność z ww. priorytetami polityki regionalnej jest widoczna na obszarach przygranicznych Polski Zachodniej. Już na początku lat dziewięćdziesią-

[8] B. Winiarski, *Rozwój...*, op. cit.

[9] A. Klasik, *Zróżnicowanie regionalne w polityce rozwoju regionalnego*, w: *Strategiczne wyzwania...*, op.cit., s. 80–98.

tych do prorozwojowych działań na tych terenach zaliczono konieczność rozbudowy i modernizacji powiązań komunikacyjnych z resztą kraju. Przyjęto bowiem, że powinno to umożliwić rozszerzenie korzyści płynących ze współpracy i przepływów transgranicznych na obszary usytuowane głębiej na terytorium państwa, wsparcie tej współpracy przez ośrodki naukowo-innowacyjne zlokalizowane na zapleczu pogranicza (np. Poznań i Wrocław) i eliminowanie potencjalnych zagrożeń „peryferyjnością" w nowym układzie, po likwidacji rozdzielających funkcji granicy państwa. W związku z usytuowaniem na terenach regionów przygranicznych trzech tras autostradowych głównie o funkcjach tranzytowych, wskazywano również na konieczność zaprojektowania powiązań tych tras z siecią dróg regionalnych i lokalnych pod kątem wykorzystania tras tranzytowych także dla potrzeb gospodarki i ludności tej części kraju[10].

Problemy transportu i łączności zajmują ważne miejsce w polu zainteresowań działalności regionów przygranicznych w całej Europie. Potwierdzają to zapisy Europejskiej Karty Regionów Granicznych i Transgranicznych[11]. Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Karcie jednym z ważniejszych celów współpracy transgranicznej jest likwidacja, a przynajmniej zmniejszanie niedoborów wyposażenia infrastrukturalnego stref przygranicznych (przede wszystkim w Europie Środkowej, Południowej i Wschodniej) oraz usuwanie braków i przeszkód w transgranicznym przepływie dóbr i osób. Przedsięwzięcia mające umożliwić osiągnięcie ww. celów to m.in.:

„• ukierunkowanie celów polityki komunikacyjnej w ramach wspólnej strategii w dziedzinie polityki ładu przestrzennego, polityki regionalnej i europejskiej, a nie tylko usprawnianie aktualnego stanu w ruchu komunikacyjnym i jego przepustowości;

- rozbudowa w określonych regionach granicznych połączeń infrastrukturalnych o dalekim zasięgu w celu przezwyciężenia ich dotychczasowej peryferyjności oraz dostosowanie środków transportu do uwarunkowań przestrzennych;
- likwidowanie istniejących luk w połączeniach transgranicznych w drodze powiązania ze sobą regionalnych, narodowych i transeuropejskich osi oraz sieci komunikacyjnych;
- wspólne, a nie oparte na konkurencji planowanie nowych i rozwój już istniejących portów lotniczych;
- rozbudowa transgranicznych sieci dróg dla granicznego ruchu osobowego, usuwanie przeszkód w korzystaniu z nich, a także niwelowanie utrudnień wynikających z systemów taryfowych;

[10] B. Winiarski, *Rozwój...*, op. cit.

[11] Kartę tą uchwalono 20 listopada 1981 r. w EUREGIO, tj. euroregionie na pograniczu Niemiec i Holandii, a następnie w zmienionej formie w Szczecinie, w Euroregionie Pomerania w dniu 1 grudnia 1995 r.

- budowa bądź rozbudowa przejść granicznych na wszystkich zewnętrznych granicach Unii Europejskiej, a także w Europie Środkowej i Wschodniej celem skrócenia czasu oczekiwania i przyspieszenia biegu transportu;
- rozbudowa bądź budowa uzgodnionych na szczeblu transgranicznym terminali transportu kombinowanego i centrów przeładunkowych ruchu towarów;
- rozbudowa transgraniczna sieci energetycznych;
- koordynacja instrumentów wspierania i finansowania po obu stronach granicy, aby stworzyć przesłanki założeń polityki komunikacyjnej służącej przenoszeniu punktu ciężkości transportu na kolej i żeglugę wodną;
- korzystanie z programów Unii Europejskiej, służących wspieraniu regionów granicznych celem stworzenia bezpośrednich projektów transgranicznych"[12].

