

Maciej Mindur

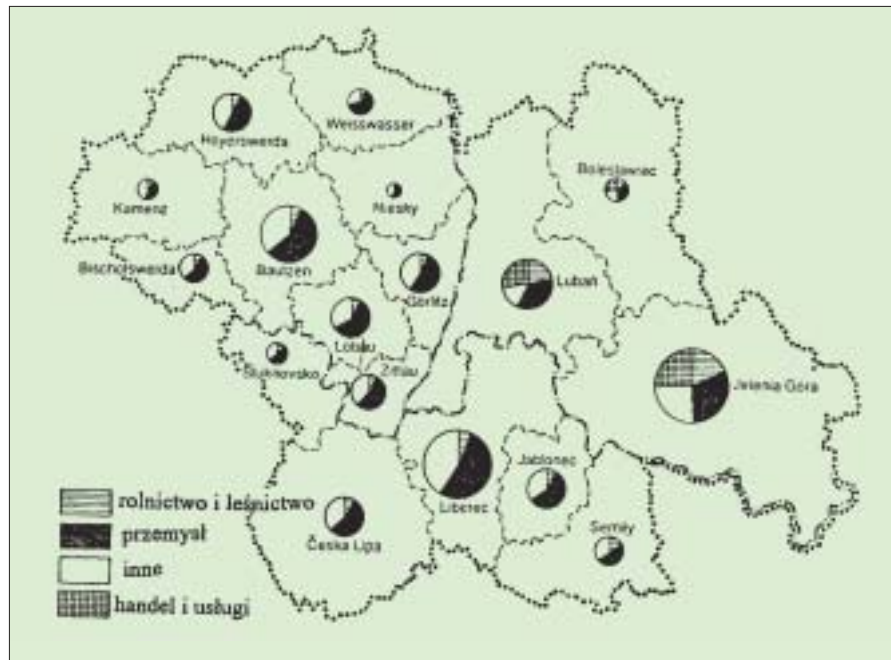
Rozwój społeczno-ekonomiczny zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych na przykładzie Euroregionów NYSA i BUG

Obszar Polski objęty współpracą euro-regionalną wynosi ponad 115 tys. km². Stanowi to około 36% całego terytorium Polski. Zamieszkuje go prawie 12 mln osób, to jest blisko 31% ogółu ludności kraju. Na obszarze tym zlokalizowana jest znaczna część polskiego potencjału wytwórczego oraz transportowego. Na terenach objętych współpracą euro-regionalną działa więcej niż co czwarta jednostka gospodarcza zarejestrowana w ogólnopolskim rejestrze REGON.

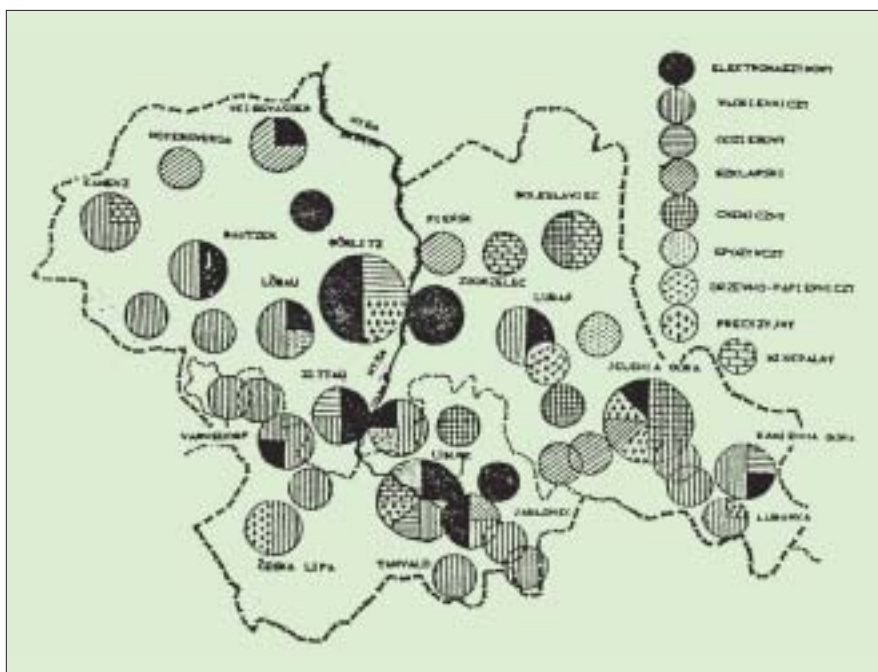
Współpraca transgraniczna na obszarach zachodnich – Euroregion „Nysa”

