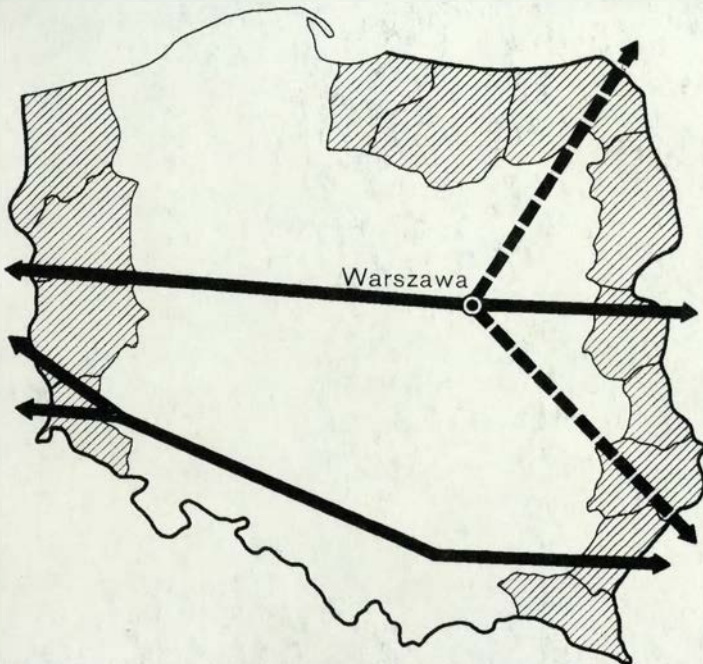


# PODSTAWY ROZWOJU ZACHODNICH I WSCHODNICH OBSZARÓW PRZYGRANICZNYCH POLSKI

Biuletyn Nr 5

## WĘZŁOWE PROBLEMY WSPÓŁPRACY PRZYGRANICZNEJ



## WYKAZ PUBLIKACJI

projektu badawczego nr 6 6130 92 03 pt. "Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski":

- Biuletyn nr 1, Materiały z konferencji "Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza", Zielona Góra 16–17.10.1992, Warszawa, maj 1993,
- Biuletyn nr 2, Problematyka Wschodniego Obszaru Pogranicza, Warszawa, lipiec 1993,
- Biuletyn nr 3, Problemy polsko–ukraińskiej współpracy przygranicznej, Warszawa–Kijów, grudzień 1993,
- Biuletyn nr 4, Rolnictwo zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Warszawa, grudzień 1993.
- Biuletyn nr 5, Węzłowe problemy współpracy przygranicznej, Warszawa, sierpień 1994.

**POLSKA AKADEMIA NAUK**  
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania

Projekt badawczy nr 6 6130 92 03  
Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich  
obszarów przygranicznych Polski

## **Biuletyn Nr 5**

Kierownik Projektu:  
Prof. dr hab. Andrzej Stasiak

### **WĘZŁOWE PROBLEMY WSPÓŁPRACY PRZYGRANICZNEJ**

*Biuletyn poświęcony Prof. dr hab. Andrzejowi Stasiakowi  
z okazji 40-lecia pracy naukowej*

Pod redakcją:  
Prof. dr hab. Piotra Eberhardta  
i mgra Krzysztofa Mirosa

Warszawa, sierpień 1994

<http://rcin.org.pl>



## SPIS TREŚCI

<b>Adam Andrzejewski</b>	- Profesor Andrzej Stasiak	VII
	- Bibliografia ważniejszych prac naukowych Prof. dr hab. Andrzeja Stasiaka	XV
<b>Marek Potrykowski</b> <b>Krzysztof Miros</b>	- Charakterystyka geograficzna zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego	1
<b>Marcin Rościszewski</b>	- Geopolityczne uwarunkowania polskiej granicy wschodniej	35
<b>Piotr Eberhardt</b>	- Problematyka tzw. euroregionów na wschodnim pograniczu Polski	55
<b>Krzysztof Miros</b>	- Euroregion Nysa	75
<b>Tomasz Komornicki</b>	- Przepustowość polskich drogowych przejść granicznych	85
<b>Tomasz Komornicki</b>	- Międzynarodowe połączenia autobusowe	103
<b>Teofil Lijewski</b>	- Przemysł na obszarach przygranicznych Polski	117
<b>Roman Kulikowski</b>	- Problemy rozwoju rolnictwa na zachodnich i wschodnich obszarach przygranicznych Polski	127
<b>Teofil Lijewski</b>	- Warunki rozwoju turystyki na obszarach przygranicznych Polski	141
<b>Andrzej Werwicki</b>	- Transformacja sieci handlu i usług na obszarach przygranicznych Polski	151
<b>Bożena Degórska</b>	- Wybrane transgraniczne problemy ekologiczne wschodniego i zachodniego pogranicza Polski	163





*Profesorowi Andrzejowi Stasiakowi  
w sześćdziesiątą piątą rocznicę urodzin  
i czterdziestolecie pracy naukowej*

<http://rcin.org.pl>





## PROFESOR ANDRZEJ STASIAK

Kiedy zwrócono się do mnie z propozycją napisania kilku stron wprowadzenia do publikacji przygotowanej przez współpracowników i kolegów Profesora Andrzeja Stasiaka z okazji czterdziestolecia jego pracy naukowej poprosiłem o chwilę zastanowienia. Początek tej pracy wyznaczało opublikowanie w 1954 r. wyników badań nad gospodarstwami domowymi w miastach polskich, przeprowadzonych przez niego w Instytucie Budownictwa Mieszkaniowego. Przez cały czterdziestoletni okres naszej znajomości byłem z Profesorem Stasiakiem w bliskim kontakcie, najpierw jako członek kierownictwa Instytutu, w którym podjął pracę, a potem poprzez działalność w tych samych środowiskach i organizacjach naukowych i społecznych. Powiązania profesjonalne i podobne zainteresowania naukowe przekształciły się stopniowo, mimo sporej różnicy wieku, w więzy przyjaźni. Czy tego rodzaju układ stosunków nie zaciąży na obiektywizmie wprowadzenia? Przeważały względy pragmatyczne. Jestem jednym z niewielu, jeśli nie jedynym, żyjącym świadkiem przebiegu drogi naukowej Andrzeja Stasiaka. Znałem nie tylko jego pisany życiorys. Podobnie rzecz się ma z jego dorobkiem naukowym, który poznawałem nie tylko w formie opublikowanej, lecz obserwując proces jego tworzenia się. Najistotniejszym argumentem, który mnie skłonił do przygotowania tego wprowadzenia jest znany ogólnie i bezsporny fakt, iż Profesor Andrzej Stasiak należy do grupy kilku najbardziej uznanych w Polsce badaczy i naukowców w dziedzinie planowania przestrzennego, osadnictwa i procesów urbanizacyjnych oraz ich aspektów regionalnych.

Po tym przypomnieniu pozycji naukowej Profesora Andrzeja Stasiaka w krótkim wprowadzeniu ograniczę się do przedstawienia pewnej sumy faktów i informacji dotyczących jego osobistej i naukowej biografii oraz dorobku i zainteresowań badawczych, jak również źródeł inspiracji. Będę natomiast unikał ocen pozostawiając ich dokonanie czytelnikowi.

Andrzej Stasiak należał do pokolenia urodzonego w Polsce międzywojennej. Sądzę, że określenie to lepiej przedstawia genealogię tej generacji, niż przyjęty dziś termin Drugiej Rzeczypospolitej. Urodził się w

1928 r. w Józefowie koło Siedlec, wyrósł w domu o patriotycznych, niepodległościowych i postępowych tradycjach. Ojciec był legionistą, majorem służby stałej, matka członkiem POW i uczestniczką III Powstania Śląskiego. Do wybuchu II wojny światowej mieszkał i chodził do szkoły w Warszawie. Po klęsce wrześniowej Andrzej powrócił z matką do rodzinnego Józefowa, podczas gdy ojciec przebywał w niewoli w obozach niemieckich. Dla dorastającego i uczącego się chłopca pobyt w Józefowie, położonym w pobliżu linii demarkacyjnej, rozgraniczającej obszary znajdujące się pod okupacją niemiecką i radziecką, był zarazem pierwszym, praktycznym zetknięciem z problemami obszarów przygranicznych, zaostrożonymi przez działania wojenne. W latach 1943-1944 jest już członkiem AK. Jesienią 1944 r., po wycofaniu się Niemców i przesunięciu linii frontu, wstępuje ochotniczo, wraz z grupą kolegów z AK, do Wojska Polskiego, chroniąc się w ten sposób przed zagrożeniem aresztowaniem. Jesienią 1945 r. zostaje zdemobilizowany w celu dalszej nauki. W czerwcu 1946 r. uzyskuje w Siedlcach świadectwo maturalne. W tym samym roku podejmuje studia na Uniwersytecie Wrocławskim. Dostaje się na Sekcję Historii Wydziału Filozofii, gdzie zgrupowało się wielu wybitnych historyków. Andrzej Stasiak przeszedł tam przez seminaria Profesorów: Karola Małeczyńskiego, Pawła Rybickiego i Henryka Wereszczyckiego, a pracę magisterską na temat rozwoju demograficznego Wrocławia w XIX w. napisał na seminarium Profesora Stefana Inglota, uzyskując w 1951 r. stopień magistra historii. W czasie studiów działał społecznie w związanym z PPS, Związku Niezależnej Młodzieży Socjalistycznej - ZNMS, a po przymusowym zjednoczeniu w ZAMP i ZMP (do 1952 r.). Równocześnie pracował zawodowo w Archiwum Państwowym jako asystent. Pomimo poparcia promotora nie uzyskał możliwości podjęcia pracy dydaktycznej na tamtejszym Uniwersytecie. Nie widząc dla siebie perspektyw Andrzej Stasiak, z dyplomem magistra historii, decyduje się, na przełomie 1951/1952 r., na wyjazd z Wrocławia do Warszawy.

Powrót po kilkunastu latach do zniszczonej i odbudowującej się Warszawy związał się, jak się okazało, z ważnymi i ostatecznymi decyzjami dotyczącymi wyboru drogi życiowej. W 1952 r. zapisuje się na dwuletnie podyplomowe studium Planowania Przestrzennego przy Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, precyzując w ten sposób swoje zainteresowania naukowe. Jest tam uczniem legendarnego już Profesora Jana Chmielewskiego oraz Michała Kaczorowskiego. Jesienią 1953 r. podejmuje pracę w Instytucie Budownictwa Mieszkaniowego, w którym, uwzględniając przekształcenia organizacyjne i dwukrotną zmianę nazwy<sup>1</sup>,

pracował bez przerwy przez 23 lata, do 1976 r. Na początku lat pięćdziesiątych Instytut Budownictwa Mieszkaniowego był szybko rozwijającą się placówką naukowo-badawczą. Miał znacznie szerszy zakres badań, niż by to wynikało z jego nazwy. Obejmował swoimi zainteresowaniami całość szeroko rozumianych zagadnień mieszkalnictwa, powiązanych z rozwojem społeczno-gospodarczym kraju, odbudową i procesami uprzemysłowienia oraz urbanizacji. Na czele IBM stał wspomniany już Profesor Michał Kaczorowski, przed wojną szef Biura Ekonomicznego Wicepremiera Kwiatkowskiego, a po wojnie Minister Odbudowy w latach 1945-1948. Dzięki jego pozycji i autorytetowi IBM mógł na szerszą skalę rozwinąć m.in., stanowiące wówczas polityczne tabu, badania społeczne o charakterze terenowym, jak również badania zróżnicowań regionalnych sytuacji i potrzeb mieszkaniowych. Inną cechą, rzadko wówczas spotykaną, była duża waga, przywiązywana przez kierownictwo IBM do rozwoju naukowego młodych pracowników naukowych i uzyskiwania przez nich stopni naukowych, a także znaczne możliwości publikowania. Realizacja możliwości, które otwierał Instytut zależała, jak zawsze w takich sytuacjach bywa, od uzdolnień i od postawy samych zainteresowanych.

Andrzej Stasiak szybko potwierdził swe uzdolnienia badawcze. Zgodnie z dotychczasowymi zainteresowaniami podejmuje badania nad sytuacją i warunkami mieszkaniowymi w miastach Górnego Śląska, a więc na obszarze wysoko zurbanizowanym, o złożonej politycznej i społeczno-gospodarczej przeszłości, który po zakończeniu II wojny światowej znalazł się w całości w granicach państwa polskiego. W krótkim okresie czasu, w przeciągu kilku lat, ukazały się, wydane przez Instytut, trzy jego książki. Pierwsza z nich, z r. 1959 - "Stosunki mieszkaniowe w województwie katowickim" - stanowiła studium poświęcone aktualnej sytuacji mieszkaniowej regionu o podstawowym dla ówczesnej koncepcji rozwoju gospodarczego kraju znaczeniu. Pozostawione sobie, nierozwiązane problemy mieszkaniowe mogły stanowić zagrożenie rozwoju gospodarczego całej gospodarki narodowej. Dwie następne publikacje książkowe Andrzeja Stasiaka związane były z uzyskaniem stopni naukowych. W latach 1959/60 otrzymał on stopień doktora na Wydziale Filozoficznym Uniwersytetu Wrocławskiego za pracę na temat rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego miasta Królewskiej Huty w okresie do

<sup>1</sup> Instytut Budownictwa Mieszkaniowego (IBM) zmienił w 1968 r. swą nazwę na Instytut Gospodarki Mieszkaniowej (IGM), a w r. 1974 został włączony do nowo powstałego Instytutu Kształtowania Środowiska (IKŚ), zachowując jednakże przez cały czas swą tożsamość badawczą i podstawowy, stały zakres badań.

1914 r. Promotorem był Profesor Stefan Ingot. Z kolei w 1966 r. dr Andrzej Stasiak uzyskał na tymże Uniwersytecie stopień docenta habilitowanego w zakresie historii gospodarczej i społecznej XIX i XX wieku na podstawie rozprawy "Przemiany stosunków mieszkaniowych w Zagłębiu Śląsko-Dąbrowskim na tle procesów uprzemysłowienia w l. 1870-1960".

Drugim, pozornie odległym tematycznie, nurtem badań prowadzonych równolegle przez Andrzeja Stasiaka w Instytucie była problematyka mieszkaniowa wiejska. Jeszcze jako adiunkt został kierownikiem pracowni poświęconej tym badaniom. Po doktoracie objął nowo powołany w IBM Zakład Spraw Mieszkaniowych Wsi i kierował nim przez przeszło 15 lat. Staje się szybko autorytetem w tej dziedzinie, m.in. dlatego, że zajmując się równolegle problemami wiejskimi i wielkimi miejskimi aglomeracjami, procesami urbanizacyjnymi, nie przeciwstawiał ich sobie, lecz widział je w naszym kraju jako procesy wzajemnie się warunkujące i uzupełniające. Dotyczyło to zarówno bardziej ograniczonej problematyki mieszkaniowej, jak i ogólnych przekształceń układów osadniczych na szczeblu krajowym i regionalnym. Czynnikiem wiążącym te procesy była rosnąca społeczna i przestrzenna ruchliwość ludności i przemiany jej struktury.

Jedną z cech charakterystycznych dla własnych prac badawczych Profesora Stasiaka i dla działalności kierowanych przez niego zespołów było otwarcie na współpracę z innymi jednostkami badawczymi, uczelnianymi, resortowymi, Komitetami i Instytutami Polskiej Akademii Nauk, a także stowarzyszeniami fachowymi. Już w latach sześćdziesiątych współdziałał z Zakładem Socjologii Miasta, kierowanym przez Profesora Stefana Nowakowskiego, z Komitetem Rejonów Uprzemysławianych, na którego czele stał Profesor Stefan Ignar. Wtedy też zaczęła się wieloletnia, trwająca do dziś, współpraca z Komitetem Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (Profesorowie: Stanisław Leszczycki, Kazimierz Dziewoński, Jerzy Kostrowicki, Bolesław Malisz, a potem Jerzy Kołodziejcki i Ryszard Domański), z blisko związanym Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN i Towarzystwem Urbanistów Polskich - TUP. Wymienić trzeba również powiązania Profesora Stasiaka z Instytutem Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN i Instytutem Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej (Profesorowie: Dyzma Gałąj, Włodzimierz Kamiński oraz Józef Okuniewski).

Powyższe formy współdziałania wzbogacały tematykę badań, rozszerzały również możliwości materialne ich podejmowania i prowadzenia, a także publikowania wyników. W początkowym okresie niewątpli-

wie Profesor Stasiak, wraz Zakładem, był przede wszystkim stroną ko-rzystającą z tego zewnętrznego otwarcia. Po pewnym czasie wokół niego zaczęły się krystalizować inne zespoły badawcze.

Początek lat siedemdziesiątych, a formalnie marzec 1971 r., kiedy Andrzej Stasiak uzyskał tytuł profesora nadzwyczajnego, zamyka pierwszy etap jego drogi naukowej. Etap, w którym ukształtował swą pozycję naukową oraz zorganizował sprawny warsztat badawczy, tak istotny w sferze badań społecznych i przestrzennych. W następnych latach Profesor Stasiak utrzymuje intensywny rytm swej działalności naukowej. Następują jednak zmiany w organizacji placówek badawczych, z którymi był związany. W 1974 r. Instytut Gospodarki Mieszkaniowej, wraz z Zakładem Spraw Mieszkaniowych Wsi, zostaje połączony z Instytutem Architektury, Urbanistyki oraz Instytutem Gospodarki Komunalnej. Powstaje jeden wielki Instytut Kształtowania Środowiska. Już wkrótce okazało się, że jego efekty naukowe były mniejsze, niżby powinno było to wynikać z sumy efektów badawczych placówek do niego wcielonych. W dwa lata później, w 1976 r., Profesor Stasiak zdecydował się przejść do Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, do Zakładu Geografii Rolnictwa, kierowanego przez Profesora Jerzego Kostrowickiego, a w 1980 r. objął kierownictwo Zakładu Przestrzennego Zagospodarowania. W 1982 r. Andrzej Stasiak zostaje profesorem zwyczajnym. W dziedzinie badań przestrzennych kierowany przez niego zakład o szerokiej problematyce badawczej miał kluczowy charakter, a pozycja naukowa Instytutu Polskiej Akademii Nauk zapewniła znacznie efektywniejsze możliwości badań, niż te, które poprzednio dawał IBM, a zwłaszcza IKŚ.

Zmiany, które nastąpiły w latach siedemdziesiątych i przejście Profesora Stasiaka do Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN miały wpływ na kierunki prowadzonych przez niego badań i na sposób ich ujmowania. Należy mieć na uwadze, iż podejmował on swe decyzje swobodnie i podobnie dokonywał wyboru pola badań. Coraz bardziej istotne znaczenie miały czynniki zachodzące niezależnie od Instytutów, pogarszająca się sytuacja gospodarcza i społeczna kraju, kompensowana przez zmiany polityczne o coraz głębszym, ustrojowym znaczeniu i międzynarodowym zasięgu.

Z ważniejszych prac i badań zrealizowanych i opublikowanych po roku 1970 należy wymienić kilkanaście pozycji o dużym znaczeniu poznawczym. Przedstawiam je trzymając się podziału zastosowanego przez samego autora, a w przypadku prac zespołowych, kierownika badań w osobie Profesora Stasiaka.

W zakresie studiów nad aglomeracjami jest to, wydany w 1973 r. tom studiów KPZK PAN "Rozwój aglomeracji miejskich w Polsce", poświęcony 10 największym aglomeracjom naszego kraju, a w latach osiemdziesiątych seria biuletynów KPZK PAN, poświęconych makroregionowi funkcjonalnemu Warszawy.

W zakresie studiów nad mieszkalnictwem, osadnictwem i strukturą demograficzną wsi należy, niezależnie od ciągłej obserwacji i oceny zmian sytuacji mieszkaniowej ludności wiejskiej, wymienić dwie ekspertyzy z drugiej połowy lat osiemdziesiątych: "Wieś Polska - 2000" oraz "Analiza uwarunkowań i skutków migracji ludności ze wsi do miast, a w szczególności wpływu tych migracji na strukturę ludności" - nagroda Sekretarza Naukowego PAN z 1987 r. Ważne były również, kierowane przez Profesora Stasiaka, studia zespołowe nad zróżnicowaniem regionalnym procesów wyludniania się wsi polskiej, zrealizowane w latach 1988-1990, przy udziale wielu ośrodków regionalnych. Następnie badania nad migracjami wieś - miasto w Europie Środkowej i Wschodniej, które były przeprowadzone przez afiliowane przy Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN Międzynarodowe Centrum Badań w tej dziedzinie pod przewodnictwem Profesora Stasiaka.

W zakresie zróżnicowań regionalnych badania rozwoju struktur regionalnych oraz systemu zagospodarowania przestrzennego i planowania regionalnego. Badania te posłużyły m.in. opracowaniu ekspertyz PAN dotyczących podziału administracyjnego kraju. Profesor Stasiak współprzewodniczył im wraz z Profesorem Leszczyckim począwszy od połowy lat osiemdziesiątych. Do grupy badań regionalnych należy zaliczyć również, przeprowadzone w latach 1986-1990, pionierskie studia nad oddziaływaniem człowieka na przyrodę i zmieniającej się przyrody na gospodarke ludzką, na przykładzie województwa suwalskiego.

Badania podstaw rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski. Należą one do najnowszych, podjętych w ostatnim czasie. Zainspirowane i zaprogramowane zostały przez Profesora Stasiaka, a w latach 1991/1992 uzyskały poparcie Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej i Komitetu Badań Naukowych, który przyznał na nie środki finansowe. Są to badania zespołowe o międzynarodowym zasięgu. Obok Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN uczestniczy w nich szereg zespołów i indywidualnych naukowców polskich oraz kilka instytucji zagranicznych: Akademia Badań Przestrzennych w Hanowerze (Niemcy) oraz Akademia Nauk: Ukrainy i Białorusi. Wy-

niki tych badań, ze względu na ich znaczenie polityczne i społeczno-gospodarcze, są przekazywane Państwowej Radzie Gospodarki Przestrzennej i szerszemu kołu odbiorców ze środowisk rządowych, samorządowych i naukowych na międzynarodowych oraz regionalnych seminariach, a także za pośrednictwem odrębnej serii publikacji.

Starając się, jak zapowiedziałem na wstępie, przedstawić w niniejszym wprowadzeniu w bardzo zwięzły sposób osobistą i naukową biografię Profesora Stasiaka skoncentrowałem się na jego zainteresowaniach badawczych, pomijając inne elementy składające się na jego działalność naukową. Było ich wiele. W zakresie dydaktyki - wykłady na Studium Planowania Przestrzennego na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej i na samym Wydziale, wykłady na Wydziale Socjologii Uniwersytetu Warszawskiego. Bardziej trwale związki łączyły go jedynie z Instytutem Gospodarki Miejskiej i Polityki Mieszkaniowej Wydziału Ekonomiczno-Społecznego ówczesnej Szkoły Głównej Planowania i Statystyki. Profesor Andrzej Stasiak był i nadal jest przewodniczącym wielu rad naukowych związanych z tematyką jego zainteresowań badawczych oraz placówek, w których pracował. Od początku lat siedemdziesiątych należy do Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN i działa w Prezydium tego Komitetu jako jego wiceprzewodniczący. Jest też wieloletnim przewodniczącym Komisji Obszarów Wiejskich w tym Komitecie. Podobnie intensywnie przebiegała działalność Profesora Stasiaka w Towarzystwie Urbanistów Polskich. Szczególne znaczenie posiada fakt, że od roku 1990 przewodniczy Państwowej Radzie Gospodarki Przestrzennej. Odrębnie należy pamiętać o działalności profesora w wielu organizacjach międzynarodowych.

Wśród wybitnych pracowników naukowych występuje zazwyczaj dość wyraźny podział na oddanych bez reszty badaniom i zamiłowanym dydaktyków. Profesor Andrzej Stasiak należy wyraźnie do pierwszej grupy, a jego związki z dydaktyką mają, jak się wydaje, dwa zadania. Po pierwsze skontrolowanie percepcji wyników jego badań przez młodsze, przygotowujące się do dorosłego życia i podjęcia pracy zawodowej pokolenie. Po drugie, wyszukiwanie wśród nielicznych zazwyczaj, lecz tym bardziej cennych, młodych ludzi o zamiłowaniu i uzdolnieniach badawczych. Zajęcie się nimi, ich rozwojem naukowym, wykracza jednak poza racjonalne wymagania dydaktyki. Jest to już proces wychowania następnego pokolenia badaczy, przekazywania nie tylko technik i umiejętności badawczych, lecz osobistego stosunku do problematyki badań, wyboru tematów, a w badaniach społecznych i przestrzennych poszukiwania roz-

wiązań tych problemów. Te uwagi końcowe są swego rodzaju hipotezą, która stara się wyjaśnić proces oddziaływania Profesora i jego badań na młodsze i starsze, lecz oddalone od dużych centrów naukowych, środowisko pracowników naukowych o wyraźnych skłonnościach i zainteresowaniach poznawczych i odczuwających potrzebę oddziaływania na trudną, niekiedy mało przyjazną, a czasem nawet obcą rzeczywistość.

Sądzę, że te wskazanie na powyższe, dodatnie wartości podnoszą ocenę pozytywnej roli społecznej, którą spełniają badania prowadzone przez Profesora Stasiaka i jego Zakład. Uzupełniają ocenę jego działalności naukowej i społecznych funkcji spełnianych przez niego i jego Zakład, zarówno w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, jak i w innych przejawach jego działalności naukowo-badawczej, które zostały obszerniej przedstawione w podstawowej części tego wprowadzenia do publikacji wydanej z okazji czterdziestoletniej pracy Profesora Andrzeja Stasiaka na polu naukowym i wysokiej pozycji, jaką na tym polu osiągnął.



**BIBLIOGRAFIA  
WAŻNIEJSZYCH PRAC NAUKOWYCH  
PROF. DR HAB. ANDRZEJA STASIAKA**

1. A. Stasiak, 1954, *Badanie struktury gospodarstw domowych w miastach w 1950 r.*, Materiały i Dokumentacja IBM seria E, nr 5/13, s. 1-36
2. A. Stasiak, 1956, *Charakterystyka zabudowy jednorodzinnej w miastach G.O.P.*, Prace IBM nr 12, Arkady, s. 69-96
3. A. Stasiak, 1957, *O niektórych problemach tzw. "deglomeracji" G.O.P.*, Wiadomości Statystyczne nr 4, s. 8-12
4. A. Stasiak, 1958, *Stosunki mieszkaniowe w wybranych miastach G.O.P. (m. Sosnowiec)*, Materiały i Dokumentacja IBM, seria E, nr 1/29/58, s. 1-70
5. A. Stasiak, 1958, *Rozwój demograficzny m. Wrocławia w XIX w.*, Kwartalnik Sobótka, nr 2, s. 267-303
6. A. Stasiak, 1959, *Miasto Zawiercie. Studium nad problemem dostępności terenów budowlanych dla potrzeb budownictwa mieszkaniowego*, Informacje Techniczno-Ekonomiczne IBM, nr 12, s. 38-44
7. A. Stasiak, 1959, *Niektóre problemy stabilizacji ludności małego miasta ziem zachodnich na przykładzie miasta Bytowa*, Przegląd Zachodni, nr 3, s. 101-110
8. A. Stasiak, 1959, *Stosunki mieszkaniowe w woj. katowickim do 1955 r.* Prace IBM nr 25, Arkady, s. 1-180
9. A. Stasiak, 1960, *Próba szacunku istniejących potrzeb mieszkaniowych ludności miasta na podstawie danych spisowych*, Wiadomości Statystyczne nr 1
10. A. Stasiak, 1961, *Sytuacja mieszkaniowa na wsi w świetle danych statystycznych*, Miasto nr 12, s. 15-19

11. A. Stasiak, 1961, *Stosunki mieszkaniowe w Królewskiej Hucie (Chorzów) w latach 1870-1914*, Zaranie Śląskie nr 3, s. 1-19
12. A. Stasiak, 1962, *Miasto Królewska Huta, zarys rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego w latach 1868-1918*, Prace IBM nr 34, Warszawa, Arkady, s. 1-220
13. A. Stasiak, 1963, *Przemiany w sytuacji mieszkaniowej ludności wiejskiej w latach 1950-1960*, Wieś Współczesna nr 3, s. 48-61
14. A. Stasiak, 1963, *Niektóre problemy mieszkaniowe wsi*, Sprawy Mieszkaniowe t. 2, s. 17-29
15. A. Stasiak, 1963, *Szacunek deficytu mieszkań ludności wiejskiej w roku 1960*, Wieś Współczesna nr 6, s. 101-169
16. A. Stasiak, 1963, *O planie miejscowym G.O.P. krytycznie*, Miasto nr 11, s. 5-12
17. A. Stasiak, 1963, *Memoriał Landrata Solgera o powstaniu miasta Królewska Huta (Chorzów)*, Zaranie Śląskie nr 3, s. 430-441
18. A. Stasiak, 1964, *Powiat Wołomiński jako fragment aglomeracji warszawskiej*, Architektura nr 12, s. 517-519
19. A. Stasiak, 1964, *Sytuacja mieszkaniowa na terenie województwa katowickiego*, (w:) *Rozwój budownictwa mieszkaniowego w woj. katowickim w okresie powojennym*, Prace IBM nr 46, Arkady, Warszawa, s. 29-60
20. A. Stasiak, 1964, *Problem aglomeracji miejskich w Polsce* (w:) *Socjologiczne problemy miasta polskiego*. Pod red. prof. St. Nowakowskiego, PWN, Warszawa, s. 153-186
21. A. Stasiak, 1964, *Problemy mieszkaniowe w aglomeracji górnośląskiej*, Sprawy Mieszkaniowe t. III-IV (5-6), Arkady, Warszawa, s. 45-66
22. A. Stasiak, 1964, *Faza aglomeracji - nowa faza procesu urbanistycznego*, Miasto nr 2, s. 14-19
23. A. Stasiak, 1964, *Zmiany w sytuacji mieszkaniowej ludności woj. katowickiego w okresie 1950-1960*, Zaranie Śląskie nr 1, s. 39-61

24. A. Stasiak, 1965, *Sytuacja mieszkaniowa w części obecnego obszaru województwa katowickiego w latach 1918/21-39*, Kwartalnik Sobótka, Wrocław, s. 201-214. Numer poświęcony jubileuszowi pracy naukowej prof. dr St. Inglota

25. A. Stasiak, 1965, *Przyczynek do badań nad użytkowaniem i standardem mieszkań na wsi*, Sprawy Mieszkaniowe t. I, s. 46-61

26. A. Stasiak, 1965, *Wpływ procesów uprzemysłowienia na strukturę ludności wiejskiej województwa katowickiego (na przykładzie wybranych powiatów)*, Wiadomości Statystyczne nr 5, s. 9-13

27. A. Stasiak, 1966, *Przemiany stosunków mieszkaniowych w Zagłębiu Śląsko-Dąbrowskim na tle procesu uprzemysłowienia (lata 1870-1960)*, IBM, Materiały i Dokumentacja seria B, nr 6/150, Warszawa, s. 1-389

28. A. Stasiak, 1966, *Problem aglomeracji miejskich w Polsce* (w:) Socjologiczne problemy miasta polskiego, pod red. prof. St. Nowakowskiego, (wersja rosyjska - wyd. w ZSRR), s. 151-181

29. A. Stasiak, 1966, *Wiek i wyposażenie zasobów mieszkaniowych w miastach woj. katowickiego w 1960 r.*, Sprawy Mieszkaniowe t. 3/10, s. 47-60

30. A. Stasiak, 1966, *Rozważania na temat relacji przestrzeń - mieszkanie*, Miasto nr 3, s. 9-12

31. A. Stasiak, 1966, *Szacunek potrzeb mieszkaniowych ludności woj. katowickiego*, Zaranie Śląskie nr 4, s. 622-631

32. A. Stasiak, 1966, *Zarys zmian w standardzie mieszkań robotniczych na obszarze Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego od końca XIX w. do 1960 r.*, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej nr 2, s. 265-277

33. A. Stasiak, 1967, *Wybrane problemy planu perspektywicznego budownictwa mieszkaniowego na obszarach wiejskich*, (w:) Studia nad planem perspektywicznym budownictwa mieszkaniowego, Prace IBM z. 60, Arkady, Warszawa, s. 67-82

34. A. Stasiak, 1967, *Problematika a metody zkoumaniurbanizacnich prace we strediscich tezkeho prumyslu na priklade Hornozlezske prumyslove oblasti (GOP)*, (w:) Genese prumyslowych oblasti. Ostrava-Katowice-Opawa, s. 57-78

35. A. Stasiak, 1968, *Propozycje metody badań aglomeracji miejskich w Polsce*, Miasto nr 1, s. 1-4
36. A. Stasiak, 1968, *Z badań nad budownictwem mieszkaniowym dla pracowników Państwowych Gospodarstw Rolnych*, Sprawy Mieszkaniowe, z. 4, s. 57-78
37. A. Stasiak, 1968, *Jeszcze w sprawie badań aglomeracji miejskich w Polsce*, Miasto nr 10, s. 7-10,
38. A. Stasiak, 1968, *O swobodzie manewru w planowaniu przestrzennym wsi polskiej*, Miasto nr 5, s. 7-10
39. A. Stasiak, 1969, *Indywidualny ruch budowlany w powiecie płockim i m. Płocku w latach 1961-1966*, Sprawy Mieszkaniowe z. 1/20, s. 47-65
40. A. Stasiak, 1969, *Urbanizacja strefy podmiejskiej na przykładzie powiatu wołomińskiego*, (w:) Warszawa, socjologiczne zagadnienia stolicy i aglomeracji. Praca zbiorowa pod kierunkiem prof. dr St. Nowakowskiego, KiW, Warszawa, s. 319-338
41. A. Stasiak, 1969, *Ruch w budownictwie indywidualnym w powiatach gostyńskim, płockim i puławskim*, Zeszyty Badań Rejonów Uprzemysławianych nr 36, Warszawa, s. 238-317
42. A. Stasiak, 1969, *Procesy kształtowania się i przeobrażenia aglomeracji miejskich*, (w:) Społeczno-ludnościowe zagadnienia urbanizacji Górnośląskie Studia Socjologiczne t. VII, Katowice, s. 23-50
43. A. Stasiak, M. Benko, M. Rosochacki, 1969, *Rural housing and planning problems in the socialist countries of Eastern Europe*, Rural housing a review of world conditions, United Nations, New York, s. 68-115
44. A. Stasiak, 1969, *Problematyka mieszkaniowa w procesach aglomeracyjnych*, Sprawy Mieszkaniowe z. 2-3 (21-22), s. 101-110
45. A. Stasiak, A. Wochna, 1969, *Mieszkania wiejskie*, Wydawnictwo C.R.S., Biblioteka Gospodyni Wiejskiej, Warszawa, s. 1-136
46. A. Stasiak, 1970, *Budownictwo mieszkaniowe ludności nierolniczej na wsi*, Sprawy Mieszkaniowe z. 4, s. 53-70

47. A. Stasiak, 1970, *Problemy mieszkaniowe państwowych gospodarstw rolnych*, *Wiś Współczesna* nr 5, s. 59- 67
48. A. Stasiak, 1970, *Zmiany ludnościowe jako miernik procesów urbanizacji*, (w:) *Delimitacja obszarów zurbanizowanych KPZK PAN*, *Biuletyn* z. 57, s. 25-41
49. A. Stasiak, 1971, *Nakłady na budownictwo indywidualne w latach 1961-1968*, *Sprawy Mieszkaniowe* z. 2, Warszawa, s. 83-88
50. A. Stasiak, 1971, *Niektóre przestrzenne problemy mieszkalnictwa na wsi*, *Biuletyn IGM* z. 12, s. 1-6
51. A. Stasiak, 1971, *Refleksje na temat budownictwa jednorodzinne-go*, *Miasto* nr 12, s. 17-22
52. A. Stasiak, 1971, *Indywidualny ruch budownictwa mieszkaniowe-go w rejonach uprzemysławianych*, (tekst w wersji angielskiej i rosyjskiej), (w:) *Rejony uprzemysławiane. Problematyka i badania*, Warszawa, PWN, Komitet i Zakład Badań Rejonów Uprzemysławianych PAN, s. 302-308
53. A. Stasiak, 1971, *Specyfika polskiej drogi urbanizacji w świetle wyników NSP*, *Miasto* nr 6, s. 5-9
54. A. Stasiak, 1971, *Spółeczno-ekonomiczne problemy budownictwa mieszkaniowego jednorodzinne-go*, *Inwestycje i Budownictwo* nr 4, s. 15-21
55. A. Stasiak, A. Nowak, 1971, *Wpływ uprzemysłowienia na warunki mieszkaniowe na wsi (na przykładzie wsi Maszewo Duże w powiecie plockim)*, Warszawa, s. 160-178
56. A. Stasiak, 1971, *Podstawowe problemy gospodarki przestrzennej w Polsce* (referat na Walny Zjazd TUP), *Miasto* nr 9, s. 23-26
57. A. Stasiak, 1972, *Koncepcje programu użytkowo-powierzchniowe-go mieszkań wiejskich w zależności od wielkości rodziny i charakteru gospodarstwa w świetle materiałów z badań terenowych i dostępnej literatury*, (praca powielona na zlecenie Biura Studiów i Projektów Wzorco-nych Budownictwa Wiejskiego), Warszawa, ss. 157
58. A. Stasiak, 1972, *Problem "płynności" ludności wiejskiej*, War-szawa, GUS, Seria "Ludność", s. 124-146

59. A. Stasiak, 1972, (praca zbiorowa pod red. D.Peruna):  
 a) *Drogi rozwoju budownictwa mieszkaniowego ludności wiejskiej*, s. 267-281,  
 b) *Problemy mieszkaniowe PGR*, s. 282- 291;  
 c) *Perspektywy rozwoju niektórych usług komunalnych na wsi*, s. 305-314
60. A. Stasiak, 1972, *Wykład dla Klubu Poselskiego ZSL pt. "Stan i perspektywy rozwoju budownictwa mieszkaniowego na wsi", dnia 5 lipca 1972 r.*, (w:) Referaty wygłoszone na zebraniach Klubu Poselskiego ZSL Kadencja VI Sesji I, Warszawa, Klub Poselski, s. 15-27
61. A. Stasiak, 1973, *Rozwój aglomeracji miejskich w Polsce*, Warszawa, PWN 8<sup>o</sup>, Studia KPZK PAN, ss. 174
62. A. Stasiak, 1973, *O bardziej racjonalny kształt przestrzenny wsi polskiej*, Miasto nr 4, s. 40-47
63. A. Stasiak, 1973, *Przewidywany rozwój budownictwa mieszkaniowego na wsi*, Wieś Współczesna nr 4, s. 67-77
64. A. Stasiak, 1973, *Stan i kierunki rozwoju budownictwa mieszkaniowego na wsi w Polsce*, Sprawy Mieszkaniowe z. 3/38, s. 7-23
65. A. Stasiak, 1973, *W sprawie podstawowych pojęć dotyczących aglomeracji miejskich w Polsce*, (w:) Aglomeracje miejskie w Polsce - Pojęcie i terminologia, KPZK PAN, Biuletyn z. 79, s. 67-75
66. A. Stasiak, 1974, - redaktor naczelny i współautor, *Zarys rozwoju gospodarki mieszkaniowej w trzydziestolecu PRL*, Warszawa, IKŚ:  
 I.1. A. Stasiak i D.Kozińska, *Zmiany w stanie ludności i procesy urbanizacyjne*, s. 1-12,  
 IV.1. A. Stasiak i Z. Skatuba, *Węzłowe problemy rozwoju gospodarki mieszkaniowej*, s. 125-134
67. A. Stasiak, 1974, *Przewidywany rozwój budownictwa mieszkaniowego na wsi i jego związki z przestrzenią*, (w:) Infrastruktura mieszkaniowa i jej zróżnicowanie regionalne 1970-2000, Studia KPZK PAN t. XLVIII, Warszawa, s. 153-165
68. A. Stasiak, 1974, *Znaczenie i aktualność problematyki przemian miejskich społeczności lokalnych*, (w:) Przemiany miejskich społeczności lokalnych w Polsce, Warszawa, s. 7-13

69. A. Stasiak, 1974, *Refleksje na temat budownictwa nieuspołecznionego ludności nierolniczej na wsi*, Sprawy Mieszkaniowe nr 3-4, s. 83-92
70. A. Stasiak, 1974, *Refleksje na temat form i lokalizacji mieszkań w aglomeracjach polskich*, Miasto nr 12, s. 27-29
71. A. Stasiak, 1974, *Głos w dyskusji*, (w:) Problematyka podziału terytorialnego kraju, Biuletyn KPZK PAN nr 83, Warszawa, s. 153-156
72. A. Stasiak, 1974, Referat na World Congres IFHP pt. *Socio-political aspects of defining housing needs*, (w:) Goals for Urban Development Yesterday, Today, Tomorrow, Papers and Proceeding IFHP, 18-24 August 1974, Vienna-Austria, s. 679-691
73. A. Stasiak, 1975, *Wybrane zagadnienia mieszkalnictwa i budownictwa gospodarczego na obszarach wiejskich*, (w:) Obsługa rolnictwa i ludności jako czynnik kształtujący formy osadnictwa wiejskiego, IKŚ, PWN, s. 58-87
74. A. Stasiak, 1975, *Kętrzyńskie Zjednoczenie Rolniczo-Przemysłowe - nowy model organizacji przestrzennego rolnictwa* (Omówienie wyników konkursu nr 48 TUP), Miasto nr 10/11, s. 13-21
75. A. Stasiak, 1976, *Niektóre problemy urbanistyczno-architektoniczne ZSRR*, Miasto nr 9, s. 18-22
76. A. Stasiak, 1976, *Przemiany demograficzno-społeczne struktury wsi polskiej*, Wieś Współczesna nr 3, s. 58-70
77. A. Stasiak, 1976, *Zmiany w stanie ludności Polski ze szczególnym uwzględnieniem badanych aglomeracji*, Acta Universitatis Wratislaviensis No 279, Historia XXVII, Wrocław, s. 213-237
78. A. Stasiak, H. Zaniewska, 1977, *Nowe koncepcje kształtowania osiedli wiejskich na przykładzie miasteczka rolniczego Srokowo*, Sprawy Mieszkaniowe nr 1, s. 7-18
79. A. Stasiak, 1977, *Przemiany w strukturze zawodowej ludności wsi polskiej*, Przegląd Geograficzny z. 4, s. 677-688
80. A. Stasiak, 1978, *Wybrane problemy planowania miast*, (w:) Gospodarka miejska. Wybrane zagadnienia, Cz. II, SGPiS, Warszawa, s. 9-86
81. A. Ginsbert-Gebert, A. Stasiak, 1978, *Planowanie przestrzenne*, (w:) Przewodnik Metodyczny dla studentów wyższych zawodowych stu-

diów ekonomicznych oraz uzupełniających studiów magisterskich, specjalność ekonomika pracy i polityka społeczna, Akademia Ekonomiczna, Poznań, s. 21-26

82. A. Stasiak, 1978, *Kompleks zagadnień związanych z zagospodarowaniem Sudetów*, (w:) *Problemy przestrzenne wielofunkcyjnego rozwoju społeczno-gospodarczego Sudetów z wiodącym znaczeniem rolnictwa*, Materiały TUP z. 84, Wrocław, s. 84-91,

Tamże - Wstęp, s. 9-12

Wnioski, s. 246-249

83. A. Stasiak, 1978, *Problemy mieszkaniowe załóg PGR na przykładzie Kętrzyńskiego Zjednoczenia Rolniczo-Przemysłowego*, (w:) Wydawnictwo Ośrodka Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, Olsztyn, s. 182-199

Tamże - Dyskusja, s. 338-341

84. A. Stasiak, 1979, *Planowanie przestrzenne obszarów wiejskich w Polsce*, (w:) *Biuletyn KPZK PAN nr 101*, s. 16-38

85. A. Stasiak, 1980, *Ludność i osadnictwo na obszarach wiejskich*, *Wieś Współczesna nr 4*

86. A. Stasiak, 1981, *Rozwój historyczny strefy podmiejskiej Warszawy*, *Kronika Warszawy nr 1*, PWN, s. 31-50

87. A. Stasiak, 1981, *Historical development of the suburban zone of Warsaw*, (w:) *Geographica Slovenica 11*, Ljubiana, s. 209-233

88. A. Stasiak, 1981, *Entwicklungstendenzen der landlichen Siedlungen in VR Polen*, (w:) *Beitrage zur Geographie nr 30*, Akademie Verlag Berlin, s. 105-115

89. A. Stasiak, 1981, *Osadnictwo, a środowisko woj. suwalskiego ze szczególnym uwzględnieniem charakterystyki sieci osadniczej i jej powiązań ze środowiskiem*, *Nauka i Praktyka nr 2/1980*, s. 41-53, OBN Białystok

90. A. Stasiak, 1981, *Jeszcze o Hucie Katowice*, *Życie i Nowoczesność - dodatek do Życia Warszawy z dn. 22 X 1981 r.*

91. A. Stasiak, 1982, *Mieszkalnictwo jako istotny element zagospodarowania przestrzeni polskiej wsi*, *Miasto nr 6*, s. 1-7



92. A. Stasiak, 1982, *Zagospodarowanie obszarów wiejskich. Ludność i osadnictwo*, *Więś i Rolnictwo* nr 4, s. 160-179
93. A. Stasiak, 1983, *Struktury społeczno-demograficzne wsi polskiej i jej przemiany*, *Biuletyn KPZK PAN* nr 122, s. 53-67
94. A. Stasiak, 1983, *Transformation of rural settlement in Poland*, (w:) *Geographical transformation of rural areas*, Ljubljana, s. 90-99
95. A. Stasiak, 1983, *Podstawy ludnościowe i społeczne*, *Zeszyt TUP* 112, s. 59-81
96. A. Stasiak, 1983, *Wstęp*, (w:) *Studia nad funkcjonalnym makroregionem warszawskim I*, *Biuletyn Informacyjny MR I.28*, nr 43, s. 5-11
97. A. Stasiak, 1983, *Głos w dyskusji*, (w:) *Diagnoza stanu gospodarki przestrzennej Polski*, *Biuletyn KPZK PAN*, nr 123, s. 305-308
98. A. Stasiak, 1984, *Wstęp*, *Podział administracyjny kraju. Poglądy i opinie*, *Biuletyn KPZK PAN*, z. 126, s. 5-7
99. A. Stasiak, 1984, *Geneza i cele ekspertyzy PAN pt. "Ocena obecnego podziału administracyjnego Polski oraz wpływających na jej tle wniosków"*, *Biuletyn KPZK PAN*, z. 126, s. 8-17
100. A. Stasiak, 1984, *Omówienie wyników ankiety na temat ewentualnych zmian w podziale administracyjnym kraju*, (w:) *Biuletyn KPZK PAN*, z. 126, s. 24-40
101. A. Stasiak, 1984, *Warszawa początek lat osiemdziesiątych - dyskusja nad stanem miasta - głos w dyskusji*, *Kronika Warszawy* nr 3, s. 45-49
102. A. Stasiak, 1984, *Wprowadzenie*, (w:) *Plany przestrzennego zagospodarowania województwa stołecznego warszawskiego*", *TUP* z. 120, s. 7-10
103. A. Stasiak, 1984, *Studies into Warsaw's Functional Macregion, selected problems*. Symposium on Regional Development Processes (Policies and the Changing International Division of Labour, Vienna-Austria 20-24 August 1984), ss. 15
104. A. Stasiak, H. Rucz-Pruszyńska, 1986, *Podstawowe problemy rozwoju małych miast i osadnictwa wiejskiego*, (w:) *Materiały na konferencję "Podstawowe problemy rozwoju małych miast i osadnictwa wiej-*

skiego", TUP, Ministerstwo Budownictwa, Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa 28 II 1986 r., s. 5-34