Kolejnym punktem Karty jest zapis wskazujący na konieczność poprawy sieci telekomunikacyjnej i informatycznej, niezbędnych dla sprawnego funkcjonowania transportu i zarządzania przepływami, poprzez podejmowanie następujących działań:

„- rozbudowa sieci telekomunikacyjnych i informatycznych w systemie ISDN na obszarach przygranicznych;
- transgraniczna rozbudowa sieci infostrad o zasięgu ponadregionalnym;
- likwidowanie barier administracyjnych, gospodarczych i technicznych w dziedzinie telekomunikacji oraz informatyki wynikających z nadgranicznego położenia;
- tworzenie przygranicznych systemów taryfowych (np. dla telefonii, systemów poczty elektronicznej oraz wizualnego przekazywania danych i informacji);
- wspieranie rozwoju używanych w ruchu transgranicznym central telefonicznych jako ośrodków rozdzielczych telekomunikacji na słabo zaludnionych obszarach przygranicznych;
- transgraniczna wymiana danych i informacji między uniwersytetami, placówkami badawczymi itd., służąca przekazywaniu innowacji i wyników badań oraz informująca o rozwoju rynku w skali międzynarodowej, możliwościach dotarcia do klienta"[13].

Rozwój infrastruktury transportu i łączności finansowany jest w skali regionalnej, tzn. również w regionach przygranicznych, przez Fundusze Strukturalne, w tym Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. W odpowiednich przypadkach, tzn. w regionach spełniających określone kryteria przydzielania środków finansowych z puli Funduszy Strukturalnych, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego wspomaga inwestycje obejmujące m.in. budowę i rozwój głównych sieci transeuropejskich infrastruktury transportu i łączności, jak również projekty umożliwiające likwidację istniejących enklaw regionalnych, tj. drogi do-

[12] Europejska Karta Regionów Granicznych i Transgranicznych, za: W. Malendowski, M. Ratajczak, *Euroregiony*..., op. cit.

[13] Europejska Karta..., op. cit.

jazdowe, mosty, lotniska, przejścia graniczne, systemy telekomunikacyjne itd.[14] Finansowane są również projekty dotyczące rozwoju sieci infrastrukturalnych służących obsłudze obszarów przemysłowych i rolniczych.

Z funduszu regionalnego finansowana jest również w dużej części jedna z inicjatyw wspólnotowych, a mianowicie inicjatywa INTERREG. Ma ona na celu udzielanie pomocy regionom przygranicznym dla wsparcia ich współpracy utrudnionej dotychczas przez istniejące granice. Obszary te, ze względu na niewykształcone w odpowiednim stopniu połączenia komunikacyjne, często odizolowane były od głównych centrów aktywności gospodarczej oraz centrów decyzyjnych. Prawie połowa środków tej inicjatywy wykorzystywana jest na finansowanie projektów obejmujących rozwój sieci transportu i łączności[15]. Zainicjowana w roku 1990 realizacja inicjatywy INTERREG I kontynuowana jest w kolejnych okresach planistycznych jako INTERREG II.

Zgodnie z regulaminem Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego fundusze przyznawane w ramach inicjatywy INTERREG nie mogą być angażowane poza granicami Unii Europejskiej. Dlatego też, w celu równoważenia rozwoju regionalnego w skali większej niż obszar Unii Europejskiej, zainicjowany został nowy program PHARE CBC (Cross-border Cooperation), będący swojego rodzaju uzupełnieniem poprzedniej inicjatywy. W ramach tego programu z funduszy unijnych mogą również korzystać regiony przygraniczne państw nie należących do Unii Europejskiej, posiadające jednak z nią wspólną granicę[16]. Priorytetową dziedziną finansowaną w ramach tej inicjatywy jest infrastruktura transportu. W okresie 1995–1993 znaczna część funduszy została przeznaczona na budowę nowoczesnego terminalu dla transportu drogowego na przejściu granicznym Świecko-Frankfurt. Ze środków tych w dużej mierze finansowana jest również modernizacja magistrali kolejowej Warszawa-Kunowice, stanowiąca fragment sieci transeuropejskiej[17]. W programach o charakterze transgranicznym fundusze PHARE CBC koordynowane są z funduszami inicjatywy INTERREG II. „W programie współpracy przygranicznej PHARE nastąpiła ewolucja – z programu praktycznie rządowego w 1994 r. przekształcił

[14] Enklawą nazywany jest region niedostępny lub słabo dostępny ze względu na brak rozwiniętej sieci połączeń komunikacyjnych.