Euroregion „Nysa-Nisa-Neisse” jest pierwszą organizacją samorządową, która podjęła współpracę transgraniczną w Europie Środkowej i Wschodniej. Jest on znacznie zróżnicowany nie tylko pod względem urbanizacyjnym, ale również gdy chodzi o wielkość i strukturę gospodarki narodowej (rys. 1).

Polski obszar Euroregionu „Nysa” jest



Rys. 1. Struktura funkcjonalna Euroregionu „Nysa” według ważniejszych działów gospodarki narodowej. Źródło: *Koncepcja rozwoju gospodarczego dla Euroregionu „Nysa”, Dornier GmbH, Friedrichshafen 1993*



Rys. 2. Przestrzenne rozmieszczenie przemysłu w Euroregionie „Nysa” według ważniejszych gałęzi. Źródło: *M. Kachniarz, Funkcje ekonomiczne Euroregionu „Nysa”, (w:) Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn Nr 7, Euroregion „Nysa”, Trzy lata doświadczeń, Warszawa, grudzień 1994*

słabiej zagospodarowany niż pozostałe części, zwłaszcza niemiecka. Decydujący wpływ na taką sytuację ma przemysł, który tam dominuje w stosunku do pozostałych produkcyjnych działów gospodarki narodowej. W części polskiej struktura produkcyjnych działalności jest prawie równomierna, tzn., że udział produkcji przemysłowej niewiele się różni od udziału rolnictwa i leśnictwa, handlu i usług oraz tzw. pozostałej działalności (rys. 2).

O zróżnicowanym poziomie uprzemysłowienia poszczególnych części euroregionu świadczy udział ludności zawodowo czynnej zatrudnionej w przemyśle. Największy pod tym względem udział ma strona czeska – aż 47,1 %, nieco mniejszy strona niemiecka – 43,2 %. Po stronie polskiej zatrudnienie w przemyśle wynosi tu zaledwie 38,3 % ogółu ludności zawodowo czynnej. Oceniając to zagadnienie od strony przestrzennej, to największy udział zatrudnionych w przemyśle mają regiony: Weisswasser (64 %), Bogatynia (63,3 %), Zawidów (60,1 %), Görlitz (58 %), Jablonec (53 %) itd. Mimo zróżnicowanego pozio-

mu uprzemysłowienia poszczególnych obszarów euroregionu, struktura gałęziowa przemysłu jest bardzo zbliżona. Jest to uwarunkowane w znacznym stopniu jednorodnością środowiska geograficznego, głównie występowaniem zasobów naturalnych. Bogate pokłady węgla brunatnego spowodowały, że na obszarze Górnych Łużyc i Niecki Żytawskiej rozwinął się bardzo przemysł paliwowo-energetyczny i elektromaszynowy. Olbrzymie kombinaty znajdują się przede wszystkim w Schwarze Pumpe, Baxberg, Hagenwerder i Turoszowie. Rejon ten należy do najbogatszych, a jednocześnie do najbardziej uciążliwych ze względu na zanieczyszczenie środowiska; z tego powodu nosi nazwę „Czarnego Trójkąta”. Charakterystycznym dla euroregionu jest przemysł szklarski występujący w okolicach Jablonca, Weisswassern i Hoyerswerdn oraz Szklarskiej Poręby, Piechowic i Jeleniej Góry oraz tkacki, włókienniczy i odzieżowy występujący przede wszystkim w okolicach Lubania, Lubawki, Mysłakowic, Ka-

miennej Góry, Kamenezu, Löbau, Liberca, Tanvaldu i Ćeskiej Lipy. Duże znaczenie mają także przemysły: maszynowy, środków transportu oraz różne branże przemysłu metalowego. Na przykład w Jabloncu znajdują się zakłady LIAZ produkujące samochody ciężarowe, w Libercu – zakłady silników autobusowych, w Zittau – fabryka samochodów dostawczych ROBUR, w Görlitz, Nieskiy i Bautzen – zakłady produkujące urządzenia dla pobliskich kopalni i elektrowni. Na całym terytorium euroregionu występuje przemysł drzewno-papierniczy z tym, że największe zakłady znajdują się w Piechowicach i Libercu. Powszechnie występuje przemysł materiałów budowlanych i mineralny oraz spożywczy. W euroregionie funkcjonują ponadto różnego rodzaju zakłady przemysłu chemicznego, precyzyjnego itp.