105. A. Stasiak, 1986, *Les relations ville-compagne en Pologne et leurs transformation*, (w:) Les Cahiers de Fontenay No 41, 42, 43, Fontenay Aix-Rosses Juin 1986, s. 45-67

106. A. Stasiak, M. Potrykowski, 1986, *Korekta obecnego podziału administracyjnego Polski. Wersja minimum*, (w:) Biuletyn KPZK PAN, z. 128, s. 10-33

107. A. Stasiak, J. Kołodziejcki, 1986, *Koncepcja podziału dwustopniowego. Wariant podstawowy*, (w:) Biuletyn KPZK PAN z. 128, s. 35-74

108. A. Stasiak, J. Kołodziejcki, 1986, *Podsumowanie ekspertyzy na temat podziału administracyjnego Polski*, (w:) Biuletyn KPZK PAN z. 128, s. 234-270

109. A. Stasiak, 1986, *Wstęp*, (w:) Biuletyn KPZK PAN z. 128, s. 5-9

110. A. Stasiak, 1986, *Przedmowa*, (w:) Przestrzenne aspekty gospodarki żywnościowej do 2000 r., Studia KPZK PAN t. XC, PWE, s. 5-8

111. A. Stasiak, P. Dąbrowski, J. Okuniewski, 1986, *Wnioski*, (w:) Przestrzenne aspekty gospodarki żywnościowej do 2000 r., Studia KPZK PAN t. XC, PWE, s. 160-167

112. A. Stasiak, 1987, *Wieś Polska się wyludnia*, *Wieś Współczesna* nr 6, s. 39-58

113. A. Stasiak, 1987, *Rural-Urban linkages and change*, (w:) The polish dilemma, L.S. Graham, M.K. Ciechocińska (ed.), Westview Press, s. 131-154

114. A. Stasiak, 1987, *Powstanie funkcjonalnego makroregionu Warszawy (wybrane problemy)*, *Acta Universitatis Wratislaviensis*, Wrocław, s. 257-274

115. A. Stasiak, 1987, *Sprawozdanie grupy tematycznej 06 "Rozwój struktur regionalnych oraz system zagospodarowania przestrzennego"*, (w:) Biuletyn Informacyjny Problemu MR I.28, z. 55, s. 65-76

116. A. Stasiak, 1987, *Synteza wyników ekspertyzy PAN pt. "Analiza uwarunkowań i skutków migracji ze wsi do miast ze szczególnym*

*uwzględnieniem wpływu tych migracji na strukturę ludności wiejskiej*", (w:) Ekspertyza PAN "Analiza uwarunkowań i skutków migracji ludności ze wsi do miast, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu tych migracji na strukturę ludności", Warszawa, s. 15-67

117. A. Stasiak, 1988, *Głos w dyskusji*, (w:) Założenia planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 2000 r., Biuletyn KPZK PAN z. 136, s. 97-103

118. A. Stasiak, 1988, *Odpowiedź na ankietę KPZK PAN - Procesy urbanizacyjne w latach 80-tych i 90-tych*, (w:) III Ekspertyza - Procesy urbanizacyjne w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, s. 416-423

119. A. Stasiak, 1988, *The administrative division and the settlement in Poland*, (w:) Spatial organization and regional development, Papers of the 6<sup>th</sup> Polish-Hungarian Geographical Seminar. Stare Pole, s. 1-15

120. A. Stasiak, 1988, *Związki między miastem i wsią w Polsce*, (w:) Procesy urbanizacji i przekształceń miast w Polsce. Praca zbiorowa pod red. B.Jałowieckiego i E. Kaltenberg-Kwiatkowskiej, Ossolineum, Wrocław-Warszawa, Wydawnictwa PAN, s. 7-27

121. A. Stasiak, 1989, *Wybrane problemy budownictwa mieszkaniowego wsi polskiej*, (w:) Mieszkalnictwo. Zagrożenia i szanse rozwoju. Praca zbiorowa pod red. H.Kuleszy i W.Niecińskiego, PWE, s. 104-133

122. A. Stasiak, 1989, *I etap raportu - ekspertyzy PAN pt. "Problematyka sytuacji gmin wraz z prognozą kierunków ich rozwoju w najbliższych 15-20 latach"*, (w:) I etap badań nad stanem gmin w Polsce i perspektywami ich rozwoju. Praca zbiorowa pod red. A.Stasiaka i K.Mirosa, KPZK PAN, s. 3-36

123. A. Stasiak, 1989, *Processes of depopulation of the North Eastern areas of Poland*, (w:) The state, modes of production and world political map, IGiPZ PAN, Conference Papers 3, s. 153-165

124. A. Stasiak, 1989, *Transformations of the settlement system of Poland's rural areas and their Foundations*, (w:) Socio-economic problems of the development of rural areas. Proceedings of the 4<sup>th</sup> Polish-Yugoslav Geographical Seminar 1986, IGiPZ PAN, Warszawa 1989, s. 9-26

125. A. Stasiak, 1989, *Status formalny oraz wielkość gmin i ośrodków gminnych*, *Wieś Współczesna* nr 8, s. 80-90
126. A. Stasiak, 1989, *Raport o gminach*, Rada Narodowa nr 43/44, s. 10-12
127. A. Stasiak, 1989, *The characteristics of the formal status and the size of communes and their centres*, (w:) *Geographical Yugoslovica*, Broj X, Zagreb, s. 43-60
128. A. Stasiak, 1989, *Changes in rural settlement in Poland up to 2000*, *Geographia Polonica*, vol. 56, s. 109-114
129. A. Stasiak, 1990, *Urbanization of rural areas in Poland after World War II*, (w:) *The impact of urbanization upon rural areas*, edited by P.Korcelli and B.Gałczyńska, *Conference Papers 7*, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 9-23
130. A. Stasiak, 1990, *Synteza wyników ekspertyzy PAN pt. "Analiza uwarunkowań i skutków migracji ze wsi do miast ze szczególnym uwzględnieniem wpływu tych migracji na strukturę ludności wiejskiej"*, *Studia KPZK PAN t. XCVI*, pod red. A.Stasiaka, PWE, Warszawa, s. 5-38
131. A. Stasiak, 1990, *Problems of depopulation of rural areas in Poland after 1950*, (w:) *The processess of depopulation of rural areas in Central and Eastern Europe*, edited by A.Stasiak and Wł. Mirowski, *Conference Papers 8*, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 13-37
132. A. Stasiak, 1991, *Najpierw myśleć później burzyć*, *Tygodnik Solidarność* nr 2
133. A. Stasiak, 1991, *Characteristique et statut formel des communes en Pologne*, *Conference Papers 13*, IGiPZ PAN, s. 165-177
134. A. Stasiak, 1992, *Wyludnianie się wsi polskiej po 1950 r.*, *Wieś i Rolnictwo*" nr 1, s. 45-59
135. A. Stasiak, 1992, *Problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów przygranicznych Polski*, *Zeszyty Naukowe z. 66, t.XVI*, Uniwersytet Warszawski, Filia w Białymstoku, s. 133-151
136. A. Stasiak, 1992, *Podział administracyjny kraju na tle układu osadniczego Polski*, *Opere et Studio*, Wyd. SGPiS 1991/12, s. 73-87

137. A. Stasiak, 1992, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego i wschodniego Polski*, Nauka Polska Nr 1/2, s. 51-60
138. A. Stasiak, 1992, *Wybrane problemy obszarów wiejskich w Polsce*, Postępy Nauk Rolniczych nr 1, s. 7-17
139. A. Stasiak, 1992, *Przewidywane zmiany w stanie i rozmieszczeniu ludności wiejskiej w Polsce do roku 2000*, (w:) Biuletyn KPZK PAN z. 158, s. 7-22
140. A. Stasiak, 1992, *Problems of depopulation of rural areas in Poland after 1950*, Landscape and Urban Planning 22, s. 161-175
141. A. Stasiak, 1992, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego i wschodniego Polski*, Geografia w Szkole nr 2, s. 67-72
142. A. Stasiak, 1992, *Planowanie regionalne*, (w:) Polska pożyczka dostosowawcza dla sektora rolnego. Materiały towarzyszące, t. III, Rozwój wsi. Opracowanie nr 2, s. 3-17
143. A. Stasiak, 1992, *Regional planning*, (w:) Poland Agriculture sector adjustment loan. Supporting Volumes. Report No. P-5685-POL. VOL.III. Rural development. Working Paper No. 2, s. 33-40
144. A. Stasiak, 1993, *Uwagi o celowości zmian w podziale administracyjnym kraju*, Wieś i Państwo, nr 1/10, s. 88-94
145. A. Stasiak, 1993, *Trzy stopnie administracyjnego podziału - prof A. Stasiak o nowej mapie Polski*, Słowo nr 31, 5/7 marca 1993, s. 3-5
146. A. Stasiak, 1993, *Wybrane problemy rozwoju ludnościowego przygranicznego regionu zachodniego Polski*, Przegląd Geograficzny t. LXV, z. 1- 2, s. 29-42
147. A. Stasiak, 1993, *Wielofunkcyjność obszarów wiejskich i jej regionalne zróżnicowania*, Postępy Nauk Rolniczych, nr 5/6, s. 4-8
148. A. Stasiak, 1993, *Spatial research and the socio-political changes*, (w:) Papers at the 7<sup>th</sup> Polish-Hungarian Geographical Seminar (Kecskemet, Hungary, 17-21 September 1990), Centre for Regional Studies, Pecs, s. 7-14

149. A. Stasiak, 1993, *Wybrane problemy rozwoju ludnościowego Przygranicznego Regionu Zachodniego Polski*, (w:) Problematyka zachodniego obszaru pogranicza, Biuletyn Programu Badawczego "Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski", IGiPZ PAN nr 1, Warszawa, s. 8-22

150. A. Stasiak, A.E. Oniszczenko, 1993, *Wprowadzenie*, (w:) Problemy polsko-ukraińskiej współpracy przygranicznej, Biuletyn Programu Badawczego "Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski", IGiPZ PAN nr 3, Warszawa, s. 17-21 (wersja polska), s. 11-16 (wersja angielska), s. 22-26 (wersja ukraińska)

151. A. Stasiak, 1994, *Expected changes in the state and distribution of rural population in Poland until 2010*, (w:) Materialien zu den raumlichen Entwicklungen in Europa aus polnischer und deutscher Sicht, Arbeitsmaterial nr 201, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, s. 85-101

152. A. Stasiak, 1994, *Selected problems of demographic development of the western frontier region of Poland*, (w:) Materialien zu den raumlichen Entwicklungen in Europa aus polnischer und deutscher Sicht, Arbeitsmaterial nr 201, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, s. 102-117

**Krzysztof Miros**  
**Marek Potrykowski**

## **CHARAKTERYSTYKA GEOGRAFICZNA ZACHODNIEGO I WSCHODNIEGO REGIONU PRZYGRANICZNEGO**

### **1. Wstęp**

W prezentowanym opracowaniu uwzględniono dwa obszary przygraniczne:

1) wzdłuż zachodniej granicy Polski - obejmujący 4 województwa graniczące z Niemcami: szczecińskie, gorzowskie, zielonogórskie i jeleniogórskie, zajmujące łącznie 10,1% powierzchni kraju i zamieszkane przez 6,9% ludności Polski;

2) wzdłuż granicy wschodniej - obejmujący 9 województw graniczących z Rosją (obwód kaliningradzki), Litwą, Białorusią i Ukrainą: elbląskie, olsztyńskie, suwalskie, białostockie, białkopodlaskie, chełmskie, zamojskie, przemyskie i krośnieńskie, zajmujące łącznie 20,9% powierzchni kraju i zamieszkane przez 11,2% ludności Polski.

W dalszej części opracowania nazywamy je zachodnim i wschodnim regionem przygranicznym. Takie położenie tych województw skłania je do współpracy z sąsiadami we wszystkich możliwych dziedzinach życia społecznego i gospodarczego. Nie może ona jednak odbywać się żywiolowo, gdyż na dłuższą metę taki sposób działania może doprowadzić, w przypadku Niemiec, do dominacji i narzucania Polsce rozstrzygnięć przez znacznie bogatszego, lepiej zorganizowanego i prężniej działającego sąsiada.

Trzeba zauważyć, że coraz silniej będą się zaznaczać różnice potencjału gospodarczego i stanu zainwestowania regionów położonych po obu stronach naszej granicy zachodniej. Na obszary po stronie polskiej zaczną oddziaływać siły grawitacji, zlokalizowanych na samej granicy i w jej pobliżu, ośrodków miejsko-przemysłowych Niemiec, z aglomeracją berlińską na czele. Pojawiają się tendencje integrowania systemów gospodarki miejskiej polskich miast nadgranicznych, jak Zgorzelec, Gubin i Słubice, z ich niemieckimi sąsiadami po drugiej stronie Nysy. Można się też spodziewać, że przy dalszej liberalizacji w Polsce przepisów dotyczących gospodarki gruntami i lokalizacji inwestycji zagranicznych będzie wzrastał napływ na obszary naszych zachodnich województw kapitału niemieckiego.

Powstaje uzasadniona obawa, że jeśli Polska nie podejmie szeroko zakrojonych działań na rzecz aktywizacji i poprawy stanu zagospodarowania województw zachodnich, jeśli nie zapewni się odwrócenia niezbyt korzystnie kształtujących się tu procesów demograficznych, to na tereny te w coraz większym stopniu będą oddziaływały Niemcy. Pierwszym przykładem potwierdzającym te obawy jest plan zagospodarowania omawianego obszaru (powiększonego o województwo legnickie) opracowany przez stronę niemiecką i entuzjastycznie przyjęty przez władze centralne<sup>1</sup>.

W przypadku wschodniego regionu przygranicznego brak ożywienia gospodarczego tych terenów może na długie lata ugruntować ich peryferyjny charakter. W świetle zarysowanej sytuacji i przewidywanego w przyszłości biegu zdarzeń niezbędne staje się zaktywizowanie polskiej polityki regionalnej, przeprowadzenie reorientacji jej strategii i podjęcie przez państwo działań interwencyjnych. Pomimo natłoku pilnych potrzeb w innych częściach kraju trzeba opracować i uruchomić program przyspieszenia rozwoju ekonomicznego oraz rekonstrukcji zagospodarowania zachodniego regionu przygranicznego.

W prezentowanym opracowaniu więcej uwagi poświęcamy zachodniemu regionowi przygranicznemu. Procesy współpracy tranzgranicznej są tu znacznie bardziej zaawansowane, aniżeli w przypadku regionu wschodniego. Istnieje też znacznie większa wola współpracy, a jej cele są znacznie dokładniej sformułowane. Ponadto obszar ten był w znacznie większym stopniu poddawany badaniom naukowym.

W przypadku regionu wschodniego współpraca transgraniczna znajduje się jeszcze w stadium początkowym. Wydaje się, że większą energię w tej dziedzinie przejawia strona polska. Wejście na rynek wschodni,



mimo wszystko, jest dla polskich towarów znacznie łatwiejsze, niż na rynek zachodni, a może dać w efekcie poprawę koniunktury gospodarczej w naszym kraju. Wymaga to jednak pokonania wielu barier nie tylko o charakterze ekonomicznym, ale także, a może przede wszystkim, o charakterze organizacyjnym, politycznym i społecznym. Współpraca przygraniczna wymaga jednak przede wszystkim łatwej dostępności przestrzennej. Nawet największa wola współpracy nie wystarczy, jeśli istnieć będzie ograniczona liczba przejść granicznych, których pokonanie wymaga wielogodzinnego, a w skrajnych przypadkach wielodniowego, oczekiwania (dotyczy to nie tylko wschodniego regionu przygranicznego, ale także częściowo zachodniego). Niemniej trzeba nawiązywać, rozwijać i popierać wszelkiego rodzaju kontakty: polityczne, naukowe i gospodarcze, które doprowadzą w efekcie do efektywnej współpracy tranzgranicznej z naszymi wschodnimi sąsiadami.

## **2. Charakterystyka omawianego obszaru**

### **Charakterystyka środowiska przyrodniczego**

Środowisko przyrodnicze zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem w skali kraju. Charakterystyczny dla Polski, równoleżnikowy układ głównych jednostek krajobrazowych, sprawia, iż w obydwu regionach można wydzielić szereg różnorodnych form krajobrazu, poczynając od nadmorskich na północy, poprzez pojezierne, nizinne, wyżynne, aż do górskich na południu. Poszczególne formy krajobrazu charakteryzuje określony sposób użytkowania terenu, jak również odpowiada im określony typ roślinności naturalnej. Jednakże, ze względu na duże różnice klimatyczne pomiędzy zachodnim i wschodnim regionem przygranicznym, szata roślinna tych terenów wykazuje pewne odrębności. Wzrost kontynentalizmu na wschodzie kraju sprawia, iż w nizinnej części obszaru wschodniego regionu przygranicznego nie występują pewne, charakterystyczne dla zachodniej części kraju gatunki drzew, np. buk i dąb bezszypułkowy, a ich miejsce zaczyna zajmować od północnego-wschodu świerk.

Zgodnie z podziałem typologicznym krajobrazu zaproponowanym przez J. Kondrackiego (1988) w ramach omawianych regionów wydzielić można następujące typy krajobrazu naturalnego:

### **I - krajobrazy nadmorskie**

1) wydmy - obejmuje wąski pas piaszczystego wybrzeża Bałtyku. Jego cechą charakterystyczną jest obecność wydm i piaszczystych plaż nadmorskich reprezentujących środowisko suche, częściowo halo-filne, zajęte przez formacje trawiaste, bądź przez bory nadmorskie. Krajobraz niezwykle atrakcyjny turystycznie ze względu na obecność pięknych piaszczystych plaż.

2) deltowy - u ujścia Odry i Wisły. Powierzchnia terenu płaska, zbudowana z osadów rzecznych, na których wykształciły się żyzne gleby (mady). Roślinność naturalna (lasy łęgowe) występuje tutaj szczątkowo - jej miejsce zajmują pola uprawne lub łąki. Tereny nieatrakcyjne turystycznie, ale bardzo dobre dla rozwoju produkcji rolnej.

3) jeziorno-bagienny - podmokłe obszary Żuław. Powierzchnia terenu płaska, zatorfiona lub zajęta przez płytkie jeziora przybrzeżne zarastające roślinnością wodną. Krajobraz z reguły mało atrakcyjny turystycznie.

**II - krajobrazy młodoglacjalne;** występują na obszarach zlodowacenia bałtyckiego obejmując terytorium od Morza Bałtyckiego na północy po Wał Zielonogórski (zachodni region przygraniczny) i Kotlinę Biebrzańską (wschodni region przygraniczny) na południu.

1) równin i wzniesień morenowych - północna i środkowa część województwa szczecińskiego, północna część elbląskiego i olsztyńskiego oraz północno-zachodnia część suwalskiego. Powierzchnię terenu budują przeważnie utwory morenowe, na których wykształciły się stosunkowo żyzne gleby brunatne. Na terenach równinnych przeważają krajobrazy uprawne, podczas gdy na wzniesieniach morenowych zachowały się kompleksy leśne o drzewostanie liściastym (buk, dąb, lipa). Obszary wzniesień morenowych są atrakcyjne turystycznie.

2) pagórkowaty pojezierny - obejmuje obszar Pojezierzy Myśliborskiego i Lubuskiego na zachodzie i Pojezierze Mazurskie na wschodzie. Jego cechą charakterystyczną jest urozmaicona rzeźba terenu, z dużą ilością jezior (głównie typu eutroficznego) i zagłębień bezodpływowych. Na utworach morenowych wykształciły się gleby brunatne lub płowe. Charakterystyczną klasą roślinności są tu lasy mieszane z dużym

udziałem buka. Krajobraz bardzo atrakcyjny turystycznie. Dotyczy to zwłaszcza rejonu Wielkich Jezior Mazurskich.

3) sandrowy pojezierny - Równina Gorzowska i zachodnia część Pojezierza Lubuskiego na zachodzie oraz Równina Mazurska, Augustowska i część Pojezierza Iławskiego na północnym wschodzie kraju. Piaszczyste podłoże równin porastają bory, w których dominuje sosna. Tereny leśne są dość atrakcyjne turystycznie.

### **III - Krajobrazy dolin i równin akumulacyjnych**

1) den dolinnych - płaskie dna dolin rzecznych Niżu Polskiego zbudowane z namulów rzecznych, na których wykształciły się żyzne gleby (mady). Siedlisko lasów łęgowych i łąk zalewowych, częściowo przekształconych na pola uprawne. Szczególnie duże przestrzenie zajmują w dnach wielkich pradolin Odry i Warty oraz Narwi, Biebrzy i Bugu. Niektóre rejon (np. Dolina Biebrzy, przełom Bugu w okolicach Mielnika) dość atrakcyjne turystycznie.

2) tarasów z wydłami - ponadzalewowe tarasy rzeczne (szczególnie duże obszary charakterystyczne dla dolin Warty i Odry) i rozległe równiny akumulacyjne na Nizinie Śląskiej (Bory Dolnośląskie). Płaskie obszary piaszczyste, zajęte głównie przez bory sosnowe. Tereny o średniej atrakcyjności turystycznej.

3) równin poleskich - płaskie, zabagnione obszary, z licznymi jeziorami pochodzenia krasowego i bagiennego. Ten rodzaj krajobrazu występuje w Polsce wyłącznie na Polesiu Lubelskim. Roślinność naturalną reprezentują olsy, bory bagienne, torfowiska niskie i wysokie. Na glebach bagiennych prowadzi się głównie gospodarkę łąkową. Tereny dość atrakcyjne turystycznie.

4) równin śródgórskich - obszary płaskich kotlin śródgórskich (Doły Jasielsko-Sanockie). Obszary intensywnie zagospodarowane rolniczo. Mało atrakcyjne turystycznie.

### **IV - Krajobrazy staroglacjalne**

1) równin peryglacjalnych - denudacyjne równiny morenowe położone na południe od granicy zasięgu zlodowacenia bałtyckiego. W zachodnim regionie przygranicznym obejmują obszary znajdujące się na północ i południe od Borów Dolnośląskich, a we wschodnim niemal całe województwo białostockie i większość białkopodlaskiego. Lasy reprezentują przeważnie bory sosnowe lub dębowo-sosnowe. Przeważają tu

jednak, głównie na glebach brunatnych i płowych, tereny uprawne. Krajobraz mało atrakcyjny turystycznie.

2) ostańców peryglacialnych - denudacyjne wzgórza ostańcowe będące szczątkami moren czołowych (Wał Trzebnicki na zachodzie oraz liczne, małe wzgórza rozsiane na całym obszarze województwa białostockiego). Przeważnie zalesione (bory sosnowe i dębowo-sosnowe). Stosunkowo mało atrakcyjne turystycznie.

**V - Krajobrazy wyżynne lessowe** - Wyżyna Lubelska. Na podłożu lessowym, łatwo podatnym na erozję, rozwinęły się niezwykle żyzne gleby brunatne i czarnoziemny, zajęte w ogromnej większości pod uprawę. Naturalne zbiorowiska roślinne reprezentują lasy grądowe lub świetliste dąbrowy, a na południowych zboczach murawy kserotermiczne. Tereny z reguły mało atrakcyjne turystycznie.

**VI - Krajobrazy wyżynne na skałach węglanowych** - Roztocze i południowa część Polesia Lubelskiego. Obecne zjawiska krasowe. Gleby przeważnie należą do typu rędzin. Naturalne zespoły leśne podobne jak w krajobrazie lessowym. Użytkowane głównie rolniczo. Są to tereny dość atrakcyjne turystycznie.

**VII - Krajobrazy wyżynne na skałach krzemianowych** - Przedgórze Sudeckie i Karpackie. Dominuje tutaj krajobraz rolniczy. Naturalną szatę roślinną reprezentują lasy liściaste lub mieszane z dużym udziałem buka. Mało atrakcyjne turystycznie.

**VIII - Krajobrazy regla dolnego** - Sudety (do 1150 m npm) i Beskidy (do 1200 m npm). Wyższe położenie nad poziomem morza, wyrażające się m. in. skróceniem okresu wegetacyjnego, sprawia, iż uprawy rolne ustępują wyraźnie miejsca góskim lasom, o naturalnym drzewostanie jodłowo-bukowym, bądź też sztucznym świerkowym. Atrakcyjne turystycznie.

**IX - Krajobrazy regla górnego** - W Karkonoszach formacja lasów świerkowych dochodząca do wysokości 1350 m npm, a w Bieszczadach trawiaste łąki górskie - połoniny. Atrakcyjne turystycznie.

**X - Krajobrazy subalpejskie** - Karkonosze (powyżej 1350 m npm). Piętro kosodrzewiny. Bardzo atrakcyjnie turystycznie, zarówno w sezonie letnim, jak i zimowym (narcciarstwo zjazdowe).

Tabela 1

**Powierzchnia lasów w województwach zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego (stan z 31.12.91)**

Województwa	Powierzchnia lasów		% udział w powierzchni	
	w tys. ha	w % pow. ogółem	regionu	Polski
Gorzowskie	380.3	44.8	30.5	4.4
Jeleniogórskie	170.9	38.9	13.7	2.0
Szczecińskie	268.5	26.9	21.5	3.1
Zielonogórskie	428.6	48.3	34.3	4.9
REGION ZACHODNI	1248.3	39.4	100.0	14.4
Białkopodlas.	122.0	22.8	6.2	1.4
Białostockie	321.5	32.0	16.2	3.6
Chełmskie	98.6	25.5	5.0	1.1
Elbląskie	110.1	18.0	5.5	1.2
Krośnieńskie	290.5	50.9	14.7	3.3
Olsztyńskie	389.3	31.6	19.6	4.4
Przemyskie	151.6	34.2	7.7	1.7
Suwałskie	338.8	32.3	17.1	3.8
Zamojskie	158.8	22.7	8.0	1.8
REGION WSCHODNI	1981.2	30.3	100.0	22.3
POLSKA	8706.3	27.8	x	100.0

Źródło: Rocznik Statystyczny 1992, GUS, Warszawa

Zachodni region przygraniczny charakteryzuje się znacznie wyższym stopniem lesistości (ok. 40%), aniżeli wschodni (ok. 30%) (tab. 1), przy czym szczególnie wysokie zalesienie występuje w województwach: zielonogórskim i gorzowskim. We wschodnim regionie przygranicznym duży udział lasów jest charakterystyczny jedynie dla województwa krośnieńskiego.

Lasy północnej i środkowej części zachodniego regionu przygranicznego budują przeważnie drzewostany sosnowe (ponad 70% powierzchni leśnej), a środowiska bardziej żyzne zajmują głównie zespoły bukowe. Podobna sytuacja ma miejsce na wschodzie kraju, gdzie dodat-

kowo (Pojezierze Mazurskie) zaznacza się znaczny udział świerka, przy braku lasów bukowych, których miejsce zajmują innego rodzaju lasy liściaste i mieszane ze znacznym udziałem dębu. Na obszarach wyżynnych i górskich, zarówno na zachodzie, jak i na wschodzie kraju, miejsce sosny zajmują drzewostany świerkowe, a ponadto generalnie wzrasta udział lasów liściastych i mieszanych, budowanych głównie przez zespoły bukowe, a na wschodzie dodatkowo dębowo-grabowe.

### Stan zagrożenia środowiska przyrodniczego

Stan zagrożenia środowiska przyrodniczego w zachodnim regionie przygranicznym jest znacznie wyższy, aniżeli we wschodnim, chociaż należy zauważyć, iż jest on tam bardzo niejednorodny. Emisja zanieczyszczeń jest tutaj zbliżona do średniej krajowej (tab. 2). Poza województwem jeleniogórskim i częściowo szczecińskim zagrożenie środowiska przyrodniczego nie jest szczególnie wysokie. Wysokim stopniem skażenia wyróżnia się szczególnie obszar "czarnego trójkąta", u zbiegu granic Polski, Czech i Niemiec. Silna degradacja tego terenu jest związana głównie z eksploatacją złóż węgla brunatnego i jego spalaniem w okolicznych elektrowniach. Należy przy tym zaznaczyć, iż 70% zanieczyszczeń opadających po stronie polskiej i powodujących m. in. zamieranie lasów (szczególnie silne w Górach Izerskich) pochodzi z zagranicy, zarówno z Czech, jak i Niemiec. Stan zanieczyszczenia powietrza we wschodnim regionie przygranicznym można określić jako dobry, a w skali kraju nawet jako bardzo dobry. Na tym tle nieco niekorzystniej prezentują się jedynie 2 województwa: chełmskie i elbląskie, gdzie notuje się najwyższe w regionie emisje pyłowe zanieczyszczeń.

Na terenie zachodniego obszaru przygranicznego wydziela się 4 obszary ekologicznego zagrożenia (B. Degórska 1993). Aż 3 spośród nich, przynajmniej częściowo, występują na obszarze województwa jeleniogórskiego (jeleniogórski, turowski, legnicko-głogowski). Ich łączna powierzchnia w obrębie województwa jeleniogórskiego wynosi 1344 km<sup>2</sup>, co stanowi 30,7% jego powierzchni. Czwarty obszar ekologicznego zagrożenia zajmuje powierzchnię 3370 km<sup>2</sup>, obejmując 33,8% województwa szczecińskiego (Zalew Szczeciński i tereny do niego przylegające). Rozmieszczenie obszarów ekologicznego zagrożenia jest w tym regionie wyjątkowo niekorzystne. W znacznej mierze pokrywają się one z roz-

Tabela 2

Emisja równoważna pyłów i gazów wyrażona w t SO<sup>2</sup> na 1 km<sup>2</sup> w województwach zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego (stan w 1991 r.)

Województwa	Emisja w t/km <sup>2</sup>	Lokata w kraju
Gorzowskie	9	28
Jeleniogórskie	105	5
Szczecińskie	31	13
Zielonogórskie	5	33
REGION ZACHODNI	28	x
Białkopodlas.	1	48
Białostockie	5	30
Chełmskie	12	25
Elbląskie	11	26
Krośnieńskie	5	34
Olsztyńskie	2	46
Przemyskie	2	42
Suwalskie	2	44
Zamojskie	2	43
REGION WSCHODNI	4	x
POLSKA	25	x

Źródło: Rocznik Statystyczny 1992, GUS, Warszawa

mieszczaniem terenów specjalnie chronionych (np. Karkonoski i Woliński Park Narodowy) oraz miejscowości uzdrowiskowych (np. Cieplice Śl. i Kowary - na południu, Międzyzdroje i Świnoujście - na północy). Na obszarach ekologicznego zagrożenia zachodniego regionu przygranicznego mieszka ok. 1 mln osób, co stanowi 38% ludności tych województw.

We wschodnim regionie przygranicznym wyznaczono jak dotąd jedynie 2 obszary zagrożenia ekologicznego: chełmski i gdański. Pierwszy z nich zajmuje 1464 km<sup>2</sup> województwa chełmskiego, co stanowi 37,9% jego powierzchni. Szczególnie silne źródło zanieczyszczeń na tym obszarze stanowią cementownie zlokalizowane w Chełmie i w Rejowcu Fabrycznym, jak również emisja zanieczyszczeń pochodzących z Zagłębia

Lwowsko-Wołyńskiego zlokalizowanego po drugiej stronie granicy. Drugi obszar ekologicznego zagrożenia obejmuje obszary przylegające do szczególnie silnie skażonej Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego. W województwie elbląskim zajmuje on 1416 km<sup>2</sup>, co stanowi 23,9% jego powierzchni.

Ważnym problemem ekologicznym silnie zaznaczającym się na terenie zarówno zachodniego, jak i wschodniego regionu przygranicznego, jest silne zanieczyszczenie rzek, co uniemożliwia m.in. ich wykorzystanie w celach rekreacyjnych. Dotyczy to zwłaszcza Odry, Bobru, Nysy Łużyckiej i Warty w regionie zachodnim oraz Bugu i Krzyny, a także częściowo Narwi, we wschodnim. We wschodnim regionie przygranicznym wielki problem stanowi również silne zanieczyszczenie jezior, a zwłaszcza zespołu Wielkich Jezior Mazurskich.

Mimo wszystko jednak najniższy stopień skażenia środowiska przyrodniczego jest w regionie wschodnim i w związku z tym właśnie obszar północno-wschodniej Polski został włączony do programu "Zielone Płuca Polski" mającego za zadanie utrzymanie, bądź też przywrócenie dobrego stanu środowiska naturalnego na tym obszarze. Wysokie walory przyrodnicze tego regionu oraz odpowiednia polityka gospodarcza realizowana na tym obszarze, połączona z instalacją urządzeń redukujących emisję zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, jak również oczyszczalni ścieków, powinny umożliwić powstanie na tym obszarze "zagłębia turystycznego" na skalę europejską.

Ostatnio na obszarze zachodniego regionu przygranicznego dotrzeżony został jeszcze jeden problem ekologiczny, a mianowicie silne skażenie gruntów na terenie byłych koszar armii radzieckiej, objawiające się nie tylko ogólną dewastacją terenu, lecz również zanieczyszczeniem gruntów i wód podziemnych związkami ropochodnymi.

## **Rolnictwo**

Rolnictwo jest, jak dotąd, jednym z najważniejszych źródeł utrzymania, zarówno w zachodnim, jak i wschodnim regionie przygranicznym, chociaż występujące tutaj warunki naturalne nie zawsze są korzystne dla jego rozwoju. Jednym z korzystnych czynników jest przeważająca na większości obszaru obydwu regionów mało urozmaicona rzeźba terenu, która sprzyja stosowaniu na szeroką skalę sprzętu rolniczego. Bardziej



zróżnicowane są warunki agroklimatyczne, od wyjątkowo sprzyjających na Dolnym Śląsku po najmniej korzystne na północnym wschodzie kraju i na obszarach górskich.

Bardzo niejednorodne są w obydwu tych regionach warunki glebowe. Na zachodzie kraju najmniej sprzyjające warunki dla rozwoju rolnictwa występują głównie w środkowej części Nadodrza, gdzie przeważają gleby bielcowe wykształcone na utworach piaszczystych. We wschodniej części kraju większe kompleksy tego typu gleb występują na sandrach południowej części województw: suwalskiego i olsztyńskiego, jak również we wschodniej części województw: białostockiego, białkopodlaskiego i chełmskiego. W dolinach Odry, Noteci, Biebrzy, Narwi i na Polesiu Lubelskim występują duże kompleksy gleb bagiennych, mało przydatnych dla rolnictwa ze względu na nieuregulowane stosunki wodne. Niekorzystne warunki glebowe występują również na obszarach górskich, zarówno w Sudetach, jak i w Karpatach, gdzie dominują gleby bielcowe i brunatne kwaśne, wytworzone głównie ze skał krzemianowych. Bardziej żyzne gleby (płowe i brunatne) wytworzone z glin i piasków naglinowych są charakterystyczne dla obszarów morenowych, zwłaszcza młodoglacjalnych. Do najbardziej urodzajnych gleb należy zaliczyć mady, występujące w dolinie Odry, Bugu i na Żuławach, następnie czarne ziemie (okolice Pyrzyce) oraz przede wszystkim czarnoziemy i gleby brunatne wytworzone z lessów, charakterystyczne dla obszaru Wyżyny Lubelskiej<sup>2</sup>.

### Zagadnienia demograficzne

Zachodni region przygraniczny zajmuje 31,7 tys. km<sup>2</sup> (tab. 3), co stanowi ponad 10% powierzchni Polski, natomiast wschodni - 65,3 tys. km<sup>2</sup>, tj. 21% powierzchni kraju. Liczba ludności zamieszkałej na obszarze regionu zachodniego liczyła ponad 2,6 mln ludzi, a gęstość zaludnienia wynosiła 84 osoby/km<sup>2</sup>. W regionie wschodnim zamieszkiwało prawie 4,4 mln osób, przy gęstości zaludnienia 67 osób/km<sup>2</sup>. Średnia gęstość zaludnienia regionów przygranicznych nie mówi jednak wszystkiego. Istnieją bowiem duże rozpiętości pomiędzy poszczególnymi województwami (np. między jeleniogórskim i gorzowskim w zachodnim regionie przygranicznym lub między przemyskim i suwalskim we wschodnim; patrz tabela 3). Najniższe wartości tego zjawiska występują na obszarach słabo

Tabela 3

**Powierzchnia, gęstość zaludnienia, udział ludności miejskiej (stan z 31.12.1991) i stopa bezrobocia (stan z 31.12.1992) w województwach zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego**

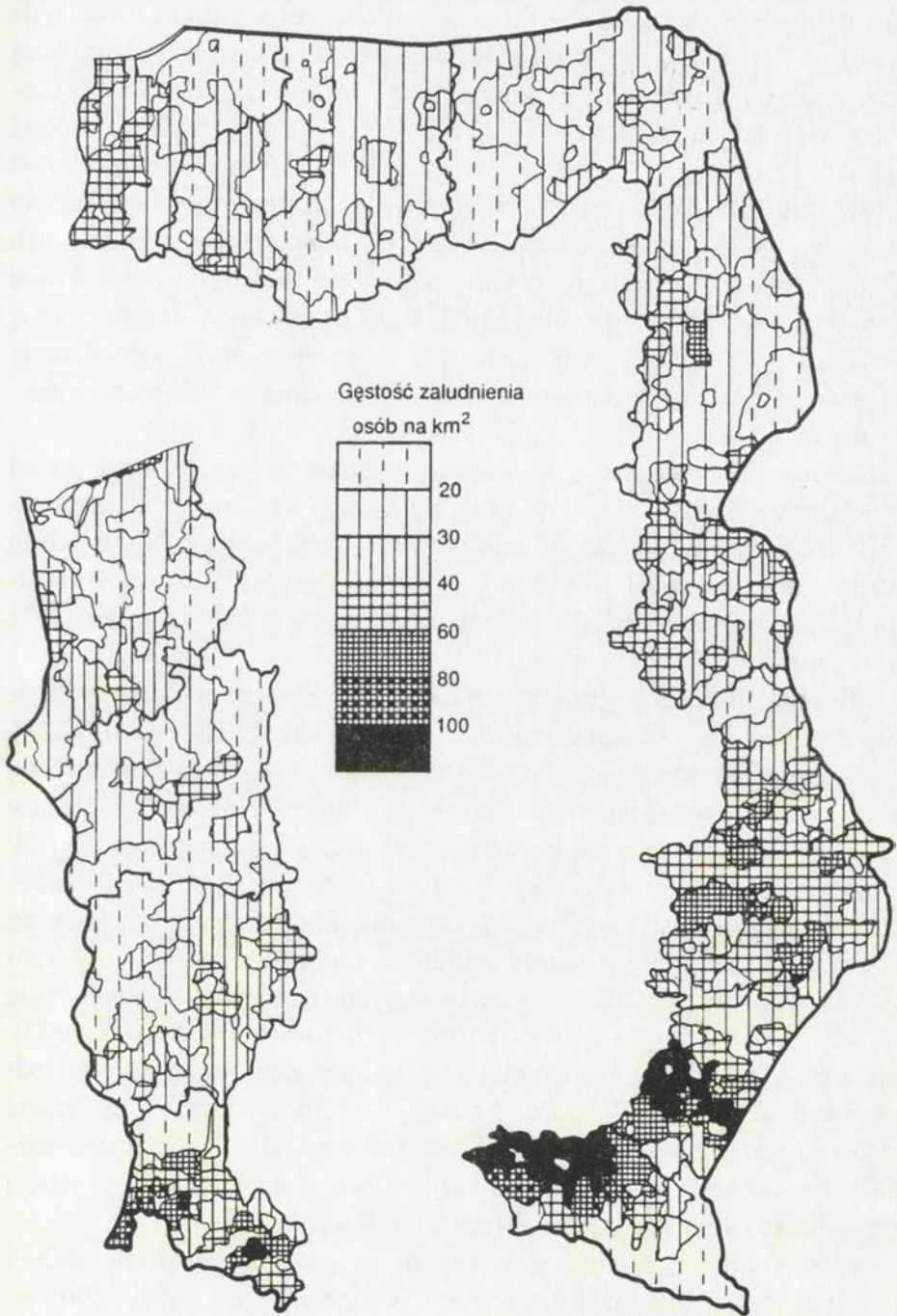
Województwa	Powierzchnia (w km <sup>2</sup> )	Gęstość zaludnienia (l.os./km <sup>2</sup> )	Ludność miejska (w %)	Stopa bezrobocia (w %)
Gorzowskie	8484	59	63,0	19,6
Jeleniogórskie	4378	119	67,0	18,0
Szczecińskie	9981	98	76,5	12,9
Zielonogórskie	8868	75	62,0	17,1
REGION	31711	84	68,5	16,2
Białkopodl.	5348	57	36,5	11,2
Białostockie	10055	69	62,1	12,4
Chełmskie	3866	64	43,6	11,5
Elbląskie	6103	79	62,4	24,1
Krośnieńskie	5702	87	35,3	15,7
Olsztyńskie	12327	61	60,3	25,6
Przemyskie	4437	92	39,0	15,9
Suwalskie	10490	45	56,1	26,8
Zamojskie	6980	70	29,6	12,5
REGION	65308	67	49,4	18,0
POLSKA	312683	123	62,0	14,4

Źródła: Rocznik Statystyczny 1992, GUS, Warszawa

Bezrobocie w Polsce. I-II kwartał 1993, GUS, Warszawa

zurbanizowanych i nieuprzemysłowionych, a więc głównie na zachodnich, północnych i wschodnich obrzeżach Polski. Dokładny obraz przestrzenny tego zjawiska (w skali gmin) na terenach zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego przedstawia rycina 1.

Oba te regiony cechuje wysoka stopa bezrobocia. Poza 5 wyjątkami (województwa: szczecińskie, białkopodlaskie, białostockie, chełmskie i zamojskie) przekracza ono znacznie średnią krajową. Szczególnie wysokie bezrobocie, najwyższe w skali kraju, przekraczające w wielu gminach



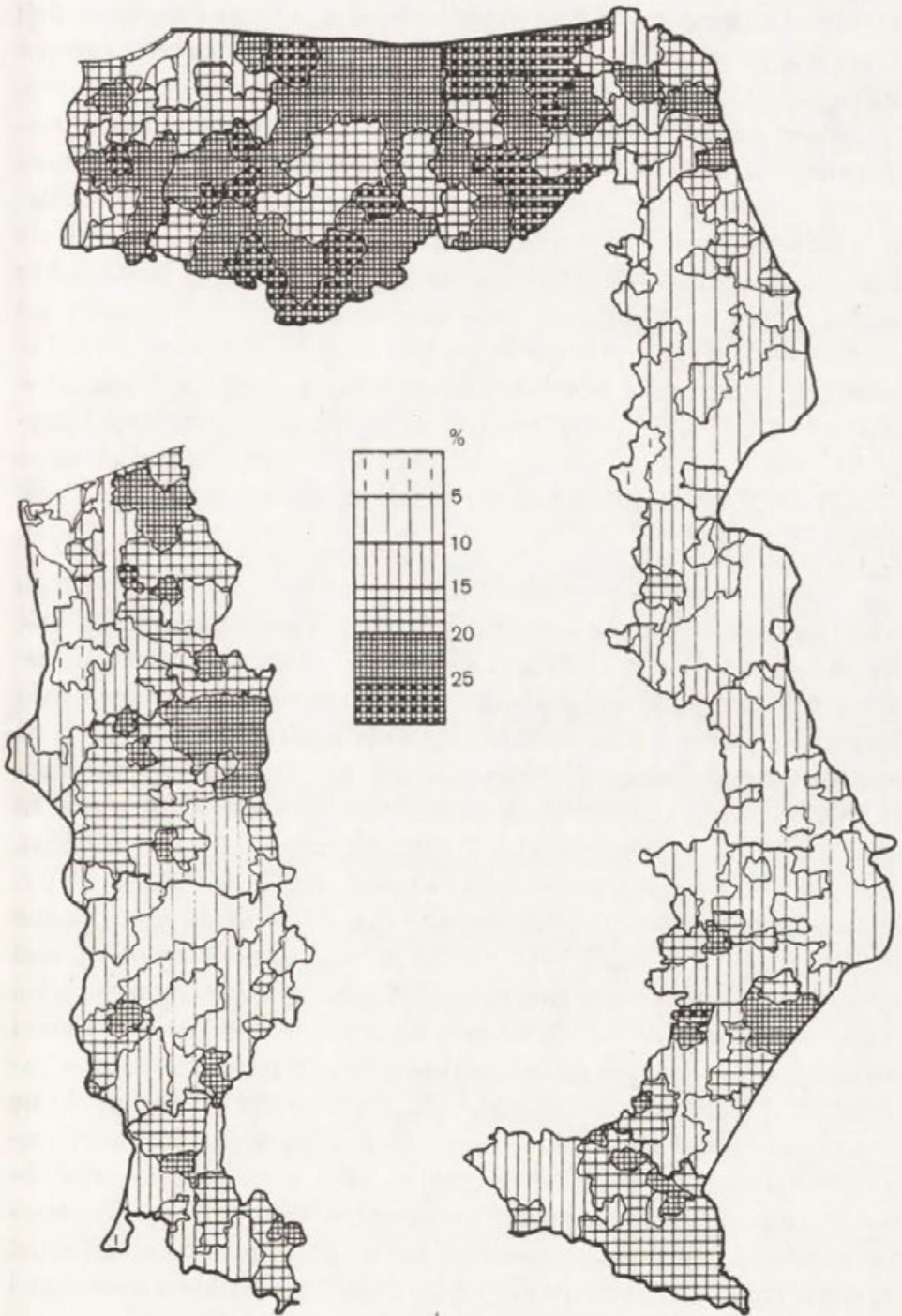
Ryc. 1. Gęstość zaludnienia obszarów wiejskich zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego (stan z 31.12.91)

20%, a niekiedy nawet 25% (ryc. 2), występuje w północno-wschodniej Polsce (województwa: suwalskie, olsztyńskie, elbląskie) i zachodniej (jeleniogórskie, gorzowskie, zielonogórskie). Jest rzeczą charakterystyczną, iż w tych województwach - w przeciwieństwie do pozostałych - stopa bezrobocia, jak dotąd, w dalszym ciągu szybko rośnie. Ten wyjątkowo niekorzystny stan rzeczy został spowodowany przede wszystkim, nie do końca przemyślaną, akcją likwidowania PGR, stanowiących w niektórych gminach główne źródło utrzymania miejscowej ludności. Stosunkowo niskie bezrobocie w województwach: białkopodlaskim, białostockim, chełmskim i zamojskim wynika nie tyle z dobrej sytuacji gospodarczej tych województw, co z dużego udziału zatrudnienia w rolnictwie indywidualnym, a raczej z ukrycia tego bezrobocia w rolnictwie.

W regionie zachodnim największym miastem jest, liczący ponad 400 tys. mieszkańców, Szczecin. Poza tym są trzy stosunkowo duże miasta będące ośrodkami wojewódzkimi: Gorzów Wielkopolski, Zielona Góra i Jelenia Góra, liczące 100-120 tys. mieszkańców. Na obszarze tym istnieje duża koncentracja ludności miejskiej, która stanowi prawie 70% ogółu ludności.