[15] Community Initiatives. Commission of the European Communities 1994. Fundusze w okresie 1989–1993 wyniosły 1775 MECU, z czego 791 MECU, tj. 45%, przeznaczono na rozwój transportu i komunikacji.

[16] W 1997 r. z 227,9 milionów ECU przyznanych Polsce w ramach PHARE 52,4 miliony ECU przeznaczone zostały na współpracę przygraniczną. Znaczną część tej sumy przeznaczono na rozwój infrastruktury transportu. (The PHARE Programme. Annual Report 1997, Commission of the European Communities, Brussels, 18.05.1999).

[17] *W. Mroczek, Pomoc finansowa dla Polski w ramach programu PHARE*, w: *Unia Euroejska. Integracja Polski z Unią Europejską*, red. E. Kawecka-Wyrzykowska, E. Synowiec, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 1997, s. 446–454.

się on w program samorządowy. Świadczy o tym zwiększona aktywność samorządów lokalnych w fazie programowania, jak również coraz szybsze i efektywniejsze wykorzystywanie środków przez beneficjentów. Podkreślić należy również bardzo dobrą współpracę pomiędzy przedstawicielami Niemiec i Polski przy uzgadnianiu projektów, i to zarówno na szczeblu krajowym, jak i podczas prac w polsko-niemieckich grupach roboczych"[18].

Wykraczający poza regiony przygraniczne jest nowy program Unii Europejskiej – Przedakcesyjny Instrument Strukturalny ISPA[19]. Instrument ten wzorowany jest na Funduszu Spójności, z którego korzystać mogą jedynie kraje członkowskie Unii Europejskiej. W ramach ISPA Unia Europejska przeznacza dla krajów stowarzyszonych 1 mld euro rocznie począwszy od roku 2000 do chwili akcesji[20]. Zadaniem tego instrumentu jest udzielanie pomocy w przygotowaniu państwom kandydującym do akcesji. Odbywa się to poprzez wspieranie działań, które w wyraźny sposób mogą się przyczynić do zwiększenia spójności ekonomicznej i społecznej, tj.:

„1. w zakresie infrastruktury transportowej służącej zrównoważonej mobilności, a zwłaszcza tym przedsięwzięciom, które są projektami interesu ogólnego definiowanymi na podstawie Decyzji rady 1692/96 i które pozwolą krajom – beneficjentom wypełnić cele ‚Partnerstwa dla Członkostwa', co obejmuje współdziałanie operacyjne sieci krajowych oraz powiązanie z sieciami transeuropejskimi wraz z dostępem do takich sieci;

2. w zakresie ochrony środowiska umożliwiając krajom – beneficjentom spełnienie wymagań unijnego prawa ochrony środowiska oraz osiąganie celów ‚Partnerstwa dla Członkostwa' "[21].

Brane są tu pod uwagę takie przedsięwzięcia, które mogą mieć znaczący wpływ na poprawę transportowych powiązań infrastrukturalnych, tzn. przedsięwzięcia o dużej skali, których koszt nie powinien być mniejszy niż 5 mln euro.

Trzecim z instrumentów pomocy Unii Europejskiej, z jakiego może korzystać Polska i inne kraje stowarzyszone dla rozwijania infrastruktury transportu, jest program SAPARD[22]. Jego głównym zadaniem jest wsparcie rolnictwa. W ramach programu, obok takich działań, jak inwestycje w gospodarstwach rolnych czy przetwórstwo spożywcze i dystrybucja, można będzie finansować

[18] *Phare. Programy Współpracy Przygranicznej oraz Bezpieczeństwa na Granicy Wschodniej w Polsce.* Wszystkie programy PHARE można podzielić na dwie kategorie: programy współpracy przygranicznej oraz programy związane z bezpieczeństwem wewnętrznym.

[19] Instrument for Structural Policies for Preaccession.

[20] M. Kozak, *Programy przedakcesyjne*, w: S. Johnston, M. Kozak, A. Pyszkowski, J. Sieradzki, *Od programu PHARE do zreformowanych Funduszy Strukturalnych*, Polska Agencja Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 1999.

[21] M. Kozak, *Programy...*, op. cit.