Dostępność komunikacyjna w poszczególnych częściach Euroregionu „Nysa” jest bardzo zróżnicowana i wynika z różnej gęstości dróg kolejowych i kołowych. Zjawisko to dotyczy rów-

nież poszczególnych obszarów euroregionu. Np. wskaźnik gęstości sieci kolejowej wyrażony liczbą km na 1 km² wahał się w granicach:

strona polska – od 0,15 do 0,19,
strona niemiecka – od 0,10 do 0,38,
strona czeska – od 0,8 do 0,26.

Większe rozpiętości występują w przypadku wskaźnika gęstości sieci dróg kołowych, który kształtował się po stronie:

polskiej – od 0,30 do 0,33,
niemieckiej – od 0,20 do 0,85,
czeskiej – od 0,19 do 0,32.

Jak z tego wynika, strona polska posiada gorszą dostępność komunikacyjną niż strony niemiecka i czeska (tab. 1).

Współpraca transgraniczna na obszarach wschodnich – Euroregion Bug

Euroregion „Bug” należy do najpóźniej utworzonych na pograniczu polskim, ponieważ dopiero przed 4 laty osiągnął aktualny kształt. Fakt niezbyt dawnego włączenia do Euroregionu „Bug” części białoruskiej (15.05.1999 r.) spowodował, że aktualnie brak jest jeszcze pełnych opracowań dotyczących planowanego rozwoju tej części euroregionu. Z tych też względów skoncentrowałem się przede wszystkim na polskiej i ukraińskiej jego stronie, sygnalizując niektóre tylko zagadnienia dotyczące części białoruskiej. Poświęcono temu wiele studiów naukowo-badawczych, wykonanych w ramach realizacji projektu badawczego zamawianego PBZ-059-01, sfinansowanego ze środków Komitetu Badań Naukowych i administrowanego przez Politechnikę Lubelską. Noszą one wspólne miano Euroregion „Bug”. Do 1997 r. ukazało się już 12 merytorycznych tomów.

Największa powierzchnia euroregionu, licząca 32500 km², przypada na część białoruską. Polska część liczy blisko 30 tys. km², a ukraińska – ok. 20 tys. km². W sumie Euroregion „Bug” zajmuje 82212 tys. km², a zamieszkuje go 5262,5 tys. mieszkańców (Polska – 2686,5 tys. osób, Białoruś – 1501 tys., Ukraina – 1075 tys. osób). Poszczególne powiaty wchodzące w skład euroregionu różnią się znacznie nie tylko ilością jednostek gospodarczych i liczbą ludności, ale również powierzchnią oraz liczbą gmin, stopniem uzbrojenia technicznego itd. (tab. 2).

Sieć komunikacyjna w Euroregionie Bug jest lepiej rozwinięta w części polskiej, aniżeli w ukraińskiej. Na ogólną długość dróg o twardej nawierzchni ponad 23,5 tys. km, na stronę polską przy-

Tab. 1. Wybrane charakterystyki komunikacyjne Euroregionu „Nysa” w 1991 r.