Region ten posiada gęstą sieć miast, ukształtowaną głównie w średniowieczu. Na jego obszarze znajdują się 103 miasta, tj. około 12,5% zbioru wszystkich miast w Polsce. Są to jednak przeważnie miasta małe, liczące do 10 tys. mieszkańców. Stanowią one 2/3 całego zbioru (w Polsce - ok. 1/2). Natomiast grupa miast średnich i dużych (powyżej 50 tys. mieszkańców) jest słabo reprezentowana. Stanowią one zaledwie 5% zbioru (w kraju - ok. 11%) (ryc. 3). Ludność miast granicznych liczy od 15-20 tys. mieszkańców (Kostrzyn, Słubice, Gubin) do 40 tys. - Zgorzelec. Większość z tych miast wymaga wyraźnego wsparcia, jeżeli mają spełniać rolę węzłów w ruchu międzynarodowym (A. Stasiak 1993). Gęstość zaludnienia, jak wspomniano wyżej, jest tutaj mniejsza niż średnia gęstość zaludnienia w kraju. Trzeba jednak przypomnieć, że prawie 40% obszaru zajmują lasy. Ta cecha powinna zostać uwzględniona w rozwoju turystycznej funkcji tych terenów, które mogą być wykorzystane przez ludność z obu stron Odry i Nysy Łużyckiej.

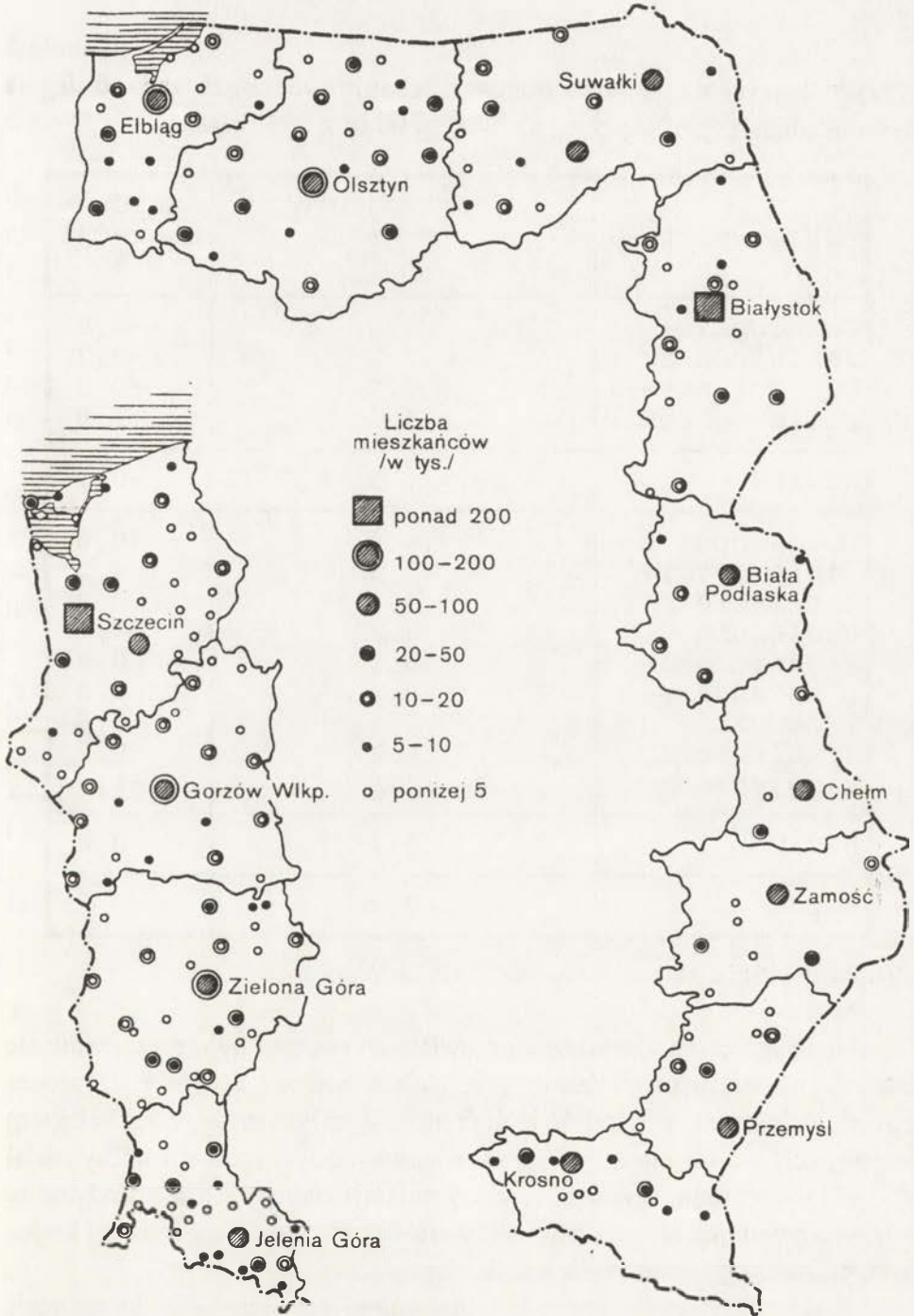
W regionie wschodnim sieć osadnicza jest zdecydowanie słabiej rozwinięta. Tylko dwa miasta (Olsztyn i Białystok) przekraczają 100 tys. mieszkańców. Pozostałe należy zaliczyć do miast średniej wielkości (ryc. 3). Na rozwój niektórych z nich (np. Biała Podlaska, Chełm, Zamość) decydujący wpływ miała zmiana podziału administracyjnego kraju



Ryc. 2. Stopa bezrobocia w zachodnim i wschodnim regionie przygranicznym (stan z 31.12.92)

w 1975 r. Utworzenie w nich stolic województw i rozwinięcie funkcji administracyjnych bardzo znacznie przyczyniło się do ich wzrostu gospodarczego. Obecnie przygotowany jest nowy podział na województwa. Nie wdając się w tym miejscu w dyskusję nad możliwymi układami trzeba zauważyć, że w momencie jego wprowadzenia przynajmniej połowa województw w regionie wschodnim przestanie istnieć, a ich stolice zostaną zdegradowane do roli miast powiatowych. Wpłyne to niewątpliwie negatywnie na funkcjonowanie tych miast. Będzie miało to jednak także ujemny wpływ na współpracę transgraniczną, która w tym regionie jest znacznie trudniejsza, a politycznie bardziej złożona i delikatna, aniżeli w zachodniej części kraju. Nowe stolice województw będą znajdować się w znacznie dalszej odległości od granicy, co także nie ułatwi sytuacji. Dlatego też planując siatkę nowych województw, szczególnie na obszarze wschodnim Polski, trzeba uwzględnić także problemy współpracy transgranicznej.

Tereny zachodniego regionu przygranicznego podlegały po roku 1945 gwałtownym procesom wymiany demograficznej ludności. Ludność niemiecka, wcześniej tu zamieszkała, opuściła te tereny, które zostały zaludnione ludnością polską, pochodzącą zarówno z byłych terenów Polski wschodniej, jak też Polski centralnej i południowej. Można przyjąć, że na początku lat pięćdziesiątych proces migracji powojennej został zakończony. W końcu roku 1950 tereny te zamieszkiwało około 1,4 mln osób, co stanowiło około 5,6% ludności Polski (obecnie: 2,6 mln i 6,9%). Szczególnie szybko wzrastała liczba ludności miejskiej. I tak, w 1950 r. w miastach mieszkało 691 tys. osób, a na wsi - 716 tys., tj. 51% (średnio w Polsce 56%). W latach 1950 - 1989 ludność miejska wzrosła ponad 2,5-krotnie, a ludność wiejska o ok. 1/5. Z tym, że podobnie jak w całym kraju, w dekadzie 1978-1988 nastąpił niewielki spadek liczby ludności wiejskiej. W okresie tym także tempo przyrostu ludności miejskiej w zachodnim regionie przygranicznym uległo zahamowaniu i utrzymywało się na poziomie podobnym do krajowego. Można oczekiwać, że rozwój ruchu przygranicznego przyczyni się do rozwoju gospodarczego tego obszaru, a to z kolei może pociągnąć za sobą przede wszystkim przyspieszenie procesów urbanizacyjnych. Powinno to dotyczyć szczególnie miast przygranicznych, których rozwój ograniczało - z wyjątkiem Szczecina i Świnoujścia - właśnie położenie w strefie przygranicznej.



Ryc. 3. Miejska sieć osadnicza w zachodnim i wschodnim regionie przygranicznym (stan z 31.12.91)

Tabela 4

**Przyrost naturalny i saldo migracji w województwach zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego (stan z 1991 r.)**

Województwa	Przyrost naturalny w %.	Saldo migracji w %
Gorzowskie	6.0	-0,9
Jeleniogórskie	2.8	-0,7
Szczecińskie	4.2	-0,3
Zielonogórskie	5.2	-1,0
REGION	4.5	-0,7
Białskopodl.	4,9	-0,6
Białostockie	3,7	-0,2
Chełmskie	4,0	-0,2
Elbląskie	6,7	-1,1
Krośnieńskie	6,5	-0,4
Olsztyńskie	7,1	-1,2
Przemyskie	5,9	-0,9
Suwalskie	4,2	-0,7
Zamojskie	3,6	-1,7
REGION	5,2	-0,8
POLSKA	3.7	

Źródło: Rocznik Statystyczny 1992, GUS, Warszawa

Inną cechą demograficzną omawianego regionu było postarzenie się ludności w latach osiemdziesiątych. Należy zauważyć jednak, iż proces ten zachodził tutaj wolniej, aniżeli średnio w całym kraju, czego efektem jest wyższy udział młodszych grup wiekowych. Przyrost naturalny nadal jest w tym regionie wyraźnie wyższy aniżeli średnio w kraju. Jedyne w województwie jeleniogórskim jego wartość była niższa od średniej krajowej, co wskazuje na jego słabość demograficzną.

Cechą charakterystyczną obu regionów jest ujemne saldo migracji (tab. 4), chociaż prawie we wszystkich województwach przyrost naturalny przekracza średnią krajową. Niemniej jednak w obu regionach występują obszary, które cechuje odpływ ludności. Zjawisko to jest wynikiem



dotychczasowych działań gospodarczych na tych terenach, gdzie często elementy polityczne przeważały nad elementami racjonalnego gospodarowania.

W regionie zachodnim dane o procesach migracyjnych lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych wskazują, że województwa te miały dodatnie salda migracji w miastach i ujemne na wsi. Przyrost migracyjny w miastach utrzymywał się na poziomie 3,7 - 5,5‰ i był wyższy od stopy przyrostu naturalnego. Jedynie województwo jeleniogórskie miało przyrost migracyjny w miastach na bardzo niskim poziomie (ok. 2,0‰), niższym od stopy przyrostu naturalnego (4,0‰). Wieś ponosiła poważne straty migracyjne (od ok. -11,5‰ w województwie szczecińskim do -15,1‰ w jeleniogórskim), których nie był w stanie zrekompensować na wet wysoki w tym regionie przyrost naturalny. Najniższe saldo migracji wystąpiło przede wszystkim w rolniczych gminach województwa szczecińskiego, charakteryzującego się najwyższym w skali kraju udziałem gospodarki uspołecznionej w rolnictwie.

Szczególnie niekorzystne procesy migracyjne miały miejsce we wschodniej części Polski. Długotrwały proces, mający charakter ucieczki ludności ze wsi do miast, często poza obręb własnego województwa, doprowadził do ukształtowania się wyjątkowo niekorzystnej struktury wiekowej na wsi, charakteryzującej się nadwyżką starszych grup wiekowych i niedoborem młodych kobiet (tzw. problem braku żony dla rolnika).

Można przypuszczać, że ożywienie wymiany przygranicznej wywoła nowe impulsy wzrostu, zwłaszcza w miastach przygranicznych.

## Transport

Europa znajduje się obecnie w okresie integracji gospodarczej. System polityczny i gospodarczy Europy przekształca się ze zbioru niezależnych państw w coraz bardziej współzależne układy gospodarcze powiązane różnego rodzaju sieciami infrastruktury technicznej. Obecnie tradycyjne układy konkurencji, mieszczące się w ramach poszczególnych państw, są stopniowo zastępowane konkurencją występującą w skali międzynarodowej. Tradycyjne granice praktycznie zanikają. Krytycznego znaczenia nabiera jakość infrastruktury technicznej ponieważ transport staje się bardzo ważnym elementem współczesnego procesu produkcyjnego, w którym nasila się podział zadań wykonywanych przez przedsiębiorstwa w

różnych krajach. Powstaje coraz bardziej złożona sieć jednostek produkcyjnych i usługowych z rosnącym udziałem wymiany między zakładami przemysłowymi, której efektywne działanie może zapewnić sprawnie działający transport i telekomunikacja.

W przeszłości zapotrzebowanie na zwiększające się potrzeby transportowe uzyskiwano praktycznie przez rozbudowę sieci. Obecnie zapewnienie efektywnego działania transportu wymaga nie tylko rozbudowy istniejącej sieci, co zresztą jest często niemożliwe wskutek ogromnego zainwestowania transportowego w najbardziej uprzemysłowionych krajach, ale przede wszystkim zmian technologicznych transportu.

W ostatnich latach w europejskim transporcie towarowym i pasażerskim można zauważyć kilka charakterystycznych trendów i tendencji rozwoju.

W przypadku transportu towarowego są to:

- tendencja do przewozu towarów o dużej wartości i niskiej wadze, co wymaga dysponowania elastycznym i wyspecjalizowanym transportem;
- tendencja do większego udziału w produkcji dóbr wykonywanych w krótkich seriach, co prowadzi do zmniejszenia się przewozu towarów masowych;
- tendencja do przewozów na ściśle określony termin (just-in-time), co wymaga rozwoju logistyki;
- międzynarodowa orientacja transportu, której towarzyszy powstawanie międzynarodowych firm przewozowych, które z kolei mogą być przyczyną tworzenia się nowych międzynarodowych układów handlu;
- coraz większa integracja różnych rodzajów transportu, wcześniej konkurujących z sobą, co prowadzi do nowej jakości popytu na transport.

Można nawet przypuszczać, że od transportu towarowego będzie się wymagało bardziej pewności, solidności i punktualności, aniżeli prędkości. Niektóre towary będą składowane w określonych miejscach koncentracji, aby je można było szybko dostarczyć w określone miejsce. Niestychanie wzrośnie więc rola logistycznej obsługi transportu. Ponadto trzeba będzie rozwiązać trudny problem pustych przebiegów taboru. Tendencja ta prowadzi do wyraźnego zwiększania się ruchu na drogach, ich zatłoczenia i znacznego zanieczyszczenia środowiska. Pojawiła się więc nowa koncepcja przewozów łącząca szybkość i elastyczność transportu drogowego ze znacznie mniej szkodliwym z punktu widzenia środowiska transportem kolejowym.

U podstaw zmian w transporcie pasażerskim leżą następujące zjawiska:

- zmniejszanie się przyrostu naturalnego prowadzące do starzenia się społeczeństwa. Zwiększa się liczba emerytów dysponujących wolnym czasem, co pociąga za sobą większą mobilność przestrzenną tej grupy ludności;
- tendencja do większego rozproszenia indywidualnego budownictwa mieszkaniowego, co również pociąga za sobą mobilność ludności;
- stopniowe zwiększanie się dochodów, a także coraz większy udział zatrudnienia kobiet, prowadzące do zwiększania się liczby samochodów prywatnych i ich bardziej intensywnego wykorzystywania;
- stały wzrost odległości do pracy i rozprzestrzenianie się miast, prowadzące do szybkiego motoryzowania się społeczeństwa.

W Polsce zarówno infrastruktura sieciowa, jak i tabor transportowy, odbiegają od standardów technicznych i operacyjnych przyjętych w krajach Europy Zachodniej.

Na obecne funkcjonowanie transportu polskiego szczególnie wpływ wywarła polityka inwestycyjna lat 70-tych i 80-tych. Systematycznie rosnące zapotrzebowanie na przewozy, przy niedostatecznym stanie bazy technicznej transportu, powodowało począwszy od drugiej połowy lat 60-tych wzrost napięć i trudności w zaspokajaniu potrzeb przewozowych, które były większe niż potencjał przewozowy. W tej sytuacji problem zapewnienia spójnego, właściwie ukształtowanego systemu transportowego kraju, schodził na dalszy plan. Przewaga ciężkich ładunków masowych i stosunkowo niewielki udział wyrobów wysokoprzetworzonych sprawiły, że najwięcej środków finansowych przeznaczano na transport kolejowy. Były one przeznaczone głównie na budowę nowych linii i drugich torów oraz na modernizację tzw. układu podstawowego, przy zaniedbaniu utrzymania w należyтым stanie technicznym pozostałej sieci.

Położenie geograficzne i polityczne Polski w Europie sprawiają, że w sposób naturalny jest ona krajem tranzytowym. Ze względu na potencjał ludnościowy najważniejszy jest kierunek wschód-zachód. Z tranzytu można czerpać dochody, ale pociąga on za sobą wiele utrudnień. Nasuwa się pytanie, czy należy prowadzić politykę "protranzytową", czy przeciwdziałać temu zjawisku. Odpowiedź nie jest jednoznaczna, a w dodatku w dużym stopniu zależy od warunków, jakie dany kraj zapewnia przewozom tranzytowym. O tym czy tranzyt będzie przynosić dochody czy straty (niekoniecznie wyrażone w jednostkach pieniężnych) decyduje układ i

jakość infrastruktury transportowej. Inaczej też należy patrzeć na tranzyt kolejowy, a inaczej na tranzyt drogowy. W krajach przez które przebiegają główne trasy tranzytowe, o ogromnym natężeniu ruchu, realizuje się koncepcję transportu kombinowanego. Przez transport kombinowany rozumie się przewóz kontenerów, nadwozi, naczep siodłowych, a także pojazdów ciężarowych przy użyciu co najmniej dwóch środków transportu. W polityce transportowej Polski powinien być on także uwzględniany, choćby ze względu na brak odpowiedniej jakości drogowych tras tranzytowych. Wiele odcinków tras tranzytowych przebiega przez miasteczka i wsie, co stanowi potencjalne niebezpieczeństwo wypadków.

Przewozy tranzytowe przynoszą dochody krajowi przez który przebiegają (opłaty za przejazdy, obsługę itp.). Ponadto duże przewozy tranzytowe wymuszają modernizację głównych szlaków. Te trasy służą przewozom o znaczeniu lokalnym, regionalnym czy krajowym. Wysokiej jakości drogi przyczyniają się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej obszarów przez które przebiegają. Wysoka dostępność komunikacyjna jest z kolei czynnikiem lokalizacji różnego rodzaju działalności gospodarczej. Mogą być wówczas intensywniej wykorzystywane turystyczne walory wielu obszarów.

Ulepszanie szlaków tranzytowych zwiększa ich przepustowość. Taka nadwyżka podaży zwiększa w naturalny sposób popyt na transport i wielkość ruchu wzrasta. Dochodzi do sytuacji, w której trzeba się bronić przed nadmiernym ruchem tranzytowym, np. przez ustalanie kwot tranzytowych. W Polsce istnieje pewnego rodzaju "samoregulacja" wielkości ruchu tranzytowego. Jest nią ograniczona przepustowość przejść granicznych. Zważywszy na jakość głównej trasy tranzytowej Polski (Świecko - Warszawa - Terespol) należy raczej pomnażać trudności, aniżeli im przeciwdziałać.

Największe przewozy tranzytowe odbywają się na kierunku wschód - zachód, w czym duży udział mają przewozy kontenerów między Europą Zachodnią a Japonią. Należy się liczyć ze stałym zwiększaniem się przewozów z Chin do Europy Zachodniej. Polska jest krajem tranzytowym i w dodatku kierunek wymiany wschód - zachód będzie stale nabierał znaczenia. Będziemy pod coraz większą presją zapewnienia płynności tego ruchu. Konieczne jest więc określenie odpowiedniej polityki w stosunku do ruchu tranzytowego i jej realizowanie.

Najważniejsze ciągi o międzynarodowym znaczeniu to:

- E 59 Świnoujście - Szczecin - Kostrzyn - Zielona Góra - (z wariantem przez Poznań) - Wrocław - Opole - Chałupki;
- E 65 Gdynia - Gdańsk - Warszawa - Katowice - Zebrzydowice;
- E 20 Kunowice - Poznań - Warszawa - Terespol;
- E 30 Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl - Medyka.

Przyjęto, że w pierwszej kolejności do parametrów międzynarodowych będzie dostosowana linia E-20 na odcinku Kunowice - Poznań - Warszawa. Koszt tej modernizacji wyniesie ok. 12,6 bln zł (1,4 mld DEM). Modernizacja linii E-59 i E-65 ma być realizowana w ramach programu TER (Transeuropejska Magistrala Kolejowa).

Polska sieć dróg o twardej nawierzchni jest 3-4 razy rzadsza niż w Europie Zachodniej, przy czym nasycenie poszczególnych regionów drogami jest nierównomierne. Podstawową wadą sieci drogowej Polski jest brak w niej nowoczesnego, nadrzędnego układu dróg zapewniających połączenia przeznaczone do szybkiego ruchu samochodowego na duże odległości, w tym w relacjach międzynarodowych. Obecnie drogi, zapewniające główne połączenia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, są przeważnie drogami dla wszystkich uczestników ruchu. Brakuje obwodnic miast i skrzyżowań wielopoziomowych z liniami kolejowymi, a wiele mostów nie odpowiada pod względem technicznym obecnemu natężeniu ruchu i gabarytom pojazdów. Obok szybkiego, dalekobieżnego transportu odbywa się na nich jednocześnie ruch o znaczeniu lokalnym, w którym biorą udział również pojazdy nie samochodowe, a także piesi i zwierzęta. Nakładanie się tych dwóch rodzajów ruchu powoduje zakłócenia jego płynności, zagrożenia bezpieczeństwa, nadmierne zużycie paliw, straty czasu itd. Względy ekonomiczne i bezpieczeństwa przemawiają zatem za koniecznością rozdzielenia tych dwóch rodzajów ruchu. Za najbardziej efektywny sposób realizacji tego celu uznaje się na całym świecie tworzenie sieci autostrad i dróg szybkiego ruchu.

Autostrady, drogi ekspresowe i inne dwujezdniowe stanowią zaledwie ok. 1% długości całej sieci. Długość autostrad w Polsce wynosi obecnie 243 km. Drogi ekspresowe mają długość 342 km, z czego dwujezdniowe 221 km. Zaznaczyć trzeba, że 138 km autostrad zostało zbudowanych przed 1945 r. w ówczesnych granicach Niemiec.

Ruch tranzytowy, ale także ruch o znaczeniu krajowym i regionalnym, wymaga radykalnej poprawy głównych ciągów ruchu. Oprócz trzech od dawna planowanych autostrad: A1 (Gdańsk - Łódź - Katowice),

A2 (Świecko - Poznań - Terespol) i A4 (Zgorzelec - Wrocław - Katowice - Kraków - Przemyśl) w dalszej przyszłości planuje się budowę trzech dodatkowych dróg: A3 (Szczecin - Legnica), A8 (Wrocław - Łódź) i A12 (Olszyna - Krzyżowa). Trzy pierwsze autostrady będą gotowe w ciągu 10-20 lat.

Najbardziej zaawansowana jest budowa autostrady A4, gdyż znaczną część tego szlaku wybudowano przed 1945 r. Znacznie mniej zaawansowana jest budowa autostrady A2 (47 km odcinek Września - Modła oraz odcinki dróg ekspresowych), najmniej zaś autostrada A1 (16 km odcinek Tuszyń - Piotrków oraz długie odcinki dróg ekspresowych).

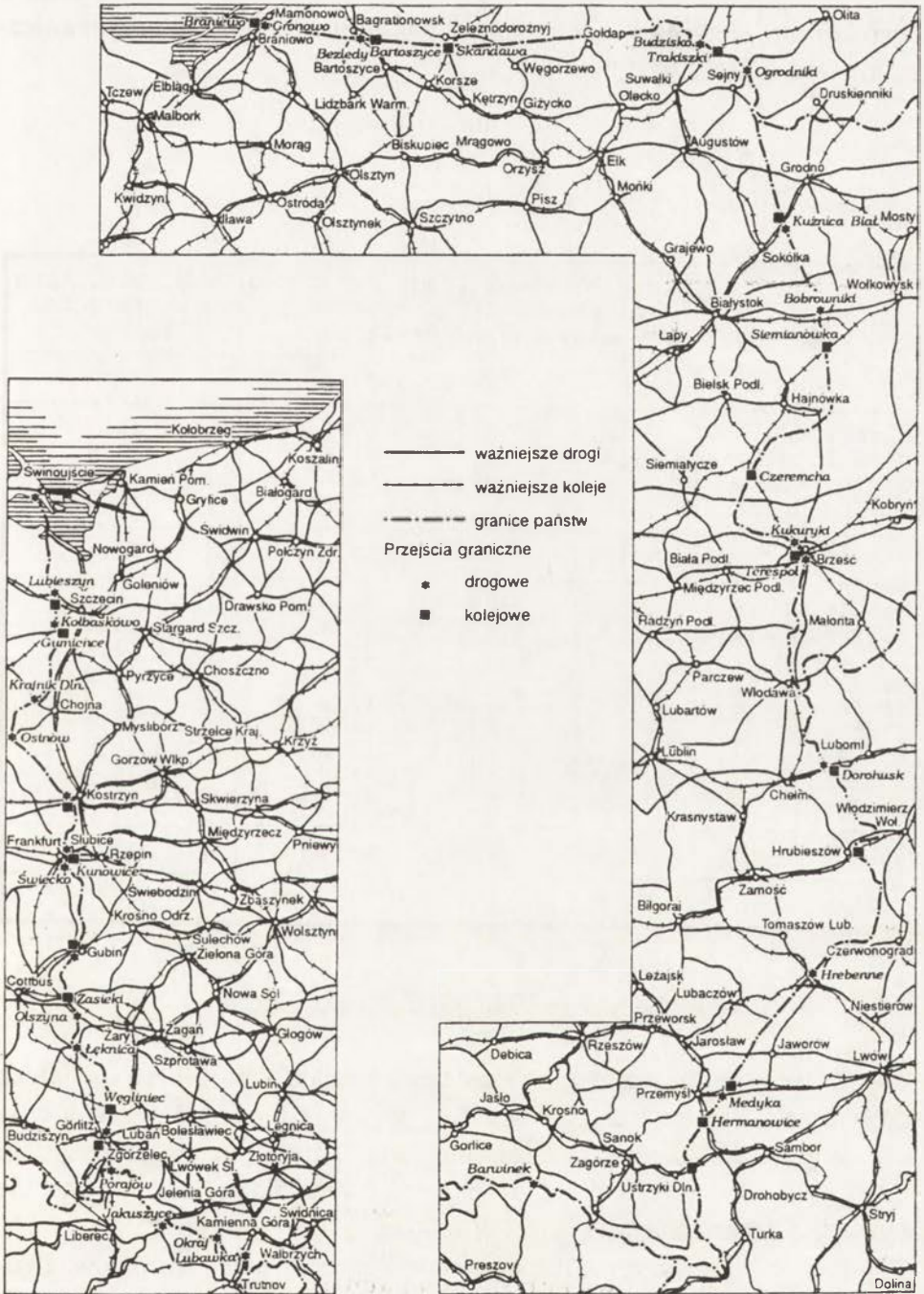
Autostrady nie tylko zapewniają większą przepustowość dróg, ale zapewniają miejsca pracy w okresie ich budowy, a poprzez zwiększenie dostępności do obszarów przez które przebiegają mogą pobudzić koniunkturę gospodarczą, przynoszą oszczędności paliw, zmniejszając liczbę wypadków, zanieczyszczenie środowiska oraz przynoszą wpływy z ich eksploatacji (włączając użytkowanie inwestycji towarzyszących).

W pierwszej kolejności realizowane będą odcinki autostrad A1 (Łódź - Częstochowa, 84 km), A4 (Kraków - Katowice, 66 km; Krzyżowa - Wrocław, 109 km i Kraków - Tarnów, 87 km) oraz A2 (Września - Koło, 73 km i Warszawa - Stryków, 95 km).

Nowa sytuacja polityczna i gospodarcza wymaga też nowego spojrzenia na problemy transportu w Polsce. Dotychczasowe koncepcje rozwoju sieci transportowej, głównie drogowej, wynikały z istniejącej sytuacji politycznej w Europie (a także z sytuacji militarnej). Wielkość i kierunki przewozów pasażerskich np. nie wskazywały na konieczność powiązań wschód - zachód.

Położenie geograficzne i polityczne Polski w Europie sprawia, że w sposób naturalny jest ona krajem tranzytowym. Obecnie największe przewozy tranzytowe odbywają się na kierunku wschód - zachód. Przewozy na tym kierunku przynoszą np. prawie 80% wpływów uzyskiwanych przez PKP z tranzytu. Wynika to z rozmiarów i struktury przewożonych towarów.

Zachodni region przygraniczny jest stosunkowo dobrze wyposażony w sieć kolejową, a województwo jeleniogórskie również drogową. Gęstość sieci drogowej w obu regionach jest znacznie niższa od średniej krajowej, chociaż przyczyny tego stanu są odmienne (tab. 5, ryc. 4). W przypadku regionu zachodniego na zagospodarowanie drogowe wpływają warunki środowiska geograficznego (duża powierzchnia lasów), nato-



Ryc. 4. Sieć komunikacyjna i przejścia graniczne w zachodnim i wschodnim regionie przygranicznym (stan z 31.12.91)

**Sieć komunikacyjna w zachodnim i wschodnim regionie przygranicznym (stan z 31.12.91)**

Województwa	Linie kolejowe eksploatowane normalnotorowe	Drogi publiczne o twardej nawierzchni	Drogi publiczne o nawierzchni ulepszonej
	w km/100 km <sup>2</sup>		
Gorzowskie	8,9	50,0	43,7
Jeleniogórskie	14,3	84,1	73,8
Szczecińskie	8,1	57,9	51,8
Zielonogórskie	12,0	57,8	47,3
REGION	10,3	59,4	51,4
Białkopodl.	4,3	51,6	49,2
Białostockie	5,7	52,4	26,9
Chełmskie	2,8	55,2	50,1
Elbląskie	8,1	60,5	53,2
Krośnieńskie	3,7	63,3	51,7
Olsztyńskie	7,1	51,2	43,4
Przemyskie	5,6	66,6	53,8
Suwalskie	4,4	41,7	31,2
Zamojskie	5,8	62,7	54,8
REGION	5,5	54,3	43,3
POLSKA	7,6	72,2	58,8

Źródło: Rocznik Statystyczny 1992, GUS, Warszawa

miast w przypadku regionu wschodniego warunki historyczne, w jakich kształtowała się sieć transportowa. Ich wpływ jest szczególnie widoczny w rozmieszczeniu i gęstości sieci kolejowej. Trzeba jednak zauważyć, że układ sieci osadniczej i potrzeby przewozowe regionu wschodniego nie wymagają znacznie gęstszej sieci drogowej.

Rozpatrując drogową infrastrukturę komunikacyjną trzeba uwzględnić dwie cechy: drogi o znaczeniu tranzytowym i drogi o znaczeniu lokalnym.



Na granicy zachodniej istnieją obecnie 4 przejścia dla dróg międzynarodowych: w Kołbaskowie k. Szczecina, Świecku, Olszynie i Zgorzelcu. Przejścia te, oprócz ruchu pasażerskiego, obsługują ruch towarowy. Z punktu widzenia interesującego nas regionu należy dążyć do zmniejszenia ujemnego oddziaływania ruchu tranzytowego na środowisko. Niestety trasy tranzytowe przebiegają przez liczne w tym regionie miejscowości. Należy oczekiwać, że w dającej się przewidzieć przyszłości wielkość ruchu o zasięgu międzynarodowym znacznie się zwiększy. Jedyнным rozwiązaniem pozwalającym na wzrost bezpieczeństwa przejazdów i ochrony środowiska jest budowa autostrad. Na przeszkodzie stoi nie tyle, permanentny w naszym kraju, brak pieniędzy na inwestycje, których opłacalność trudna jest do bezpośredniego zmierzenia, ale brak pomysłów, czy też odwagi w realizacji nietypowych przedsięwzięć przez instytucje do tego powołane.

Poza drogami oznaczonymi jako międzynarodowe granicę zachodnią przecina 19 dróg niższej rangi. Ta mała liczba wynika z faktu, że granica ta na całej prawie długości biegnie wzdłuż Nysy Łużyckiej i Odry i liczba przejść uzależniona jest od liczby mostów, których część zniszczona w czasie wojny nie została dotychczas odbudowana. Oczywiście istnienie tych dróg nie oznacza, że w tylu miejscach można przekraczać granicę. Dla ruchu międzynarodowego otwartych było w 1993 r. 13 drogowych przejść granicznych (ryc. 4).

Stan przejść granicznych pod względem technicznym i socjalnym odbiega od wymogów obsługi masowego ruchu osobowego i towarowego. Prawie wszystkie przejścia wymagają unowocześnienia punktów odpraw celnych. Zachodzi konieczność opracowania koncepcji zagospodarowania przestrzennego dużych przejść towarowo-osobowych, które należy wyposażyć w niezbędną dla ich funkcjonowania oraz dla wygody podróżnych infrastrukturę techniczną i socjalną. Szczególnego podejścia wymagają przejścia znajdujące się w obrębie miast takich jak: Zgorzelec, Gubin, czy Słubice. W tym przypadku należałoby wspólnie ze stroną niemiecką stworzyć plan ich racjonalnego wykorzystania z myślą głównie o mieszkańcach miast graniczących ze sobą przez granicę. Otwarcie nowych przejść przyczyniłoby się ostatecznie do ożywienia wymiany osobowo-towarowej, szczególnie w strefie przygranicznej.

Panuje przekonanie, że niedostateczna liczba drogowych przejść granicznych jest przyczyną zatorów samochodów i wielogodzinnego oczekiwania na granicy. Taka sytuacja rzeczywiście występuje. Dotyczy

ona jednak ruchu towarowego, a jej przyczyną jest mała przepustowość tych przejść. Trzeba zdać sobie sprawę, że ruch towarowy, z którego duży odsetek stanowi ruch tranzytowy, wykorzystuje tylko kilka głównych tras tranzytowych w Polsce i zwiększenie przejść granicznych dostępnych dla przewozów towarowych wcale radykalnie nie rozwiąże problemu<sup>3</sup>. Końieczne wydaje się przede wszystkim zwiększenie przepustowości istniejących przejść (ale także usprawnienie odprawy celnej), w którym to kierunku powoli się jednak zmierza.

Sieć kolejowa interesującego nas obszaru teoretycznie jest dobrze powiązana z siecią kolejową Niemiec. Obecne granice Polski nie były granicami państwowymi w XIX w. kiedy rozpoczęła się budowa sieci kolejowej, dlatego przecina je wiele linii kolejowych zbudowanych wówczas dla potrzeb wewnętrznych. Obecnie czynne jest 10 przejść kolejowych do Niemiec, przy czym dla ruchu pasażerskiego otwarte są 4 przejścia (przez Szczecin-Gumieńce, Kunowice, Zasięki i Zgorzelec). Najbardziej obciążone ruchem były Kunowice (16 par pociągów pasażerskich na dobę) (T. Lijewski 1991). Według prognoz maksymalnych do 2020 r. przewiduje się czterokrotny wzrost przewozów ładunków na granicy z Niemcami w stosunku do 1988 r.

W szeroko pojętej współpracy przygranicznej w regionie wschodnim przeszkodą jest brak dostatecznej liczby przejść granicznych. Aktualna sytuacja gospodarcza u naszych wschodnich sąsiadów sprawia, że są one przeciążone. Chociaż budowa kolejnych przejść ułatwiłaby znacznie przekraczanie granicy to nie wpłynęłaby natychmiast na wzrost współpracy przygranicznej. Stworzyłaby jednak warunki do rozwijania normalnej współpracy w przyszłości. Dla regionu wschodniego, znajdującego się w głębokiej recesji, współpraca przygraniczna może być znaczącym elementem rozwoju gospodarczego.

Między Polską a Ukrainą są dwa ogólnodostępne drogowe przejścia graniczne: Medyka - Mostiska (największe i najlepiej wyposażone przejście na granicy wschodniej) i Hrebenne - Rawa Russkaja; na granicy z Białorusią cztery: Dorohusk - Jagodin, Terespol - Brest, Bobrowniki - Berestowice i Kuźnica Białostocka - Grodno; z Litwą dwa: Ogrodniki - Lazdijai i Budzisko - Kalwaria; z Rosją (obwód kaliningradzki) dwa: Bezledy - Bagrationowsk i Gronowo - Mamonowo.

Duże nadzieje na ożywienie stosunków gospodarczych wiąże się z budową autostrady łączącej Polskę, poprzez państwa nadbałtyckie, z Finlandią (tzw. Via Baltica, której jednym z elementów jest nowo otwarte

przejście graniczne Budzisko - Kalwaria). Zwiększy ona znacznie dostępność komunikacyjną północno-wschodniej Polski, co już samo w sobie będzie czynnikiem zwiększającym atrakcyjność inwestycyjną tej części Polski.

## Drogi wodne

Polska ma teoretycznie dogodne warunki do rozwoju śródlądowego transportu wodnego. Jednak żegluga śródlądowa nie ma w naszym kraju praktycznie żadnego znaczenia. Za odpowiadające współczesnym wymogom można uznać jedynie dolną Odrę (poniżej Kostrzyna). Istnieją dwa połączenia polskich dróg wodnych z zachodnioeuropejskimi: kanałami Odra-Hawela i Odra-Sprewa. Ten pierwszy stanowi połączenie Berlina ze Szczecinem. Szlak wodny Odry z portami w Szczecinie i Świnoujściu stanowi wielką szansę dla tych portów i polskiej żeglugi śródlądowej w ogóle. Porty te są położone najbliżej Berlina (bliżej również niż porty niemieckie) i mogłyby obsługiwać obrót morski stolicy Niemiec. Oczywiście zrealizowanie dawnego projektu Odra-Dunaj miałoby ogromne znaczenie nie tylko dla regionu, ale także dla rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej.

Odra spełniała od setek lat ważną funkcję transportową przyczyniając się do rozwoju gospodarczego nie tylko pasa przygranicznego, ale obszarów całej zlewni Odry. W latach trzydziestych obecnego stulecia powstało nad nią wiele portów rzecznych i przeładowni oraz rozbudowane zostało zaplecze żeglugowe (stocznie, bazy remontowe, zimowiska).

Wskutek niewłaściwej polityki inwestycyjnej prowadzonej od lat siedemdziesiątych oraz braku konkretnych planów rozbudowy żeglugi nastąpiła stagnacja, a następnie degradacja odrzańskiej drogi wodnej. W okresie powojennym przewozy na Odrze zwiększały się systematycznie, by osiągnąć maksymalny poziom (11,6 mln t) w 1985 r. Od tego roku notuje się spadek przewozów do rozmiarów 7,8 mln t w 1989 r.

Stan hydrograficzno-żeglugowy Odry jest zły i od kilkunastu lat stale się pogarsza. Na odcinku między Brzegiem Dolnym a ujściem Nysy Łużyckiej nie gwarantuje on nawet głębokości 1 m, podczas gdy ekonomicznie uzasadnione jest pływanie barek przy zanurzeniu 130 cm. W związku z tym stanem zanikają porty rzeczne oraz maleje zainteresowanie wykorzystaniem Odry do transportu wodnego ze strony kontrahentów polskich zajmujących się szczególnie przewozem drobnicy, jak i użyt-

kowników zagranicznych, których odstrasza niedostateczna przepustowość Odry. Zły stan techniczny tej drogi wodnej powoduje nie tylko jej degradację jako potencjalnej "osi gospodarczej" aktywizującej pogranicze, ale komplikuje współpracę żeglugową z Niemcami i Czechami.

W regionie wschodnim Elbląg może być wykorzystywany jako port morski. Port ten obejmuje ok. 470 ha. Z 3 km nabrzeży część nadaje się natychmiast do wykorzystania. Są to tory poddźwigowe i kolejowe, suwnice. Ponadto znajdują się tu elewatory wraz z urządzeniami przeładunkowymi. Istnieje także dworzec żeglugi pasażerskiej. Zainteresowanie portem wykazują także importerzy z Kaliningradu.

W opinii ekspertów, po pogłębieniu toru wodnego, do Elbląga mogłyby zawijać statki do 1500 DWT. Drogi śródlądowe wiążą Elbląg z Gdańskiem, ale najważniejsze, że przez dolną Wisłę, Kanał Bydgoski, Noteć, Wartę, Odrę z kanałami Odra-Havela i Łaba-Havela.

Problem polega na tym, że od 1945 r. Cieśnina Pilawska, administrowana przez Rosję, jest praktycznie zamknięta dla polskiej żeglugi. Zgodnie z ustaleniami polsko-rosyjskiego "okrągłego stołu" do 31 października 1993 r. wszystkie kwestie wiążące się z żeglugą jednostek wszystkich bander mają być wyjaśnione, nie wiadomo jednak dotychczas, czy będzie to oznaczało otwarcie żeglugi.

Dla żeglugi rzecznej w regionie wschodnim istotne znaczenie ma również, wykorzystywany od czasów powojennych jedynie na odcinku polskim i to w sposób mocno ograniczony, Kanał Augustowski łączący dorzecze Niemnu z dorzeczem Wisły. Po jego uruchomieniu na całej długości, co wymaga odbudowy śluz zlokalizowanych na terytorium Białorusi, powstałby piękny szlak turystyczny łączący Pojezierze Suwalskie i Augustowskie z Niemnem. Ze względu na ograniczoną przepustowość kanału, jak również nieuregulowane odcinki rzek: Biebrzy i Narwi, jego rola byłaby ograniczona niemal wyłącznie dla potrzeb turystyki wodnej.

### 3. Problemy rozwoju

Najpilniejszym zagadnieniem jest opracowanie całościowego planu zagospodarowania zachodniego regionu przygranicznego. Opracowana przez Centralny Urząd Planowania "Długookresowa Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju" (wrzesień 1990) uwzględnia

<http://rcin.org.pl>

współpracę z krajami sąsiednimi. Naszym zdaniem bardzo słusznie kładzie się w niej nacisk na dwa zagadnienia: współtworzenie europejskich systemów infrastruktury technicznej - transportowego, energetycznego i łączności - oraz na problemy ekologiczne (ochrona czystości powietrza atmosferycznego, ograniczenie transgranicznego przemieszczania się zanieczyszczeń, współpraca w zagospodarowaniu i ochronie przygranicznych obszarów chronionych, koordynowanie gospodarki wodnej na rzekach granicznych i ich dorzeczach, racjonalne współużytkowanie i ochrona wód Bałtyku oraz jego zasobów). Niektóre z proponowanych przedsięwzięć, których konieczności wprowadzenia w życie nie trzeba udowadniać badaniami naukowymi, muszą zostać rozstrzygnięte na drodze politycznej (np. wprowadzenie ułatwień w lokalnym ruchu granicznym, otwarcie dodatkowych przejść granicznych, udostępnienie Zalewu Wiślanego dla żeglugi morskiej, koordynowanie działań związanych z lokalizacją uciążliwych przedsięwzięć w pasie przygranicznym, zorganizowanie stałego monitoringu na obszarze Bałtyku).

W aktualnej sytuacji zachodnich obszarów przygranicznych mieszczą się także istotne szanse rozwojowe. Atrakcyjność tych obszarów w kontekście otwarcia granicy rośnie. Spontanicznie rozwijający się obecnie handel polsko-niemiecki na targowiskach i placach polskich miast granicznych można ułatwiać i przekształcać w formy cywilizowane. Potrzebna jest w tym celu budowa hal targowych, urzędzeń sanitarnych, magazynów, parkingów, hoteli i zajazdów, nie mówiąc o odpowiednio wyposażonych przejściach granicznych w bardzo szerokim rozumieniu tego słowa. Badania przeprowadzone przez A. Werwickiego i H. Powęską (1993) wykazują jednak, iż przejścia graniczne nie stanowią jak dotąd stymulatora rozwoju gmin przygranicznych. Dochody z handlu nie są inwestowane na miejscu. Nie zauważa się na razie wzmożonego ruchu budowlanego, zwłaszcza w zakresie gastronomii i hotelarstwa. Jest to być może spowodowane zbyt niską, jak dotąd, akumulacją kapitału powstającego na bazie prosperującego, dopiero od niedawna, handlu przygranicznego.

Obok handlu szansą tego regionu jest także turystyka. Potrzebna jest tu jednak pilna rozbudowa jej bazy materialnej, a zwłaszcza wsparcie przez władze rządowe i samorządowe indywidualnej przedsiębiorczości w tym zakresie.

Należałoby się dogłębnie zastanowić nad sugestiami Niemców sugerujących stworzenie w ramach zachodniego regionu przygranicznego

"zagłębia turystycznego" na wielką skalę. Lasy, jeziora, ograniczony rozwój przemysłu i, zapewne postępujący w przyszłości, proces zmniejszania emisji zanieczyszczeń stwarzają dobrą podstawę do takiej działalności. W regionie istnieje znacznie więcej miejsc noclegowych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców niż średnio w Polsce, przy czym koncentrują się one głównie na wybrzeżu i w górach. Szczególnie atrakcyjnymi obszarami są: wybrzeże województwa szczecińskiego z pięknymi, piaszczystymi plażami (turystyka pobytowa, niemal wyłącznie w sezonie letnim), zachodnie części województw: gorzowskiego i zielonogórskiego (Pojezierze Lubuskie i Myśliborskie; turystyka pobytowa i wędrowna - w tym weekendowa - głównie w sezonie letnim) oraz południowa część jeleniogórskiego (Karkonosze; turystyka pobytowa i wędrowna - w tym weekendowa - całosezonowa), gdzie występuje jednak na znaczną skalę problem nadmiernego zanieczyszczenia powietrza.

Rozwój turystyki, a także handlu i usług, na tym obszarze, nastawiony w dużej mierze na gości z Niemiec, jest szczególnie pożądanym ze względu na panujące tutaj wysokie bezrobocie (mające w dużej mierze charakter strukturalny), któremu należy usilnie przeciwdziałać poprzez poszukiwanie nowych źródeł zatrudnienia. Wydaje się, iż współpraca przygraniczna z Niemcami może w pełni przyczynić się do aktywizacji tego obszaru, pozostającego do tej pory w cieniu nie tylko Niemiec, lecz również sąsiednich regionów Polski, zwłaszcza Wielkopolski.

Podobnie, turystyka może być ważnym elementem w rozwoju regionu wschodniego, którego zalet w tym zakresie nie trzeba uzasadniać. Wystarczy wspomnieć o tak atrakcyjnych turystycznie obszarach jak: Mierzeja Wiślana, Wielkie Jeziora Mazurskie, Pojezierze Suwalsko-Augustowskie, Puszcza Białowieska, łuk Bugu (od Serpelic do Drohiczyna), Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie, Roztocze, Bieszczady.

W obu regionach konieczne są jednak inwestycje w infrastrukturę. Jest to warunek niezbędny do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej omawianych obszarów, a w związku z tym również i ożywienia gospodarczego.