[22] *Special Action Programme for Preaccession Aid for Agriculture and Rural Development.*

rozwój infrastruktury, będącej istotnym czynnikiem rozwoju wsi i rolnictwa. Skala tych działań jest jednak mniejsza niż w przypadku funduszy przyznawanych w ramach ISPA. Ponadto nie dotyczą one bezpośrednio rozwoju głównych tras o znaczeniu ogólnoeuropejskim, jednak poprzez połączenie z nimi wchodzą w sieć ogólnoeuropejską.

Przedstawione krótko środki przedakcesyjne, określane czasem jako zminiaturyzowane Fundusze Strukturalne, mogą być istotnym zewnętrznym źródłem finansowania rozwoju sieci komunikacyjnych (rozwoju ilościowego i jakościowego) w całym kraju, a więc również na obszarach terenów przygranicznych.

Współpraca przygraniczna odbywa się również w ramach struktur euroregionalnych. Euroregion jest określonym geograficznie obszarem obejmującym pogranicze dwóch lub więcej państw, którego lokalne społeczności podejmują współpracę w różnych dziedzinach. Na powstanie i rozwój takiej współpracy, której idea narodziła się w Europie Zachodniej, miały wpływ intensyfikacja współpracy gospodarczej i wymiany handlowej, konieczność podejmowania wspólnych działań na rzecz ochrony środowiska oraz coraz większa swoboda przemieszczania się ludności i kapitału. Pierwotnie były to impulsy o charakterze politycznym związane z łagodzeniem konfliktów między narodami i niwelowaniem ich skutków[23].

Integracja obszarów pogranicza w ramach struktur euroregionalnych polega na podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć leżących w interesie obu stron, co oznacza respektowanie celów i korzyści każdej ze stron na zasadzie równorzędnego partnerstwa. W strukturach euroregionalnych wiele uwagi poświęca się wytworzeniu form i instytucji oraz swoistej demokracji transgranicznej, która zapewnia równoprawność partnerów niezależnie od ich siły ekonomicznej i znaczenia politycznego. Unia Europejska uznaje euroregiony za jedną z podstawowych form polityki regionalnej w Europie oraz drogę włączania nowych państw w struktury zintegrowanej Europy. Euroregiony postrzegane są też jako laboratoria pogranicza. Sprawdzana jest tutaj umiejętność i inwencja w zakresie współpracy międzynarodowej na najniższym poziomie struktur organizacyjnych i administracyjnych. Zjednoczona Europa uznaje współpracę regionalną, w tym także euroregionalną, za niezbędny warunek rozwoju współpracy wielostronnej w skali całego kontynentu. Chodzi tu o osiąganie kompromisów i umiejętności godzenia interesów narodowych z interesami europejskiej społeczności międzynarodowej.

Zainteresowanie współpracą transgraniczną w strukturach euroregionalnych w Polsce widoczne jest już od początku lat dziewięćdziesiątych. W roku 1991 powstał w związku z zaleceniami dokumentu Rady Europy ", pt. „Europejska

[23] W. Malendowski, M. Ratajczak, *Euroregiony. Pierwszy krok ku integracji europejskiej*, Atla 2, Wrocław 1998.

Konwencja Ramowa o Współpracy Ponadgranicznej między Organizacjami Terytorialnymi" z 1980 r. Pierwszy na terenie Polski i Europy Środkowo-wschodniej euroregion „Nysa. Euroregion ten był i w dużym stopniu jest nadal wzorcem dla tworzenia różnych form współpracy ponadgranicznej w Polsce. We wszystkich dokumentach regulujących współpracę międzyregionalną na terenach euroregionów znajdują się zapisy zwracające uwagę na bardzo duże znaczenie infrastruktury transportu dla kontynuowania współpracy, rozwoju tych regionów oraz obszarów całych państw. Generalnym celem podejmowanych działań na tych obszarach jest m.in. szeroko rozumiana pomoc w przedsięwzięciach prowadzących do włączenia się do Unii Europejskiej, w tym również poprzez poprawę dostępności przestrzennej. Praktycznym wyrazem tego zapisu jest fakt, iż w strukturach organizacyjnych euroregionów, wśród wielu rozmaitych grup roboczych znajduje się grupa zajmująca się planowaniem przestrzennym oraz rozwojem infrastruktury i komunikacji. Do priorytetowych przedsięwzięć związanych z realizacją wymienionego celu zalicza się zwiększenie przepustowości przejść granicznych i dróg poprzez budowę i rozbudowę sieci wspólnej infrastruktury, uruchamianie nowych połączeń itd., z uwzględnieniem regionalnych i ponadregionalnych powiązań transportowych oraz wymogów ruchu turystycznego[24]. Podobne struktury organizacyjne oraz zapisy znajdują się we wszystkich euroregionach w Polsce[25]. Działania wynikające z funkcjonowania euroregionów nakładają się na działania gmin, województw i władz centralnych w zakresie rozwoju i utrzymywania infrastruktury transportu w odpowiadających im ustawowo zakresach.