Lp.	Okres* Ć.Lipa	Minimalny czas podróży do wielkich centrów w ruchu kolejowym w min	Ilość pociągów przychodzących z	Długość linii kolejowych w km/km ²	Gęstość sieci kolejowych w km/km ²	Minimalny czas podróży w ruchu indywidualnym drogowym do centrów w min	Odległość do najbliższej autostrady w km	Długość dróg w km	Gęstość sieci drogowej w km/km ²
1.	Okres* Ć.Lipa	140	9	92	0,08	90	45	217	0,19
2.	„	140	2	71	0,18	85	17	103	0,26
3.	„	160	4	152	0,16	85	22	217	0,23
4.	„	150	3	86	0,12	100	15	222	0,32
5.	Šluknovsko (o. Decin)	150	4	99	0,26	110	77	112	0,29
6.	Kreis Bautzen	72	44	86	0,12	61	3	348	0,50
7.	Kreis Bischofswerda	61	41	43	0,14	47	6	148	0,47
8.	Kreis Görlitz	118	64	36	0,10	122	42	134	0,37
9.	Stad Görlitz	118	64	10	0,38	110	42	22	0,85
10.	Kreis Hoyerswerda	101	21	81	0,12	77	30	133	0,20
11.	Kreis Kamenz	71	14	60	0,10	53	11	231	0,37
12.	Kreis Löbau	93	56	65	0,16	85	21	227	0,57
13.	Kreis Niesky	141	12	64	0,12	92	28	123	0,24
14.	Kreis Weisswasser	153	26	79	0,15	111	37	103	0,20
15.	Kreis Zittau	111	59	46	0,18	113	45	138	0,54
16.	Rejon Bolesławiec	90	28	138	0,19	120	12	365	0,31
17.	Rejon Jelenia Góra	140	45	282	0,15	105**	51	580	0,30
18.	Rejon Luban	140	24	205	0,16	120	41	430	0,33

Źródło: M. Obrębski, D. Strahl, *Infrastruktura Euroregionu „Nysa”, (w:) Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn Nr 7, Euroregion „Nysa”, Trzy lata doświadczeń, Warszawa, grudzień 1994, Tabl. 3. Autorzy informują, że tablica pochodzi z: Źródło: Müller D. (red), 1993, *Koncepcja rozwoju gospodarczego dla Euroregionu „Nysa”, Planowanie Regionalne i Środowiskowe, Do-**

Tab. 2. Liczba mieszkańców oraz powierzchnia polskiej części Euroregionu „Bug” według powiatów i miast na prawach powiatów w nowym podziale terytorialnym. Stan na koniec roku 1997. Źródło: Euroregiony w nowym podziale..., op. cit., s. 287-288, tabl. 29

Wyszczególnienie	Powierzchnia			Ludność			Liczba gmin	
	Ogółem	w tym: w euroregionie	w %	ogółem	w tym: w euroregionie	w %	Ogółem	w tym: w w
	w km ²			w liczbach bezwzględnych				
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Euroregion „Bug”	X	29269	x	x	2686526	x	X	251
Woj. lubelskie	25115	23575	93,9	2241952	2122891	94,7	213	201
<i>w tym powiaty:</i>								
bialski	2754	2754	100,0	118360	118360	100,0	19	19
biłgorajski	1678	1678	100,0	106223	106223	100,0	14	14
chełmski	1780	1780	100,0	77008	77008	100,0	14	14
hrubieszowski	1269	1269	100,0	75767	75767	100,0	8	8
janowski	875	875	100,0	50376	50376	100,0	7	7
krasnostawski	1138	1138	100,0	82270	82270	100,0	11	11
krasnicki	1005	1005	100,0	103696	103696	100,0	10	10
lubartowski	1290	1290	100,0	93225	93225	100,0	13	13
lubelski	1679	1679	100,0	134585	134585	100,0	16	16
łęczyński	634	634	100,0	57492	57492	100,0	6	6
opolski	804	804	100,0	66048	66048	100,0	7	7
parczewski	953	953	100,0	39159	39159	100,0	7	7
puławski	933	933	100,0	123332	123332	100,0	11	11
radzyński	965	965	100,0	64171	64171	100,0	8	8
rycki	616	472	76,7	63609	55740	87,6	6	5
świdnicki	469	469	100,0	73702	73702	100,0	5	5
tomaszowski	1487	1487	100,0	93597	93597	100,0	13	13
włodawski	1256	1256	100,0	43054	43054	100,0	8	8
zamojski	1872	1872	100,0	113541	113541	100,0	15	15
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Miasta na prawach powiatu:</i>								
Biała Podlaska	49	49	100,0	57607	57607	100,0	1	1
Chełm	35	35	100,0	70292	70292	100,0	1	1
Lublin	148	148	100,0	356010	356010	100,0	1	1
Zamość	30	30	100,0	67636	67636	100,0	1	1
Woj. mazowieckie	35597	772	2,2	5064950	35449	0,7	325	6
<i>w tym powiat:</i>								
łosicki	772	772	100,0	35449	35449	100,0	6	6
Woj. podkarpackie	17926	2452	13,7	2117341	303747	14,3	160	20
<i>w tym powiaty:</i>								
kolbuszowski	774	156	20,1	60174	9576	15,9	6	1
mielecki	880	71	8,0	134657	5476	4,1	10	1
niżański	786	786	100,0	67342	67342	100,0	7	7
stalowowlowski	833	833	100,0	115044	115044	100,0	6	6
tarnobrzegi	520	520	100,0	55402	55402	100,0	4	4
<i>Miasto na prawach powiatu:</i>								
Tarnobrzeg	86	86	100,0	50907	50907	100,0	1	1
Woj. świętokrzyskie	11672	2470	21,2	1327859	224439	16,9	102	24
<i>w tym powiaty:</i>								
opatowski	912	912	100,0	60654	60654	100,0	8	8
ostrowiecki	616	118	19,1	122294	8270	6,8	6	1
sandomierski	676	676	100,0	86593	86593	100,0	9	9
staszowski	925	764	82,6	78109	68922	88,2	8	6