## Przypisy

1. Koncepcja Nadodrzańskiej Strefy Preferencyjnej została opracowana na zlecenie senatora i Ministra Finansów w rządzie krajowym Brandenburgii H. Stolpego. Powstanie takiej strefy ma sprzyjać zmniejszeniu napięć i dysproporcji w regionach przygranicznych, intensyfikacji stosunków polsko-niemieckich, przede wszystkim gospodarczych, oraz wprowadzeniu Polski do Wspólnego Rynku. Strona niemiecka proponuje realizację następujących przedsięwzięć:

- port wolnoćlowy w Szczecinie,
- specjalna strefa ekonomiczna po obu stronach Odry,
- wielkie polsko-niemieckie centrum tragowo-handlowe we Frankfurcie,
- ośrodki przemysłowe w rejonie Zittau (włókna), Kostrzyniu (celuloza) i Schwedt (węglowodory),
- ośrodek przetwarzania żywności (produkty rolne i ryb).

2. Problemy rolnictwa przedstawia szerzej R. Kulikowski w artykule pt. "Problemy rozwoju rolnictwa na zachodnich i wschodnich obszarach przygranicznych Polski", zamieszczonym w tym samym numerze Biuletynu.

3. Wydaje się, że kierowcy są przyzwyczajeni do pewnych tras. Kiedy na początku września 1991 r. wizytowaliśmy przejścia graniczne okazało się, że czas oczekiwania samochodów ciężarowych wynosił w Świecku (początek tygodnia) ok. 16 godzin, a w odległej o kilkadziesiąt kilometrów Olszynie ok. 5 godzin. Żaden z czekających w ogromnej kolejce kierowców nie pojechał jednak do Olszyny, co zaoszczędziłoby mu ponad 10 godzin czekania. Wydaje się, że niektórzy nie zrobili tego z braku odpowiedniej informacji, ale większość zapewne z braku chęci do manewrowania ogromnym samochodem, często z przyczepą, na wąskich drogach.

## Literatura

1. Degórska B., 1993, *Kilka uwag o stanie środowiska przyrodniczego w zachodniej strefie przygranicznej Polski*, w: Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,
2. Kondracki J., 1988, *Geografia fizyczna Polski*, PWN, Warszawa,
3. Lijewski T., 1991, *Rola i miejsce Polski w transeuropejskich sieciach infrastruktury komunikacyjnej*, w: Restrukturyzacja regionów jako Problem współpracy europejskiej, t.1, red.: A. Kukliński, B. Jałowiecki, Uniwersytet Warszawski, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, "Studia Regionalne i Lokalne", 1(34), Warszawa, ss. 255-286,
4. Stasiak A., 1993, *Wybrane problemy rozwoju ludnościowego Przygranicznego Regionu Zachodniego Polski*, w: Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,
5. Suchorzewski W., 1991, *Perspektywy rozwoju podstawowej sieci drogowej w Polsce i jej powiązań z sąsiednimi krajami*, referat wygłoszony na posiedzeniu Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej w dniu 16 października 1991 r., maszynopis,
6. Werwicki A., Powęska H., 1993, *Rejony przejść granicznych jako obszary koncentracji handlu i usług - granica zachodnia*, w: Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa.



**Marcin Rościszewski**

## **GEPOLITYCZNE UWARUNKOWANIA POLSKIEJ GRANICY WSCHODNIEJ**

### **1. Wstęp**

W okresie 1989-1993 Polska, nie zmieniając własnych granic państwowych zmieniła wszystkich swoich politycznych sąsiadów. Do 1989 r. nasz kraj miał trzech sąsiadów: na zachodzie Niemiecką Republikę Demokratyczną, na południu Czechosłowacką Republikę Socjalistyczną, a na wschodzie i częściowo północy Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich. Polska stanowiła istotną składową "imperium zewnętrznego" ZSRR w Europie Środkowej, leżąc na głównej geostrategicznej osi naszego kontynentu. Po trzech latach, w 1993 r., wymienione wyżej kraje przestały istnieć. Na granicy zachodniej nastąpiło wchłonięcie NRD przez Niemiecką Republikę Federalną. Na granicy południowej dokonał się rozpad Czechosłowacji na dwa niezależne państwa: Republikę Czech i Republikę Słowacji. Na granicy wschodniej wreszcie nastąpił rozpad ZSRR. Sąsiadujemy tam obecnie z czterema niezależnymi państwami: Republiką Ukrainy, Republiką Białorusi, Republiką Litwy oraz eksklawą Federacji Rosyjskiej-Rosji - obwodem kaliningradzkim. Likwidacji uległy organizacje i powiązania spajające kraje "demokracji ludowej" w Europie z "centrum" w Moskwie. Polska stając się członkiem stowarzyszonym Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej staje się równocześnie jej "sąsiadem" na swojej granicy zachodniej. Równocześnie granica wschodnia Polski staje się w jakimś sensie granicą wschodnią EWG.

## 2. Granice Polski - przegląd wybranych problemów

Specyfika obecnych polskich granic nie polega wyłącznie na zmianie dotychczasowych sąsiadów kraju. W omawianym okresie - 1989-1993 - mamy do czynienia z powstaniem zupełnie nowych uwarunkowań na naszych granicach: zachodniej, południowej i wschodniej.

**a) Granica zachodnia.** Graniczymy tutaj z Republiką Federalną Niemiec. Granica ta została potwierdzona w sposób ostateczny w ramach Konferencji Paryskiej (4+2) w 1990 r. Równocześnie zawarty w tym samym roku traktat między Niemcami a Polską "o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy" stanowi formalne i ostateczne uregulowanie prawne sytuacji naszej granicy i sąsiedztwa. Polska ma nadzieję, że traktat ten w swoich skutkach będzie generować podobne efekty jak traktat wersalski z 1963 r. zawarty między Francją a Niemcami. Stał się on podstawą bliskiej współpracy między tymi dwoma krajami. Polska ma też nadzieję, że podobna bliska i wszechstronna współpraca będzie miała miejsce z jej zachodnim sąsiadem. Wiele inicjatyw, które już w tym zakresie są podejmowane, pozwala sądzić, że nie jest to myślenie o charakterze "życzeniowym". Ponadto należy tu przypomnieć, że od 1991 r. ma miejsce inicjatywa stałych dorocznych spotkań ministrów spraw zagranicznych Francji, Niemiec i Polski. Mogą one stanowić oznakę początków tworzenia się na głównej europejskiej osi geostrategicznej nowego układu geopolitycznego łączącego te trzy kraje. Miałyby on niewątpliwie wpływ stabilizujący w powstawaniu nowych europejskich struktur politycznych i nowych procesów integracyjnych. Z racji przystąpienia Polski do EWG na zasadach członka stowarzyszonego nasza granica zachodnia staje się swego rodzaju granicą "wewnętrzną" EWG.

**b) Granica południowa.** Podział Czechosłowacji na dwa niezależne państwa (poczynając od 1993 r.) nie spowodował, jak dotąd, zahamowania procesu tworzenia się tzw. Ugrupowania Wyszehradzkiego. Po uniezależnieniu się od ZSRR trzy kraje: Polska, Czechosłowacja i Węgry postanowiły w 1990 r. nawiązać bliższe stosunki w dziedzinie politycznej i gospodarczej. Wystąpiły też o przyznanie im statusu członka stowarzyszonego z Europejską Wspólnotą Gospodarczą. Proces ratyfikacji tego statusu przez członków Wspólnoty jest w toku (czerwiec 1993 r.), przy czym z racji podziału Czechosłowacji na dwa państwa, w ich przypadku, wskutek konieczności renegocjacji układu, proces ten może ulec opóźnieniu. Istotnym wreszcie elementem jest utworzenie między naszymi czte-

rema krajami strefy wolnego handlu. Postanowienie o jej powołaniu zapadło w grudniu 1992 r., a zaczęła ona funkcjonować od marca 1993 r. Utworzenie tej strefy nie koliduje z członkostwem w EWG.

**c) Granica wschodnia i północno-wschodnia.** Od momentu rozpadu ZSRR pod koniec 1991 r. Polska graniczy tu, jak wspomniano, z czterema nowymi, niezależnymi państwami: Ukrainą, Białorusią, Litwą i kaliningradzką eksklawą Federacji Rosyjskiej-Rosji. Bardziej szczegółowe omówienie geopolitycznej problematyki sąsiedztwa na tej granicy, będące przedmiotem niniejszych uwag, zostanie przedstawione w dalszej części opracowania. W tym miejscu pragnę jedynie zwrócić uwagę na fakt, że granica ta nie jest wyłącznie granicą państwową Polski z czterema wyżej wymienionymi krajami. Z racji wdrożenia procesu przystępowania Polski do EWG - obecnie na zasadach członka stowarzyszonego, a w perspektywie na zasadach pełnego członkostwa - granica ta staje się, w jakiejś przynajmniej mierze, także granicą "zewnętrzną" Wspólnoty. Konstatacja ta ma, moim zdaniem, istotne znaczenie z uwagi na miejsce, które nasz kraj zajmuje w tworzącym się nowym europejskim łądzie politycznym i ekonomicznym.

**d) Granica wschodnia Polski - granicą wschodnią EWG.** Tego rodzaju sytuacja na wschodniej granicy kraju jest rezultatem jednoznacznej opcji wiązania się ze strukturami: politycznymi, ekonomicznymi, kulturalnymi i cywilizacyjnymi Europy Zachodniej. Wiarygodność Polski w stosunku np. do Wspólnot Europejskich i wszystkich innych organizacji uczestniczących w procesie tworzenia "Nowej Europy" będzie m. in. "weryfikowana" właśnie na tej granicy. Nie chodzi tu wyłącznie o jej uszczelnianie w celu przeciwdziałania nielegalnej emigracji. W tym przypadku chodzi przede wszystkim o budowanie w kraju takiej organizacji gospodarczej i politycznej, która byłaby w pełni dostosowana do integrujących się struktur europejskich, w tym także do struktur wojskowych (NATO). Przestrzeń polska w jej wszystkich wymiarach jest przestrzenią europejską, zachodnioeuropejską. Dotyczy to nie tylko historii, ale także szerokiej świadomości społecznej.

Przedstawiony tutaj charakter polskiej granicy wschodniej nie oznacza wszakże tworzenia sztucznych barier dla rozwoju stosunków i powiązań ze Wschodem. W Polsce jesteśmy świadomi, że właśnie w naszym bezpośrednim sąsiedztwie powstaje obszar, który ma szansę stania się obszarem Europy Wschodniej. Ma on zresztą swoje własne podstawy historyczne. Z racji swojego położenia geograficznego Polska chce i musi

być "otwarta" na Wschód. To swoje "otwarcie", któremu towarzyszy znajomość tamtejszych uwarunkowań i realiów oraz posiadane już kontakty, nasz kraj pragnie zaoferować swoim partnerom z Zachodu. Polska może się stać swoistą bramą Europy dla jej kontaktów ze Wschodem (i odwrotnie), realną tym bardziej, że w kraju zachodzą pozytywne i szybkie procesy dostosowawcze do gospodarki rynkowej. W związku z tym wszystkim nasza granica wschodnia nie może być granicą zamkniętą. Winny tu być tworzone warunki dla najszerszej pojmowanych kontaktów i współpracy z państwami na Wschodzie.

### 3. Aspekty geozoficzne<sup>1</sup> wschodniej granicy Polski

Przy rozpatrywaniu zagadnień dotyczących naszej granicy wschodniej, jak też stosunków Polski z sąsiadami na Wschodzie, należy mieć stale na uwadze istniejące tło historyczne. W rezultacie unii Polski z Litwą pod koniec XIV w., przez 400 lat (do końca XVIII w.) obszary dzisiejszej Ukrainy, Białorusi i Litwy, a także obwodu kaliningradzkiego, stanowiły, ogólnie rzecz biorąc, części składowe jednej państwowości. Zamieszkujące ówczesną Rzeczpospolitą narody współżyły przez ten długi okres ze sobą i oddziaływały na siebie. Nie jest przy tym winą Polski, że występowała tutaj swoista "asymetria kulturowa", której rezultatem stała się szybka polonizacja dużej części elit przywódczych, i nie tylko, na obszarach wschodnich. Dzisiaj fakt ten jest postrzegany przez naszych sąsiadów w sposób negatywny, stając się przyczyną nieufności lub też pretensji ze strony narodów: litewskiego, białoruskiego czy ukraińskiego. Od końca XIX w. zaczęły one uzyskiwać świadomość narodową i starały się tworzyć własną podmiotowość państwową. Zapomina się przy tym często, że budzenie się tej świadomości miało miejsce bez mała w sto lat po wymazaniu Polski z mapy politycznej Europy, po jej rozbiorach. W tym to okresie obszary o których mowa, w tym także Polski, były poddawane procesowi intensywnej rusyfikacji. Jest sprawą interesującą, że czasami mamy do czynienia z traktowaniem procesów rusyfikacji i polonizacji na tej samej płaszczyźnie.

W kształtowaniu naszych dzisiejszych stosunków z Ukrainą, Białorusią czy Litwą można zaproponować jedynie pozostawienie rozważań nad przeszłością historykom. Jednocześnie należy się starać, aby ze wspólnej, wielowiekowej przeszłości wydobywać te elementy, które

mogłyby wzbogacać nasze obecne i przyszłe stosunki. Polska w swojej polityce zakłada trwałość granic na wschodzie. Nowe uwarunkowania, w których znalazły się obecnie nasze kraje, są wyzwaniem o wymiarze prawdziwie historycznym, wyzwaniem wspólnego budowania "Nowej Europy". Zrozumienie tej sytuacji powinno towarzyszyć także krajom zachodnim. W ich własnym interesie jest pełne włączenie się w zachodzące procesy przemian i udzielanie im efektywnej pomocy.

#### **4. Wschodnia granica Polski wobec tradycyjnej rosyjskiej doktryny imperialnej**

Rozpatrując sprawy stosunków z naszymi sąsiadami na Wschodzie nie wolno zapominać o "problemie rosyjskim". Poczynając od XV w. ekspansja państwa moskiewskiego, a następnie rosyjskiego, w kierunku zachodnim odbywała się głównie kosztem terytoriów należących do Polski i Litwy - Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Ekspansji tej dokonywano pod różnymi hasłami. Początkowo było to "zbieranie ziem ruskich". Następnie chodziło o uzyskanie dostępu do Morza Bałtyckiego i Czarnego, a jeszcze później dostępu do "otwartych mórz" i w związku z tym opanowania cieśnin duńskich oraz Bosforu i Dardaneli. Z kolei chodziło o budowę "Wielkiej Rosji", wreszcie zjednoczenie w jednym państwie "narodów słowiańskich". Dla Rosji kontrola, czy też opanowanie terytorium Polski, miały przy tym znaczenie kluczowe. Nasz kraj leży bowiem na głównej europejskiej osi geostrategicznej, dając bezpośredni i najkrótszy dostęp do krajów Europy Zachodniej. Opanowanie tego terytorium pozwalało Rosji przesunąć swoje wpływy daleko na zachód.

Odrodzenie się Polski po pierwszej wojnie światowej (podobnie jak krajów bałtyckich czy Finlandii) stanowiło istotną porażkę dla wspomnianej wyżej tradycyjnej rosyjskiej doktryny imperialnej. Powodowało to nie tylko uszczuplenie "rosyjskiego stanu posiadania", pozyskanego m. in. w rezultacie rozbiorów Polski, ale przede wszystkim ograniczenie wpływów Rosji w Europie Środkowej. Zbiegło się to jednak w czasie, kiedy rosyjska doktryna imperialna została "wzbogacona" ideologią komunistyczną. Względnie ograniczony przed pierwszą wojną światową, określany pragmatycznie istniejącym ówczesnie europejskim układem politycznym, wskutek jej zideologizowania, zyskał wymiar globalny. Związek Radziecki zaczął aspirować do panowania nad światem. Od wybuchu drugiej

wojny światowej w 1939 r. mamy do czynienia z pasmem swoistych sukcesów geopolitycznych ZSRR, odnośnie zdobyczy terytorialnych i zasięgu jego strefy wpływów. Pakt między Hitlerem a Stalinem (zwany paktem Ribbentrop-Mołotow) doprowadził do ponownego rozbioru Polski, przyłączenia jej wschodnich terytoriów do Rosji, a także do aneksji krajów bałtyckich. Po ataku Niemiec w 1941 r. na ZSRR przyłączył się on z kolei do koalicji antyhitlerowskiej. Wygrana przez tę koalicję wojna dała Związkowi Radzieckiemu możliwość podporządkowania sobie krajów Europy Środkowej, w tym także Polski. Na obszarze swojego władania Moskwa narzuciła siłą system polityczny, gospodarczy i społeczny, który praktykowała we własnym kraju od czasu zdobycia władzy przez komunistów w 1917 r. Nie jest tu celem opis funkcjonowania systemu "diamantu". Można jedynie stwierdzić, że już od chwili swego zaistnienia i wprowadzenia do realizacji był on skazany na upadek ponieważ ze swej istoty prowadził do entropii gospodarczej i społecznej. W 1989 r. Związek Radziecki traci swoje "imperium zewnętrzne" w Europie Środkowej, a w 1991 r. sam ulega rozpadowi i jako podmiot polityczny znika z mapy świata. Do zarządzania "masą upadłościową" po ZSRR poczuwa się Federacja Rosyjska-Rosja, która w międzyczasie uzyskuje osobowość polityczną. Znajduje to akceptację społeczności międzynarodowej, dzięki czemu Rosja zajmuje miejsce ZSRR w Radzie Bezpieczeństwa ONZ, jako jej stały członek.

Rozpad Związku Radzieckiego powoduje, że Rosja, po utracie krajów bałtyckich, Białorusi i Ukrainy, w przebiegu swoich granic zachodnich, powraca do sytuacji, która występowała tu w XV-XVI w. Dla kraju jest to prawdziwa katastrofa geopolityczna. Nie można się więc dziwić, że ośrodek kierowniczy Federacji dąży obecnie do przywrócenia sytuacji zależności przede wszystkim do wspomnianych wyżej krajów. Wykorzystuje tu różne formy nacisku, w tym m. in. gospodarcze. Chodzi tu głównie o dostawy ropy naftowej i gazu ziemnego, ale także, o częściowe przynajmniej, odtworzenie wielu innych powiązań funkcjonalnych w ramach przestrzeni ekonomicznej byłego ZSRR, czy jeszcze Rosji carskiej. Pozwoliłoby to zachować dawne zależności i odbudować wpływy Moskwy w byłych republikach Związku. Nie należy także zapominać, że w republikach tych, licząca się nieraz, część dawnych, komunistycznych elit decyzyjnych nadal pełni odpowiedzialne funkcje, a wielu ich reprezentantów nie identyfikuje się z sytuacją nowo nabytej niezależności państwowej poszczególnych krajów. Pamiętać jednak należy, że od czasu

rozpadu Związku Radzieckiego upłynęło dopiero niecałe dwa lata (państwa bałtyckie zadeklarowały formalne wystąpienie ze Związku w 1990 r.). Jest to zbyt krótki okres czasu, ażeby w krajach sąsiadujących z Polską od wschodu mogły się już ukształtować bardziej ustabilizowane struktury polityczne, a szczególnie gospodarcze. Można przypuszczać, a nawet zakładać, że w omawianych tu krajach długo jeszcze mieć będzie miejsce konfrontacja między dążeniami do własnej niezależności państwowej, a naciskami ze strony Rosji w celu utrzymania ich w sytuacji maksymalnej nawet zależności, zwasalizowania. Służyć ma temu m. in. powołanie tzw. Wspólnoty Niezależnych Państw, grupującej, z wyjątkiem krajów bałtyckich, pozostałe republiki byłego ZSRR. Rola integrująca tej Wspólnoty jest jednak, jak dotąd, znikoma.

Dążenie Federacji Rosyjskiej-Rosji do dominacji politycznej i gospodarczej nad terenami dawnego Związku Radzieckiego wynika z tradycyjnej logiki geopolitycznej tego państwa. Należy także brać pod uwagę, że ta sama logika powoduje zainteresowanie Rosji krajami Europy Środkowej, w tym także Polską. Wreszcie, trzeba zdawać sobie sprawę ze stosunku szeregu kręgów politycznych w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych do obecnej Rosji. Destabilizacja Rosji, czy też jej załamanie, nie leży w ogólnym interesie europejskim i światowym. Chodzi tu przede wszystkim o sprawowanie efektywnej kontroli nad arsenałami broni nuklearnej po byłym Związku Radzieckim. Przyjmuje się, że Rosja jest jeszcze w stanie tego rodzaju kontrolę sprawować. Chodzi ponadto o pomoc dla Rosji w szczególnie trudnym procesie przekształcania jej gospodarki. Wielkość kraju, jego potencjał demograficzny i możliwości gospodarcze, a przede wszystkim wspomniana wyżej sprawa kontroli arsenałów nuklearnych, powodują, że "kwestia rosyjska" ma w jakiejś mierze zasięg globalny.

Z drugiej strony jednak, w interesie wspólnoty międzynarodowej nie jest odradzanie się wielkomocarstwowej ideologii rosyjskiej. Nie sposób jest odmawiać narodom Ukrainy czy Białorusi, krajom bałtyckim, krajom Azji Środkowej czy krajom Kaukazu prawa do samostanowienia o własnych prawach, prawa do budowy własnych państwowości. Kraje te stały się już pełnoprawnymi podmiotami życia międzynarodowego i oczekują uznania tego przez społeczność międzynarodową. Rosyjskie próby zahamowania procesów niepodległościowych stanowią ostrzeżenie nie tylko dla powstającego nowego ładu europejskiego, ale też dla ładu światowego.

Dla Federacji Rosyjskiej-Rosji najważniejszymi obszarami, które pragnęłaby ona nadal utrzymać w systemie zależności, są republiki bałtyckie, Białoruś i Ukraina, a także Kazachstan. Polska musi zdawać sobie z tego sprawę tym bardziej, że ona sama stanowi nadal przedmiot geopolitycznego zainteresowania Rosji, i to w sensie dwojakim. Po pierwsze, jako terytorium, które od przeszło dwóch stuleci pragnie w całości opanować, a obecnie przynajmniej nadal zachować w sferze swoich wpływów czy też oddziaływania. Po drugie, że dzisiejsza Polska może stanowić dla swych wschodnich sąsiadów pewnego rodzaju alternatywę w stosunku do Rosji, jeśli chodzi o sposób wychodzenia z systemu komunistycznego, prowadzonych reform gospodarczych, a także uniezależnienia się od wpływów Moskwy. Sąsiedztwo z Polską daje też krajom z nią graniczącym, niejako automatycznie, możliwość otwarcia na resztę Europy. Polska tego rodzaju otwarciem jest w pełni zainteresowana.

## **5. Wybrane zagadnienia dotyczące sąsiedztwa z krajami na wschodniej granicy z Polską**

Ogólne uwagi na temat tradycyjnej rosyjskiej doktryny imperialnej nie wyczerpują bardziej szczegółowych kwestii, które rysują się obecnie między Polską a jej wschodnimi sąsiadami. Polska stara się budować z nimi normalne i wzajemnie korzystne stosunki polityczne, gospodarcze czy kulturalne. Problem samej doktryny, a problemy związane z rzeczywistym sąsiedztwem, nie muszą być tożsame. Można przypuszczać, że będzie tutaj następować coraz bardziej wyraźny rozryw interesów omawianych krajów, który z polskiego punktu widzenia będzie postrzegany w sposób przychylny. Dlatego też wydaje się koniecznym, przynajmniej skrótowe, przedstawienie obecnego charakteru stosunków dwustronnych ze wschodnimi sąsiadami naszego kraju, jak też nurtujące je problemy.

### **a) Ukraina**

Polska jako pierwsza uznała ogłoszenie przez Republikę Ukrainą jej niezależności państwowej. Między dwoma naszymi krajami została też zawarta formalna umowa państwowa dotycząca wszechstronnej współpracy w zakresie gospodarczym i kulturalnym. W chwili obecnej między



Polską a Ukrainą nie istnieją żadne podstawowe kwestie sporne. Rząd tego kraju deklaruje swoje otwarcie i pomoc odnośnie spraw dotyczących mniejszości polskiej, która zamieszkuje na jego terytorium. Obserwuje się szybki rozwój współpracy gospodarczej i pierwsze próby tworzenia polsko-ukraińskich przedsiębiorstw. Rozwija się współpraca przygraniczna, przy czym w ramach dwustronnych porozumień powstają rozleglejsze regiony transgraniczne, których celem jest rozwiązywanie problemów lokalnych i regionalnych.

Na odrębną uwagę zasługuje powołanie w 1993 r. tzw. Euroregionu Karpackiego, w skład którego weszły południowo-wschodnie województwa polskie, Ruś Zakarpacka, kilka powiatów wschodniej Słowacji oraz kilka jednostek administracyjnych na Węgrzech. Inicjatorem powstania były Węgry, jednakże kryteria delimitacji regionu nie są przejrzyste, a o efektywności jego funkcjonowania trudno jest jeszcze cokolwiek powiedzieć.

Strona ukraińska i polska przywiązują duże znaczenie do funkcjonowania istniejących, i otwierania nowych, przejść granicznych. Głównym z nich jest obecnie Medyka, która obsługuje narastający ruch kolejowy i drogowy. Trzeba pamiętać, że biegnie tędy główny (drugi co do znaczenia), o wielowiekowych tradycjach, europejski korytarz komunikacyjny łączący kraje Europy Zachodniej, poprzez Wrocław, Kraków, Rzeszów, ze Lwowem, a stamtąd z Kijowem i Odessą nad Morzem Czarnym. Otwarte ostatnio przejście kolejowe w Dorohusku umożliwi bezpośrednie połączenie Kijowa, przez Lublin, z Warszawą.

Poważnym ograniczeniem w rozwoju dwustronnej współpracy gospodarczej jest sytuacja ekonomiczna Ukrainy. Kraj ten był uprzednio ściśle zintegrowany z przestrzenią ekonomiczną byłego ZSRR. Rozpad i rozkład dotychczasowych funkcjonalnych powiązań gospodarczych sprawia, że znalazł się on w głębokim kryzysie, a wdrażanie koniecznych reform jest dopiero w stadium początkowym. Budowanie przez Ukrainę własnej państwowości i próby uniezależnienia się od Rosji są postrzegane przez tą ostatnią, o czym zresztą już wspomniano, jako "katastrofa geopolityczna". Dlatego uruchamiając różne mechanizmy gospodarcze (np. ograniczając dostawy ropy naftowej i innych surowców) oraz polityczne (np. zgłaszając rewindykacje do terytorium Krymu) Rosja stara się powstrzymać procesy prowadzące do uzyskania przez kraj rzeczywistej niezależności. Proponując Ukrainie (a także Białorusi) utworzenie wspólnej przestrzeni ekonomicznej (lipiec 1993 r.), zwanej już niekiedy "trójkątem

państw słowiańskich" (sic!), mamy do czynienia z nową próbą Rosji odtworzenia uprzednich zależności i utrzymania kraju w sferze swoich wpływów.

Niezależna Ukraina ma dzisiaj dwa kierunki grawitacji geopolitycznej. Pierwszy z nich jest kierunkiem zachodnim. Kraj dąży do możliwie szerokich powiązań z obszarami Europy Zachodniej i Środkowej. Może stać się dla tych krajów, z uwagi na wielkość swojego terytorium, potencjał ludnościowy i gospodarczy, liczącym partnerem. Główną osią tej grawitacji staje się, wspomniany już, korytarz komunikacyjny biegnący przez obszary południowej Polski. Drugim takim kierunkiem grawitacji jest basen Morza Czarnego. W oparciu o kraje tego basenu, kraje Kaukazu i niektóre kraje Azji Centralnej, zaczynają powstawać, z inicjatywy Turcji, elementy szerokiej współpracy regionalnej (tzw. Black Sea Economic Cooperation - BSEC; Polska ma tutaj status obserwatora). Nie można jednak zapominać, że w interesie Ukrainy jest nadal utrzymywanie dobrych stosunków z Rosją, z którą wiąże ją przede wszystkim kwestie gospodarcze. Pragnie ona jednak, aby stosunki te, podobnie jak i z innymi krajami, były oparte na zasadach rzeczywistego partnerstwa, poszanowania jej młodej suwerenności i aspiracji narodowych.

## **b) Białoruś**

Między Republiką Białorusi a Polską została zawarta umowa między państwowa o uznaniu granicy i współpracy dwustronnej w dziedzinie gospodarczej i kulturalnej. W zakresie tym można odnotować znaczące postępy. Wiele firm polskich działa już na Białorusi, a szereg z nich nawiązuje współpracę kapitałową z przedsiębiorstwami białoruskimi. Podjęto decyzję o otwarciu wspólnego banku, mającego na celu ułatwienie rozwijającej się wymiany handlowej. Białorusi stworzono możliwość korzystania z portów w Gdańsku i Gdyni. Rozwija się współpraca obszarów przygranicznych. Zamieszkująca tereny Białorusi ludność polska uzyskuje sprzyjające warunki dla rozwoju swojej tożsamości.

Usamodzielnienie się Białorusi nie jest w Rosji postrzegane za zjawisko pozytywne. Pamiętać należy, że przez terytorium tego kraju biegnie główny korytarz komunikacyjny łączący Rosję z Europą. Stąd też utrzymywanie kraju w maksymalnej zależności jest, z jej punktu widzenia, konieczne. Wykorzystywana jest w tym celu niesamodzielnosc

Białorusi w zakresie gospodarczym, szczególnie energetycznym (ropa naftowa, gaz), a także posiadane wpływy wśród znaczących nadal miejscowych kręgów administracji i nomenklatury postkomunistycznej (np. próby narzucenia sojuszu wojskowego). Podobnie jak Ukrainie, Białorusi proponuje się utworzenie wraz z Rosją wspólnej przestrzeni ekonomicznej. W rzeczywistości ma to stanowić odtworzenie dotychczasowej zależności. Znamienne są tu także często nerwowe reakcje Moskwy na objawy zbliżenia z Polską. Wzbudzane są wreszcie w społeczeństwie białoruskim, wyznającym w większości religię prawosławną, obawy przed odradzeniem się katolicyzmu, nie tylko zresztą wśród zamieszkującej tam ludności polskiej. Tymczasem, w interesie Białorusi jest maksymalne otwarcie na kraje Europy Zachodniej i Środkowej, skąd może uzyskać pomoc w przebudowie swoich stosunków gospodarczych i społecznych. Nie przeczy to wszakże konieczności rozwijania dobrosąsiedzkich stosunków z samą Rosją, na zasadach jednak rzeczywistego partnerstwa oraz uznania dla tworzącej się suwerenności państwowej i narodowej.

### c) Litwa

Walka o niezależność polityczną, którą Litwa (i pozostałe kraje bałtyckie) toczyła ze Związkiem Radzieckim w 1990 r. zakończyła się formalnym sukcesem. Kraj w swoim dzisiejszym rozwoju napotyka jednak na podobne trudności, jak i inne omawiane tutaj kraje. Dotyczy to utrzymania niezależności politycznej, budowy narodowej gospodarki i systemu społecznego. Polska od samego początku w pełni akceptowała, i akceptuje, dążenia Litwy do uzyskania pełnej niezależności i, w ramach swoich możliwości, wspierała je na arenie międzynarodowej. Nasz kraj został jednak zaskoczony stosunkiem władz niezależnej już Litwy do Polaków, którzy zamieszkują tam już od wieków. Skupiają się oni przede wszystkim w okolicach Wilna. Stosunek ten wyraża się próbami brutalnej lituanizacji, szykanami w stosunku do organizowanych samorządów lokalnych, pozbawianiem prawa do rewindykacji gruntów uprzednio skolektywizowanych, ograniczeniami w zakresie szkolnictwa i wielu innymi, często nawet drobnymi, szykanami. Trudno jest czasem nawet zrozumieć występujący dzisiaj klimat wrogości, jeśli nie sięgnie się do historii rodzenia się nacjonalizmu litewskiego w drugiej połowie XIX w. Nacjonalizm ten w swoim założeniu stanowił całkowitą negację historii obydwu

narodów tworzących przez 400 lat wspólne państwo. Nie podejmując tutaj analizy podstaw i procesu tego nacjonalizmu wolno jest dać jego własną ocenę. Wydaje się, że w ostateczności ofiarą tego nacjonalizmu pada sama Litwa. Z punktu widzenia terytorialnego osiągnęła ona praktycznie wszystkie możliwe do uzyskania cele, wiążąc się koniunkturalnie zarówno z Niemcami, jak i Rosją. Dalsze, wynikające z mitologii zresztą, rewindykacje terytorialne muszą ją prowadzić do konfliktu interesów państwowych z Białorusią i Polską. Polska, jak dotąd, nie ma z Litwą podpisanego układu państwowego. Na przeszkodzie stoi tu nie tylko sprawa stosunku władz litewskich do zamieszkujących Litwę Polaków. Chodzi też o próbę wprowadzenia przez stronę litewską do tekstu traktatu państwowego ocen historycznych dotyczących naszych stosunków w okresie międzywojennym (powstanie tzw. Litwy Środkowej i jej decyzja co do przyłączenia się do Polski). Zwraca uwagę kuriozalność takiego stawiania sprawy w momencie formułowania traktatu państwowego, w którym druga strona (Polska) nie zgłasza obecnie chęci modyfikacji istniejących dzisiaj granic. Dlatego wydaje się, że stanowisko części elit politycznych Litwy, mających wpływ na obecny rząd tego kraju, jest w swej istocie sprzeczne z podstawowymi interesami samej Litwy. Sąsiedztwo z Polską, mając na uwadze całą historyczną przeszłość naszych krajów, daje Litwie, w przypadku ustanowienia dobrosąsiedzkich stosunków, prawdziwą szansę uczestniczenia w europejskich procesach integracyjnych. Dokonywane natomiast próby poszukiwania innych opcji nie dają, jak dotąd, spodziewanych efektów. Litwa staje się natomiast przedmiotem coraz wyraźniejszych nacisków ze strony Rosji, która dąży do zahamowania możliwie szerokiego dostępu do wybrzeży Bałtyku, jak też do swojej eksklawy kaliningradzkiej. Swoim postępowaniem Litwa tworzy także niekorzystne wrażenie w różnych organizacjach europejskich, jako sprzeczne z ustaleniami np. KBWE, Parlamentu Europejskiego i innych. Chodzi o podstawy współżycia międzynarodowego. Od litewskich elit przywódczych zależy dzisiaj wybór korzystnej dla kraju opcji geopolitycznej. Wybór taki jest jednak obecnie dosyć ograniczony.

#### **d) Federacja Rosyjska-Rosja**

Polska graniczy bezpośrednio z obwodem kaliningradzkim, który stanowi eksklawę Rosji. Obszar ten, do niedawna jeszcze całkowicie zam-

knięty dla cudzoziemców z racji swoich funkcji militarno-strategicznych, stanowił w rzeczywistości jedną wielką bazę wojskową Związku Radzieckiego funkcjonującą w ramach jego europejskiej wizji konfrontacji z demokratycznym systemem Zachodu. Obwód kaliningradzki wchodził formalnie w skład byłej RFSRR byłego Związku Radzieckiego i z punktu widzenia formalnego stał się częścią obecnej Federacji Rosyjskiej-Rosji. Jednak, z racji specyfiki swojego położenia, obwód ten zyskuje teraz status uprzywilejowanej strefy ekonomicznej, co może mu pozwolić przyciągnąć obce kapitały i lokalizację różnorodnych form działalności. Jednak, jak dotąd, rozwój ten jest jeszcze słaby. Działa już wprawdzie ok. 500 obcych firm, w tym połowa polskich (1993 r.), jednakże ich deklarowane oficjalnie zaangażowanie kapitałowe jest, zgodnie z miejscowymi informacjami, bardzo słabe (ok. 1 mln dol. USA). W ramach pomocy ze strony Niemiec budowana jest dwupasmoowa autostrada z Kaliningradu do granicy z Polską (Braniewo). W swoim założeniu ma ona stanowić fragment projektowanej "Via Hanseatica", biegnącej wzdłuż południowych i wschodnich wybrzeży Bałtyku. Chodzi tu także o połączenie Kaliningradu, poprzez terytorium Litwy, z główną trasą komunikacyjną biegnącą przez Białoruś do Moskwy. Jednakże dla Polski nie jest to preferowany obecnie kierunek inwestycji komunikacyjnych. Kierunek optymalny stanowi tu tzw. Via Baltica, która będzie kanalizować potoki komunikacji osobowej i towarowej płynące z krajów bałtyckich i skandynawskich oraz rejonu Petersburga i północno-zachodniej Rosji, łącząc się następnie, po przekroczeniu granicy polsko-litewskiej (Budzisko, Ogrodniki), bądź polsko-białoruskiej (Kuźnica Białostocka), z głównym europejskim korytarzem komunikacyjnym - Mińsk-Warszawa-Berlin. Między obwodem kaliningradzkim a Polską w trakcie uruchamiania znajduje się szereg przejść granicznych. Umożliwi to dalsze wzajemne powiązania i rozwój współpracy.

\* \* \*

Stosunki między Polską a Federacją Rosyjską-Rosją nie mogą być jednak sprowadzane wyłącznie do kwestii sąsiedztwa z obwodem kaliningradzkim. Między Polską a Rosją została zawarta umowa państwowa o stosunkach wzajemnych i szerokiej współpracy. Stosunki międzypaństwowe i gospodarcze wydają się rozwijać w sposób normalny. Tym nie mniej, ze strony rosyjskiej, jak i polskiej, występuje szereg niedopowie-

dzeń, które wynikają z pamięci historycznej, zarówno dawniejszej, jak i najnowszej. Jak już wspomniano uprzednio, dzisiejsza Rosja, poczuwając się do spadku (także terytorialnego) po ZSRR czy carskiej Rosji, nie chce (nie może?) pogodzić się z utratą i ograniczeniem wpływów na podporządkowanych sobie dotychczas terytoriach leżących na zachód od jej obecnych granic państwowych. Stąd obserwowane różnorodne próby nacisku, którym poddawana jest Ukraina, Białoruś czy kraje bałtyckie. Rosja (część jej obecnych kręgów kierowniczych), nie wyrażając tego w sposób formalny, nadal traktuje obszar Polski i Europy Środkowej za "naturalną" strefę swoich wpływów geopolitycznych i daje to często do zrozumienia w różnych rozmowach z państwami zachodnimi. Te z kolei, jak już wspomniano, pragnąc nie dopuścić do destabilizacji sytuacji w Rosji (kontrola nad arsenalami nuklearnymi), starają się nie dostrzegać tych poczynań, które w rzeczywistości stanowią odrodzenie tradycyjnej rosyjskiej doktryny imperialnej. Jeśli chodzi o stronę polską, traktuje ona te poczynania z całą powagą, na jaką zresztą zasługują. W interesie Polski jest możliwie szybkie uzyskanie rzeczywistej suwerenności państwowej przez nowe kraje Europy Wschodniej (Ukraina, Białoruś, kraje bałtyckie) i ich poszanowanie przez wschodniego sąsiada. Polska jest zainteresowana tym, żeby Rosja odstąpiła od swojej tradycyjnej doktryny zakładającej imperialną dominację nad obszarami Europy Wschodniej i Środkowej. Chodzi bowiem o stworzenie warunków dla normalnej, wszechstronnej współpracy między krajami tego regionu. Jest to cel tym bardziej priorytetowy, że dotyczy przewyżnienia niestęchanie złożonych i trudnych problemów rozwoju gospodarczego i społecznego. Nasuwa się przy tym refleksja, że w nowych uwarunkowaniach rozwojowych świata, wyrażających się w procesach globalizacji wszelkiego rodzaju powiązań oraz procesach integracyjnych, przede wszystkim w zakresie gospodarczym, dawne doktryny geopolityczne ulegają "przedawnieniu", a próby ich wskrzeszenia mogą jedynie powodować zaburzenia w kształtowaniu się nowych stosunków i powiązań. Przed samą Rosją stoi ogrom kwestii związanych z koniecznością uporządkowania jej wewnętrznych stosunków politycznych, gospodarczych, społecznych, narodowościowych, dla których paliatywem nie stanie się z pewnością dążenie do ponownej ekspansji terytorialnej. Byłby to obecnie "temat zastępczy" służący odwracaniu uwagi od podstawowych spraw dla istnienia tego kraju. Wyzwaniem dla Rosji staje się także przyspieszony rozwój potencjału gospodarczego Chin i wzrost znaczenia tego kraju w regionie Azji Południowo-Wschodniej.

## 6. Zakończenie

Formułując niniejsze uwagi jestem w pełni świadom czynnika czasu, który gra często na niekorzyść dokonywanej tu próby uogólnień dotyczącej obecnej sytuacji na naszej granicy wschodniej. Chodzi tu o rzeczywisty przedział czasowy, w którym analizowane sytuacje mają miejsce; w 1989 r. najpierw Polska, a następnie pozostałe kraje tzw. demokracji ludowej odzyskują swoją polityczną niezależność (NRD zostaje rok później wchłonięta przez RFN); w 1990 r. niezależność odzyskują trzy kraje bałtyckie; w 1991 r. następuje całkowity rozpad Związku Radzieckiego i wymazanie z politycznej mapy świata. W chwili pisania tych uwag mamy rok 1993. Należy tu więc także uzmysłowić sobie skalę i spiętrzenie w czasie zachodzących obecnie historycznych wydarzeń. Dotyczy to kilku zaledwie lat. Mając na uwadze tę szczególnie intensywną kumulację wypadków historycznych, próba refleksji nad geopolitycznymi zagadnieniami polskiej granicy wydaje się być szczególnie uzasadniona. Refleksja ta dotyczy także polskiej racji stanu i dlatego wymaga otwartej i szerokiej dyskusji.

Podkreślona wyżej sprawa cezury czasowej powoduje, że każde obecne rozważania na temat polskiej granicy wschodniej w zakresie jej problemów geopolitycznych poddawane są praktycznie codziennej weryfikacji. W samej Rosji sytuacja jest niesłychanie płynna i często mało przejrzysta. Pojawia się w związku z tym oczywista kwestia rzetelności i wiarygodności tego rodzaju rozważań, szczególnie że mają one, ze swojej natury, często charakter wartościujący, a tym samym w wielu przypadkach są obciążone nieuniknioną dozą subiektywizmu. Wydaje się jednak, że w refleksjach z zakresu geografii politycznej nie wolno jest unikać prób oceny, nawet na bieżąco, poszczególnych zjawisk, które zachodzą u naszej granicy wschodniej. Nasuwa się tu kilka uwag.

a) Jedną z podstaw nowych uwarunkowań geopolitycznych w Europie jest fakt, że Rosja w swoich zachodnich granicach państwowych powróciła do ich historycznego przebiegu z XV- XVI w. Rosja staje dzisiaj przed dramatyczną decyzją określenia od podstaw swojej własnej doktryny politycznej, swojej własnej pozycji w dynamicznie zmieniającym się świecie. Wybór polega tu, ogólnie rzecz biorąc, albo na zaakceptowaniu zaszłych zmian i znalezieniu partnerskich sposobów współżycia ze swoimi nowymi sąsiadami zachodnimi, albo też próbach odtworzenia poprzedniego układu geopolitycznego. Podejmowane decyzje w tym zak-

resie będą rzutować, w sposób pośredni czy bezpośredni, na sytuację na polskiej granicy wschodniej i na sprawy sąsiedztwa ze wszystkimi państwami, które tam obecnie powstały.

b) Jednoznaczna opcja Polski dotycząca integracji z istniejącymi organizacjami Europy Zachodniej (EWG, NATO) prowadzi do istotnej w sensie historycznym zmiany europejskiego układu geopolitycznego oraz miejsca Polski w tym układzie. Jest to logiczny rezultat wyczerpania się podstaw politycznych będących wykładnią układów z Teheranu, Jałty i Poczdamu. Polska granica wschodnia jest już dzisiaj w jakimś sensie granicą Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, której nasz kraj powoli staje się częścią.

c) W krajach sąsiadujących z nami na wschodzie mamy także do czynienia z jakże żywotną dla nich kwestią opcji. Chodzi z jednej strony o opcję na rzecz rzeczywistej niezależności państwowej lub też, z drugiej strony, o opcję ponownego podporządkowania się Rosji. Pierwsza z tych opcji oznacza początek formowania się obszaru Europy Wschodniej i tworzenia się nowego geopolitycznego ładu europejskiego. Druga z nich musi prowadzić do procesu odtwarzania dawnego systemu zależności i znanych już sytuacji konfliktowych. Sprawy te mają dla Polski, podobnie jak i dla całej Europy, znaczenie zasadnicze.

d) Polska jest żywotnie zainteresowana tym, ażeby jej wschodni sąsiedzi: Ukraina, Białoruś i Litwa stali się w pełni niezależnymi podmiotami europejskiej i światowej sceny politycznej. Jest zainteresowana szeroką współpracą z nową Rosją. Polska widzi swój interes w zmianach, które dokonują się obecnie w dotychczasowym europejskim ładzie geopolitycznym. Świadomość tych uwarunkowań i zachodzących procesów, jak też towarzysząca temu determinacja w przekształcaniu naszych własnych struktur politycznych, gospodarczych i społecznych, stanowią istotny wkład w budowę Nowej Europy.

Warszawa, lipiec 1993 r.



## Postscriptum

Geopolityczny "obraz" polskiej granicy wschodniej, a także samej Polski, zyskuje na nowej dynamice. Wiąże się to z przebiegiem sytuacji, która miała miejsce na przełomie września i października 1993 r., a także negatywnym stanowiskiem rosyjskim wobec dążenia Polski do integracji ze strukturami wojskowymi Sojuszu Atlantyckiego (NATO). Nasuwa się w związku z tym pytanie. Czy Federacja Rosyjska-Rosja pragnie nawrócić do założeń tradycyjnej rosyjskiej doktryny imperialnej i odbudowy "rosyjskiego imperium", w tym także jego strefy wpływów (która zresztą nie była ściśle sprecyzowana; jej zasięg stanowił funkcję różnych typów Rosji, jak też jej znaczenia na arenie politycznej i wojskowej)?

Zakwestionowanie przez Rosję polskiego dążenia do integracji z Zachodem stanowi niewątpliwą próbę zasygnalizowania, że terytorium naszego kraju ponownie stanowi dla niej przedmiot geopolitycznego zainteresowania, strefę jej geopolitycznych interesów. Strefa ta, w sensie historycznym, była następstwem rozbiorów i układów z Jałty. Sytuacja zaistniała pod koniec 1993 r. potwierdza słuszność przyjętej przez nasz kraj opcji na rzecz pilnej integracji ze strukturami gospodarczymi, politycznymi i wojskowymi Europy Zachodniej. Determinacja w tym zakresie powinna ulegać dalszemu wzmocnieniu poprzez wzmożenie wysiłków dla przyspieszenia przebudowy gospodarki kraju i zdecydowaną wolę uczestnictwa w europejskich procesach integracyjnych. Wymaga tego polska racja stanu.

Warszawa, październik-listopad 1993 r.

## Przypisy

1. Termin stosowany głównie w amerykańskiej literaturze geograficznej i historycznej. Dotyczy on rozważań nad postrzeganiem organizacji przestrzeni geograficznej i jej przemian przez ludzi i społeczności tam żyjące. W cytowanym niżej źródle autor określa to jako "...perceptions people have of the world in which they live...in historical geography such an interest is often called geosphy". Chambers R.W., 1982, *Images, acts and consequences: a critical review of historical geosophy*, w: Baker A.R.H., Billinge M. (red.), *Period and Space*, Cambridge Un. Pr., Cambridge, ss. 197-204; Rościszewski M., 1987, *Kierunki badań w geografii politycznej. Posłowie*, w: Barbag J., (red.), *Geografia polityczna ogólna*, wyd. IV, PWN, Warszawa, ss. 297-310. Użyty w niniejszym artykule termin dotyczy refleksji nad możliwymi skutkami wpływu czterechsetletniej historii Rzeczypospolitej na świadomość narodów zamieszkujących obszary Europy Wschodniej.