Zaawansowanie realizacji celów funkcjonowania w poszczególnych euroregionach w Polsce jest silnie zróżnicowane. Generalnie stwierdza się jednak, że w większości przypadków są one zaledwie w stadium projektów[26]. Stosunkowo silnie rozwinięta jest współpraca w sferze kulturalnej i naukowej oraz w zakresie ochrony środowiska, zdecydowanie słabiej rozwija się w interesującej nas

[24] T. Borys, Z. Panasiewicz, *Panorama euroregionów*, Urząd Statystyczny w Jeleniej Górze, 1997 oraz T. Stryjakiewicz, *Badania społeczno-gospodarcze obszarów pogranicza Polski i Niemiec w perspektywie ich rozwoju i integracji europejskiej*, w: *Uwarunkowania i kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa gorzowskiego*, red. B. Gruchman, J. Parysek, F. Walk, t. 1, *Struktury i procesy*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań 1998, s.110–143.

[25] Zapisy w dokumentach euroregionów zlokalizowanych na granicach Polski, a przede wszystkim na granicy zachodniej, są „odbiciem", z uwzględnieniem specyfiki i warunków politycznych i gospodarczych Polski, organizacji i funkcjonowania euroregionów położonych na granicach wewnętrznych Unii Europejskiej, gdzie współpraca transgraniczna rozwija się już od początku lat pięćdziesiątych. Zakres działalności dwóch z najstarszych euroregionów, tj. „Eurego" na granicy niemiecko-holenderskiej i „Regio" na granicy niemiecko-francusko-szwajcarskiej również obejmuje infrastrukturę transportu i łączności, m.in. poprawę i rozbudowę struktury połączeń komunikacyjnych, otwarcie nowych przejść granicznych, poprawę komunikacji wodnej na Renie itd.

[26] T. Stryjakiewicz, *Badania...*, op. cit.

sferze funkcjonowania transportu i łączności, produkcyjnej, kooperacji przemysłowej, dyfuzji technologii itd. Przyczyn takiej sytuacji poszukuje się m.in. w często przypadkowym zasięgu przestrzennym euroregionów, w braku określonego przez gminę celu przystępowania do związku czy widocznych trudnościach w pozyskiwaniu środków pomocowych.

Infrastruktura transportu regionów przygranicznych Polski Zachodniej, należących prawie w całości do struktur euroregionów, wciąż wymaga znacznego dostosowania do funkcji, jaką obszary te zaczęły kilka lat temu pełnić w związku ze zmianą funkcji granicy państwa. Potwierdzają to badania przeprowadzone w byłym województwie gorzowskim. Obszar ten cechuje się wzmożonym i wciąż zwiększającym się ruchem przygranicznym, a jednocześnie pełni funkcję korytarza tranzytowego wschód-zachód i północ-południe[27]. Rozwój infrastruktury transportu na tym obszarze oznacza konieczność:

- budowy autostrad dla ruchu tranzytowego oraz wprowadzenie zmian modernizacyjnych istniejących dróg, związanych z umacnianiem poboczy i zwiększaniem nośności dróg do 115 kN/oś;
- systematycznego powiększania przepustowości dróg samochodowych i kolejowych poprzez zwiększanie prędkości, przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa poruszania się środków transportu;
- budowy i rozbudowy liczby oraz rodzaju punktów przeładunkowych niezbędnych dla transportu intermodalnego;
- w łączności telekomunikacyjnej i teletransmisyjnej zwiększenia liczby sieci rozległych zamiast sieci lokalnych.