pada blisko 18 tys. km, zaś na ukraińską tylko 5,5 tys. km. Duże dysproporcje występują także gdy chodzi o liczbę posiadanych samochodów, ponieważ z ogólnej liczby zarejestrowanych w Euroregionie w 1995 r. 704,2 tys. samochodów, na stronę polską przypadało 591

tys. natomiast na stronę ukraińską zaledwie 113,2 tys. samochodów. Przejścia graniczne na polsko-białoruskiej granicy wchodzącej w skład Euroregionu Bug są położone przede wszystkim w gminie Terespol. Są tu aż 3, tj. dwa drogowe i jedno kolejowe, przejścia graniczne:

1. Drogowe przejście graniczne w Terespolu, z którego korzystają obywatele wszystkich państw, podróżujący samochodami osobowymi i autokarami.
2. Drogowe przejście towarowe w Kukurykach, zlokalizowane na kierunku drogi nr 812, stanowiącej odgałęzienie lokalne od międzynarodowej drogi E-30, omijającej Terespol i Brześć.
3. Kolejowe przejście Terespol-Małaszewicze, drugie co do wielkości w Polsce graniczne przejście kolejowe, obsługujące kolej normalno- i szerokotorową. Ponadto są jeszcze 2 drogowe przejścia graniczne, tj.: Słowatyckie-Domaszewo i Bobrowniki-Bierestowica

Analiza wielkości przewozów generowanych przez podmioty gospodarcze zlokalizowane na wschodnich obszarach Polski (na obszarze Euroregionu Bug) pozwala też na wskazanie obszarów lokalizacji Centrów Logistycznych. Ze względu na zróżnicowane zagospodarowanie przestrzenne wschodnich terenów Polski proponuje się zlokalizowanie CL w trzech miejscach:

- w regionie północno-wschodnim w okolicach Białegostoku,
- w regionie środkowo-wschodnim w okolicach Terespolu
- w regionie południowo-wschodnim w okolicach Rzeszowa.

Z wyborem wspomnianych obszarów lokalizacji przemawiają dogodne położenia komunikacyjne, występowanie terminali transportu kombinowanego i multimodalnego, a przede wszystkim potencjalni odbiorcy usług logistycznych.

Pod względem finansowania zewnętrznego uprzywilejowaną pozycję ma niewątpliwie Euroregion „Nysa”, szczególnie gdy chodzi o stronę niemiecką, czerpiącą środki ze wszystkich dostępnych dla niej funduszy Unii Europejskiej.

Jeśli chodzi o Euroregion „Bug”, to ma on tylko znikomy dostęp do środków pomocowych, podobnie jak wszystkie pozostałe euroregiony usytuowane na wschodniej granicy polskiej. Wynika to m.in. z faktu, że z tzw. funduszy PHARE (przeznaczonych dla krajów Europy Środkowej i Wschodniej) mogą korzystać wyłącznie państwa będące sygnatariuszami Układów Europejskich, a więc w najlepszym przypadku jedynie strona polska.

Pelen wykaz literatury podany przez Autora znajduje się stronie internetowej czasopisma. Zainteresowanym Czytelnikom redakcja czasopisma prześle wykaz pocztą elektroniczną lub faksem. Prosimy o kontakt.