## Literatura

1. *Le continent retrouvé*, 1993, Foucher M., Potel J.-Y. (red.), DARTAR, Edition de l'Aube,
2. Eberhardt P., 1992, *Polska granica wschodnia 1939- 1945*, Warszawa,
3. *Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza*, 1993, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,
4. *Problematyka wschodniego obszaru pogranicza*, 1993, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 2, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,
5. Nowakowski J. M., 1991, *Rosja, Polska i kwestia sowiecka*, w: Polska w Europie, Ośrodek Studiów Międzynarodowych przy Senacie RP., z. 6, Warszawa, ss. 29- 38,
6. Rościszewski M., 1992, *Europa Środkowa i jej specyfika przestrzenna*, Przegląd Geograficzny, z. 1-2, ss. 3-18,
7. Rościszewski M., 1993, *Poland and New Political and Economic Order in Europe*, The VII AESOP Congress, Łódź, maszynopis powielany,
8. Rościszewski M., 1992, *Polska na współczesnej mapie geopolitycznej świata*, Roczniki Socjologii Wsi, nr 24 (5), SGGW, Warszawa ss. 11-33,
9. Rościszewski M., 1992, *Polska w Europie. Współczesne dylematy i uwarunkowania geopolityczne*, Geografia w Szkole, nr 3, ss. 131-138,
10. Rościszewski M., 1993, *Polska i jej uwarunkowania geograficzno-polityczne*, Conference Papers, nr 17, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, ss. 37-84,
11. Stasiak A., 1992, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego*, Geografia w Szkole, nr 2, ss. 67-72,

12. Stasiak A., 1992, *Wybrane problemy zagospodarowania przestrzennego obszarów pogranicza zachodniego i wschodniego Polski*, Nauka Polska, nr 1-2, Ossolineum, ss. 51-60,

13. Ungerer W.W., 1991, *Perspektywy europejskie a miejsce Polski*, w: *Polska w Europie*, Ośrodek Studiów Międzynarodowych przy Senacie RP., z. 6, Warszawa, ss. 54- 62.

**Piotr Eberhardt**

## **PROBLEMATYKA TZW. EUROREGIONÓW NA WSCHODNIM POGRANICZU POLSKI**

Na wielu odcinkach granicznych państw Europy Zachodniej (m. in. na granicy niemiecko-holenderskiej, niemiecko-francuskiej, a nawet hiszpańsko-portugalskiej) istnieją od wielu lat tzw. euroregiony. Powstały one w rezultacie podpisanych przez zainteresowane strony porozumień dotyczących ścisłej współpracy przygranicznej. Obejmują one określone obszary po obu stronach granicy, w których rozwiązuje się wspólnie problemy ekologiczne, ekonomiczne, czy społeczne. Regiony transgraniczne w Europie Zachodniej powstały nie w wyniku nagłej improwizacji, lecz wieloletnich przygotowań, a następnie żmudnych pertraktacji, w których, w rezultacie wzajemnych kompromisów, rozstrzygnięto wiele trudnych kwestii. W trakcie ustaleń programowych, jak i realizacji, w ramach euroregionów prowadzona jest polityka zmierzająca do pełnej integracji funkcjonalnej gospodarki. Ważniejsze są jednak cele polityczne. Nie można bowiem zapomnieć, że poza względami regionalnymi kryją się długofalowe zamierzenia polityczne. Euroregiony mają być jedną z dróg umożliwiających stworzenie w XXI wieku jednolitej Europy.

Do bardziej znanych regionów transgranicznych należą regiony:

- 1) Region Ems - Dollart (Holandia, Niemcy),
- 2) Euroregio (Holandia, Niemcy),
- 3) Region Górnego Renu (Francja, Szwajcaria, Niemcy),
- 4) Euroregion Moza - Ren (Belgia, Holandia, Niemcy),
- 5) Wspólnota Robocza Pirenejów (Andora, Francja, Hiszpania),
- 6) Rada Lemańska (Szwajcaria, Francja),
- 7) Cotrao (Szwajcaria, Francja, Włochy),
- 8) Wspólnota Robocza Jury (Szwajcaria, Francja),

### 9) Comregio (Belgia, Luksemburg, Francja, Niemcy).

U podstaw idei tzw. euroregionów istniało przekonanie, że tereny przygraniczne nie są w stanie samoczynnie, bez wsparcia zewnętrznego przewyciężyć swego zacofania. Chęć rozbudowy rynków lokalnych była przesłanką tworzenia nowych więzi gospodarczych poprzez scalanie mniejszych regionów przygranicznych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie granicy, w większe obejmujące tereny dwóch, a nawet trzech lub czterech państw. Euroregiony na Zachodzie umożliwiły rozwiązanie niektórych nabrzmiałych problemów pogranicza, zwłaszcza w zakresie wymiany towarowej oraz ochrony środowiska. Wspólnie realizowane przedsięwzięcia w dziedzinie oczyszczania rzek granicznych dały pozytywne rezultaty. Ponadto rozwinęła się współpraca kulturalna, naukowa i technologiczna. Na przykład w Strasburgu powstała trójjęzyczna wyższa uczelnia. Stworzono niemiecko-francuskie centrum obliczeniowe i studium menedżerskie we Freiburgu i Colmarze. Wielu trudnych kwestii nie udało się jednak rozwiązać w ramach euroregionów. Sprzeczności interesów były na tyle duże, że nie udało się osiągnąć kompromisu. Tym niemniej ogólne wyniki są pozytywne. Należy je więc pilnie obserwować, a liczne konkretne pomysły wykorzystać w celu aktywizacji polskich terenów przygranicznych (A. Miszczuk 1993).

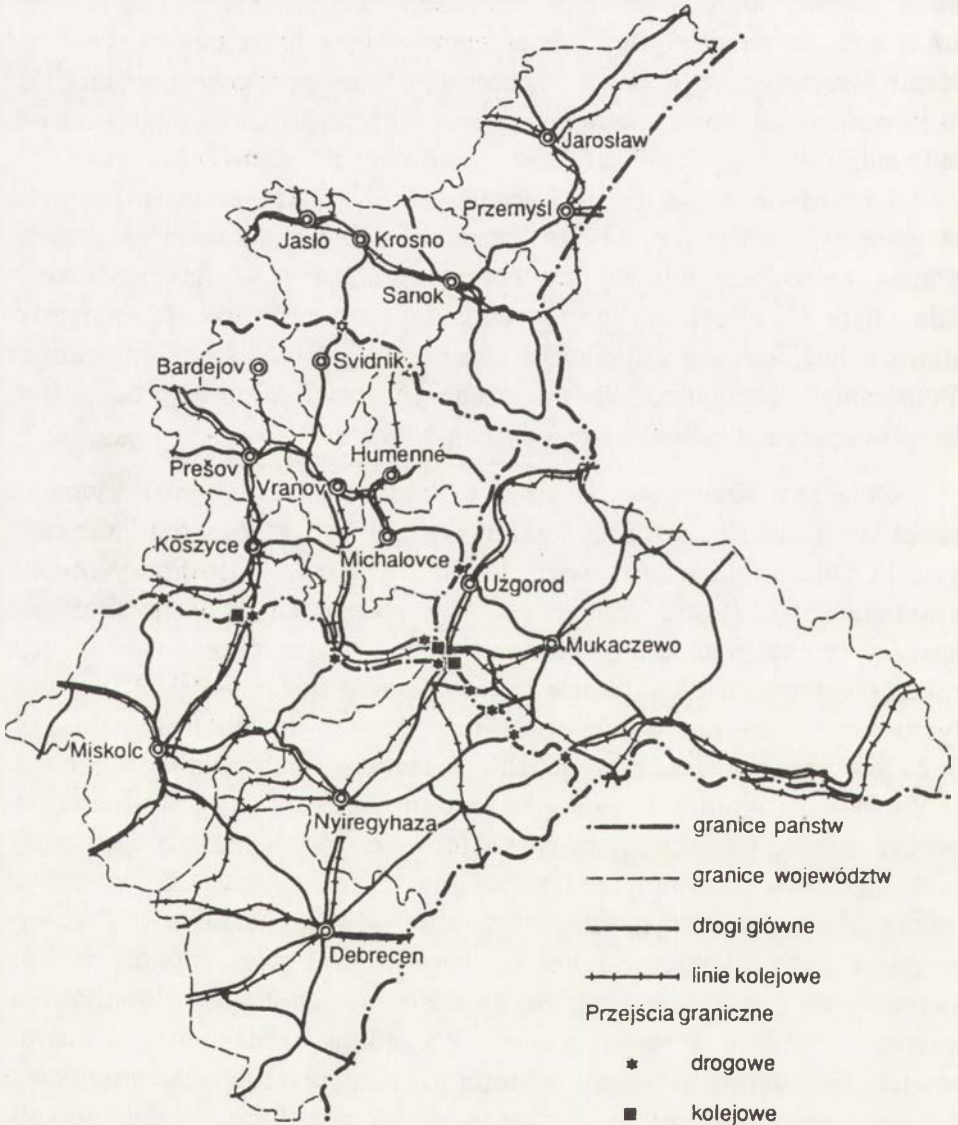
Zachodnioeuropejskie euroregiony były tworzone na granicy krajów o podobnym poziomie życia, stabilnych ekonomicznie i finansowo, zintegrowanych wieloma porozumieniami, należącymi zazwyczaj do EWG, którym nie groził niekontrolowany przepływ ludzi i masowy przemyt towarów. Z tego względu ich powstanie nie budziło poważniejszych kontrowersji, a ich późniejsza działalność była przyjmowana z coraz większą przychylnością przez mieszkańców. Odegrały więc historyczną rolę w zasypywaniu podziałów między społecznościami żyjącymi po obu stronach granicy. W momencie utworzenia Unii Europejskiej, w której wewnętrzne granice polityczne nabierają coraz bardziej symbolicznego wymiaru można zakładać, że euroregiony w dużym stopniu stracą rację bytu.

W ciągu ostatnich dwóch lat do społeczeństwa polskiego dotarła wiadomość o utworzeniu lub projektach utworzenia transgranicznych euroregionów, do których wejdą przygraniczne obszary Polski. Jak wiele razy było to już w przeszłości nie tylko społeczeństwo było zaskakiwane tymi wiadomościami, ale również środowiska naukowe, grupujące planistów, regionalistów, geografów, czy ekonomistów, stawiane były przed faktem dokonanym. Wzbudziło to uzasadniony niepokój. Zgodnie z ist-

niejącymi przepisami projekty planistyczne dotyczące części terytorium Polski muszą być zgodne z ogólną koncepcją zagospodarowania przestrzennego kraju. Nie mogą być sprzeczne z istniejącym ustawodawstwem, realizowaną polityką przestrzenną i już zatwierdzonymi planami przestrzennymi w skali kraju i regionów. Tego typu koncepcje muszą się mieścić w ogólnej strategii rozwoju perspektywicznego Polski. Nie mówiąc już o tym, że powinny być uzasadnione w sposób racjonalny, poddane ocenie merytorycznej oraz zaprezentowane opinii miejscowej społeczności. Powodem ich powstania nie mogą być doraźne aspekty propagandowe, bądź możliwość uzyskania środków finansowych z różnych fundacji.

Zastanawiając się czy te warunki zostały spełnione warto spojrzeć na genezę i ocenić projekty utworzonych lub projektowanych euroregionów, które formułują się przy naszych granicach. W niniejszym artykule zajęto się obszarami przy wschodniej granicy Polski. Pominięto w rozważaniach kwestie istniejącego euroregionu "Nysa" i projektowanego "Pomerania". Chciałbym jedynie zaznaczyć, że ich koncepcja budzi bardzo poważne zastrzeżenia i to nie tylko polityczne.

Obiektem ożywionej polemiki w środkach masowego przekazu, a nawet kontrowersji na forum sejmowym, był tzw. euroregion "Karpaty" (ryc. 1). Dlatego też warto poświęcić mu trochę uwagi. Inspiratorem jego powstania była strona węgierska. Aby zrozumieć intencje projektodawców trzeba znać dramatyczną historię Węgier oraz konsekwencje traktatu w Trianon. W rezultacie narzuconego Węgrom 4-VI-1920 r. werdyktu terytorium państwa węgierskiego zostało zredukowane do 1/3. Duża liczebnie mniejszość węgierska znalazła się w Rumunii, Jugosławii, na Słowacji i Ukrainie. W początkowym projekcie Węgrzy zamierzali utworzyć euroregion obejmujący zasadniczą część ich historycznego terytorium. Sprzeciw Rumunii oraz nieustabilizowana sytuacja w Jugosławii uniemożliwiła to zamierzenie. Natomiast obwód zakarpacki Ukrainy przyjął z zadowoleniem inicjatywę węgierską. Bardzo kłopotliwe były rozmowy ze stroną słowacką, ale obietnica udziału Polski skłoniła Słowaków do udziału w tej inicjatywie. Początkowo akces złożyły jedynie powiaty wschodniej Słowacji, w której nie istnieje mniejszość węgierska. We wstępnej fazie pertraktacji gotowość do współpracy zadeklarowały północno-wschodnie komitaty węgierskie, obwód zakarpacki, kilka powiatów słowackich oraz województwa: krośnieńskie i przemyskie. Dla tak wykrojonego obszaru przyjęto nazwę "Euroregion Karpaty". Z punktu widzenia geograficznego nie było to zbyt ścisłe, gdyż wyodrębnione tery-



Ryc. 1. Euroregion "Karpaty"



torium zawiera niewielką i dość przypadkową część masywu karpackiego, ale za to dużą część Niziny Węgierskiej. Sprawa terminologiczna nie jest tu zbyt ważna, chociaż wzbudziła zaniepokojenie Rumunów, którzy widzą w tym wszystkim rewizjonizm węgierski (problem karpackiego Siedmiogrodu). Prezydent Rumunii Iliescu skomentował to pytaniem. "O jaką współpracę karpacką może chodzić Węgrom, które nie mają Karpat?"

Według informacji zawartych w artykule B. Zaremby (1993) w utworzenie euroregionu karpackiego zaangażował się już w maju 1992 r. nowojorski Instytut Studiów Wschód-Zachód (IEWS). Miało to miejsce przy okazji konferencji w Nyiregyhaza. Całością pracy IEWS zajmuje się międzynarodowy zarząd, którego przewodniczącym jest obecnie Hans Dietrich Genscher, były minister spraw zagranicznych Niemiec. Finansowe wsparcie dla IEWS pochodzi przede wszystkim ze źródeł amerykańskich, japońskich i niemieckich. Jak wynika z "Biuletynu Euroregionu Karpackiego" (nr 1, listopad 1992) euroregion "Karpaty" jest jednym z piętnastu projektów realizowanych pod patronatem IEWS. Na spotkaniu przedstawicieli Węgier, Ukrainy, Słowacji i Polski powołano Komitet Przygotowawczy, którego zadaniem było opracowanie wszystkich kwestii związanych ze zorganizowaniem Euroregionu. Komitet ten zebrał się w sierpniu 1992 r. w Stiwinie. Powołano tam zespół doradców, który we wrześniu i październiku 1992 r. opracował dwa dokumenty: Porozumienie i statut Euroregionu. Oba dokumenty zostały parafowane 24-XI-1992 r. w Michalovcach na Słowacji, a następnie przedstawione do akceptacji ministrom spraw zagranicznych poszczególnych państw oraz przesłane do Rady Europy.

W skład euroregionu karpackiego weszły dwa województwa polskie: krośnieńskie i przemyskie, sześć powiatów słowackich: Bardiów, Svidnik, Humenne, Mihalovce, Trebisov i Vranov, ukraiński obwód zakarpacki (Użhorod) i cztery okręgi węgierskie: Borsod-Abauj-Zemlen (Miszkolc), Szabolcs-Szatmar-Bereg (Nyiregyhaza), Hajdu-Bihar (Debreczyn) i Heves (Eger). W tak zakreślonych granicach "euroregion" liczy ok. 50 tys. km<sup>2</sup> i ok. 5 mln mieszkańców. Ok. 45% terytorium i ludności należy do Węgier, a 25% do Ukrainy. Część polska liczy ok. 10 tys. km<sup>2</sup> i ok. 1 mln mieszkańców. Stanowi to jedynie 3% terytorium i ludności Polski. W przypadku Węgier mamy do czynienia z 1/4 obszaru państwa węgierskiego (J. Grzeszczak 1993).

Oficjalne podpisanie porozumienia i statutu euroregionu karpackiego odbyło się 14-II-1993 r. w Debreczynie na Węgrzech. W ceremonii

podpisania wzięli udział ministrowie spraw zagranicznych Polski, Ukrainy i Węgier, przedstawiciele rządu słowackiego oraz sekretarz generalny Rady Europy. Poza wyżej wymienionymi dokumentami podpisano także "deklaracje" ministrów spraw zagranicznych o współpracy społeczności zamieszkujących obszar euroregionu karpackiego. Pomimo, że żadne z państw biorących udział udział w porozumieniu nie kwestionuje przebiegu istniejących granic porozumienie zawarte w Debreczynie gwarantuje jego uczestnikom nienaruszalność granic państwowych. Trudno ocenić jaką ma ono wartość z punktu widzenia prawa międzynarodowego oraz jaka jest jego relacja w stosunku do poprzednich ustaleń zawartych na przykład w Poczdamie, czy Helsinkach. Dla uspokojenia opinii publicznej stwierdzono, że powstała wspólnota terytorialna nie jest nowym "podmiotem ponadnarodowym lub ponadpaństwowym".

Statut ten wzbudził gwałtowną polemikę w polskich środkach masowego przekazu. Według przeciwników koncepcji mamy do czynienia ze zorganizowaniem pewnej struktury ponadnarodowej, która, prędzej czy później, może się znaleźć pod kontrolą organizacji międzynarodowych. Zwolennicy idei podkreślali natomiast, że dzięki powstaniu euroregionu karpackiego nastąpi aktywizacja społeczno-gospodarcza peryferyjnie położonych obszarów przygranicznych (województwa: krośnieńskie i przemyskie). Należy wyraźnie podkreślić, że tworzeniu euroregionów patronowały oficjalne władze państwa polskiego. Widziały one w tej idei nie tylko ważny instrument współpracy z naszymi sąsiadami, lecz również drogę do integracji Polski z innymi krajami europejskimi w ramach tzw. Europy regionów. W wypowiedziach rządowych, spowodowanych ostrą krytyką partii prawicowych o orientacji narodowej, zaznaczało się stale, że instytucjonalizacja tej współpracy, poprzez powoływanie do życia euroregionów, nie jest tożsama z utworzeniem w przyszłości jednostek o charakterze ponadpaństwowym, czy ponadnarodowym, lub też obszarów noszących znamiona jakiegokolwiek autonomii. Oponenti nie zostali jednak przekonani. Również bezstronni badacze zwracają uwagę na niespójność rozumowania twórców koncepcji euroregionów. Warto tu przytoczyć opinię J. Grzeszczaka (1993), który, w podsumowaniu dłuższych rozważań poświęconych euroregionom, stwierdza, że koncepcja "Europy regionów" kwestionuje, koniec końców, zasadę "państwa narodowego".

Powołanie euroregionu karpackiego stało się w Polsce kontrowersyjnym problemem politycznym. Na forum Sejmu miała miejsce burzliwa polemika. Można stwierdzić, że obie strony konfliktu dały się ponieść

emocjom i używały w dyskusji argumentów mało rzeczowych. Zamiast racji merytorycznych, w wypowiedziach zwolenników i przeciwników euroregionów, szermowano hasłami ideologicznymi. Podczas gdy jedni mówili o zamykaniu granic i izolowaniu się od Europy, drudzy o zagrożeniu niepodległości państwa. Najmniej natomiast dyskutowano o konkretach ekonomicznych, zwłaszcza zaś o finansowych korzyściach, które może przynieść cała ta koncepcja. Z tego względu warto spojrzeć na powstały euroregion z punktu widzenia gospodarki przestrzennej i ocenić możliwości jego funkcjonowania. Wydaje się, że po zapoznaniu się z całością materiałów należy podejść dość sceptycznie do forsowanego przez Urząd Rady Ministrów i władze administracyjne szczebla wojewódzkiego projektu. Nie budzi bowiem wątpliwości, że powstał region niespójny wewnątrznie, o przypadkowej konfiguracji granicznej, mający skromne perspektywy rozwojowe, którego integracja napotyka na olbrzymie trudności. Uczestnictwo polskich województw w tak skonstruowanym euroregionie nie przyniesie większych korzyści gospodarczych i jest z góry skazane na duże trudności. Można tu nadmienić, że bariera karpacka oraz brak połączeń infrastrukturalnych uniemożliwia szersze kontakty z partnerem węgierskim. Z kolei między obszarami należącymi do województwa krośnieńskiego i przemyskiego a obwodem zakarpackim w zasadzie w ciągu ostatnich 1000 lat nie było żadnych powiązań gospodarczych. Są to obszary całkowicie od siebie odizolowane. Brak jest jakiegokolwiek bezpośredniego połączenia. Istnieje jedno potencjalne, ale nie zagospodarowane, połączenie przez Wołosate. Przebiega ono jednak przez otulinę Bieszczadzkiego Parku Narodowego, gdzie może być dopuszczalny jedynie ruch pieszy, względnie transport konny!! Należy natomiast mocno podkreślić, że od czasów Kazimierza Wielkiego aż do 1945 roku rejon Jasła, Krosna i Sanoka stanowił wspólnotę ekonomiczną i polityczną z rejonem Sambora, Turka, Drohobycza i Borysławia, zaś rejon Przemyśla, leżący na starym historycznym trakcie Kraków-Lwów, był silnie związany z Lwowem. Historyczne powiązania mają tu charakter równoleżnikowy i w tym kierunku przebiega układ powiązań infrastrukturalnych. W pierwszej fazie powstał region, szumnie nazwany euroregionem, będący zlepkiem dość przypadkowych obszarów. Udział polskich województw w tym układzie przestrzennym był początkowo geograficznym i ekonomicznym nieporozumieniem.

Oceniając sceptycznie perspektywy funkcjonowania w zarysowanym kształcie terytorialnym euroregionu karpackiego nie można nie do-

ceniać pewnych doraźnych korzyści. Siedzibą sekretariatu euroregionu został Sanok, któremu przekazano, za pośrednictwem japońskiej fundacji Sosakawa, 90 tys. dolarów. Pomimo, że jest to kwota bardzo skromna, umożliwi ona działalność statutową sekretariatu. Istnieją szanse na uzyskanie pewnych funduszy na prace planistyczne i projektowe. Z drugiej strony, niepoważnie brzmiały zapewnienia, że stworzony euroregion stanowi właściwe panaceum na trudne problemy, przed którymi stoi południowo-wschodnia Polska.

Należy jednak zaznaczyć, że w ostatnim czasie uczestnicy porozumienia zaczęli sobie zdawać sprawę z ułomności terytorialnej i funkcjonalnej powstałego euroregionu oraz konieczności zmian jego organizacji i zasięgu przestrzennego. W czerwcu 1993 r. nastąpiło rozszerzenie euroregionu o dwa słowackie powiaty: Koszyce i Preszov. Rozważa się również dołączenie trzech ukraińskich obwodów: lwowskiego, iwanofrankowskiego (stanisławowskiego) i czerniowieckiego. W przypadku zrealizowania tego projektu powstaje koncepcja interesująca dla strony polskiej, gdyż do wspólnoty dołączają się obszary należące przez wieki do państwa polskiego (z wyjątkiem obwodu czerniowieckiego stanowiącego część historycznej Bukowiny). Z drugiej strony, nie można pomijać faktu, że ujawniają się kolejne dysproporcje wielkościowe. Polska część euroregionu będzie zbyt mała by być rzeczywistym partnerem dla części ukraińskiej, dysponującej wielokrotnie większym potencjałem demograficznym i gospodarczym. zachodzi więc konieczność znacznego rozszerzenia części polskiej (co najmniej o województwo rzeszowskie). Wszystko to razem świadczy o stałej improwizacji organizatorów i braku docelowej koncepcji. W dodatku niejasne jest stanowisko Rumunii, która zagrożona terytorialną ekspansją euroregionu karpackiego, okrążającego państwo rumuńskie od strony północnej i zachodniej, może albo przystąpić do wspólnoty euroregionalnej, albo też zareagować jeszcze bardziej nieprzyjawnie, aniżeli dotychczas. wszystko to razem zmusza do ostrożności i rozważnego postępowania strony polskiej.

Oceniając krytycznie koncepcję Euroregionu Karpaty z punktu widzenia przestrzennego, politycznego i gospodarczego należy docenić samą ideę porozumienia o współpracy przygranicznej z naszymi sąsiadami usytuowanymi po wschodniej i południowej stronie granicy Polski. Dlatego też, z punktu widzenia geograficznego i gospodarczego, porozumienie o współpracy przygranicznej między wojewodami: krośnieńskim, przemyskim, zamojskim i chełmskim a namiestnikami prezydenta Ukrainy na

obwody: lwowski i wołyński, podpisane 11-IX-1992 r., jest sensowne i w pełni uzasadnione. Sądzę, że umowa ta idzie we właściwym kierunku, gdyż współpraca między nadgranicznymi regionami Polski i Ukrainy jest bardzo potrzebna.

Podobnie, z dużym zadowoleniem należy przyjąć kolejne porozumienie, dotyczące euroregionu nadbużańskiego. Zostało ono zawarte między województwami: lubelskim, białkopodlaskim, chełmskim i tarnobrzeskim a obwodem wołyńskim.

Do zawarcia porozumienia, którego sygnatariuszami byli Wojewodowie: lubelski, białkopodlaski, chełmski i tarnobrzeski oraz Prezydent Miasta Lublina, doszło, przy współudziale ministra przekształceń własnościowych i ministra-kierownika CUP, w kwietniu 1992 r. Porozumienie to, zwane Porozumieniem Regionalnym, zostało zawarte w celu wspólnej realizacji programu restrukturyzacji i prywatyzacji.

W czerwcu 1992 r. do porozumienia przyłączył się obwód wołyński Ukrainy. W rozszerzonym porozumieniu stwierdza się, że "strony porozumienia będą rozwijać współpracę sąsiedzką w zakresie:

- rozwoju regionalnego,
- transportu i komunikacji,
- zaopatrzenia w nośniki energii i wodę,
- ochrony przyrody i środowiska,
- współpracy przemysłowej,
- wymiany handlowej,
- rolnictwa i przetwórstwa rolnego,
- edukacji i badań naukowych,
- ochrony zdrowia,
- kultury i sztuki,
- turystyki i rekreacji,
- wzajemnej pomocy w walce z przestępczością oraz katastrofami i klęskami żywiołowymi"

Pierwszy projekt wypracowany w ramach porozumienia dotyczy zagospodarowania międzynarodowego przejścia drogowo-kolejowego Dorohusk-Jagodin. Uznano jednak, że dalsze szczegółowe projekty dotyczące współpracy transgranicznej powinny być umieszczone w szerszych ramach i stąd pojawił się projekt powołania "Euroregionu Bug", obejmującego po stronie polskiej województwa: lubelskie, białkopodlaskie, chełmskie i tarnobrzeskie, po stronie ukraińskiej - obwód wołyński, a białoruskiej - brzeski. Projekt powołania euroregionu zawiera szczegó-

łowe koncepcje tworzenia instytucji integrujących region transgraniczny "Bug", takich jak:

- Rozrachunkowa Izba Barterowa,
- Fundusz Restrukturyzacji Regionalnej Przygranicznych Regionów Polski Środkowo-Wschodniej,
- Szkoła Menedżerska (polsko-białorusko-ukraińska),
- Bank Joint-Venture.

Zaawansowane są także wspólne projekty rozwoju infrastruktury transportowej, przejść granicznych i tworzenia stref wolnocłowych (A. Miszczuk 1993).

Przedstawiając wstępne zamierzenia dotyczące rozwoju współpracy przygranicznej po obu stronach nadgranicznego Bugu nie można pominąć kwestii budzących wątpliwości. Niezrozumiały i mało logiczny jest tu zasięg terytorialny przyjętego obszaru. Można tu wskazać, że po stronie polskiej znalazło się województwo białkopodlaskie, nie tylko nie graniczące z obwodem wołyńskim, ale nie mające nawet wspólnej granicy z Ukrainą. Województwo to jest zdecydowanie predysponowane do współpracy z obwodem brzeskim, leżącym już w Republice Białoruskiej. Pomińcie z kolei województwa zamojskiego, a włączenie do tej wspólnoty regionalnej, położonego daleko od granicy państwa, województwa tarnobrzeskiego budzi poważne zastrzeżenia.

W dalszym etapie prac nad koncepcją tzw. euroregionu Bug sytuacja stała się bardziej klarowna. Zorganizowany został zespół badaczy lubelskich, który rozpoczął szeroko zakrojone prace organizacyjne i studia metodologiczne, w których uwzględniono zagadnienia zagospodarowania przestrzennego, ekonomiczne oraz współpracy kulturalnej. Zamierza się opracować spójną koncepcję, która ma być rezultatem pracy dużego, interdyscyplinarnego zespołu złożonego z badaczy polskich i ukraińskich, a w przyszłości również białoruskich. Dopiero po przeprowadzonych badaniach (w skali międzynarodowej, krajowej, regionalnej i lokalnej) ma być skonstruowana wizja jednostki transgranicznej, której nadrzędną osią byłaby rzeka Bug. W przyszłości, w sposób wszechstronny, mają być rozważone kwestie delimitacyjne, warunkujące odpowiednie funkcjonowanie jednostki transgranicznej. Dla celów poznawczych, aplikacyjnych i promocyjnych projektuje się wydanie atlasu geograficzno-ekonomicznego, poświęconego kwestiom przyrodniczym, demograficznym, społecznym i ekonomicznym pogranicza polsko-białorusko-ukraińskiego. Ponadto projektuje się badania nad układem infrastruktury technicznej, tworzeniem

wspólnych przedsięwzięć finansowych i gospodarczych po obu stronach granicy. Szczególną uwagę zamierza się skoncentrować na kwestiach ekologicznych. Wszystkie te istotne sprawy były rozważane na seminarium naukowym zorganizowanym w czerwcu 1994 r. w Kazimierzu n. Wisłą. Dojście do ewentualnej koncepcji euroregionu ma być rezultatem długiej procedury badawczej i artykulacji dążeń społeczności lokalnej, a nie szybkiej improwizacji i decyzji podjętej na skutek nacisków politycznych lub doraźnych celów propagandowych.

Zwracając uwagę na brak logicznych uzasadnień w dotychczasowym układzie przestrzennym projektowanego euroregionu nie można nie doceniać potrzeby utworzenia transgranicznego regionu położonego po obu stronach Bugu. Wynika to nie tylko z potrzeby rozwoju współpracy przygranicznej między szeroko pojętą Lubelszczyzną a regionem wołyńskim. Istotnym, niezmiernie ważnym wspólnym działaniem byłoby oczyszczenie wód Bugu, który płynąc w kierunku Polski centralnej zaoptuje m. in. Warszawę w wodę pitną. Potrzebę utworzenia wspólnego nadbużańskiego regionu transgranicznego uzasadnia w swoim artykule A. Miszczuk (1993). Warto w tym miejscu zaprezentować jego argumenty, przemawiające za koniecznością nawiązania współpracy polsko-ukraińskiej i wspólnego rozwiązywania nabrzmiałych problemów, przed którymi stoją obszary położone po obu stronach środkowego Bugu. Zdaniem A. Miszczuka Bug mógłby stać się osią euroregionu, którego głównym zadaniem byłoby przede wszystkim wspólne działanie na rzecz czystości tej rzeki. Obecnie zarówno dopływy leżące po stronie wschodniej (szczególnie Ługa i Muchawiec) jak i zachodniej (Huczwa, Udal, Uherka, Włodawka, czy Krzna) przyczyniają się do znacznej degradacji Bugu. Konieczne byłoby zatem wspólne działanie w tej dziedzinie, zwłaszcza w zakresie budowy nowo-czesnych oczyszczalni ścieków w Hrubieszowie, Chełmie, Włodawie, Włodzimierzu Wołyńskim i Brześciu.

Ze względu na swój graniczny charakter Bug był praktycznie niewykorzystywany dla turystyki oraz jako droga wodna dla transportu polsko-ukraińsko-białoruskiego. Kolejną przesłanką utworzenia euroregionu jest stosunkowo duże podobieństwo środowiska geograficznego obszarów leżących po obu stronach Bugu. Przykładem obszarów transgranicznych szczególnie cennych przyrodniczo jest Roztocze, które wymaga podjęcia wspólnych działań ochronnych.

Przynależność zachodniego i wschodniego obszaru nadbużańskiego, m.in. w okresie międzywojennym, do jednego organizmu państwowego

przyczyniła się do określonego ukształtowania szlaków infrastruktury transportowej. Jest to szczególnie widoczne w momencie podejmowania decyzji o uruchomieniu nowych przejść granicznych, gdy wystarczy odbudować, bądź wyremontować, most, czy kilkukilometrowy odcinek brakującej drogi. Przywrócenie dawnych połączeń transportowych może przyczynić się do ożywienia połączeń kolejowych i kołowych. W tym kontekście poważne zastrzeżenia budzą ostatnie decyzje ministerstwa komunikacji. Dobitym przykładem jest zlikwidowanie połączenia kolejowego z Chełma do Włodawy. Ta linia kolejowa przed II wojną światową dochodziła do Brześcia.

Dużą niedogodnością w funkcjonowaniu transportu kolejowego między Polską a Ukrainą i Białorusią jest różna szerokość torów. Warto jedynie zauważyć, że do dziś dnia istnieje normalnotorowe połączenie kolejowe Chełma z Kowlem. Obszar dorzecza Bugu przecina ponadto szerokotorowa linia kolejowa biegnąca z Kowla przez Hrubieszów, Tarnobrzeg do odległego Olkusza.

Bliższemu nawiązaniu kontaktów między partnerami polskimi, ukraińskimi i białoruskimi służą, organizowane od dwóch lat, Targi Wschodnie w Lublinie, Białej Podlaskiej i Zamościu. Bardzo duże powodzenie miały, organizowane na Ukrainie i Białorusi, misje handlowe z Lubelszczyzny.

Północna część Lubelszczyzny jest zainteresowana intensyfikacją ruchu towarowego na osi wschód-zachód łączącej Europę zachodnią ze wschodnią (linia Berlin - Warszawa - Brześć - Moskwa). Szansą dla wspólnych inwestycji polsko-białoruskich jest istniejący po stronie polskiej Wolny Obszar Celny w Małaszewiczach, mający swój odpowiednik białoruski w Brześciu.

Korzystnym rozwiązaniem dla obszarów przygranicznych Białorusi i Ukrainy byłoby szersze otwarcie lubelskich uczelni dla studentów z tych krajów. Jednocześnie współpraca lubelskich placówek naukowych z instytucjami ze wschodniej strony Bugu mogłaby zaowocować wspólnymi badaniami, a nawet ich udziałem w, utworzonym ewentualnie na obszarze euroregionu nadbużańskiego, tzw. technopolu.

Interesująco przedstawia się także możliwość ekspansji kredytowej lubelskich instytucji finansowych, w tym zwłaszcza Banku Depozytowo-Kredytowego, na wschód. Kończąc swoje wywody na temat pogranicza polsko-ukraińskiego A. Miszczuk zadaje pytanie, czy współpraca gospodarcza dojrzała już do powołania instytucji euroregionu i jaki powinien



on mieć kształt przestrzenny. Jego zdaniem istnieją duże szanse aktywizacji obszarów położonych po obu stronach Bugu. Oceniając pozytywnie możliwości rozwojowe przyszłego euroregionu "Bug" postuluje powołanie początkowo nadbużańskiego regionu transgranicznego.

Przedstawione fakty wskazują, że współpraca transgraniczna jest bardzo ważna i powinna być maksymalnie rozwijana. Można jedynie zadać pytanie, czy pierwszym krokiem w tej dziedzinie powinny być od razu euroregiony, których nazwa sugeruje już, że mamy do czynienia z podmiotami o wyjątkowym statusie, prawie ponadpaństwowym i ponadnarodowym. Przed podejmowaniem tego typu konkretnych decyzji, dwustronnych lub wielostronnych, powinny być rozważone kwestie polityczne, ekologiczne, demograficzne i gospodarcze. Dopiero po rozpatrzeniu tych wszystkich problemów można przystąpić do rozmów i pertraktacji z partnerami po drugiej stronie granicy i ewentualnie zawrzeć, takie czy inne, porozumienie o współpracy przygranicznej. Jednostki przestrzenne predysponowane do współpracy muszą odpowiadać pewnym kryteriom merytorycznym. Ważną kwestią jest to, aby powstałe wspólnoty terytorialne łączyły obszary, których integracja jest pożądana z punktu widzenia celów społecznych, ekonomicznych, czy przyrodniczych. Muszą to być obszary, które łączą długookresowe związki o wymiarze strategicznym. Istotne jest zachowanie zasady równości stron. Groźba dominacji jednego z partnerów musi być ograniczona do minimum. Regiony współpracy przygranicznej powinny być ciągle przestrzennie, tworzyć pewną jedność geograficzną, obejmując tylko te obszary, które są dzięki swemu położeniu predysponowane do integracji funkcjonalnej. Dlatego bardzo istotny jest problem właściwej i jednoznacznej, a przy tym celowej, delimitacji ich zasięgów na podstawie kryteriów fizjograficznych, demograficznych i ekonomicznych. Niezmiernie ważna jest również opinia społeczności lokalnych.

Rozpatrując problematykę euroregionów z punktu widzenia politycznego należy inaczej spojrzeć na euroregiony na granicy zachodniej, a zupełnie inaczej na kształtujące się przy wschodniej granicy Polski. Nie można zapomnieć, że na wschodzie zamiast jednego potężnego sąsiada mamy na razie słabych partnerów, dysponujących ograniczonymi możliwościami realizowania swoich dalekosiężnych celów geopolitycznych i gospodarczych.

We współczesnym świecie zamierzenia polityczne osiąga się w dużym stopniu poprzez wzmocnienie siły ekonomicznej gospodarki. Na

pograniczu zachodnim mamy partnera i rywala posiadającego olbrzymi potencjał ekonomiczno-finansowy. Niemiecka ekspansja gospodarcza w kierunku wschodnim jest strategicznym celem naszego zachodniego sąsiada. Przynieść to może zarówno korzyści, jak i liczne zagrożenia. Przy niekorzystnym przebiegu zdarzeń może to grozić pełnym ekonomicznym zwasalizowaniem Polski. Granica polityczna stanowi tu więc pewną barierę broniącą polski rynek przed zalewem towarów zachodnich i groźbą upadku niektórych dziedzin polskiej gospodarki. Nie można zapominać, że zachodnia granica Polski jest równocześnie granicą z Unią Europejską. Poprzez utworzenie euroregionów na granicy polsko-niemieckiej partner zachodni uzyskuje znacznie większe możliwości penetracji, ekspansji i realizowania własnych programów i planów. Z drugiej strony jednak bardziej wnikamy w struktury Unii Europejskiej, co ułatwi nam w przyszłości wejście do wspólnoty europejskiej. Kwestie te są więc bardzo złożone i wymagają dokładnego rozpatrzenia.

Zupełnie inaczej wygląda sytuacja na pograniczu wschodnim. W stosunku do partnera ukraińskiego, białoruskiego i litewskiego strona polska dysponuje większym kapitałem, lepszą organizacją i bardziej zreformowaną oraz opartą o zasady rynkowe gospodarką. Po utworzeniu na wschodzie sensownych regionów transgranicznych możemy uzyskać większe możliwości penetracji rynku wschodniego. Niemniej idea utworzenia euroregionów na wschodniej granicy Polski wymaga rozważenia innych kwestii, nie tylko gospodarczych. Sądzę, że polityka otwarcia na wschód może przynieść nie tylko pozytywne konsekwencje ekonomiczne, ale również interesujące korzyści geopolityczne. Wymaga natomiast dużej ostrożności przy podejmowaniu konkretnych decyzji, gdyż panująca na wschodzie destabilizacja ma tendencje do rozszerzania się i dezorganizacji otoczenia.

Ze względu na konieczność koordynacji i prowadzenia spójnej polityki przestrzennej w skali całego wschodniego pogranicza uważam, że należy szybko przystąpić do opracowania zasad delimitacyjnych i programowych umożliwiających wyznaczenie obszarów predysponowanych do współpracy przygranicznej. Można z całym przekonaniem stwierdzić, że w pierwszym etapie nie powinny to być euroregiony o wymiarze autonomicznym. Nie wiąże się to z kwestią nazewnictwa, chociaż nie jest też bez znaczenia. Koncepcja euroregionów, jednostek o za dużych uprawnieniach autonomicznych może stać się pomysłem ideologicznym. Konsekwencje gospodarcze utworzenia euroregionów na obszarach państw

postkomunistycznych są trudne do przewidzenia. Wiadomo jedynie, że do tej pory nikt ich nie ocenił i nie skwantyfikował w sposób wymierny. Nie istnieją tu analogie do warunków zachodnioeuropejskich, gdyż integracja funkcjonalna ma dotyczyć obszarów przechodzących trudny okres transformacji ustrojowej. Wiąże się to z ogólną destabilizacją monetarną, kryzysem gospodarczym i możliwościami dużych przepływów mas ludzkich.

Niewątpliwie istnieje pilna potrzeba zintensyfikowania różnorodnych kontaktów między regionami leżącymi po obu stronach polskiej granicy wschodniej. W pierwszym etapie nawiązywania współpracy przygranicznej należy rozwiązać wiele doraźnych kwestii (np. brak przejść granicznych). Następnie dopiero można przejść do szerszej współpracy ekonomicznej i kulturalnej. Powinno to dotyczyć całej granicy a nie wybranych odcinków włączonych w sposób arbitralny do euroregionów. W żadnej fazie tej współpracy nie powinno się podchodzić lekceważąco do istniejącego przebiegu granic, a zwłaszcza poddawać w wątpliwość integralność terytorialną istniejących podmiotów politycznych. W przeciwnym przypadku rezultatem "współpracy" może być fala wzajemnych podejrzeń, jak ma to miejsce w stosunkach węgiersko-rumuńskich.

Przedstawiając w dalszym ciągu rozważań pewne dyskusyjne propozycje dotyczące współpracy przygranicznej z naszymi wschodnimi sąsiadami ograniczono je jedynie do aspektu terytorialnego. W sposób generalny zarysowane zostaną, po obu stronach polskiej granicy wschodniej, potencjalne obszary predysponowane do współpracy przygranicznej (w dalszej perspektywie można je będzie ewentualnie nazwać euroregionami). Pominięte zostaną natomiast kwestie polityczno-prawne oraz organizacyjne.

Na wschodnim, a częściowo również północnym, odcinku granicznym Polska ma czterech sąsiadów: Ukrainę, Białoruś, Litwę i Rosję (obwód królewiecki). Fakt ten determinuje kwestie terytorialne. Można więc mówić o czterech pograniczach: polsko-ukraińskim, polsko-białoruskim, polsko-litewskim i polsko-rosyjskim.

W ramach pogranicza polsko-ukraińskiego istnieje teoretyczna możliwość powstania trzech obszarów, które mają wspólne problemy do rozwiązania (ryc. 2):

1. Obszar (region) bieszczadzko-gorgański, który powinien objąć z polskiej strony województwo krośnieńskie (a w przyszłości wschodnią część województwa nowosądeckiego), a ze strony ukraińskiej południowe rejony obwodu lwowskiego i iwanofrankowskiego (stanisławowskiego)



Ryc. 2. Potencjalne regiony współpracy przygranicznej na obszarze pogranicza wschodniego

oraz północne rejony obwodu zakarpackiego. Ważne jest tu włączenie północno-wschodniej Słowacji. Obszar ten miałby charakter przyrodniczo-turystyczny. Istnieją możliwości utworzenia transgranicznego parku narodowego.

2. Obszar (region) lwowsko-rzeszowski, w ramach którego ze strony polskiej powinny się znaleźć województwa: rzeszowskie i przemyskie oraz centralna część obwodu lwowskiego ze Lwowem. Przez centrum obszaru (brama przemyska) przechodzi magistrala łącząca Europę Zachodnią i Wschodnią.

3. Obszar (region) lubelsko-wołyński (zwany również regionem nadbużańskim, a w przyszłości Euroregionem Bug) obejmujący zasadniczą część terenów położonych bezpośrednio nad środkowym Bugiem. Region ten powinien się składać orientacyjnie rzecz biorąc z województw: lubelskiego, chełmskiego i zamojskiego oraz obwodu wołyńskiego położonego po wschodniej stronie Bugu. Nie wykluczone, że w przyszłości może pojawić się koncepcja utworzenia odrębnego Roztoczańskiego Parku Narodowego obejmującego część województwa zamojskiego i północne rejony obwodu lwowskiego.

Na pograniczu polsko-białoruskim mogą powstać dwa regiony współpracy przygranicznej (ryc. 2):

1. Obszar (region) podlasko-poleski. Po stronie polskiej powinien on objąć województwo białkopodlaskie, południową część białostockiego i wschodnią siedleckiego, a po stronie wschodniej - zachodnią i centralną część obwodu brzeskiego. Przez węzeł brzeski przechodzi najważniejsza magistrala komunikacyjna łącząca Europę Zachodnią ze Wschodem.

2. Obszar (region) białostocko-grodzieński obejmowałby centralną i północną część województwa białostockiego oraz zachodnią część obwodu grodzieńskiego. Pierwszym symbolicznym zadaniem mogłoby tu być uruchomienie Kanału Augustowskiego na całej długości.

W ramach tych dwóch regionów odrębnie powinna być rozpatrzona problematyka Puszczy Białowieskiej przeciętej granicą państwową. Wy maga to nawiązania ścisłej współpracy ze stroną białoruską.

Pogranicze polsko-litewskie jest niewielkie terytorialnie, lecz istotne dla obu państw. Obszar intensywnej współpracy przygranicznej powinien obejmować wschodnią część województwa suwalskiego oraz nadgraniczne rejony litewskie, dochodzące do Marjampola (ryc. 2).

Podobnie nie budzi wątpliwości konieczność nawiązania współpracy z obwodem królewieckim (kaliningradzki). Może to stanowić istotną przesłankę aktywizacji województw: elbląskiego i olsztyńskiego oraz zachodniej części suwalskiego (ryc. 2). W ramach tego dużego, potencjalnego regionu współpracy przygranicznej odrębnego potraktowania wymaga Zalew Wiślany oraz otaczające go obszary. Obwód królewiecki stanowi dla Polski obszar niezmiernie ważny z punktu widzenia geopolitycznego. Obecnie jest on enklawą oddzieloną od Federacji Rosyjskiej. Naszym celem strategicznym powinno być zintegrowanie nadgranicznych, a później i pozostałych, obszarów obwodu z Polską. Sztuczna granica przedzielająca byłe Prusy Wschodnie oddziela tereny, które przez stulecia tworzyły jedność geograficzną i polityczną. Integracja całego obszaru aż po Niemcy oraz utworzenie w przyszłości wspólnoty ekonomicznej i silnych więzów między Gdańskiem a Kaliningradem, Olsztynem a Czerniachowskiem jest zadaniem trudnym ale realnym. Wymaga to przygotowania odpowiedniego programu politycznego, przestrzennego i gospodarczego. Można sądzić, że przed gospodarką północnej mogą się otworzyć interesujące perspektywy ekspansji i rozwoju opartego o współpracę transgraniczną. Widzę tu możliwość utworzenia w przyszłości zdemilitaryzowanego regionu współpracy przygranicznej.