Proponowane kierunki zmian są zgodne ze wskazaniami dotyczącymi kierunków rozwoju transportu wraz z jego infrastrukturą w kontekście integracji polskiego systemu transportowego z systemem europejskim[28]. Przyczyniają się również do integracji gospodarczej. Rozwój i modernizacja sieci transportowej regionów przygranicznych ma bezpośredni i pośredni wpływ na rozwój tych obszarów. Poprzez połączenie sieci lokalnej z siecią transeuropejską obszary położone nawet w znacznej odległości od głównych tras komunikacyjnych są włączane do ogólnego, w omawianym kontekście ogólnoeuropejskiego, systemu gospodarczego[29].

---

[27] E. Gołembska, *Restrukturyzacja systemu infrastruktury technicznej województwa gorzowskiego i kierunki jej przekształceń*, w: *Uwarunkowania i kierunki rozwoju...*, t. 3., *Koncepcje rozwoju*, red. J. J. Parysek, B. Gruchman, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań 1998.

[28] E. Gołembska, *Restrukturyzacja...*, op. cit.

[29] Wpływ sieci transportowej na rozwój regionalny jest zagadnieniem istotnym i coraz częściej ze względu na zaistniałe przemiany poruszanym w literaturze i podejmowanych badaniach. Por. W. Gaczek, R. Chmielewski, *Differentiation of the Economic Development Along the East-west Axis in Poland*; A. Pyszkowski, *The Berlin-Poznan-Warsaw Trajectory in the Context of Strategies of Regional Development in Poland* i inne artykuły, w: *The Changing Map...*, op. cit.

s. 20

Zainteresowanie problematyką eurologistyki oraz tworzących się coraz bardziej spójnych sieci połączeń komunikacyjnych o skali ponadnarodowej nie musi, a nawet nie powinno ograniczać się do kręgu tej dyscypliny badawczej. Zagadnienia eurologistyki w sposób bezpośredni lub pośredni, w mniejszym i większym zakresie leżą również w polu zainteresowań polityki regionalnej, problematyki Funduszy Strukturalnych, inicjatyw zgłaszanych przez Komisję Europejską oraz, co jest szczególnie istotne obecnie dla Polski, funduszy przedakcesyjnych. Są przedmiotem badań nad regionami przygranicznymi i euroregionami. Wielostronne podejście do zagadnień logistyki i coraz częściej eurologistyki przynosi, na tych odcinkach gdzie jest stosowane, korzyści dla wszystkich zainteresowanych stron. Najczęściej dotyczy jednak tylko sieci transportowych, w mniejszym stopniu sieci łączności. Podjęcia badań w szerszym kontekście wymagają również zagadnienia dotyczące centrów logistycznych i magazynowania.

BIBLIOTEKA AE w Poznaniu

Akademia Ekonomiczna w Poznaniu
BIBLIOTEKA GŁÓWNA
254293
AE00197485

WYDAWNICTWO AKADEMII EKONOMIC

Polecamy następujące książki z serii Zeszyty Naukowe:

- Transformacja w usługach. Sektor usług w Polsce w latach 1990–1999, pod red. **K. Rogozińskiego**, nr 9, 260 s.
- Teoretyczne i empiryczne aspekty współczesnych międzynarodowych stosunków gospodarczych, pod red. **T. Rynarzewskiego**, nr 8, 202 s.
- Samodzielność samorządu terytorialnego w Polsce, pod red. **E. Denek**, nr 7, 187 s.
- Dylematy zatrudnienia w warunkach postępującej integracji Polski z Unią Europejską, pod red. **J. Orczyka**, nr 6, 236 s.
- Studia z kulturoznawstwa i socjologii gospodarczej, pod red. **F. Krzykały**, nr 5, 202 s.
- Rynek finansowy. Wybrane zagadnienia, pod red. **W. Przybylskiej-Kapuścińskiej**, nr 4, 180 s.
- Zarządzanie logistyczne w praktyce, pod red. **S. Abta**, nr 3, s. 124
- Teoretyczne i praktyczne problemy zarządzania, pod red. **T. Mendla**, nr 2, 126 s.
- Przesłanki i narzędzia podejmowania decyzji marketingowych, pod red. **H. Szulce**, nr 1, 252 s.

Książki można nabywać w Księgarni Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Spółka z o.o.(Collegium Altum, I piętro), ul. Powstańców Wielkopolskich 16, 61-895 Poznań, tel. (0-61) 854 31 48, tel./fax 854 31 47, www. ksiegarnia-ae.pl, e-mail: info@ksiegarnia-ae.pl

Księgarnia prowadzi również sprzedaż wysyłkową.

ISSN 1641-2168