W zakończeniu należy podkreślić, że koncepcje rozwoju współpracy z naszymi wschodnimi, a częściowo i północnymi, sąsiadami nie powinny być rozwiązywane spektakularnymi akcjami, lecz konsekwentną drogą budowania współpracy przygranicznej na wszystkich odcinkach granicznych, ze wszystkimi czterema sąsiadami Polski (Ukrainą, Białorusią, Litwą i Rosją) równocześnie.

## Literatura

1. *Biuletyn Euroregionu Karpackiego*, 1993, nr 1,
2. *Euroregion "Ściana Wschodnia" - projekt badawczy*, 1993, Porozumienie Regionalne, Lublin,
3. Freeman O., Pulikowski P., 1992, *Samorzady terytorialne a współpraca transgraniczna*, Europejska Agencja Wspierania Samorządów Lokalnych, Warszawa,
4. Grzeszczak J., 1993, *Euroregiony z udziałem Polski*, w: Conference Papers 17, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, ss. 85-95,
5. Kleer J., Krzemiński I., 1993, *W sosie własnym czy obcym*, Polityka nr 22, 29.V., Warszawa,
6. Kuźniar R., 1993, *Transgraniczna współpraca subregionalna czterech państw: Czechosłowacji, Polski, Ukrainy i Węgier. Przesłanki i perspektywy*, w: *Materiały i Dokumenty 6*, BSE, Warszawa, ss. 27-32,
7. Miszczuk A., 1993, *Nadbużański region transgraniczny*, maszynopis, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,
8. Stasiak A., 1993, *Wybrane problemy rozwoju ludnościowego Przygranicznego Regionu Zachodniego Polski*, w: *Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza*, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,
9. *Takie były początki*, 1993, Kurier Karpacki, Miesięcznik nr 11, sierpień,
10. Zaremba B., 1993, *Tajemnica euroregionu Karpaty*, Myśl Polska nr 10, 16-31.V., Warszawa.





**Krzysztof Miros**

## **EUROREGION "NYSA"**

### **Cele i zasady funkcjonowania Euroregionu "Nysa"**

Euroregion "Nysa" (pełna nazwa - Euroregion Neisse - Nisa - Nysa) jest trójstronną, ponadgraniczną wspólnotą komunalną obejmującą obszar stykowy trzech krajów: Polski, Niemiec i Czech. Jego powołanie zainicjowano w trakcie konferencji obradującej w Żytawie (Zittau) w dniach 23-25 maja 1991 r., pt. "Trójkąt Trzech Ziem", odbytej z udziałem polityków, działaczy komunalnych, naukowców, dziennikarzy i innych przedstawicieli tych trzech krajów. Inicjatywa jego powstania (pierwsza nie tylko w Polsce, lecz i wśród wszystkich byłych krajów socjalistycznych) wyprzedziła nawet podpisanie traktatu między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy z dnia 17 czerwca 1991 r., w którym, w artykułach: 12 i 13, postuluje się rozwijanie współpracy między regionami, miastami, gminami i innymi jednostkami terytorialnymi, w szczególności na terenach przygranicznych, jak też uznaje się za konieczne realizowanie współpracy transgranicznej na wszystkich szczeblach w dziedzinie gospodarki przestrzennej i planowania przestrzennego. Formalne powołanie do życia Euroregionu "Nysa" (z siedzibą Biura Koordynacyjnego w Żytawie) nastąpiło podczas I posiedzenia trójstronnej Rady Euroregionu, które odbyło się w Żytawie w dniu 21 grudnia 1991 r. Zasadniczym celem przyświecającym idei powołania Euroregionu było stymulowanie rozwoju tego obszaru poprzez współpracę ponadgraniczną realizowaną na zasadach pełnej równoprawności, uwzględniającej treści dokumentu Rady Europy z 1980 r. pt. "Europejskie porozumienie ramowe o współpracy ponadgranicznej między organizacjami terytorialnymi".

Podstawowym dokumentem określającym szczegółowo cele, formy i zasady działania współpracy ponadgranicznej jest tzw. Porozumienie ramowe Euroregionu "Nysa" przyjęte uchwałą przez Radę Euroregionu w Libercu w dniu 29 lutego 1992 r. W dokumencie tym wymienia się 4 zasadnicze cele funkcjonowania Euroregionu:

1) wspieranie rozwoju obszaru granicznego poprzez:

- współpracę w zakresie gospodarki przestrzennej,
- utrzymanie i poprawę stanu naturalnych podstaw życia na tym obszarze,
- poprawę kondycji gospodarczej i wyrównanie standardów życia,
- rozbudowę i wzajemne dopasowanie infrastruktury o zasięgu ponadgranicznym,
- współpracę w dziedzinie przeciwpożarowej, ochrony przed katastrofami oraz służb interwencyjnych i pomocy w przypadkach losowych,
- ponadgraniczną komunikację osobową i współpracę w dziedzinie ruchu turystycznego,
- wymianę kulturalną i zachowanie wspólnego dziedzictwa kulturowego,
- poprawę możliwości kontaktów międzyludzkich,
- współpracę w dziedzinie humanitarnej i socjalnej,
- zajmowanie się skargami obywateli;

2) wspieranie, w ramach posiadanych możliwości, przedsięwzięć gminnych, jak też indywidualnych, odpowiadających celom rozwoju regionu;

3) wspieranie wszystkich działań i tendencji na płaszczyźnie komunalnej, które mogą sprzyjać włączaniu się wszystkich trzech państw do Wspólnoty Europejskiej;

4) działanie na rzecz tworzenia umów międzypaństwowych dla ciągnących uregulowań dotyczących ponadgranicznej współpracy komunalnej.

Najwyższym organem Euroregionu, decydującym o ustalaniu problemów priorytetowych i głównych kierunków ich rozwiązywania, a także o tworzeniu i przeznaczaniu wspólnego funduszu finansowego, jest Rada Euroregionu licząca 30 członków (po 10 z każdego kraju). Funkcjonuje ponadto Prezydium Euroregionu, Sekretariat Euroregionu oraz tzw. grupy robocze, zorganizowane po każdej ze stron w oparciu o przyjętą wspólnie ich strukturę branżową i regulamin.

Celem powołania grup roboczych było aktywne, merytoryczne rozwiązywanie problemów w ramach całego Euroregionu. Grupy robocze stanowią przede wszystkim personalną reprezentację podmiotów komu-

nalnych, uzupełnionych przez przedstawicieli środowisk społeczno-zawodowych zaproszonych przez poszczególne gminy. Dotychczas wydzielono 7 grup roboczych:

- I - ekologia i energetyka,
- II - planowanie regionalne, komunikacja, infrastruktura, turystyka,
- III - kultura, oświata, młodzież, zabytki,
- IV - gospodarka, rolnictwo,
- V - bezpieczeństwo socjalne, ochrona przed katastrofami,
- VI - zdrowie i problemy socjalne,
- VII - administracja państwowa, samorząd terytorialny, problemy prawne.

Euroregion Nysa, nie posiadając jako całość osobowości prawnej, jest w rzeczywistości jedynie wspólną płaszczyzną współdziałania 3 stowarzyszeń komunalnych opartych na prawie każdej ze stron. Po polskiej stronie odpowiada mu Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu "Nysa", zarejestrowane w Sądzie Wojewódzkim w Jelenie Górze w dniu 25 września 1992 r. Siedzibą Stowarzyszenia jest Jelenia Góra, a statutowym terenem działalności województwo jeleniogórskie oraz pozostałe terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Celem Stowarzyszenia jest, zgodnie ze statutem, wszechstronna działalność na rzecz pomyślności regionu, sanacji ekologicznej, rozkwitu gospodarczego oraz stałej poprawy warunków życia mieszkańców. Powinna ona być realizowana w szczególności z uwzględnieniem specyfiki położenia regionu w obszarze styku granic Polski, Czech i Niemiec oraz szans, które to położenie stwarza dla wszystkich trzech stron. Dlatego też Stowarzyszenie powinno:

- współdziałać z czeskimi i niemieckimi podmiotami działalności komunalnej w ramach Euroregionu "Nysa",
- harmonizować działalność komunalną w zakresie programowania rozwoju gmin poprzez koordynację prac właściwych jednostek i służb ze strony wszystkich trzech krajów,
- dążyć do usuwania przeszkód wynikających z faktu istnienia granic państwowych,
- dążyć do zwiększenia potencjału gospodarczego regionu przy zachowaniu zasad i rygorów ekologicznych,
- działać na rzecz przyspieszonego rozwoju i wzajemnego dostosowania systemów infrastruktury technicznej i społeczno-usługowej o ponadgranicznym zasięgu oddziaływania,
- tworzyć korzystne warunki dla ponadgranicznej współpracy różnych podmiotów w dziedzinach: szeroko rozumianej kultury, nauki i oświaty,

turystyki i rekreacji, zdrowia i opieki społecznej, w kwestiach prawnych, humanitarnych oraz bezpieczeństwa mieszkańców,

- tworzyć warunki i sprzyjać rozwojowi bezpośrednich kontaktów osobistych pomiędzy mieszkańcami trzech sąsiadujących ze sobą krajów.

Bazą finansową działalności Stowarzyszenia są składki członkowskie wnoszone przez poszczególne gminy i miasta.

Dotychczasowa działalność prowadzona w ramach Euroregionu "Nysa" zaowocowała zorganizowaniem wielu różnych konferencji, seminariów i spotkań. Ważnym nurtem działania jest stałe poszerzanie form i kierunków dwu i trójstronnej współpracy gospodarczej. Temu celowi ma służyć m. in. nawiązanie stałych form współpracy izb przemysłowo-handlowych, jak też planowane powołanie stałej imprezy gospodarczej pt. "Targi Euroregionu Nysa".

## **Charakterystyka geograficzna Euroregionu "Nysa" i problemy rozwoju**

Euroregion "Nysa" obejmuje w większości obszary zaliczane do Sudetów. Jedynie północna, nizinna część obszaru wchodzi w skład Nizin Sasko-Łużyckich i Niziny Śląskiej. Przez środek regionu przepływa z południa na północ Nysa Łużycka, która stanowi jego oś węzłową. Z większych rzek należy wymienić ponadto Bóbr i Kwisę (po stronie polskiej) oraz Sprewę (po stronie niemieckiej). Obszar ten jest silnie zalesiony. Tereny górskie są zajęte przez zbiorowiska bukowe i świerkowe, zaś piaszczyste równiny w północnej części Euroregionu przez rozległe bory sosnowe (Bory Dolnośląskie). Warunki przyrodnicze południowej części regionu (zwłaszcza Karkonoszy) umożliwiają intensywny rozwój turystyki pobytowej, całosezonowej, jak również weekendowej. Niestety silne skażenie środowiska, spowodowane napływem zanieczyszczeń, zwłaszcza z elektrowni opalanych węglem brunatnym, silnie zmniejsza walory tego regionu. O skali problemu niech świadczy postępujący proces zamierania drzewostanów leśnych tego regionu, szczególnie widoczny w Górach Izerskich. Duże zanieczyszczenie powietrza wpływa degradująco również na liczne w regionie uzdrowiska (np. Świeradów-Zdrój, Cieplice Śląskie-Zdrój). Silne zanieczyszczenie wykazują również wody wszystkich większych rzek tego regionu, a zwłaszcza Nysy Łużyckiej. Wydaje się, iż problematyka ochrony środowiska na tym terenie powinna być jednym z

**Tabela 1**

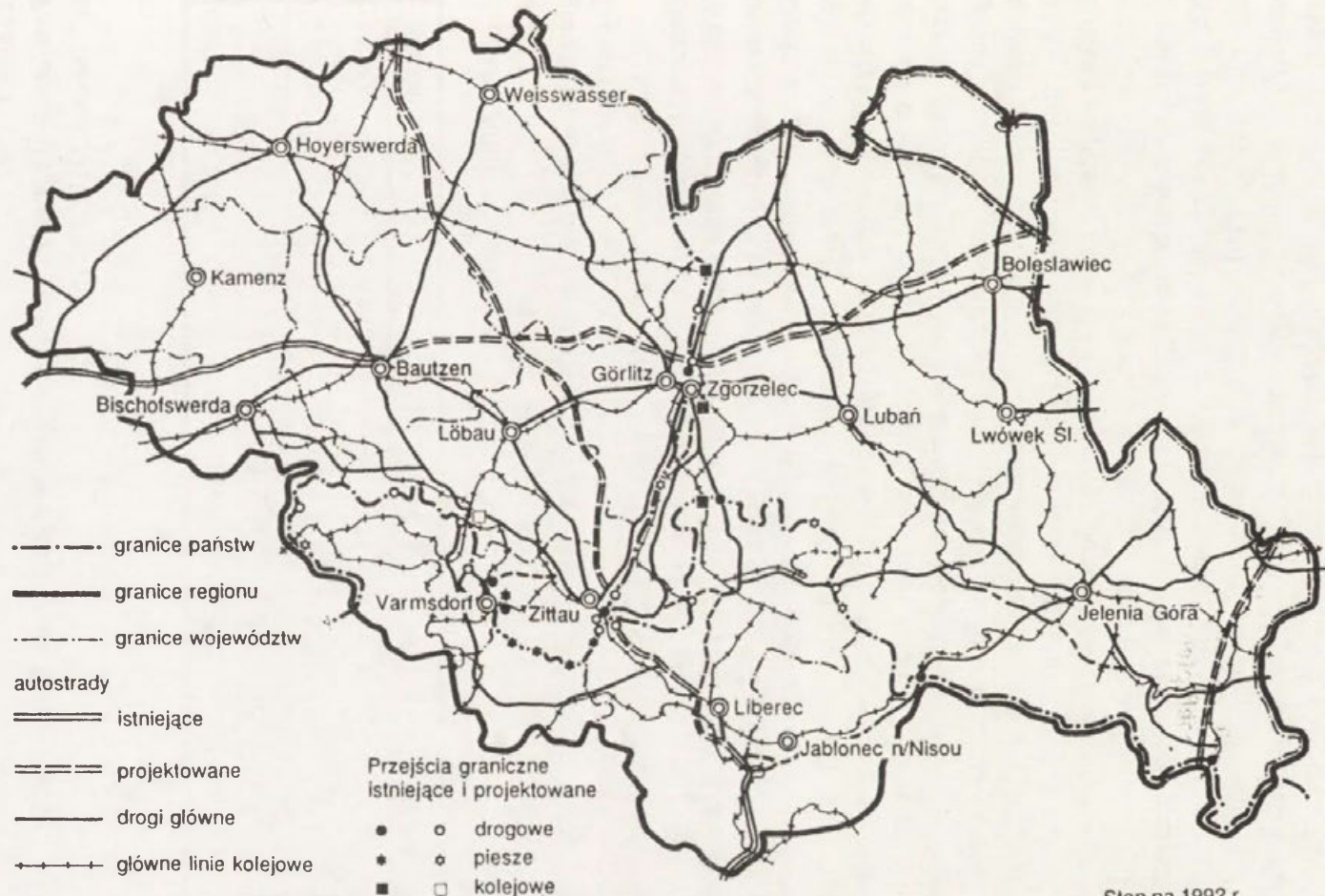
**Powierzchnia, liczba ludności i gęstość zaludnienia Euroregionu "Nysa" (stan z 31.12.1991)**

Części składowe Euroregionu	Powierzchnia		Liczba ludnoś.		Gęstość zal. (l.os./km <sup>2</sup> )
	w km <sup>2</sup>	w %	w tys.	w %	
polska	4379	35,6	518	30,5	118
niemiecka	4378	35,6	705	41,5	161
czeska	3545	28,8	476	28,0	134
RAZEM	12302	100,0	1699	100,0	138

Źródła: Dornier GmbH, 1993

głównych zadań dla współpracy przygranicznej prowadzonej w ramach Euroregionu.

W skład Euroregionu "Nysa" wchodzi 9 powiatów (Kreis) Saksonii: Bautzen, Bischofswerda, Görlitz, Hoyerwerda, Kamenz, Löbau, Niesky, Weisswasser, Zittau oraz miasto Görlitz, 4 powiaty (okresy) Kraju Północnoczeskiego: Ceska Lipa, Jablonec, Semily i rejon Sluknov z powiatu Decin oraz województwo jeleniogórskie. Należy jednakże nadmienić, że tak zarysowany zasięg euroregionu stanowi jedynie ramy, które mogą wypełnić jedynie gminy, które samodzielnie decydują, czy chcą do niego należeć, czy też nie. Ze strony polskiej np. akces do euroregionu zgłosiły niemal wszystkie gminy województwa jeleniogórskiego, lecz również i gmina Przewóz z województwa zielonogórskiego, formalnie nie uczestniczącego w porozumieniu. Powierzchnia całego regionu przekracza nieco 12 tys. km<sup>2</sup>, zaś liczba ludności wynosi ok. 1.7 mln osób (tab.1, ryc. 1). Polska i niemiecka część składowa Euroregionu są niemal identyczne pod względem powierzchni i posiadają zbliżoną liczbę ludności (z niewielką przewagą na rzecz Niemiec), zaś udział strony czeskiej jest nieco niższy. Największą gęstość zaludnienia wykazują obszary znajdujące się po stronie niemieckiej (161 os./km<sup>2</sup>), a najniższą po stronie polskiej (118 os./km<sup>2</sup>). Sieć miast na całym obszarze Euroregionu jest rozwinięta mniej więcej jednakowo. Największe miasta liczą ok. 100 tys. mieszkańców. Należy do nich Liberec (102 tys. m.) i Jelenia Góra (93 tys. m.). Nieco mniejsze ośrodki, liczące 30-70 tys. mieszkańców to: Görlitz, Hoyerwer-



da, Budziszyn (Bautzen), Żytawa (Zittau) i Weisswasser - w Niemczech, Bolesławiec i Zgorzelec - w Polsce oraz Jablonec i Ceska Lipa w Czechach. Zmiany demograficzne zachodzące obecnie na obszarach wchodzących w skład Euroregionu "Nysa" nie są korzystne. W części niemieckiej i czeskiej przyrost naturalny wykazuje wartości ujemne, a w polskiej z roku na rok jest coraz niższy. Do tego dochodzi, powszechne niemal na całym terytorium, a szczególnie duże w części niemieckiej, ujemne saldo migracji. W efekcie cała niemiecka część euroregionu oraz niektóre rejony polskie i czeskie podlegają silnym procesom wyludniającym.

Istotnym problemem społecznym Euroregionu "Nysa" jest wysokie bezrobocie, występujące w części niemieckiej (ok. 18%) i polskiej (22%), znacznie przekraczające średnie wskaźniki w tych krajach. Jedynie w czeskiej części euroregionu bezrobocie jest bardzo niewielkie (poniżej 2%), co jednak wynika z ogólnej polityki pełnego zatrudnienia prowadzonej obecnie w Czechach. Możliwości znacznego ograniczenia bezrobocia są obecnie (zwłaszcza w województwie jeleniogórskim) silnie ograniczone, gdyż wymaga to przeprowadzenia bardzo kosztownych przekształceń strukturalnych w gospodarce. Istotną szansą dla tego regionu może być rozwój turystyki, któremu jednakże musi towarzyszyć poprawa stanu środowiska w całym regionie.

Obszary wchodzące w skład euroregionu cechuje silne uprzemysłowienie. Liczne elektrownie ciepłne (Schwarze Pumpe, Boxberg, Hagenwerder, Turossów) o dużej mocy bazują na niezwykle bogatych złożach węgla brunatnego, zalegających na obszarze niemal całego regionu (głównie na Łużycach i w worku żytawskimnie Turossów). O ogromne znaczenie w regionie ma przemysł włókienniczy i odzieżowy, który skupia się głównie w takich ośrodkach jak: Liberec, Varnsdorf, Rumburg, Tanvald i Ceska Lipa - Czechy, Kamenz, Löbau, Görlitz i Zittau - Niemcy oraz Lubań, Mysłakowice i Kamienna Góra - Polska. Wysokiej jakości piaski szklarskie stanowiły podstawę dla rozwoju w tym regionie przemysłu szklarskiego (Jablonec - Czechy, Weisswasser i Hoyerwerda - Niemcy oraz Pieńsk, Szklarska Poręba, Piechowice i Jelenia Góra - Polska). Silnie rozwinięty jest również przemysł elektromaszynowy (Zittau, Görlitz, Niesky i Bautzen - Niemcy, Liberec i Jablonec - Czechy oraz Lubań i Zgorzelec - Polska. Nieco mniejsze znaczenie posiada przemysł drzewno-papierniczy, spożywczy, precyzyjny i chemiczny.

Rolnictwo w Euroregionie nie stanowi ważnego działu gospodarki narodowej. W województwie jeleniogórskim pracuje w tym sektorze 5,4% mieszkańców, po stronie czeskiej 6,0%, a w części niemieckiej 7,9%. Obecnie przechodzi ono trudny proces restrukturyzacji, wiążący się z postępującymi przekształceniami rolniczych gospodarstw społecznych. W mniejszym stopniu dotyczy to województwa jeleniogórskiego, w którym jedynie ok. 40% gruntów nie stanowiło własności indywidualnej. Produkcja roślinna jest w regionie stosunkowo słabo rozwinięta. Po stronie niemieckiej i częściowo polskiej dominuje kierunek żytnio-ziemniaczany, a czeskiej pszenno-jęczmienny. Nieco większe znaczenie ma hodowla, zwłaszcza owiec i bydła, a w północnej części regionu również trzody chlewnej.

Sieć komunikacyjna jest w euroregionie bardzo dobrze rozwinięta. Występuje tutaj bardzo gęsta sieć linii kolejowych i duża gęstość dróg o nawierzchni ulepszonej. Geograficzne położenie Euroregionu sprawia, iż przez jego terytorium prowadzą 2 szlaki tranzytowe o znaczenie strategicznym dla wszystkich 3 krajów. Dla strony polskiej szczególne znaczenie ma kierunek równoleżnikowy biegnący na północ od Sudetów i łączący ze sobą rejon Zagłębia Ruhry z Górnym Śląskiem, a następnie Kijowem. Kierunek południkowy ma szczególne znaczenie dla Czech, gdyż umożliwia dogodne powiązania tego kraju z Berlinem i portami niemieckimi, zwłaszcza Rostockiem. Dla Polski istotne znaczenie ma również trasa łącząca worek żytawski bezpośrednio z Jelenią Górą, przebiegająca przez terytorium Czech. By mogła ona funkcjonować należy jedynie otworzyć 2 przejścia graniczne. Dla prawidłowego funkcjonowania euroregionu istnieje konieczność zwiększenia liczby przejść granicznych. Na granicy polsko-czeskiej i czesko-niemieckiej wystarczy w tym celu uruchomić jedynie punkty kontroli granicznej na już istniejących drogach przecinających granicę. W przypadku granicy polsko-niemieckiej należy się liczyć z bardziej kosztowną operacją, gdyż w tym celu należy zbudować, względnie odbudować przeprawy mostowe. Pierwsze działania zostały już w tym celu podjęte. Wydaje się, iż również i w tym przypadku, współpraca transgraniczna gmin przygranicznych może wymusić szybsze rozwiązanie tego problemu ze względu na potrzebę rozwoju kontaktów międzyludzkich w Euroregionie.

Współpraca realizowana w ramach Euroregionu "Nysa" nie przyniosła jak dotąd spektakularnych osiągnięć. Przejawiają się one bowiem głównie w sferze kontaktów osobistych, oświaty, nauki i kultury. Duże



problemy pojawiają się przy rozwiązywaniu problemów z dziedziny energetyki i ochrony środowiska (np. problem dalszego funkcjonowania elektrowni Turowsów), przejść granicznych i infrastruktury drogowej. Silne różnice interesów gospodarczych 3 krajów, a nawet regionów stanowiących składową część euroregionu sprawiają, że współpraca na polu gospodarczym jest bardzo utrudniona i nie może być rozwiązywana jedynie w jego ramach. Duże obawy należy wiązać z ogromną dysproporcją potencjału gospodarczego, który występuje między Niemcami a Polską i Czechami. Będzie to prowadziło w konsekwencji do coraz większego zróżnicowania poszczególnych części euroregionu, nie zaś integracji, której nie sprzyjają również, znane powszechnie, uwarunkowania historyczne. Dlatego też na rozwój współpracy w ramach Euroregionu "Nysa" należy patrzeć uważnie, lecz z dystansem, starając się dostrzegać zarówno osiągnięcia, jak i pojawiające się problemy, które jednakże należy starać się bezwzględnie rozwiązywać.

## Literatura

1. Borys. T, Przybyła Z., *Procesy Euroregionalizacji na obszarach przygranicznych np. Euroregionu "Nysa"*, 1993, Biuletyn Gospodarczy nr 5, Wrocław,
2. *Die deutsch-polnischen Verträge vom 14.11.1990 und 17.6.1991 - Traktaty polsko-niemieckie z 14.11.1990r. i 17.6.1991 r.*, 1991, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych RFN we współpracy z Ambasadą RP w Kolonii, Bonn,
3. *Euroregion Neisse. Grenzüberschreitende Kooperation i deutsch-polnisch-tschechischen Dreiländereck*, 1992, Reihe "Wirtschaftspolitische Diskurse" Nr. 28, Friedrich Ebert Stiftung, Bonn,
4. Kachniarz M., *Gospodarka, Euroregion Nysa - dwa lata istnienia*, 1994, Rynek Jeleniogórski nr 1, Jelenia Góra,
5. *Koncepcja rozwoju gospodarczego dla Euroregionu Nysa - Nisa - Neisse, część I*, 1993, maszynopis, Dornier GmbH, Friedrichshafen,
6. *Porozumienie ramowe Euroregionu "Nysa"*, 1992, maszynopis, Liberec,
7. Przybyła Z., *Euroregion "Nysa" - pierwszy w Europie Środkowej*, 1994, Prace Naukowe AE, Wrocław,
8. Przybyła Z., *O Euroregionie "Nysa" - nieco inaczej*, 1993, Rynek Jeleniogórski, nr 6 (7), Jelenia Góra,
9. *Regulamin grup roboczych Euroregionu "Nysa"*, 1992, maszynopis, Jelenia Góra,
10. *Regulamin Rady Euroregionu "Nysa"*, 1992, maszynopis, Zittau,
11. *Statut Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu "Nysa"*, 1992, maszynopis, Jelenia Góra.

**Tomasz Komornicki**

## **PRZEPUSTOWOŚĆ POLSKICH DROGOWYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH**

**(na podstawie analizy czasów oczekiwania na odprawę w 1992 roku)**

Kolejki na polskich przejściach granicznych nie są zjawiskiem nowym. Zdarzały się już w latach 70-tych, w okresie wzmożonego ruchu turystycznego i turystyczno-handlowego (zwłaszcza na granicy południowej - kierunek bałkański). Wówczas nie było to jednak zjawisko powszechne. Większość przewozów towarowych odbywała się koleją, a ruch ciężarówek był na tyle mały, że istniejąca sieć punktów granicznych zaspokajała potrzeby.

Rzeczywisty problem pojawił się w końcu lat 80-tych i pozostał nie rozwiązany do dziś. Od kilku lat ruch graniczny wzrasta w sposób niezwykle dynamiczny (tab. 1). W 1980 r. granicę Polski w obu kierunkach przekroczyło 38.3 mln osób, w 1992 r. już 157.4 mln. Najszybszy przyrost odnotowujemy na granicach lądowych, przede wszystkim na granicy wschodniej (procentowo) i zachodniej (w liczbach bezwzględnych). Wpłynęło na to zniesienie wiz do większości krajów zachodnioeuropejskich, ułatwienia w podróżowaniu dla obywateli byłego ZSRR, a przede wszystkim wzrastająca atrakcyjność handlowa Polski dla sąsiadów ze wschodu (sprzedaż "rublowych" towarów) i zachodu (tanie zakupy). Ponad połowa wszystkich przekroczeń granicy koncentruje się na granicy zachodniej (84 mln osób). Mimo to wzrasta znaczenie granicy wschodniej. Ilustruje to proporcja natężenia ruchu na granicy z Niemcami do natężeń na granicy z byłą Czechosłowacją i byłym ZSRR. W 1980 r. przedstawiała się ona jak 6:4:1, zaś w 1991 r. jak 4:2:1. Na granicach Polski dominuje obecnie ruch drogowy. Ruch graniczny samochodów osobowych wzrastał w ostatnich latach szybciej niż ruch osób (w 1980 r.

Tabela 1

**Graniczny ruch osób wg granic i rodzajów ruchu 1980-1992 (w obu kierunkach)**

Rodzaje ruchu i granice	Ruch osób w tysiącach			% udział (1992)	
	1980	1991	1992	obywate- teli pols- kich	ruchu kolejo- wego
Ruch paszportowy granica z:					
Rosją	5.1	232.8	910.7	38.5	14.6
Litwą	4.6	1643.5	2203.8	41.0	6.3
Białorusią	1715.0	7657.2	8918.4	17.2	62.3
Ukrainą	998.6	7358.1	6357.8	23.2	39.5
Słowacją	2763.9	8556.1	10733.6	43.5	2.9
Czechami	8180.7	25217.3	37980.2	60.3	2.9
Niemcami	15787.9	60585.8	84047.7	28.6	3.7
morska	431.2	741.7	937.6	37.2	0.0
lotniska	1572.4	1927.8	1974.0	47.8	0.0
<b>r a z e m</b>	<b>31459.4</b>	<b>113920.4</b>	<b>154063.8</b>	<b>37.1</b>	<b>8.3</b>
mł.ruch gr.*	2803.7	1321.1	795.3	73.3	-
obsł.śr.tr.**	2212.4	1773.5	1834.9	54.7	-
ruch uprosz.***	0.4	95.3	102.4	22.3	-
Ruch inny****	1861.0	997.2	641.1	8.0	-
<b>R A Z E M</b>	<b>38336.9</b>	<b>118107.4</b>	<b>157437.6</b>	<b>37.4</b>	<b>-</b>

\* mały ruch graniczny z Czechami i Słowacją

\*\* obsługa pociągów, samolotów, statków i jednostek żeglugi śródlądowej

\*\*\* uproszczony ruch graniczny ze Wspólnotą Niepodległych Państw

\*\*\*\* m. in. ruchy wojsk

Źródło: materiały Straży Granicznej

granicę przejechało 1,8 mln pojazdów, w 1992 r. - 33,2 mln). Znaczenie transportu kolejowego wyraźnie spadło, zwłaszcza na granicach: zachodniej i południowej. Jedyne na wschodzie zachował on równorzędna rolę. Jednocześnie charakterystycznym zjawiskiem jest spadek udziału obywateli polskich wśród przekraczających granicę. Jeszcze w 1980 r. wynosił on 54%, w 1992 r. już tylko 37%. Na granicy niemieckiej zmniejszył się do poziomu 28%, na Ukrainiejskiej 23%, a na białoruskiej nawet 17%.

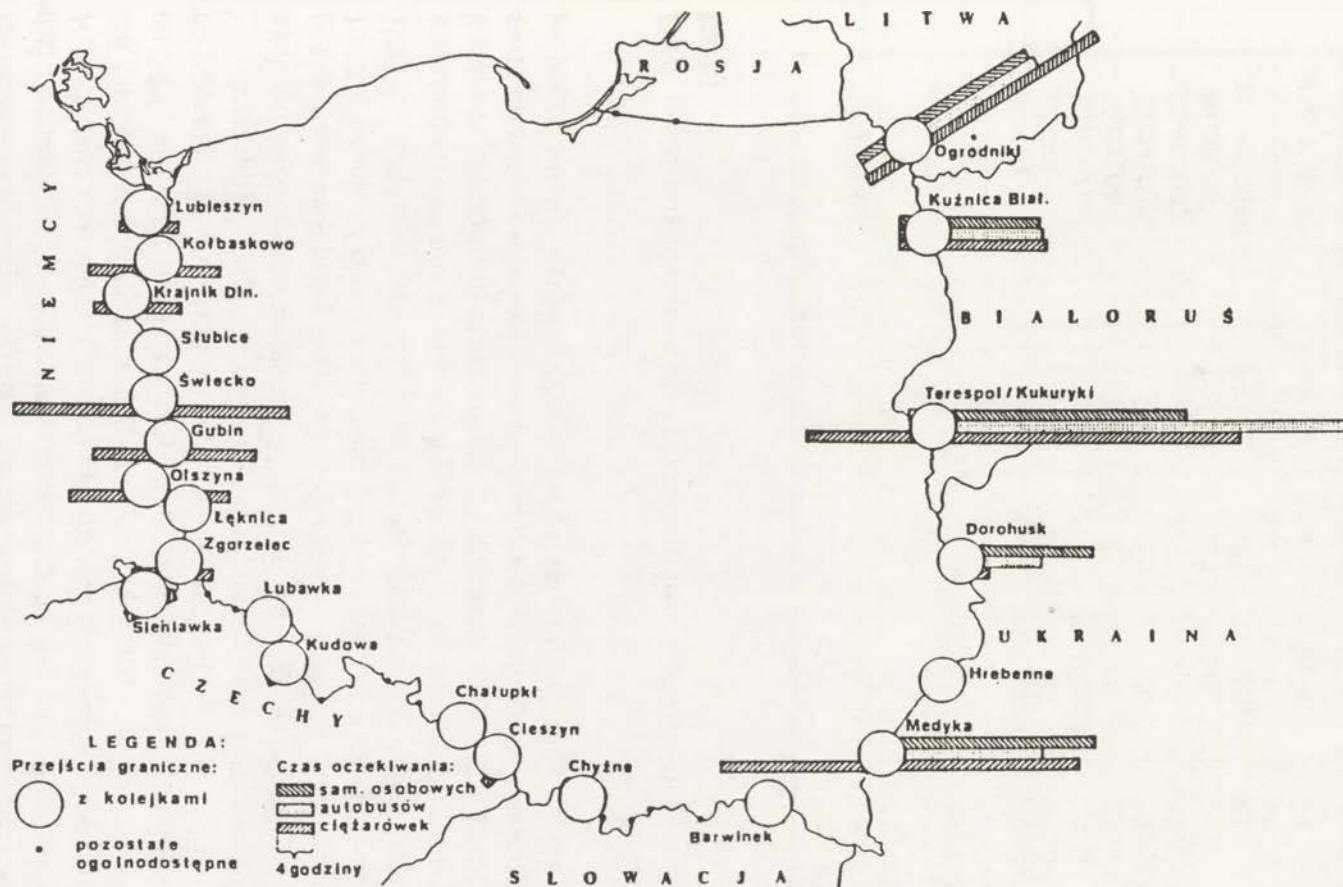
Szczególnie szybko zmieniała się ostatnio struktura transgranicznych przewozów towarowych. W 1980 r. na 1 przekraczający granicę pociąg towarowy przypadało 1,76 ciężarówek, w 1991 r. - 17. Ogólnie w 1980 r. granicę Polski przejechało 295 tys. pojazdów ciężarowych a w 1992 r. - 1861 tys. (tab. 2). Jest to efekt przejścia ogromnej części zagranicznych obrotów towarowych przez małe, najczęściej prywatne firmy handlowe i handlowo-transportowe. Co charakterystyczne, w przeciwieństwie do ruchu osobowego, udział przekraczających granicę ciężarówek z polską rejestracją wzrósł z 27% w 1980 r. do 44% w 1992 r.

Tabela 2

**Ruch graniczny ciężarówek wg poszczególnych granic (w obu kierunkach)**

Granice z:	Ruch pojazdów w tys.			% udział pojazdów z rejestracją polską 1992
	1980	1991	1992	
Rosją	1.7	4.0	18.7	38.2
Litwą	0.0	21.7	67.7	28.5
Białorusią	49.9	165.5	205.7	17.0
Ukrainą	8.2	52.7	74.8	13.2
Słowacją	2.2	23.3	26.8	37.3
Czechami	56.2	227.1	238.5	37.7
Niemcami	149.9	686.5	1169.9	53.8
gr. morska	27.2	46.5	58.6	41.2
<b>R A Z E M</b>	<b>295.4</b>	<b>1564.7</b>	<b>1860.7</b>	<b>44.4</b>

Źródło: materiały Straży Granicznej



Ryc. 1. Średnia długość kolejek granicznych

Istniejące w końcu lat 80-tych punkty kontroli granicznej były całkowicie nieprzygotowane na przyjęcie tak dużego ruchu osób i pojazdów. Wyposażenie nielicznych przejść otwieranych w ostatnich latach było z reguły jeszcze skromniejsze niż starych. W efekcie gigantyczne kolejki na granicach stały się trwałym elementem obecnej rzeczywistości. Negatywne skutki ich istnienia przedstawić możemy w kilku zasadniczych punktach:

1. Granice zaczynają ponownie pełnić rolę bariery w handlu międzynarodowym. Oczekiwanie pojazdów w kolejkach wpływa na zmniejszenie efektywności ekonomicznej firm transportowych, a przez to pośrednio na ceny importowanych artykułów. W skrajnych przypadkach uniemożliwia to handel niektórymi szybko psującymi się artykułami (np. owoce).

2. Zagrożona jest, potencjalnie ogromna, rola Polski jako ogniwa tranzytowego w przewozach do i z byłego ZSRR. Zniechęceni przewoźnicy mogą zostać skłonieni do wyboru innej okružnej trasy przejazdu (np. przez Czechy i Słowację).

3. Blokowany jest rozwój indywidualnej turystyki transgranicznej. Zjawisko to potęgowane jest przez doniesienia w prasie i telewizji, często wyolbrzymiające sytuację na granicach i mogące działać zniechęcająco na potencjalnych przyjezdnych.

4. W sytuacji braku wyposażenia przejść w podstawowe urządzenia sanitarne powstaje zagrożenie dla lokalnego środowiska przyrodniczego. W skrajnych przypadkach można nawet o zagrożeniu epidemiologicznym.

5. W przypadku usytuowania przejścia w miastach formowanie się kolejek wpływa negatywnie na ich funkcjonowanie, stwarzając utrudnienia w ruchu lokalnym. W tym przypadku nie należy jednak zapominać o pewnych korzyściach, jakie miasta mogą czerpać z obsługi kolejki.

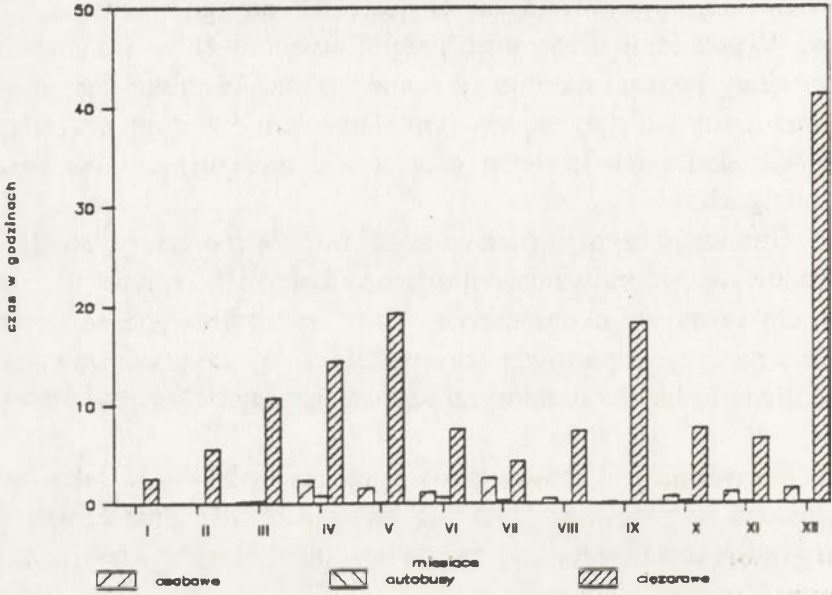
6. Kolejki w naturalny sposób stają się miejscami koncentracji przestępczości (kradzieże, handel miejscami w kolejce, korupcja funkcjonariuszy granicznych itd.).

7. W przypadku granicy wschodniej, gdzie zabronione jest przekraczanie granicy pieszo, kolejki uniemożliwiają rozwój kontaktów międzyludzkich i blokują możliwość autentycznej współpracy transgranicznej.

8. Kolejki oddziałują negatywnie na percepcję naszego kraju wśród obcokrajowców (granica jako miejsce pierwszego kontaktu z Polską ma tu ze względów psychologicznych szczególne znaczenie).

## Średni czas oczekiwania

TERESPOL / KUKURYKI – wyjazd z Polski



## Średni czas oczekiwania

TERESPOL / KUKURYKI – wjazd do Polski



Ryc. 2. Średnie miesięczne czasy oczekiwania na odprawę na przejściu granicznym w Terespolu/Kukurykach



## Średnie roczne kolejki na przejściach granicznych w 1992 r.

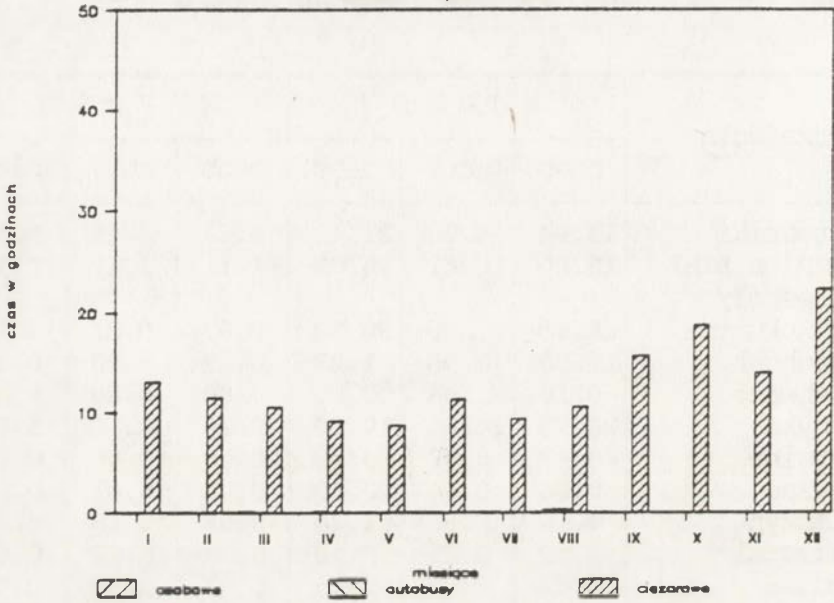
Przejścia	W J A Z D			W Y J A Z D		
	osob.	aut.	cięż.	osob.	aut.	cięż.
Ogrodniki	13.94	14.25	21.42	4.67	4.69	5.37
Kuźnica Biał.	10.20	10.62	10.92	1.11	1.19	1.13
Terespol/ Kukuryki	24.98	41.98	30.88	0.97	0.23	12.11
Dorohusk	12.30	6.90	1.23	0.12	0.00	0.05
Hrebenne	0.10	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00
Medyka	20.95	14.94	19.20	0.10	0.11	15.65
Barwinek	0.47	0.48	0.20	0.06	0.06	0.01
Chyżne	0.04	0.04	0.09	0.03	0.01	0.04
Cieszyn	0.14	0.66	1.74	0.03	0.16	0.24
Chałupki	0.09	0.05	0.18	0.06	0.02	0.05
Kudowa	0.02	0.03	0.76	0.01	0.00	0.02
Lubawka*	0.01	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00
Sieniawka	0.05	0.01	1.02	0.05	0.02	1.32
Zgorzelec	0.07	0.01	2.90	0.06	0.01	1.97
Łęknica*	0.00	0.00	0.04	0.00	0.00	0.02
Olszyna	0.01	0.00	6.20	0.00	0.01	7.07
Gubin	0.01	0.00	3.94	0.01	0.00	6.82
Świecko	0.04	0.03	12.85	0.01	0.02	12.72
Słubice*	0.03	0.00	0.13	0.00	0.00	0.04
Krajnik Dolny	0.05	0.03	1.86	0.02	0.01	4.27
Kołbaskowo	0.01	0.06	5.41	0.04	0.01	4.73
Lubieszyn	0.34	0.01	1.35	0.18	0.00	1.95

\* przejścia formalnie nie odprawiające pojazdów ciężarowych

W 1992 r. dzięki pomocy pracowników Komendy Głównej Straży Granicznej gromadzono informacje dotyczące kolejek pojazdów na granicach Polski. Pochodziły one z meldunków składanych codziennie przez poszczególne punkty odprawy i zawierały czas oczekiwania na przekroczenie granicy do Polski i z Polski dla samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, podawany z dokładnością do 0,5 godziny. Opracowując otrzymane dane obliczono średni roczny czas oczekiwania (tab. 3, ryc. 1), określono maksymalny czas, jaki wystąpił w 1992 r. (tab. 4) oraz przeanalizowano zmienność zjawiska na przestrzeni 1992 r. (ryc. 2, 3).

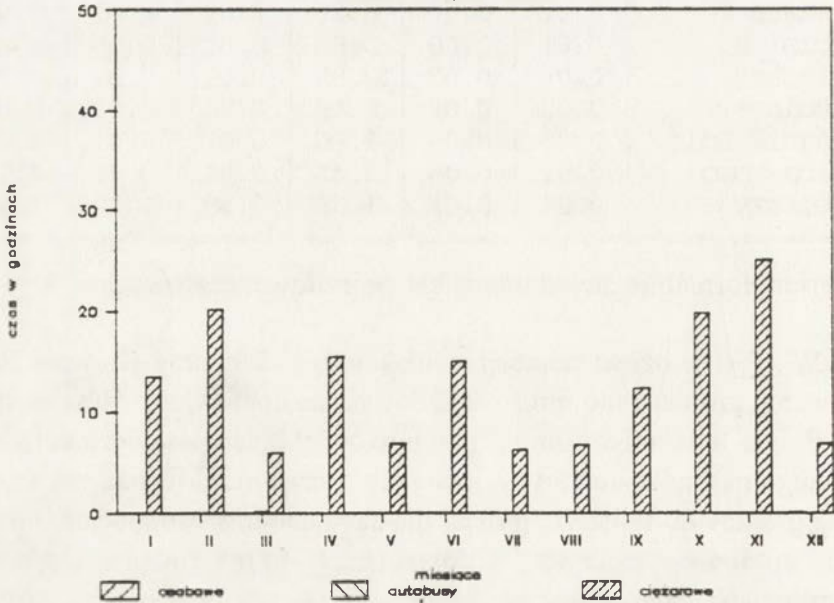
## Średni czas oczekiwania

ŚWIECKO - wjazd do Polski



## Średni czas oczekiwania

ŚWIECKO - wyjazd z Polski



Ryc. 3. Średnie miesięczne czasy oczekiwania na odprawę na przejściu granicznym w Świecku

## Maksymalne kolejki na przejściach granicznych w 1992 r.

Przejścia	W J A Z D			W Y J A Z D		
	osob.	aut.	cięż.	osob.	aut.	cięż.
Ogrodniki	75	84	130	40	40	40
Kuźnica Biał.	160	160	160	18	18	18
Terespol/ Kukuryki	140	240	120	24	10	105
Dorohusk	72	96	48	24	0	20
Hrebenne	12	13	0	0	0	0
Medyka	83	85	86	10	10	120
Barwinek	10	14	10	4	4	3
Chyżne	5	5	12	5	3	6
Cieszyn	10	35	26	6	18	10
Chałupki	4	4	10	8	3	5
Kudowa	3.5	7	26	2	0	8
Lubawka*	2	0	0	2.5	0	0
Sieniawka	7	3	21	6	6	38
Zgorzelec	4	3.5	22	4	4	21
Łęknica*	0	0	13	0	0	9
Olszyna	2	0	43	0	3	60
Gubin	3	0	40	2	0	48
Świecko	8	8	54	4	6	60
Słubice*	4	0	24	0	0	14
Krajnik Dolny	2	7	25	4	5	26
Kołbaskowo	3	9	30	10	5	51
Lubieszyn	15	3	15	15	0	20

\* przejścia formalnie nie odprawiające samochodów ciężarowych

Tłem dla zebranych informacji są dane dotyczące wielkości ruchu pojazdów na poszczególnych punktach w roku 1992 (tab. 5). Są one jednak dostępne jedynie w podziale na samochody osobowe i ciężarowe (łącznie z autobusami). Nie bez znaczenia w interpretacji jest także techniczna przepustowość przejść wyrażona w ilości pasów odprawy w każdym kierunku i dla każdej kategorii pojazdów (tab. 6).

Ogółem w 1992 r. zjawisko kolejek do punktów odprawy wystąpiło na **22 przejściach** granicznych (w tym na wszystkich ogólnodostępnych przejściach na granicy wschodniej i większości na granicy zachodniej).

Tabela 5

Ruch pojazdów na przejściach granicznych, na których w 1992 r. wystąpiły kolejki

Przejścia graniczne	Ruch pojazdów 1992					
	osobowych			ciężarowych		
	do Pol- ski	z Polski	% cał. ruchu*	do Pol- ski	z Pol- ski	%cał. ruchu*
Ogrodniki	244.416	258.207	1.5	33.717	32.854	3.6
Kuźnica B.	140.491	154.611	0.9	4.946	4.855	0.5
Terespol/ Kukuryki	240.253	304.217	1.6	93.537	99.608	10.4
Dorohusk	61.672	80.146	0.4	2.850	3.128	0.3
Hrebenne	36.518	26.344	0.2	1.934	3.261	0.3
Medyka	210.716	251.242	1.4	30.310	33.255	3.4
Barwinek	202.172	206.391	1.2	4.723	4.797	0.5
Chyżne	251.125	271.155	1.6	7.989	8.378	0.9
Cieszyn	1004.623	1010.371	6.1	64.387	61.900	6.8
Chałupki	262.357	272.024	1.6	14.261	14.375	1.5
Kudowa	650.760	694.243	4.1	12.386	12.241	1.3
Lubawka**	201.559	204.094	1.2	226	237	0.0
Sieniawka	173.463	177.251	1.1	16.969	31.945	2.6
Zgorzelec	1244.616	1339.352	7.8	48.060	51.713	5.4
Łęknica**	835.213	790.210	4.9	225	398	0.0
Olszyna	895.229	861.140	5.3	148.286	160.714	16.6
Gubin	603.637	570.029	3.5	32.131	33.426	3.5
Świecko	1426.422	1617.014	9.2	206.640	166.676	20.1
Słubice**	2312.445	2008.722	13.0	0	0	0.0
Krajnik D.	996.652	963.135	5.9	24.086	22.850	2.5
Kołbaskowo	1556.167	1589.998	9.5	62.476	86.055	8.0
Lubieszyn	1093.949	1033.440	6.4	35.141	40.421	4.1

\* w obie strony; za 100% przyjęto ruch na wszystkich przejściach granicznych, łącznie z przystaniami promowymi i małym ruchem granicznym z Czechami i Słowacją

\*\* przejścia formalnie nie odprawiające samochodów ciężarowych

Źródło: materiały Straży Granicznej

Tabela 6

Liczba pasów odprawy dla poszczególnych kategorii pojazdów na przejściach granicznych (stan w styczniu 1992 r.)\*

Przejścia:	W J A Z D			W Y J A Z D		
	osob.	aut.	cięż.	osob.	aut.	cięż.
Ogrodniki			1 zbiorczy			1 zbiorczy
Kuźnica Białost.			1 zbiorczy			1 zbiorczy
Terespol/Kukuryki	5	0	2	5	0	2
Dorohusk			1 zbiorczy			1 zbiorczy
Hrebenne			3 zbiorcze			3 zbiorcze
Medyka	4	2	2	4	2	2
Barwinek	2	0	1	2	0	1
Chyżne	2	0	1	2	0	1
Cieszyn	5	1	2	5	2	5
Chałupki	2	0	1	2	0	1
Kudowa	3	0	1	3	0	1
Lubawka**	1	0	0	1	0	0
Sieniawka	1	0	1	1	0	1
Zgorzelec	4	0	2	3	0	1
Łęknica**	1	0	0	1	0	0
Olszyna	4	0	4	4	0	4
Gubin	1	0	1	1	0	1
Świecko	4+1dyp	0	4	4+1dyp	0	4
Słubice**	2	0	0	2	0	0
Krajnik Dolny			2 zbiorcze			2 zbiorcze
Kołbaskowo	3	0	5	3	0	4
Lubieszyn	2	0	1	2	0	1

\* podano wyłącznie dla tych przejść, na których w 1992 r. wystąpiło zjawisko kolejek do odprawy granicznej

\*\* przejścia formalnie nie odprawiające samochodów ciężarowych

Źródło: informator o przejściach granicznych w Polsce 1992

istocie problem dotyczy jednak mniejszej liczby przejść. Średni roczny czas oczekiwania (tab. 3) przekroczył 1 godzinę (dla przynajmniej jednej kategorii pojazdów) na 14 przejściach, w tym 8 do Niemiec, 2 na Białoruś, 2 na Ukrainę i po jednym do Czech i na Litwę. Na granicy ze Słowacją kolejki należały do rzadkości, a z obwodem kaliningradzkim nie

występowały wcale (m. in. z uwagi na formalne ograniczenia w ruchu przez tą granicę). Odrębnym zjawiskiem nie objętym badaniem były kolejki na morskich przejściach granicznych (w przystaniach promowych). W tym przypadku można jednak uznać, że z uwagi na charakter odprawy całkowite wyeliminowanie oczekiwania na wjazd na prom nie jest możliwe.

W skali kraju problem kolejek na granicy dotyczy przede wszystkim pojazdów ciężarowych. Przez 20 przejść, na których wystąpiły kolejki tych pojazdów w 19992 r. odbywało się **92.04%** ruchu granicznego ciężarówek (w obie strony), a przez 14, na których średnie roczne kolejki przekroczyły 1 godzinę - **87.76%**. Oznacza to, że 9 na 10 przekraczających granicę Polski pojazdów ciężarowych narażonych jest na krótsze lub dłuższe zatrzymanie w kolejce. W przypadku samochodów osobowych średnie kolejki przekraczające 1 godzinę wystąpiły tylko na 5 przejściach, przez które odbywało się jedynie **5.86%** całości ruchu.

W kategorii samochodów osobowych kolejki dotyczyły praktycznie wyłącznie wjazdu do Polski i występowały jedynie na granicy wschodniej. Najgorsza sytuacja miała miejsce na przejściach w Terespolu (gdzie na wjazd czekali średnio 24,98 godziny) i Medyce (20,95 godz.). Nieco lepiej było w Ogrodnikach (13,94), Dorohusku (12,30) i Kuźnicy Białostockiej (10,20). Na całej wschodniej granicy Polski (z Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą) jedynym oficjalnie ogólnodostępnym przejściem granicznym bez kolejek było Hrebenne. W praktyce jednak punkt ten przez cały rok 1992 nie odprawiał prywatnych samochodów osobowych. Kolejki na wyjazd z Polski były stosunkowo niewielkie. Występowały one w Ogrodnikach (średnio 4,67 godz.) a także w mniejszych rozmiarach w Kuźnicy Białostockiej (1,11) i Terespolu (0,97).

Kolejki autobusów występowały w zasadzie na tych samych przejściach i w tych samych kierunkach co samochodów osobowych. Kuriozalne rozmiary osiągnęły one w Terespolu - średnia roczna - 41,98 godziny (!). Zarówno w przypadku samochodów osobowych jak i autobusów odprawa dotyczyła osób prywatnych, które tak szczegółowo kontrolowane są praktycznie wyłącznie na granicy wschodniej. Wiąże się to z prowadzoną przez Ukrainę, Białoruś i Litwę polityką ochrony własnego rynku przy jednoczesnej opłacalności sprzedaży w Polsce wszystkich wyprodukowanych w tych krajach towarów.

Kolejki samochodów ciężarowych nie ograniczały się już jedynie do granicy wschodniej, choć i tym razem tam właśnie były największe. Śred-

ni czas oczekiwania ciężarówki na wjazd do Polski wynosił 30,88 godziny w Terespolu, 21,42 w Ogrodnikach i 19,20 w Medyce; na wyjazd z Polski 15,65 godziny w Medyce, 12,11 w Terespolu i 5,37 w Ogrodnikach. W Kuźnicy i Dorohusku kolejki formowały się jedynie na kierunku do Polski. Na granicy zachodniej kolejki tworzyły się w obie strony i na wszystkich przejściach granicznych obsługujących ruch towarowy. Wiąże się to z pokrywaniem się granicy polsko-niemieckiej z granicą obszaru celnego EWG (rozbudowane formalności celne) oraz masowością ruchu towarowego na tym kierunku. Najdłuższe średnie czasy oczekiwania zanotowano w Świecku (przejście odprawiające 20% wszystkich przekraczających granicę Polski ciężarówek): 12,85 godziny na wjazd i 12,72 na wyjazd z kraju; ponadto w Olszynie (odpowiednio 6,20 i 7,07 godz.), Kołbaskowie (5,41 i 4,73 godz.), Gubinie (3,94 i 6,82 godz.), a także w Krajniku Dolnym, Zgorzelcu, Lubieszynie i Sieniawce. Na granicy południowej (z Czechami i Słowacją) kolejki wszelkich typów pojazdów należały do rzadkości. Większe zdarzały się jedynie przy wjeździe samochodów ciężarowych do Polski w Cieszynie (średnio 1,74 godziny) i Kudowej (0,76). Przejściem o największym natężeniu ruchu ciężarówek, na którym kolejki nie zdarzały się wcale były Jakuszyce (50,4 tys. pojazdów ciężarowych w obie strony).

Dodatkowych informacji dostarcza analiza maksymalnych czasów oczekiwania na poszczególnych przejściach (tab. 4). Na 13 przejściach zdarzyło się, że na odprawę trzeba było czekać ponad 24 godziny, na 20 zaś ponad 10 godzin. Najdłuższe zanotowane kolejki samochodów osobowych na wjazd do Polski miały miejsce 18 grudnia w Kuźnicy Białostockiej (160 godzin - blisko 7 dni) i 17 grudnia w Terespolu (140 godzin - blisko 6 dni); na wyjazd 20 sierpnia w Ogrodnikach (40 godzin). Sporadyczne przypadki długich kolejek pojazdów osobowych zdarzały się też na granicy niemieckiej, w szczególności w Lubieszynie (do 15 godzin, masowe przyjazdy na zakupy do Szczecina) i Świecku (do 8 godzin, główny kierunek wyjazdów prywatnych do Europy Zachodniej), a także na południowej - w Cieszynie i Barwinku (do 10 godzin). Najbardziej przerażające są rozmiary kolejek autobusów wjeżdżających do Polski z krajów byłego ZSRR. W dniach 4, 10, 11, 12 kwietnia w Terespolu zanotowano czas oczekiwania wynoszący 240 godzin - 10 dni (absolutny rekord). Na granicy zachodniej większe kolejki autobusów zdarzały się w Świecku, Kołbaskowie (do 9 godzin) i Krajniku Dolnym, a na południowej w Cieszynie (4 maja - 35 godzin) i Barwinku.

Największa kolejka ciężarówek na wjazd do Polski wystąpiła również 18 grudnia w Kuźnicy Białostockiej (160 godzin), a na wyjazd 10 i 14 kwietnia w Medyce (120 godzin). Ogromne kolejki notowano także w Ogrodnikach, Terespolu i Dorohusku. Na granicy zachodniej do najgorszej sytuacji doszło 4 listopada w Świecku (60 godzin oczekiwania na wyjazd). Kolejki przekraczające 24 godziny zdarzały się także w Olszynie, Kołbaskowie, Gubinie, Krajniku Dolnym i Sieniawce. Na granicy południowej kolejki 26 godzinne (na wjazd) zdarzyły się w Cieszyńcu i Kudowej.

Analiza zmienności rozmiarów kolejek na przestrzeni roku następcza, zwłaszcza w przypadku samochodów osobowych i granicy wschodniej, zasadniczych trudności. Wyraźne skrócenie kolejek pojazdów osobowych obserwujemy jedynie w okresie świąteczno - zimowym (styczeń, luty i koniec grudnia). W pozostałych miesiącach rozkład długości czasów oczekiwania sprawia wrażenie całkowicie przypadkowego. Szczegółowa analiza (dzień po dniu) wykazuje trudne do interpretacji zmiany np. zmniejszenie się kolejki w Medyce z 70 do 10 godzin w ciągu jednego dnia. Dowodzi to, że jednym z głównych czynników kształtujących czas oczekiwania samochodów osobowych na granicach z państwami byłego ZSRR jest sprawność przeprowadzania odprawy celno-paszportowej. W dniach jej uproszczenia (np. podczas przejazdu oficjalnych delegacji) kolejki zmniejszają się natychmiastowo. W przypadku kolejek autobusów na granicy ukraińskiej możemy mówić o ich systematycznym zmniejszaniu się w ciągu roku (autobusy rejsowe zaczęto odprawiać poza kolejnością, gdyż zmalała nieco atrakcyjność handlowych wycieczek autokarowych do Polski). W Terespolu gigantyczne kolejki utrzymywały się przez cały rok (ryc. 2). W Ogrodnikach, zarówno w przypadku samochodów osobowych jak i autokarów, najdłuższe czasy oczekiwania zanotowano w okresie letnim (lipiec - sierpień). Wynika z tego, że ruch prywatny z Litwą nabiera powoli cech turystycznych (w miejsce czysto handlowych). W Kuźnicy Białostockiej kolejki wszystkich typów pojazdów rozpoczęły się w sierpniu (pełne udostępnienie przejścia) i wzrastały w szybkim tempie aż do końca roku.

Kolejki samochodów ciężarowych na granicy ukraińskiej (w obu kierunkach) odznaczały się charakterystycznym wydłużeniem w okresie wiosennym (od marca do czerwca) i jesiennym (od września do końca roku). Wiąże się to prawdopodobnie z sezonowym wzrostem międzynarodowych obrotów towarowych. W Terespolu/Kukurykach szczyt jesienny



przypada na wrzesień, następnie kolejki ulegają znacznemu skróceniu by ponownie wzrosnąć do ogromnych rozmiarów w okresie przedświątecznym.

Na granicy zachodniej kolejki samochodów ciężarowych utrzymywały się praktycznie przez cały rok. Ich skrócenia w okresie zimowym i letnim są zauważalne ale znacznie mniej wyraźne niż na granicy wschodniej. Na przejściu w Zgorzelcu kolejki występują wyłącznie w pierwszej połowie roku (do remontu mostu); w Sieniawce przeciwnie, jedynie jesienią (przejście ruchu z remontowanego Zgorzelca). W Olszynie największe kolejki zanotowano w październiku, co wiąże się z przeprowadzaną wówczas przez kierowców "Tirów" blokadą przejścia (protest przeciwko kolejkom !). W związku z obowiązującym w Niemczech zakazem ruchu większości pojazdów ciężarowych w okresie weekendu zauważalna jest tygodniowa cykliczność długości kolejek na wyjazd z Polski. W sobotę i niedzielę na przejściach gromadzą się pojazdy oczekujące następnie do poniedziałku na możliwość przekroczenia granicy.

Długość kolejek czasem tylko związana była w sposób bezpośredni z natężeniem ruchu pojazdów na danym przejściu granicznym. Niebagatelne znaczenie miał tu stopień rozbudowy, wyposażenia i obsady przejścia. Przez najnowocześniejszy w Polsce, wielopasmowy punkt w Cieszynie wjechało w 1992 r. do Polski 1010 tys. samochodów osobowych i 62 tys. ciężarowych a mimo to kolejki zdarzały się tam tylko sporadycznie. Przez posiadające tylko 1 pas w każdą stronę przejście w Dorożusku odpowiednio zaledwie 61 tys. i 2,8 tys., a przeszło 10 godzinny czas oczekiwania na odprawę utrzymywał się tam praktycznie przez cały rok.

W przypadku granicy wschodniej, również liczba pasów odprawy nie determinowała faktycznej przepustowości przejścia. Ilość pasów przeznaczonych do odprawy wjeżdżających do Polski samochodów osobowych w Świecku i w Medyce była w 1992 roku identyczna (4). Przez Medykę wjechało do Polski 210 tys. pojazdów osobowych, przez Świecko 1475 tys. W Medyce na wjazd czekały one średnio 20,95 godziny, w Świecku 0,04 godziny. Potwierdza to ogromny wpływ systemu odpraw celnych na długość kolejek na granicach z krajami byłego ZSRR.

Przeprowadzona analiza wskazuje na następujące przyczyny tworzenia się kolejek pojazdów na granicach Polski:

1. Niedostateczna liczba przejść granicznych, niedostosowana do wzrastającego lawinowo ruchu granicznego,

2. Niewystarczająca rozbudowa (liczba pasów odprawy, ilość pracowników) punktów kontroli, w szczególności tych położonych na głównych szlakach tranzytowych o znaczeniu europejskim,

3. Niezwykle skrupulatne kontrole przeprowadzane przy wjeździe do Polski z terenu Ukrainy, Białorusi i Litwy przez służby celne tych krajów. Powoduje to, że nawet najnowocześniejsze, wielopasmowe przejście graniczne nie może na tych kierunkach zapewnić płynności odprawy,

4. Ograniczenia w ruchu pojazdów ciężarowych w dniach wolnych od pracy obowiązujące w Niemczech i Czechach,

5. Duża ilość formalności celnych związanych z odprawianiem pojazdów ciężarowych na granicy niemieckiej, będącej zarazem granicą EWG (wypełnianie druków SAD, coraz dokładniejsze kontrole związane z powtarzającymi się próbami przemytu).

Najprostszym rozwiązaniem problemu kolejek samochodów osobowych jest maksymalne zwiększanie liczby przejść, połączone z usprawnieniem systemu odprawy na granicy wschodniej. W przypadku samochodów ciężarowych zwiększanie liczby punktów, powyżej pewnego pułapu, nie wydaje się natomiast, ani możliwe, ani, co więcej, celowe. Wprowadzenie ruchu towarowego na małe przejścia lokalne wymagałoby najczęściej znacznych inwestycji w dziedzinie rozbudowy dróg. W wielu przypadkach byłoby też niewskazane ze względów ekologicznych i mogłoby zostać oprotestowane przez społeczności lokalne, po którejś stronie granicy. Do sytuacji takiej doszło jesienią 1992 r. przy otwarciu nowego przejścia w Kostrzynie. Miało ono odciążyć pobliskie Świecko i kosztowało stronę polską przeszło 100 mld złotych. Strona niemiecka w ostatniej chwili zadecydowała o niedopuszczeniu punktu do ruchu towarowego, motywując to protestami mieszkańców, leżącego po drugiej stronie Odry, miasteczka Kietz. Jednocześnie praktyka wskazuje, że kierowcy ciężarówek rzadko decydują się na nadłożenie drogi, nawet jeśli daje im to szansę na ominięcie wielogodzinnej kolejki. Ogromny procent pojazdów ciężarowych porusza się po głównych szosach międzynarodowych. Wskazuje to, że priorytetowe znaczenie ma w tym przypadku rozbudowa już istniejących punktów odprawy, położonych na tych szlakach. Chodzi tu o 9 przejść granicznych, przez które w 1992 r. przejechało 74,64% wszystkich przekraczających granicę Polski ciężarówek. Są to: Kołbaskowo (trasa E-28 Szczecin - Berlin), Świecko (E-30 Berlin - Moskwa), Olszyna (E-36 Wrocław - Berlin), Zgorzelec (E-40 Frankfurt - Kijów), Cieszyn (E-75 Gdańsk - Wiedeń), Medyka (E-40 Frankfurt - Kijów),

Hrebenne (Warszawa - Lwów), Terespol (E-30 Berlin - Moskwa), Ogrodniki (względnie pobliskie Budzisko; tzw Via Baltica). Spośród wymienionych punktów jedynym w pełni rozbudowanym i nowoczesnym przejściem jest Cieszyn. Do poprawy sytuacji przyczyniłoby się także: rozdzielenie ruchu towarowego i turystycznego (wzorem pary przejść Terespol i Kukuryki), wprowadzenie przewozów kombinowanych (przewóz samochodów i kontenerów kolejną; pierwsze tego typu połączenie uruchomiono wiosną 1993 r. na trasie Hanower - Poznań), przeniesienie odprawy celnej do wyznaczonych terminali wewnątrz kraju.

Jako środek doraźny konieczne jest zapewnienie oczekującym w kolejkach elementarnych warunków sanitarnych (toalety, wywóz śmieci), zaopatrzeniowych (woda, sklepy spożywcze) oraz fundamentalnego bezpieczeństwa (stały nadzór nieskorumpowanej policji).

W dalszej perspektywie można też liczyć na naturalne zmniejszenie się przeciążenia przejść granicznych skutkiem zachodzących w Europie przemian politycznych i ekonomicznych. W przypadku postępującej integracji gospodarczej Polski z krajami EWG oraz w ramach tzw "Grupy Wyszehradzkiej" procedury celne na granicach z Niemcami, Czechami i Słowacją będą ulegać uproszczeniu. Zmiana sytuacji na granicach wschodnich zależeć będzie z kolei od powodzenia przeprowadzanych w krajach byłego ZSRR reform ekonomicznych. W przypadku dokonania w tych krajach autentycznego urealnienia cen oraz wprowadzenia wymiennalności ich walut swój sens straci prowadzona obecnie polityka ochrony rynku przed wywozem towarów. Jeżeli więc w nowych warunkach drobny handel turystyczny nadal pozostanie opłacalny to nie będzie on już przedmiotem represyjnego systemu kontroli celnej. Tym samym zniknie najważniejsza przyczyna blokowania się wschodnich punktów odprawy.

## Literatura

1. Fiedorowicz K., 1992, *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski*, Instytut Turystyki, Warszawa,
2. Komornicki T., 1992, *Ruch osobowy na polskich przejściach granicznych - analiza zmian 1980 - 1991*, Geografia w Szkole nr 4, Warszawa,
3. Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa,
4. Rakowski R., 1992, *Informator o przejściach granicznych w Polsce*, WSP "Morze", Warszawa.

**Tomasz Komornicki**

**MIĘDZYNARODOWE,  
REGULARNE POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE  
POMIĘDZY POLSKĄ  
I POZOSTAŁYMI KRAJAMI EUROPY  
(analiza układu sieci i natężenia ruchu na przejściach granicznych)**

**Wstęp**

Międzynarodowe linie autobusowe są na polskim rynku transportowym zjawiskiem nowym. Ich początki sięgają lat 70-tych. Państwowa firma PEKAES SA obsługiwała wówczas połączenia z Londynem, Manchesterem, Lille, Sztokholmem, Rzymem, Dubrownikiem, Burgas i Budapesztem (T. Lijewski 1986). Najczęściej były to linie sezonowe i o niewielkiej częstotliwości kursów. Funkcjonowały także lokalne połączenia między niektórymi przygranicznymi miastami Polski i Czechosłowacji (m. in. Jelenia Góra - Jablonec), zapewniające dojazd do pracy osobom zatrudnionym po drugiej stronie granicy (w ramach tzw. małego ruchu granicznego). Powodem ograniczonego znaczenia międzynarodowej komunikacji autobusowej w okresie Polski Ludowej była przede wszystkim konkurencyjna cena biletów, tak kolejowych, jak i lotniczych. W ramach byłego RWPG taryfy kolejowe utrzymywane były na sztucznie niskim, całkowicie nierealnym poziomie. W efekcie dochodziło np. do takich absurdów, że bilet kolejowy na trasie Warszawa - Hanoi (Wietnam, ok 10 tysięcy km) kosztował mniej niż ówczesna średnia płaca... Z kolei w komunikacji z krajami tzw. strefy dewizowej bezkonkurencyjny pozostawał LOT oraz linie lotnicze pozostałych krajów RWPG. Taryfy kalkulowano tam wg oficjalnego kursu dolara USA. Istniejąca wówczas, średnio

pięciokrotna różnica z kursem czarnorynkowym zapewniała opłacalność podróży samolotem.

W końcu lat 80-tych opisana sytuacja zaczęła ulegać stopniowym zmianom. Państwo zrezygnowało z monopolu na transport autobusowy. Pojawili się pierwsi przewoźnicy prywatni. Jednocześnie od 01.01.1990 r. urealnieniu uległ kurs dolara, a między krajami byłego RWPG wprowadzono rozliczenia oparte o waluty zachodnie. W efekcie taryfy, tak kolejowe, jak i lotnicze, wzrosły w sposób drastyczny. Spowodowało to znaczny spadek liczby osób przekraczających granice kraju tymi środkami transportu. W latach 1980-1992 ogólna liczba osób przekraczających granicę Polski wzrosła z 38 do 157 milionów. W tym samym czasie udział pasażerów pociągów międzynarodowych w ogólnej liczbie przekraczających spadł jednak z 20% do 8,3%, a pasażerów samolotów z 4,1% do 1,2%. W powstałą w ten sposób lukę w podaży tanich przewozów międzynarodowych w sposób żywiołowy wkroczyły prywatne firmy autobusowe. Początkowo były to głównie połączenia do Europy Zachodniej (Niemcy, Francja, Anglia), często realizowane półlegalnie, bez odpowiednich zezwoleń państw docelowych. Po roku 1991, wraz z początkiem reform rynkowych w krajach byłego ZSRR, nastąpił dynamiczny rozwój połączeń wschodnich. Ich klientami są głównie przyjeżdżający do Polski na handel mieszkańcy krajów Wspólnoty Niepodległych Państw. Z czasem rynek połączeń autobusowych uległ znacznemu ucywilizowaniu, choć nadal podlega on żywiołowym, trudnym do zbadania przemianom. Świadczy o tym chociażby fakt, że nie opublikowano jeszcze międzynarodowego rozkładu jazdy autobusów.

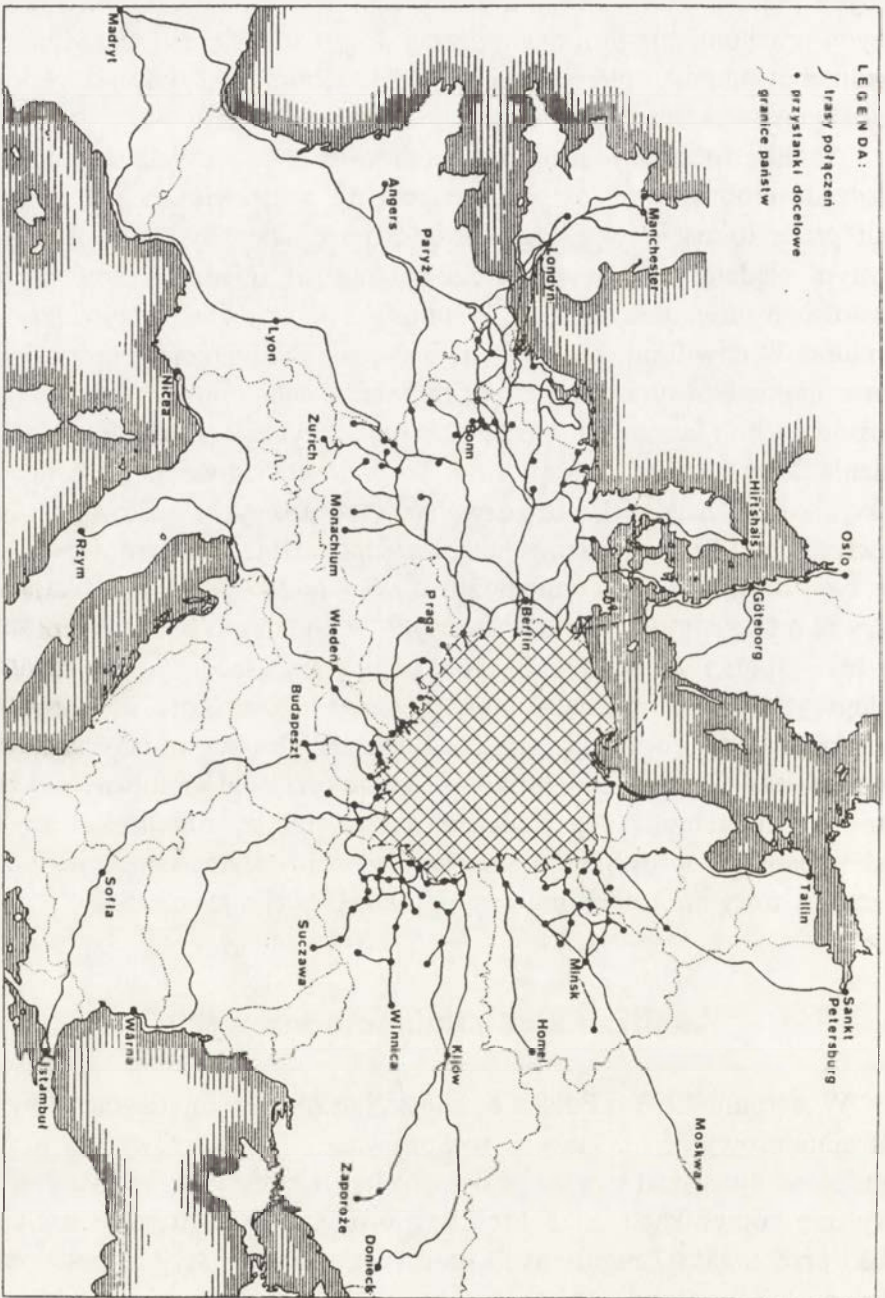
O zezwolenie na otwarcie międzynarodowej linii autobusowej może się ubiegać firma posiadająca koncesję na międzynarodowy przewóz osób. Zezwolenia takie wydaje Departament Transportu Samochodowego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Może je także uzyskać firma zagraniczna, która powinna jednak w tym celu udokumentować nawiązanie współpracy z przedsiębiorstwem polskim. W efekcie większość istniejących linii obsługiwana jest wspólnie przez firmy polskie i obce. W niektórych przypadkach na zasadzie tymczasowości odstępuje się jednak od tej reguły. Aby otrzymać zezwolenie konieczne jest także przedstawienie dokładnej trasy (w formie mapy), rozkładu jazdy, cennika przyszłej linii oraz wykazu mających ją obsługiwać pojazdów (z numerami rejestracyjnymi). Firma musi również przedłożyć zezwolenia z kraju docelowego oraz państw tranzytowych. Wydając decyzje ministerstwo

kieruje się zasadą ochrony linii już istniejących. Jego celem jest, by trasy różnych przewoźników nie pokrywały się. W przypadku zgłoszenia propozycji uruchomienia linii analogicznej do już istniejącej (uzasadnionego zapotrzebowaniem), pierwszeństwo w uruchomieniu nowych kursów przysługuje wcześniej funkcjonującemu tam przewoźnikowi.

Analizę istniejących aktualnie (sierpień 1993) międzynarodowych połączeń autobusowych przeprowadzono na podstawie zezwoleń wydanych przez ministerstwo. Teoretycznie może więc być ona obciążona pewnym błędem. Fakt wydania zezwolenia nie musi oznaczać natychmiastowego uruchomienia linii. W praktyce są to jednak przypadki odosobnione. W chwili przeprowadzenia badania układ istniejących tras był w miarę uporządkowany na wszystkich kierunkach, oprócz niemieckiego. Spośród 88 linii łączących Polskę i Niemcy jedynie 9 posiadało stałe zezwolenia Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Pozostałe 79 funkcjonowało na podstawie zezwoleń tymczasowych ważnych do dnia 30 września 1993 r. Ustalenie faktycznych tras, jak i częstotliwości kursów tych linii, okazało się niemożliwe. W większości przypadków parametry te odbiegają bowiem od zawartych w podaniu o zezwolenie. Jesienią br. wspólna polsko-niemiecka komisja ma zadecydować, które z obsługujących linie firm będą miały przyznane zezwolenia długoterminowe, a które będą musiały zawiesić połączenia. Wykazy linii zostaną przekazane Straży Granicznej, tak by na każdym przejściu granicznym odprawiano jedynie autobusy posiadające zezwolenie na przejazd przez ten właśnie punkt. Doprowadzi to do zlikwidowania częstego obecnie zjawiska zmiany trasy np. celem ominięcia dłuższej kolejki granicznej.

### **Analiza układu linii autobusowych**

W sierpniu 1993 r. Polska posiadała łącznie 325 międzynarodowych linii autobusowych, na których wykonywano 1780 kursów powrotnych tygodniowo (przejazd tam i z powrotem był liczony jako jeden). Zapewniały one komunikację z 25 krajami Europy. Oprócz tego, przez teren Polski przebiegało 7 regularnych linii tranzytowych. Były to połączenia: Wiedeń - Kijów, Bonn - Moskwa, Paryż - Moskwa, Rotterdam - Moskwa, Hamburg - Tallin, Kolonia - Tallin i Monachium - Tallin. W tabeli 1 przedstawiono liczby połączeń i kursów do poszczególnych krajów Europy. Oddzielnie zliczono tam także linie przebiegające tranzytem przez



Ryc. 1. Schemat sieci regularnych połączeń autobusowych z Polski do pozostałych krajów Europy (stan w sierpniu 1993 r.)



Tabela 1

Liczba linii i kursów regularnej komunikacji autobusowej z Polski do poszczególnych krajów Europy (stan w sierpniu 1993)

K r a j e	Liczba regularnych linii autobusowych		Liczba kursów w tygodniu	
	docelowych	tranzytowych	docelowych	tranzytowych
Austria	4	2	28	2
Belgia	4	24	5	41
Białoruś	43	4	489	20
Bułgaria	2	8	2	10
Czechy	12	12	101	27
Dania	2	0	2	0
Estonia	1	0	7	0
Francja	10	13	19	18
Hiszpania	2	0	2	0
Holandia	2	14	4	21
Litwa	30	4	222	28
Łotwa	1	2	7	14
Niemcy				
-stałe	9	39	70	59
-tymczasowe	79	0	[166]**	0
Norwegia	1	0	1	0
Rosja	16	0	140	0
Rumunia	1	1	3	1
Jugosławia	0	9	0	11
Słowacja	11	18	44	51
Szwajcaria	1	0	1	0
Szwecja	2	1	2	1
Turcja	8	0	10	0
Ukraina	61	1	416	3
Węgry	3	10	10	12
Wlk. Brytania	19	0	28	0
Włochy	1	1	1	1
tranzyty przez Polskę	0	7	0	16
<b>R A Z E M :</b>	<b>325</b>	<b>7</b>	<b>[1780]**</b>	<b>16</b>

\* jako jeden kurs przyjęto przejazd tam i z powrotem

\*\* liczba kursów szacunkowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów MTiGM

<http://rcin.org.pl>

terytorium danego kraju. W praktyce większość przewoźników nie ma jednak prawa do zabierania i wysadzania pasażerów na terenie państw tranzytowych. Schematyczny rozkład sieci międzynarodowych połączeń autobusowych przedstawiono na rycinie 1. W przypadku linii do Niemiec, których dokładnej trasy nie można było ustalić, przy sporządzaniu mapy przyjęto założenie, że przebiegają one najkrótszą trasą od granicy Polski do miasta docelowego.

#### **a) kierunek wschodni**

W sierpniu 1993 r. najwięcej, bo aż 61, stałych linii autobusowych łączyło Polskę z Ukrainą. Największą liczbę kursów powrotnych w tygodniu wykonywano natomiast pomiędzy Polską i Białorusią (489). W sumie aż 46,9% wszystkich połączeń międzynarodowych (152 linie) i 72% wszystkich kursów (1281) odbywa się do 6 republik byłego Związku Radzieckiego (Białoruś, Estonia, Litwa, Łotwa, Rosja i Ukraina). W przypadku Litwy są to w większości połączenia różnych miast Polski z Wilnem (18 spośród 30 istniejących linii), przygranicznym Łazdijai (4) i Kownem. Łotwa i Estonia posiadają po jednej, kursującej codziennie, linii (Warszawa - Daugavpils (Dyneburg) i Warszawa - Tallin). W komunikacji z Rosją dominują połączenia z Kaliningradem (10, na ogólną liczbę 16 linii i aż 106 ze 140 powrotnych kursów w tygodniu). Funkcjonuje jednak także 5 niezależnych od siebie linii z Warszawy do Moskwy oraz jedna do Sankt Petersburga. W przypadku Białorusi i Ukrainy zasięg linii nie ogranicza się tylko do miejscowości przygranicznych. Istnieją regularne połączenia z tak odległymi ośrodkami jak: Mohylew, Homel, Kijów, Donieck, Dniepropietrowsk, Zaporozże i Charków. Najwięcej linii obsługuje jednak obszar północno-zachodniej Białorusi (Grodno - 9 linii i aż 161 kursów docelowych; Lida, Nowogródek, Woronowo), miasta na kierunku moskiewskim (Brześć, Kobryń, Mińsk - kursy zarówno przez Brześć, jak i przez Grodno, Lidę), Wołyń (Kowel, Równe, Łuck) oraz Lwów i podkarpackie miejscowości obwodu lwowskiego (Dolina, Stryj, Drohobycz, Truskawiec, Iwano-Frankowsk). Linia Nowy Sącz - Dolina kursuje przez teren Słowacji i Ukrainę Zakarpacką. Znaczna część linii wschodnich (zwłaszcza prowadzących na Ukrainę) obsługiwana jest przez terenowe oddziały PKS (najczęściej w porozumieniu z państwowymi firmami autobusowymi Ukrainy, bądź Białorusi). Potentatami w dzie-

dzinie komunikacji z byłym ZSRR stały się m. in. Białystok (24 linie; komunikacja na kierunku grodzieńskim i do Kaliningradu), Przemyśl (10; cała zachodnia Ukraina), Ostrowiec Świętokrzyski (7; kierunek lwowski i brzeski), Tomaszów Lubelski (6; Lwów).

### **b) kierunek południowy**

O wiele słabiej rozwinięta jest sieć linii autobusowych pomiędzy Polską i jej południowymi sąsiadami: Czechami i Słowacją. Funkcjonują praktycznie wyłącznie połączenia lokalne: na kierunku Rzeszów - Koszyce, w rejonie tatrzańskim (Poprad, Dolny Kubin), na Śląsku Cieszyńskim i Opolskim (do Ostrawy, Trzyńca, Jablonkova, Krnova i Jasenika) oraz w Sudetach (Kłodzko - Hradec Kralowe i Jelenia Góra - Jablonec). Przez byłą Czechosłowację wiedzie natomiast trasa tranzytowa połączeń z Europą Południową. W związku z drastycznym spadkiem ilości, masowych niegdyś, wyjazdów turystycznych w tym kierunku, także i w tym przypadku liczba linii nie jest imponująca. Każdego tygodnia do Bułgarii odjeżdżają zaledwie 2 autobusy rejsowe, do Rumunii 1, a na Węgry 10 (w tym 7 do Budapesztu i Hatvanu i 2 do Miskolca). Swoje znaczenie zachowała jedynie komunikacja z Turcją (8 linii, 10 kursów), obsługująca tradycyjnie drobnych handlowców. Mimo starań prowadzonych przez kilka firm nadal nie uruchomiono regularnego połączenia z Grecją. Na przeszkodzie stoi brak zgody władz greckich, motywowany ochroną własnych linii kolejowych. Od czasu kryzysu jugosłowiańskiego zawieszono zostały wszystkie docelowe połączenia z byłą Jugosławia. Autobusy do Turcji i Bułgarii jeżdżą jednak tranzytem przez Serbię. Cztery miasta w Polsce (Warszawa, Kraków, Poznań i Tarnów) posiadają codzienne połączenia autobusowe z Wiedniem. Prócz tego przez terytorium Austrii przebiega trasa jedynej docelowej linii do Włoch (Warszawa - Wiedeń - Wenecja - Florencja - Rzym).

### **c) kierunek zachodni**

Podobnie jak w przypadku Białorusi i Ukrainy również na terytorium Niemiec linie autobusowe z Polski docierają do wszystkich prawie zakątków tego kraju. Z omówionych wyżej względów dokładna analiza przebiegu tras nie jest możliwa. Zdecydowana większość linii prowadzi

jednak na terytorium byłej Republiki Federalnej (tzw. landy zachodnie), szczególnie do jej północnej i centralnej części. Jediną komunikację z terenem byłej NRD stanowi kilka połączeń do Berlina oraz linia miejska łącząca Zgorzelec i Goerlitz. Najwięcej linii łączy polskie miasta ze Stuttgartem (11), Kolonią (9), Bremerhaven (8) i Akwizgranem (6). Po polskiej stronie granicy wiele linii rozpoczyna bieg w rejonach o szczególnie silnych kontaktach z Niemcami (Górny Śląsk, Opolszczyzna, Mazury). Uwagę zwracają takie połączenia jak Giżycko - Brema, Leśnica - Kolonia, Zawadzkie - Akwizgran i wiele innych. Największą łączną liczbę bezpośrednich połączeń z Niemcami posiadają: Warszawa (9), Olsztyn (9), Gdańsk (8), Katowice (7) i Kraków (6).

Przez terytorium Niemiec przejeżdżają też prawie wszystkie autobusy jadące do pozostałych krajów Europy Zachodniej. Trasa większości tych połączeń wiedzie przez Berlin, Magdeburg, Hannover, Zagłębie Ruhry i Akwizgran do granicy belgijskiej, lub północnym skrajem Zagłębia Ruhry do Vanlo na granicy holenderskiej. Kilka linii przebiega też prosto do Francji przez Strasburg. W sumie z Belgią łączą Polskę 4 linie (dwie do Brukseli i dwie do Mons), z Holandią 2 (do Amsterdamu i Rotterdamu) i z Francją 10 (w tym 7 do Paryża i po jednej do Angers, Lyonu i Nicei). Linia Warszawa - Nicea przebiega przez Czechy, Austrię i północne Włochy. 11 spośród 19 "linii angielskich" wykorzystuje połączenie promowe Calais - Dover, dalszych 6 Ostenda - Dover i jedno Vlissingen - Scheerness. Większość połączeń do Wielkiej Brytanii kończy się w Londynie, 3 w Manchesterze, po jednym w Liverpoolu i Oxfordzie.

Dwie (kursujące raz w tygodniu) linie łączą Polskę z Hiszpanią. Obie prowadzą z Warszawy do Madrytu; jedna przez Paryż i San Sebastian, druga przez południową Francję i Barcelonę. Na rozpatrzenie oczekuje wniosek o otwarcie linii Przemyśl - Lizbona. W przypadku decyzji pozytywnej byłaby to najdłuższa polska linia autobusowa. Przez południowe Niemcy przebiega też trasa połączenia Warszawa - Zürich, jedynej regularnej linii łączącej Polskę ze Szwajcarią.

W przeciwieństwie do połączeń z krajami sąsiednimi, większość linii transeuropejskich zaczyna swój bieg w największych miastach Polski, najczęściej w Warszawie, Krakowie, Gdańsku lub Wrocławiu. Często też ich trasa przed przekroczeniem granicy przebiega okrężnie, przez kilka dużych miast np. Warszawa - Łódź - Poznań - Paryż, Warszawa - Katowice - Wrocław - Madryt. Istnieją jednak wyjątki w rodzaju połączeń: Stalowa Wola - Paryż, Zamość - Paryż i Braniewo - Bruksela.

### d) kierunek północny

Zdecydowanie najmniejsze znaczenie ma komunikacja autobusowa w relacjach transportowych ze Skandynawią. Z Warszawy przez Niemcy biegną dwie linie do Danii (do Kopenhagi i Hirtshals). Z promu Świnoujście - Ystad korzystają autobusy jadące z Warszawy do Oslo (jedyne połączenie z Norwegią) i Göteborga. Drugie połączenie Warszawa - Göteborg korzysta z nowootwartego promu Gdynia - Karlskrona. Aktualnie nie istnieją linie autobusowe do Finlandii.

### Obciążenie przejść granicznych

Na uwagę zasługuje także analiza natężenia ruchu regularnej komunikacji autobusowej na poszczególnych przejściach granicznych (ilustruje to tabela 2). Z uwagi na trudności w określeniu miejsca przekroczenia granicy w przypadku tymczasowych połączeń z Niemcami rejsy te ujęto w oddzielnej kategorii przejść nieokreślonych. Biorąc pod uwagę rozkład przystanków początkowych i końcowych tych linii można jednak założyć, że ich zdecydowana większość przekracza granicę na jednym z 4 głównych przejść polsko - niemieckich (Zgorzelec, Olszyna, Świecko, Kołbaskowo). Stała komunikacja autobusowa wykorzystuje oficjalnie 27 drogowych przejść granicznych (2 z Rosją, 1 z Litwą, 3 z Białorusią, 3 z Ukrainą, 5 ze Słowacją, 6 z Czechami, 5 z Niemcami i 2 morskie). Wszystkie one są przejściami ogólnodostępnymi. Jedyne wyjątek stanowi przejście na Białoruś w Bobrownikach, na szosie Białystok - Wołkowysk, przeznaczone dla ruchu uproszczonego i towarowego. Dwa razy dziennie kursuje tamtędy autobus z Białegostoku do Świsłoczy i Wołkowyska.

Biorąc pod uwagę liczbę powrotnych kursów w tygodniu (w tym kursy tranzytowe przez Polskę) najbardziej obciążonymi przejściami są punkty na granicy wschodniej: Kuźnica Białostocka (324 kursy; komunikacja z Białorusią), Ogrodniki (249; z Litwą, Łotwą i Estonią), Terespol (180; z Białorusią i Rosją), Hrebenne (162; z Ukrainą), Medyka (151, z Ukrainą i Rumunią), Dorohusk (100; z Ukrainą) i Bezledy (92; z obwodem kaliningradzkim). Na pozostałych granicach najwięcej autobusów (bez linii tymczasowych) kursowało przez Świecko (69 kursów; połączenia z Niemcami, Francją, Anglią, Belgią i Holandią), Zgorzelec (68; z Niemcami i Francją), Cieszyn (62; z Czechami, Słowacją, Węgrami, Turcją i Włochami) i Chyżne (39; ze Słowacją, Węgrami i Austrią). Połą-

Liczba linii i kursów regularnej komunikacji autobusowej przekraczających granicę Polski na poszczególnych przejściach granicznych (stan w sierpniu 1993, w tym tranzyty przez Polskę)

Przejścia graniczne	Liczba regularnych linii autobusowych		Liczba kursów w tygodniu*	
	ogółem	w tym do kraju sąsiada	ogółem	w tym do kraju sąsiada
<b>z Rosją:</b>				
Gronowo	2	2	21	21
Bezledy	9	9	92	92
<b>z Litwą:</b>				
Ogrodniki	36	30	249	222
<b>z Białorusią:</b>				
Kuźnica Biał.	26	26	324	324
Bobrowniki	1	1	14	14
Terespol	23	16	180	151
<b>z Ukrainą:</b>				
Dorohusk	18	18	100	100
Hrebenne	25	25	162	162
Medyka	19	17	151	147
<b>ze Słowacją:</b>				
Barwinek	5	3	15	12
Piwniczna	2	1	13	6
Niedzica	3	3	8	8
Łysa Polana	1	0	1	0
Chyżne	8	3	39	16
<b>z Czechami:</b>				
Cieszyn	18	6	63	42
Chałupki	2	2	6	6
Pietrowice	1	1	14	14
Głuchołazy	1	1	7	7
Kudowa	2	1	13	6
Jakuszyce	2	1	27	26
<b>z Niemcami:</b>				
Zgorzelec	6	2	68	63
Olszyna	10	4	12	4
Świecko	33	2	59	2
Kołbaskowo	3	1	4	1
Lubieszyn	1	0	1	0
nieokreślone**	79	79	[166]***	[166]***
<b> morskie:</b>				
Swinoujście	2	1	2	1
Gdynia	1	1	1	1
<b>R A Z E M :</b>	<b>332</b>	<b>256</b>	<b>[1780]***</b>	<b>[1614]***</b>

\* jako jeden kurs przyjęto przejazd tam i z powrotem

\*\* linie posiadające zezwolenia tymczasowe (do 30.IX.93.), co do których ustalenie miejsca przekroczenia granicy nie było możliwe

\*\*\* liczba kursów szacunkowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów MTiGM  
<http://rcin.org.pl>

czenia tranzytowe przez teren naszego kraju najczęściej korzystały z punktów odprawy w Świecku (14 kursów w tygodniu), Terespolu (9) i Ogrodnikach (6).

W przypadku komunikacji autobusowej z Europą Zachodnią i Południową, rozwój sieci połączeń nie jest ograniczony przez przepustowość przejść granicznych. Kolejki autobusów należą tam do rzadkości (w 1992 r. zdarzały się praktycznie tylko w Cieszynie). Odprawa autobusu rejsowego przeprowadzana jest sprawnie i postój na granicy nie trwa dłużej niż kilkadziesiąt minut. Przeciwnie jest na granicy wschodniej. Jeszcze do niedawna przekroczenie jej jakimkolwiek pojazdem, w kierunku do Polski, wiązało się z koniecznością kilkudniowego oczekiwania w kolejce. Obecnie sytuacja autobusów rejsowych uległa tam zasadniczej poprawie. Każdy z nich ma wyznaczoną dla siebie godzinę odprawy (tzw. okno) i nie musi stać w kolejce. Nadal jednak przeprowadza się niezwykle skrupulatne kontrole celne, połączone z koniecznością opuszczenia autobusu przez pasażerów i trwające średnio około 2 godzin. System pracy przyjęty przez służby graniczne naszych wschodnich sąsiadów oznacza więc, że każdego dnia może zostać odprawiona jedynie pewna ściśle określona liczba autobusów. Na przejściu Hrebennie/Rawa Ruska np. przyjęto zasadę obsługiwaną 24 autobusów na dobę (w każdym kierunku). Limit ten jest już wykorzystany, co w praktyce wyklucza uruchamianie nowych połączeń przez ten punkt graniczny. Ponieważ, mimo licznych deklaracji, liczba przejść granicznych z krajami byłego ZSRR właściwie nie wzrasta, to można przyjąć, że rozwój komunikacji autobusowej w tym kierunku blokowany jest w sposób sztuczny.

### **Lokalne transgraniczne połączenia autobusowe**

Na uwagę zasługuje także stosunkowo niewielki udział krótkich połączeń lokalnych w ogólnej liczbie międzynarodowych linii autobusowych. Charakter komunikacji miejskiej ma właściwie jedynie, obsługiwana przez przedsiębiorstwa komunalne, linia Zgorzelec - Göerlitz (10 kursów na dobę, przez 6 dni w tygodniu). Jest charakterystyczne, że komunikacji tego typu nie posiadają inne pary bliźniaczych miast granicznych (m.in. Gubin/Guben, Frankfurt/Słubice, Cieszyn/Tesin, Terespol/Brześć). Charakter lokalny mają też krótkie linie do Czech i na Słowację. Służą one obsłudze ruchu turystycznego w rejonie Tatr i Sudetów, dojazdom do pracy w ramach tzw. "małego ruchu granicznego" oraz kontaktom rodzin-

nym (Śląsk Cieszyński). Częstotliwość tych połączeń jest jednak na ogół ograniczona a zapotrzebowanie wydaje się być w niektórych rejonach nie zaspokojone (np. brak jest bezpośredniego połączenia Zakopanego z ośrodkami turystycznymi Tatr Słowackich).

Nieco odmiennie przedstawia się sytuacja na granicy wschodniej. Praktycznie przez każde przejście graniczne kursują krótkie linie autobusowe. Ich zadaniem nie jest jednak wyłącznie obsługa ruchu lokalnego. Dzięki konkurencyjnej cenie przejmują one w znacznej mierze pasażerów pociągów przyjeżdżających z głębi byłego ZSRR. Do linii tego typu zaliczyć można z pewnością połączenia: Sejny - Łazdijai (7 kursów tygodniowo), Sokółka - Grodno (42 kursy), Białystok - Grodno (5 linii, łącznie 98 kursów), Biała Podlaska - Brześć (14 kursów), Chełm - Kowel (7 kursów), Tomaszów Lubelski - Rawa Ruska (7 kursów) i Przemyśl - Lwów (3 linie, łącznie 49 kursów). Ogromne zapotrzebowanie na tego typu połączenia związane jest także z obowiązującym nadal na wszystkich przejściach wschodnich zakazem przekraczania granicy pieszo.

Przebieg niektórych linii wschodnich wskazuje też na ich znaczenie w kontaktach mniejszości narodowych z krajem macierzystym. I tak np. gmina (a właściwie jej centrum) Puńsk - ośrodek mniejszości litewskiej w Polsce - posiada codzienne połączenie autobusowe z Wilnem. Z Siemiatycz, zamieszkałych po części przez Białorusinów, każdego dnia odjeżdżają autobusy do Grodna i Mołodeczna. Ich trasa na terenie Polski przebiega okrężnie przez Hajnówkę, a więc przez regiony zamieszkałe przez mniejszość białoruską. Również po stronie naszych sąsiadów wiele linii kończy swój bieg w miejscowościach o dużym odsetku ludności pochodzenia polskiego (Wilno, Grodno, Lida, Nowogródek i inne).

## Podsumowanie

Można założyć że układ sieci linii autobusowych jest, w naturalny sposób, o wiele bardziej elastyczny aniżeli układ połączeń kolejowych i lotniczych. Analiza tego układu dostarcza więc najbardziej aktualnych informacji o stanie bieżącego popytu na międzynarodowe przewozy pasażerskie z Polski do pozostałych krajów Europy. W 1993 roku popyt ten był wyraźnie największy w relacjach z naszymi zachodnimi i wschodnimi sąsiadami (Niemcami, Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą) oraz niektórymi państwami Europy Zachodniej (Wielką Brytanią, Francją i krajami Beneluxu). Zdecydowanie mniejsze zapotrzebowanie na przewozy pa-



sażerskie obserwowaliśmy natomiast na kierunkach południowym (w tym do Czech i na Słowację) i północnym.

Jednocześnie trzeba jednak podkreślić, że istnieją sytuacje kiedy zapotrzebowanie na międzynarodowe przewozy autobusowe nie jest zaspokajane w 100%. Dotyczy to przypadków trojakiego rodzaju:

a) liczba połączeń z krajami byłego ZSRR jest limitowana ilością i przepustowością przejść granicznych;

b) ograniczenia w uruchamianiu nowych połączeń z krajami Europy Zachodniej i Południowej mogą niekiedy wynikać z trudności w uzyskaniu odpowiednich pozwoleń w krajach docelowych. Wiąże się to najczęściej z prowadzoną przez te kraje polityką ochrony własnych przewoźników (np. w Grecji);

c) w przypadku krótkich połączeń lokalnych (m. in. typu miejskiego) ich utrzymywanie może nie być opłacalne dla prywatnych przedsiębiorstw komercyjnych.

W chwili obecnej w Departamencie Transportu Samochodowego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej na rozpatrzenie czeka dalszych kilkaset wniosków o zezwolenie na otwarcie międzynarodowej linii autobusowej. Znaczna ich część zostanie załatwiona pozytywnie. W dalszej perspektywie należy jednak sądzić, że liczba połączeń na kluczowych szlakach zachodnioeuropejskich ustabilizuje się, a na rynku pozostaną jedynie rzetelni i uczciwi przewoźnicy. Wraz z rozwojem gospodarczym i poprawą sytuacji materialnej społeczeństwa firmy autobusowe mogą ponownie utracić część swoich klientów na rzecz kolei i linii lotniczych. Rola autobusów, jako taniego środka publicznej komunikacji dalekobieżnej, pozostanie jednak znacząca, tak jak to obecnie ma miejsce w bogatych krajach Europy Zachodniej i w USA. Przyszłość rozwoju połączeń autobusowych ze Wschodem zależy w dużej mierze od sytuacji politycznej i gospodarczej krajów byłego ZSRR. Nie bez znaczenia jest tu tzw. koniunktura bazarowa, warunkująca opłacalność tak licznych dziś wycieczek handlowych do Polski. W miarę rozwoju autentycznej współpracy przygranicznej powinna natomiast wzrastać ilość lokalnych powiązań komunikacyjnych z bezpośrednimi sąsiadami. Mogłyby być one organizowane (bądź wspierane finansowo) przez samorządy miast i gmin przygranicznych. W perspektywie autobusy powinny również zapewniać obsługę komunikacyjną transgranicznych obszarów turystycznych, na których ze względów ekologicznych nie wskazany jest rozwój masowego ruchu pojazdów prywatnych.

**Literatura**

1. *Dziennik Ustaw RP* nr 75/1991, poz. 332,
2. Fiedorowicz K., 1992, *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski*, Instytut Turystyki, Warszawa,
3. Komornicki T., 1992, *Ruch osobowy na polskich przejściach granicznych - analiza zmian 1980 - 1991*, *Geografia w Szkole* nr 4, Warszawa,
4. Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa.

**Teofil Lijewski**

## PRZEMYSŁ NA OBSZARACH PRZYGRANICZNYCH POLSKI

Przygraniczne obszary Polski są słabiej uprzemysłowione niż średnio w kraju. Większość polskiego przemysłu skupia się w trójkącie, którego wierzchołkami są Gdynia, Praga i Lwów, i który w granicach Polski obejmuje około połowę powierzchni kraju. W obrębie tego trójkąta skupia się ok. 80% potencjału przemysłowego Polski, w tym wszystkie okręgi przemysłowe i kilkanaście największych miast, z wyjątkiem Szczecina i Białegostoku. O dysproporcjach w uprzemysłowieniu pogranicza świadczą dane zestawione w tabeli 1.

Z obszarów przygranicznych, w obrębie wspomnianego trójkąta, znajduje się pogranicze Śląska z silnie uprzemysłowionymi Sudetami i Górnośląskim Zagłębiem Węglowym. Tutaj polskie okręgi przemysłowe łączą się z analogicznymi okręgami przemysłowymi Czech. Widać to najbardziej w Górnośląskim Zagłębiu Węglowym, gdzie Rybnicki Okręg Węglowy styka się bezpośrednio z Ostrawskim Zagłębiem Węglowym, a zbudowane ostatnio kopalnie węgla: "Moszczenica" w Jastrzębiu-Zdroju i "Morcinek" w Kaczycach leżą zaledwie 2-3 km od granicy z Czechami, gdzie w podobnej odległości od granicy znajdują się również zakłady przemysłowe.

Wzdłuż granicy polsko-czeskiej ciągnie się łańcuch ośrodków przemysłowych i uprzemysłowionych miast. W odległości do 20 km od granicy leżą, w kolejności ze wschodu na zachód: Ustroń, Goleszów, Cieszyn, Skoczów, Jastrzębie-Zdrój, Wodzisław Śląski, Racibórz, Kietrz, Baborów, Głubczyce, Prudnik, Głuchołazy, Otmuchów, Bystrzyca Kłodzka, Nowa Ruda, Głuszycy, Wałbrzych, Mieroszów, Boguszów-Gorce, Kamienna Góra, Kowary, Jelenia Góra, Piechowice, Mirsk, Leśna,

## Uprzemysłowienie województw przygranicznych

Województwa	Czynni zawodowo w przemyśle w tys. w 1988*	Pracujący w przemyśle (31.12.1991 r.)		Środki trwałe przemysłu w mld zł (31.12.1991 r.)	Produkcja sprzedana przemysłu w mld zł w 1991
		w tys.	w % ogółu pracujących		
Białkopodlaskie	20,5	15,0	10,6	1 336	1 443
Białostockie	72,1	53,1	17,8	10 307	9 057
Bielskie	174,7	122,1	32,0	25 878	23 388
Chełmskie	20,5	15,6	14,1	2 923	2 090
Elbląskie	50,9	38,0	22,6	11 315	6 655
Gorzowskie	54,2	43,2	22,3	9 584	5 890
Jeleniogórskie	96,1	63,3	32,6	17 315	10 970
Katowickie	857,9	707,2	44,5	219 364	135 411
Krośnieńskie	65,3	44,6	20,2	10 034	6 430
Nowosądeckie	62,7	48,4	15,3	5 213	5 787
Olsztyńskie	67,4	54,0	19,2	9 348	8 700
Opolskie	157,6	106,1	26,2	30 180	20 952
Przemyskie	36,3	26,8	15,3	3 894	3 472
Suwałskie	35,2	27,0	15,2	3 625	4 320
Szczecińskie	105,4	88,3	23,0	28 361	19 964
Wałbrzyskie	140,3	98,6	36,0	18 721	13 546
Zamojskie	32,7	22,3	9,2	5 225	3 063
Zielonogórskie	89,6	68,3	26,8	15 751	12 453

\* według miejsca zamieszkania

Źródła: Rocznik Statystyczny 1992,  
Rocznik Statystyczny Województw 1990,  
obliczenia własne

Zawidów i Bogatynia. Są to w większości miasta historyczne, ze starymi, zdekapitalizowanymi i podupadającymi zakładami przemysłowymi.

Wielkością wyróżniają się nieliczne, powojenne inwestycje przemysłowe: kopalnie węgla w Rybnickim Okręgu Węglowym oraz kopalnia węgla brunatnego i elektrownia "Turów" w Bogatyni-Turoszowie. Przez kilkanaście lat po II wojnie światowej istniała kopalnia rud uranu w Kowarach pracująca wyłącznie na potrzeby ZSRR. Nowe zakłady przemysłu przetwórczego powstały głównie w granicach województwa katowickiego: fabryka kotłów w Raciborzu, wytwórnia farb i lakierów w Cieszynie-Markłowicach i fabryka elektronarzędzi w Goleszowie.

Na pograniczu polsko-niemieckim panuje różna sytuacja w części południowej i północnej. Na południu, w historycznych granicach Śląska i Saksonii, już dawno powstały liczne osady przemysłowe wykorzystujące m. in. zasoby drewna Borów Dolnośląskich i złoża węgla brunatnego. Rozwinął się tu przemysł szklarski, drzewny i włókienniczy, a w now-

**Ważniejsze inwestycje przemysłowe Polski z lat 1945-1993 na pograniczu (w kolejności geograficznej z zachodu na wschód)**

Miejscowość	Obiekt	Rok uruchomienia	Wartość środków trwałych*
Swinoujście	Baza Rybacka przedsiębiorstwa "Odra"	1951	6913**
Swinoujście	Morska Stocznia Remontowa	1971	841
Police	Zakłady Chemiczne "Police"	1969	9030
Szczecin	Stocznia Szczecińska (odbudowa)	1951	4657
Szczecin	Fabryka Mechanizmów Samochodowych (adaptac.)	1957	1613
Szczecin	Fabryka Kabli "Załam" (adaptacja)	1958	1332
Szczecin	Zakłady Mięsne	po 1980	.
Nowe Czarnowo	Elektrownia "Dolna Odra"	1974	9069
Kostrzyn	Fabryka Celulozy i Papieru (odbudowa)	1958	1896
Słubice	Zakłady Przemysłu Odzieżowego "Komes"	1957	352
Krosno Odrzańskie	Fabryka Płyt Pilśniowych	1974	989
Gubin	Gubińskie Zakłady Obuwia (adaptacja)	1956	169
Zgorzelec	Fabryka Maszyn Górniczo Odkrywkowego	1958	464
Bogatynia-Turoszów	Kopalnia Węgla Brunatnego "Turów II"	1970	7264
Bogatynia-Turoszów	Elektrownia "Turów"	1962	8422
Jelenia Góra	Zakłady Celulozy i Włókien Sztucznych "Celwiskoza" (odbudowa)	1953	1802
Kowary	Fabryka Dywanów (nowy zakład)	1975	1195
Wałbrzych	Zakład Porcelany Stołowej "Książ"	po 1980	.
Nysa	Fabryka Samochodów Dostawczych (adaptacja)	1951	436
Nysa	Zakłady Urządzeń Przemysłowych (nowy zakład)	po 1980	.
Racibórz	Raciborska Fabryka Kotłów	1952	1580
Wodzisław Śląski	Kopalnia Węgla Kamiennego "1 Maja"	1958	4265
Jastrzębie-Zdrój	Kopalnia Węgla Kamiennego "Jastrzębie"	1962	4782
Jastrzębie-Zdrój	Kopalnia Węgla Kamiennego "Moszczenica"	1965	6510
Jastrzębie-Zdrój	Kopalnia Węgla Kamiennego "Zofiówka"	1969	7656
Jastrzębie-Zdrój	Kopalnia Węgla Kamiennego "Borynia"	1971	6951
Pniówek	Kopalnia Węgla Kamiennego "Pniówek"	1974	8328
Kaczyce	Kopalnia Węgla Kamiennego "Morcinek"	1986	.
Cieszyn-Marklowice	Fabryka Farb i Lakierów	1965	1397
Goeszów	Wytwórnia elektronarzędzi "Celma"	1976	809
Skoczów	Kuźnia FSM	1968	684
Skoczów	Odlewnia FSM	1977	1910
Rzepedź	Zakłady Przemysłu Drzewnego	1962	257
Działowa	Przedsiębiorstwo Przemysłu Drzewnego	1977	1094
Przemyśl	Fabryka Płyt Pilśniowych	1964	570
Przemyśl	Kopalnia Gazu Ziarnego	1967	801
Przemyśl	Zakłady Wyrobów Powlekanych "Sanwil"	1975	559
Szczutków	Kopalnia Gazu Ziarnego "Lubaczów"	1959	228
Werbkowice	Cukrownia	1963	719
Chełm	Cementownia	1960	2403
Chełm	Fabryka Obuwia	1973	532
Włodawa	Garbarnia	1972	483
Biała Podlaska	Zakłady Przemysłu Wełnianego "Biawena"	1970	519
Siemiatycze	Zamrażalnia owoców i warzyw "Hortex"	1978	1024
Sokołka	Zakłady Stolarki Budowlanej	1972	388
Sobolewo	Zakład Eksploatacji Kruszywa	1975	485
Suwałki	Zakład Płyt Włókowych	1965	250
Suwałki	Fabryka Mebli	1983	.
Bartoszyce	Zakłady Przemysłu Dziewiarskiego "Morena"	1952	161
Braniewo	Browar	1993	.

\* W 1980 r. w mln zł według ówczesnych cen

\*\* Wraz z flotą rybacką

Źródło: opracowanie własne

szych czasach - górnictwo węgla brunatnego. Zakłady są rozrzucone po małych miastach (Bogatynia, Pieńsk, Łęknica) i osiedlach wiejskich. Powojenne inwestycje skupiły się w "worku żytawskim" (kopalnia węgla brunatnego i elektrownia "Turów" o mocy 2000 MW) i na jego zapleczu (fabryka maszyn dla górnictwa odkrywkowego w Zgorzelcu).

W środkowej i północnej części pogranicza polsko-niemieckiego, na terenie dawnej Brandenburgii i Pomorza, małe miasteczka są nieuprzemysłowione (Cybinka, Rzepin, Mieszkowice, Moryń, Chojna, Cedynia, Gryfino, Nowe Warpno). Przemysł skoncentrował się w nielicznych większych miastach: Gubinie, Frankfurcie nad Odrą, Kostrzynie i Szczecinie. Wszystkie te miasta zostały silnie zniszczone podczas II wojny światowej i zakłady przemysłowe trzeba było odbudowywać prawie od podstaw lub adaptować do nowej produkcji ocalałe budynki. W ten sposób powstały m. in. zakłady odzieżowe i obuwnicze w Gubinie oraz odzieżowe w Słubicach. Wielkich nakładów wymagała odbudowa celulozowni i papierni w Kostrzynie, zniszczonym w ponad 90%. W Szczecinie odtworzono zróżnicowaną strukturę gałęziową przemysłu, w której dominują stocznie, huta żelaza, zakłady włókien chemicznych, papiernicze, elektrotechniczne, fabryki maszyn środków transportu i przetwórstwo spożywcze.

Do nowych inwestycji przemysłowych należą w Szczecinie: fabryki domów, kontenerów, maszyn budowlanych, elektrociepłownia, zakłady odzieżowe, mięsne, drobiarskie i chłodnia. Największe nowe obiekty przemysłowe powstały na południe i północ od Szczecina, rozciągając aglomerację szczecińską wzdłuż Odry. Na południu jest to elektrownia "Dolna Odra", jedna z największych elektrowni w Polsce (moc 1600 MW), zlokalizowana w Nowym Czarnowie koło Gryfina. Na północy, koło Polic, wzniesiono, jeden z największych w Polsce, kombinat chemiczny składający się z wytwórni kwasu siarkowego, amoniaku, nawozów fosforowych i trójskładnikowych, bieli tytanowej i gazów technicznych. Położenie Polic nad żeglowną drogą wodną wykorzystali już Niemcy wznosząc tu podczas II wojny światowej fabrykę benzyny syntetycznej; została ona jednak dokładnie zniszczona i nie można było wykorzystać nawet jej fundamentów.

Pogranicze Polski z pozostałymi sąsiadami: Słowacją, Ukrainą, Białorusią, Litwą i Rosją jest, mimo powojennych wysiłków ukierunkowanych na aktywizację tych gospodarczo zacofanych regionów, znacznie słabiej uprzemysłowione. Granica ze Słowacją biegnie Karpatami i

słusznie nie budowano tu zakładów przemysłowych w pasie przygranicznym. Przemysł, pochodzący częściowo z XIX w., skupia się w miastach położonych w kotlinach śródgórskich (Żywiec, Nowy Targ, Nowy Sącz, Gorlice, Jasło, Krosno, Sanok). We wschodniej części polskich Karpat zawdzięcza on swój rozwój złożom ropy naftowej, eksploatowanym od połowy XIX w. Na przełomie XIX i XX w. okręg karpacki, wraz z należącym obecnie do Ukrainy rejonem Drohobycza, był jednym z największych producentów ropy naftowej w skali światowej.

Po 1945 r. w miastach karpackich zlokalizowano szereg nowych zakładów przemysłowych, głównie ze względów społecznych, aby zatrudnić nadwyżki siły roboczej tych przeludnionych obszarów wiejskich o rozdrobnionym, mało wydajnym rolnictwie. Takimi inwestycjami były: zakłady przemysłu maszynowego i metalowego w Żywcu, wielka fabryka obuwia w Nowym Targu, zakłady elektrowęglowe w Nowym Sączu, rozbudowana fabryka maszyn i sprzętu wiertniczego w Jaśle, huta szkła w Krośnie, fabryka autobusów w Sanoku, kombinaty drzewne w Rzepedzi i Ustianowej. Spośród nich tylko te dwa ostatnie leżą w bliskim sąsiedztwie granicy.

Najsłabiej uprzemysłowione jest pogranicze wschodnie, włączając w to również granicę północną na terenie dawnych Prus Wschodnich. Wprawdzie, wymienione w tabeli 2, ważniejsze inwestycje przemysłowe rozkładają się dość równomiernie co do liczby obiektów (15 na pograniczu zachodnim, 18 na południowym, 17 na wschodnim), ale porównując wartość ich środków trwałych widzimy duże różnice. Podczas gdy zakłady zbudowane na pograniczu zachodnim skupiają 46,8% wartości środków trwałych wymienionych obiektów, a na pograniczu południowym 44,2%, to na pograniczu wschodnim zaledwie 9,0%.

Te dysproporcje są widoczne również w postaci danych odnoszących się do całych województw (tab. 1). Samo województwo katowickie skupia więcej środków trwałych przemysłu niż pozostałe 17 województw przygranicznych, a w liczbie pracujących w przemyśle w 1991 r. jego udział wyniósł 43%. Cztery zachodnie województwa przygraniczne przewyższają wartością środków trwałych przemysłu dziewięć wschodnich województw przygranicznych. Co prawda w liczbie pracujących w przemyśle województwa wschodnie przewyższają nieco zachodnie (o 12,6%), ale trzeba pamiętać, że największe ośrodki przemysłowe województw północno-wschodnich (Białystok, Łapy, Olsztyn, Elbląg, Malbork, Kwi-

dzyn) i krośnieńskiego (Jasło, Krosno) znajdują się z dala od granicy, a samo pogranicze jest bardzo słabo uprzemysłowione.

Struktura gałęziowa przemysłu pogranicza jest mniej korzystna z punktu widzenia perspektyw rozwojowych. Na ogół sądzi się, że dźwignią postępu jest przemysł elektromaszynowy, w mniejszym stopniu chemiczny, podczas gdy mniejsze szanse rozwojowe mają przemysły: drzewno-papierniczy, lekki i spożywczy. W województwach wschodniego i zachodniego pogranicza (pomijając uprzemysłowione województwa południowego pogranicza) udział tych pierwszych gałęzi przemysłu jest niższy od średniego krajowego, a tych drugich - mniej rozwojowych - wyższy. Jeśli wziąć pod uwagę strukturę produkcji sprzedanej w 1989 r., a więc sprzed obecnego załamania, to spośród 13 województw wschodniego i zachodniego pogranicza tylko 3 miały wyższy od średniego udział w produkcji wyrobów przemysłu elektromaszynowego, a 5 w produkcji przemysłu chemicznego. Natomiast aż w 12 województwach (wszystkich poza szczecińskim) wyższy od średniego był udział w produkcji przemysłu drzewno-papierniczego, a w 9 - przemysłów: lekkiego i spożywczego.

Również struktura inwestycji potwierdza te proporcje, zwłaszcza na pograniczu wschodnim. Spośród ważniejszych inwestycji przemysłowych, wymienionych w tabeli 2, w województwach wschodnich zlokalizowano 6 zakładów przemysłu drzewnego, 4 - lekkiego, 3 - spożywczego i ani jednego z dziedziny elektromaszynowej. Te ostatnio budowano głównie w wielkich miastach, województwach centralnych i na Górnym Śląsku.

Wstrzeźliwość inwestycyjna Polski na obszarach przygranicznych nie szła w parze z równą wstrzeźliwością naszych sąsiadów. Niemiecka Republika Demokratyczna właśnie przy granicy z Polską ulokowała swoje największe inwestycje przemysłowe: rafinerię naftową w Schwedt, hutę żelaza w Eisenhuttenstad, elektrownie: w Jaenschwalde i Hagenwerder, kopalnie węgla brunatnego w Zagłębiu Łużyckim. Było to niewątpliwie uwarunkowane obawą przed zagrożeniem z zachodu; pogranicze z Polską wydawało się wtedy bardziej bezpieczne.

Po drugiej stronie wschodniej granicy powstało całe zagłębie węglowe na Wołyniu, rozbudowano silnie przemysł w Brześciu i Grodnie (wielki kombinat nawozów i włókien chemicznych). Czechy silnie inwestowały w Zagłębie Ostrawskie, zwiększając tam wydobywanie węgla i produkcję stali; planowano również budowę nowej, wielkiej koksowni w Stonawie, w bliskim sąsiedztwie polskiej granicy. Może więc dojść do sy-



tuacji, że granica Polski będzie oddzielać słabe ekonomicznie i podupadające regiony pograniczne po naszej stronie od bardziej prężnych i rozwijających się obszarów państw sąsiednich.

Działalność inwestycyjna państw sąsiadujących z Polską wpłynęła negatywnie na środowisko geograficzne Polski. Na teren Polski wpływają zanieczyszczone wody z zagranicznych okręgów przemysłowych i wielkich miast, niesione przez rzeki: Odrę, Bug i Nysę Łużycką. Przeważający kierunek wiatrów zachodnich sprzyja napływowi zanieczyszczeń atmosferycznych z silnie uprzemysłowionych okręgów Niemiec i Czech. Szczególnie szkodliwe jest oddziaływanie elektrowni opalanych węglem brunatnym i zakładów chemicznej przeróbki węgla w Łużyckim Zagłębiu Węglowym (rejon Schwarze Pumpe), rafinerii naftowej w Schwedt, huty żelaza w Eisenhuttenstadt, elektrowni w północnych Czechach, również opalanych węglem brunatnym, oraz hut, koksowni i elektrowni w Zagłębiu Ostrawskim.

Spśród polskich zakładów przemysłowych usytuowanych na pograniczu najbardziej uciążliwe dla sąsiadów są elektrownie "Turów" i "Dolna Odra", zakłady chemiczne w Policach, celulozowo-papiernicze w Kostrzynie, elektrownie w Rybnickim Okręgu Węglowym i cementownia w Chełmie. Zanieczyszczenia gazowe rozchodzą się najdalej i mogą trafić poza granice nawet wtedy, gdy zostały wyemitowane w całym kraju. Z powodu oparcia prawie całej energetyki na paliwie węglowym i braku urządzeń do odsiarczania spalin Polska należy do największych "szkodników" ekologicznych, emitując ogromne ilości dwutlenku siarki, który jest sprawcą "kwaśnych deszczów", a tym samym obumierania lasów.

Kierunki dalszego rozwoju przemysłu na obszarach przygranicznych powinny wynikać ze współpracy międzynarodowej. Współpraca ta była dotychczas niewielka. Każde państwo rozbudowywało swoją gospodarkę w sposób autarkiczny, a lokalizacja zakładów w sąsiedztwie granicy wynikała z wewnętrznych ustaleń, a nie z uzgodnień międzynarodowych. Prawdopodobnie nie pytano władz polskich, czy zgadzają się na usytuowanie huty w Eisenhuttenstadt lub rafinerii w Schwedt tuż przy naszej granicy, podobnie jak Polacy nie przejmowali się skutkami ekologicznymi u sąsiadów, będącymi konsekwencją lokalizacji elektrowni w Turoszowie. Dopiero projekty budowy koksowni w Stonawie i wysypiska niebezpiecznych odpadów koło Torgelow wzbudziły protesty ze strony polskiej, które zostały poparte przez ekologów danych państw i, jak dotąd, obie inwestycje udało się wstrzymać. Efektem starań ekologów i

miejscowej ludności było też zamknięcie "Celwiskozy" w Jeleniej Górze, najbardziej uciążliwego zakładu przemysłowego w polskich Sudetach. Dalsze pozytywne efekty ekologiczne (choć negatywne społecznie) przyniesie zamknięcie koksowni i kopalni węgla w Zagłębiu Wałbrzyskim.

Kooperacja międzynarodowa zakładów usytuowanych po dwóch stronach wspólnej granicy prawie nie istnieje. Dawne powiązania produkcyjne zakładów przemysłowych w ramach RWPG były ustalane odgórnie, przede wszystkim w Moskwie, i nie brały pod uwagę bliskości geograficznej. Zakłady produkowały raczej na odległe rynki krajowe i międzynarodowe, a nie dla bliskiego sąsiedztwa za granicą. Tymczasem istnieje wiele możliwości współpracy międzynarodowej i wzajemnego uzupełniania się zaopatrzeniowego.

Niecałe 100 km na zachód od Polski leży aglomeracja berlińska licząca ok. 4 mln mieszkańców. Okolice Berlina z piaszczystymi glebami i dużym udziałem lasów nie zapewniają możliwości wyżywienia ludności z bliskiego zaplecza i konieczny jest dowóz żywności z innych regionów. Jednym z nich mogłyby być nasze zachodnie województwa, zwłaszcza w zakresie produktów ciężkich wagowo lub szybko psujących się (mleko, nabiał, mięso, ziemniaki i ich przetwory, warzywa, owoce i ich przetwory).

Na wschód od Polski odbiorcami produktów rolnych i przemysłowych mogłyby być pobliskie wielkie miasta, jak Lwów, Brześć, Grodno, Kaliningrad, zaopatrywane dotychczas z głębi Rosji lub Ukrainy. W zamian Ukraina mogłaby dostarczać węgiel z zagłębia wołyńskiego, prawdopodobnie tańszy od naszego lubelskiego, rudy metali i surowce rolne. Z Białorusi, Litwy i obwodu kaliningradzkiego można by sprowadzać żywiec i mięso do naszych wielkich przetworni mięsnych na wschodzie (Łuków, Sokołów Podlaski, Białystok, Ostrołęka, Ełk, Ostróda), eksportując w zamian przetwory mięsne i cukier z cukrowni w Łapach, Kętrzynie i na Żuławach. Nowy browar w Braniewie powinien zaopatrywać w piwo Kaliningrad i rosyjskie ośrodki wczasowe na Sambii. Takich potencjalnych powiązań kooperacyjno-zaopatrzeniowych można by zasugerować więcej. Największą przeszkodą w rozwoju handlu przygranicznego jest polityka władz centralnych każdego państwa, ochraniająca własne rolnictwo i przemysł, nawet wbrew racjom ekonomicznym, a także odziedziczona po poprzednim ustroju ociężałość działania i biurokracja.

Dla dalszego rozwoju przemysłu na polskim pograniczu najbardziej odpowiednie wydaje się 5 następujących rejonów:

1) Dolina dolnej Odry, od Kostrzyna do Szczecina; teren odpowiedni dla przemysłu wodochłonnego i korzystającego z transportu wodnego (połączenia żeglugowe z morzem, Berlinem i Europą Zachodnią). Lokalizacja przemysłu może tu kolidować z projektowanym parkiem krajobrazowym Dolnej Odry.

2) Pogranicze z Ukrainą, poza Karpatami; czynnikami lokalizacyjnymi mogą tu być: rynek zbytu na Ukrainie, zwłaszcza w pobliskim Lwowie, nadwyżki siły roboczej, połączenia kolejowe normalno i szerokokotorowe (możliwość przewozów kolejowych do i z Azji bez przeładunku), planowana autostrada Kraków - Lwów, zasoby gazu ziemnego i siarki.

3) Rejon Brześcia - Białej Podlaskiej; tu lokalizacji przemysłu sprzyja dogodne położenie komunikacyjne na głównym szlaku kolejowym i drogowym z Europy Zachodniej do Rosji i Azji (kolej normalno i szerokotorowa, planowana autostrada), wielki węzeł przeładunkowy w Małaszewiczach, możliwość uruchomienia lotniska w Białej Podlaskiej, rynek zbytu w Brześciu.

4) Rejon Sokółki - Grodna, położony na szlaku kolejowym i drogowym z Warszawy do Wilna i Sankt Petersburga, mający lokalny rynek zbytu w Grodnie.

5) Rejon Braniewa, gdzie można wykorzystać sąsiedztwo Kaliningradu, jego rynek zbytu, istnienie tam polskich firm, połączenie autostradowe, w przyszłości ewentualnie port morski w Pasłęku.



**Roman Kulikowski**

## **PROBLEMY ROZWOJU ROLNICTWA NA ZACHODNICH I WSCHODNICH OBSZARACH PRZYGRANICZNYCH POLSKI**

Wschodnie i zachodnie obszary przygraniczne, określane przez A. Stasiaka (1993) regionami przygranicznymi, stanowią jeden z ważniejszych obszarów problemowych planowania przestrzennego. Województwa położone nad zachodnią i wschodnią granicą zajmują około 31% ogólnej powierzchni kraju i 28% ogólnych zasobów użytków rolnych dostarczając 25% produkcji rolniczej. Pod względem rolniczym, tak jeśli chodzi o warunki naturalne, jak i cechy samego rolnictwa, tereny pogranicza wschodniego i zachodniego charakteryzują się dużym zróżnicowaniem. W województwach zachodnich rodziny dysponujące gospodarstwami rolnymi stanowią zaledwie od 37% do 48% rodzin wiejskich, a w południowo-wschodnich województwach udział ten wynosi powyżej 70% (A. Szemberg 1990). Bardzo zróżnicowane są tu też warunki agrometeorologiczne, od najkorzystniejszych w skali kraju w dolinie Odry, do najmniej korzystnych w województwie suwalskim i na obszarach górskich (Sudety i Bieszczady).

Wartość ogólnego wskaźnika jakości rolniczej przestrzeni produkcyjnej IUNG waha się od ok. 90 punktów w okolicach Pырzyc i Głogowa oraz 100-110 we wschodniej części Wyżyny Lubelskiej do poniżej 50 punktów w niektórych gminach województw: zielonogórskiego, suwalskiego i białostockiego oraz w Sudetach i wschodnich Karpatach.

Tereny przygraniczne charakteryzują się także dużymi różnicami w strukturze użytkowania ziemi. Udział użytków rolnych, w ogólnej powierzchni (ryc. 1), waha się tu od ok. 70% w województwach: zamojskim i białkopodlaskim (w niektórych gminach tego województwa nawet po-

wyżej 80%) do 64% w elbląskim i chełmskim i zaledwie 40-42% w zielonogórskim, gorzowskim i krośnieńskim. W tych ostatnich województwach bardzo wysoki jest udział lasów, wynoszący odpowiednio: 48,7%, 45,5% i 50,9%. Najniższym udziałem lasów i zadrzewień charakteryzują się województwa: elbląskie (18%) oraz białkopodlaskie i zamojskie (po ok. 21%).

Na obszarach przygranicznych, w ramach użytków rolnych, dominują grunty orne (83% w województwie zamojskim i 70-76% w białkopodlaskim, elbląskim, przemyskim, gorzowskim i szczecińskim), a jedynie w jeleniogórskim ich udział jest znacznie niższy (58%) z uwagi na istniejący tam wysoki udział łąk i pastwisk (41%). Około 1/3 ogólnej powierzchni użytków rolnych w województwach: białostockim, suwalskim i krośnieńskim stanowią trwałe użytki zielone. Z wyjątkiem województwa zamojskiego udział trwałych użytków zielonych w ogólnej powierzchni użytków rolnych jest wyższy od przeciętnego w kraju, co zważywszy na ekstensywny charakter wykorzystania tej formy użytków w Polsce, świadczy o niskiej intensywności rolnictwa na obszarach przygranicznych.

## 1. Struktura agrarna

Prawie cały pas pogranicza zachodniego oraz tereny przygraniczne na północy Polski charakteryzuje wysoki udział rolnictwa państwowego (ryc. 2). Do gospodarstw państwowych (PGR) pod koniec 1992 r. należało 56,4% użytków rolnych w województwie szczecińskim, 48% w gorzowskim i elbląskim, a nieco ponad 40% w olsztyńskim i zielonogórskim. Ponadto stosunkowo dużym udziałem gruntów należących do PFZ (Państwowy Fundusz Ziemi) charakteryzowały się województwa: chełmskie (14,5%), zielonogórskie (13,2%) i jeleniogórskie (13,1%). W sumie grunty państwowe w kilku województwach (szczecińskie, zielonogórskie, gorzowskie, elbląskie i olsztyńskie) stanowią więc znacznie ponad 50% ogólnej powierzchni użytkowanej rolniczo. Najwięcej PGR w końcu 1992 r. było w województwach: elbląskim (114), szczecińskim (87) i olsztyńskim (73), a ich przeciętne rozmiary wahały się od najmniejszych 1500-1600 ha w elbląskim i białkopodlaskim do 3500-4000 ha w zielonogórskim, szczecińskim i olsztyńskim. Obecnie (do 1.01.1994 r.) Agencja Własności Rolnej Skarbu Państwa przejęła do swoich zasobów, z terenu

województw przygranicznych, ok. 80% dawnych gruntów PGR i PFZ, tworząc nową - tzw. publiczną formę własności w rolnictwie polskim.

Nieco większy udział spółdzielni produkcyjnych we władaniu użytkami rolnymi ma miejsce w niektórych gminach województw: szczecińskiego i zielonogórskiego (10-15%). Na terenie wschodniego pogranicza udział tej formy gospodarowania jest nieznaczący.

Indywidualne gospodarstwa rolne, których udział we władaniu użytkami rolnymi jest dominujący na terenie wschodniego pogranicza (województwa: białostockie i chełmskie po ok. 94%), wykazują duże zróżnicowanie pod względem wielkości (por. ryc. 3). Na znacznych obszarach województw: olsztyńskiego, suwalskiego, białostockiego i w niektórych gminach białkopodlaskiego średnia wielkość gospodarstw indywidualnych w 1987 r. wynosiła ponad 10 ha. Przeciętne rozmiary osiągnęły gospodarstwa indywidualne w województwach: szczecińskim i gorzowskim (5-10 ha). Małe gospodarstwa prywatne (3-5 ha) dominowały w województwie zielonogórskim na zachodzie oraz przemyskim i krośnieńskim na wschodzie. W licznych gminach tych ostatnich województw występowały też gospodarstwa o przeciętnych rozmiarach 2-3 ha.

## 2. Zatrudnienie w rolnictwie

Według badań W. Stoli (1992) ludność utrzymująca się z rolnictwa stanowiła zaledwie 20-30% w województwach: jeleniogórskim i zielonogórskim, 41% w gorzowskim i ponad 50% w białkopodlaskim, zamojskim i suwalskim. We wschodnich gminach tych obszarów udział ten przekraczał nawet 70%.

Stosunkowo niskie nakłady pracy ludzi w rolnictwie cechowały obszar zachodniego pogranicza i większość gmin w województwach: elbląskim, olsztyńskim i zachodniej części suwalskiego (10-15 osób na 100 ha UR). W niektórych gminach wschodniej części województwa szczecińskiego wynosiły one nawet poniżej 10 osób. Dla odmiany, w pasie pogranicza wschodniego, a zwłaszcza na terenie województw: zamojskiego i przemyskiego liczba zatrudnionych na jednostkę powierzchni użytków rolnych była duża i wynosiła 25-35 a nawet powyżej 35 osób.

Obszary zachodniego pogranicza charakteryzował znacznie wyższy udział ludności z wykształceniem ponadpodstawowym i wynosił 30-40% przekraczając przeciętną krajową (B. Gałczyńska 1992). Dla odmiany,

wskaźnik ten był bardzo niski na wschodzie, a zwłaszcza we wschodnich gminach województwa białostockiego oraz licznych gminach zamojskiego i przemyskiego (poniżej 20%).

Jednym z bardzo ważnych problemów, związanych między innymi z restrukturyzacją rolnictwa państwowego, o której będzie mowa w dalszej części tego opracowania, jest problem bezrobocia na wsi. Według M. Proniewskiego (1992), w bardzo wielu rejonach na północy Polski bezrobotni na wsi stanowią powyżej 25%, a w rejonach Węgorzewo, Pisz, Nidzica, Morąg, Ostróda ok. 30% i więcej.

### 3. Nakłady na środki produkcji w rolnictwie

W 1991 r. w Polsce przypadało ok. 16 ha użytków rolnych na 1 ciągnik. Wskaźnik ten był bliski przeciętnej krajowej w województwach położonych we wschodniej części kraju, a na obszarach o dominacji gospodarstw indywidualnych i dużym udziale rolnictwa państwowego (województwa zachodnie i północne) wskaźnik ten jest na pozór niższy, choć wykorzystanie ciągników jest tam zapewne bardziej racjonalne. Wyposażenie rolnictwa indywidualnego w mechaniczną siłę pociągową w 1991 r. mierzona w jednostkach pociągowych ilustruje rycina nr 4.

Bardzo poważnym problemem, związanym z kryzysową sytuacją w rolnictwie jest nadmierny spadek nawożenia mineralnego (por. ryc. 5). Problem ten rysuje się szczególnie groźnie na terenie województw wschodnich. Na przykład zużycie nawozów mineralnych w województwie krośnieńskim, wynoszące 106,7 kg/ha w latach 1984/1985, spadło w latach 1990/1991 do poziomu 30 kg (spadek o 72%). Niewiele niższą tendencję spadkową notowano w tym okresie w poziomie nawożenia mineralnego w pozostałych województwach wschodnich, np. w województwie białostockim zużycie nawozów mineralnych uległo obniżeniu w tym okresie o 75 kg/ha, w białkopodlaskim o 67 kg, zamojskim o 82 kg, osiągając chyba nadmiernie "ekologiczny" poziom, którego efektem będzie zapewne bardzo istotne obniżenie poziomu plonowania roślin uprawnych.

O niekorzystnej sytuacji w rolnictwie obszarów przygranicznych (wschodnich i zachodnich) świadczą ponadto niskie nakłady na inwestycje produkcyjne w rolnictwie. W roku 1990 wysokość tych nakładów, mierzona na 1 ha użytków rolnych, na terenie województw wschodnich



wynosiła od 400 do 500 tys. złotych, podobnie jak w województwie jeleniogórskim i gorzowskim, i był to poziom dwa razy niższy od analogicznego wskaźnika w poznańskim czy stołecznym warszawskim.

#### 4. Produktywność i towarowość rolnictwa

Województwa położone nad zachodnią i wschodnią granicą kraju dostarczają blisko 20% krajowej produkcji globalnej, co w konfrontacji z 28% krajowych zasobów użytków rolnych świadczy o stosunkowo niskim, choć zróżnicowanym poziomie rolnictwa na tych obszarach. Zważywszy jednakże na niską gęstość zaludnienia, zwłaszcza wschodnich obszarów przygranicznych - 50 osób/km<sup>2</sup> (por. A. Stasiak 1993, s. 11), obszary przygraniczne dostarczają znacznych nadwyżek produktów rolniczych (wg niepublikowanych materiałów R. Szczęsnego).

W strukturze produkcji globalnej rolnictwa w 1990 r. przeważa produkcja roślinna, a jedynie w województwie krośnieńskim notowano stan zbliżony do równowagi. W produkcji towarowej natomiast, przy przewadze produkcji zwierzęcej w większości województw, przewagę produkcji roślinnej zanotowano w województwie zamojskim, a w elbląskim stan równowagi.

Wysoki udział produkcji roślinnej, zwłaszcza w produkcji globalnej rolnictwa obszarów pogranicza wschodniego i zachodniego, wiąże się nie tyle z jej wysokim poziomem, co z silnym spadkiem produkcji zwierzęcej, zwłaszcza w sektorze uspołecznionym rolnictwa, a także największym w skali kraju spadkiem pogłowia bydła, zwłaszcza na terenach zachodniego pogranicza. Tylko w latach 1990-1992 pogłowiu bydła na 100 ha UR, liczone w sztukach rzeczywistych, spadło o 17,3 (35,2%) w województwie jeleniogórskim, 14,7 (32,0%) w szczecińskim, 14,3 (35,4%) w gorzowskim i 14 (34,0%) w zielonogórskim. W województwach ściany wschodniej, z wyjątkiem krośnieńskiego, spadek pogłowia bydła (o 5 do 10 sztuk/100 ha) nie był już tak znaczny (por. też ryc. 6). W przypadku trzody chlewnej (ryc. 7) spadek pogłowia wystąpił jedynie w trzech województwach: suwalskim, szczecińskim i krośnieńskim, a na pozostałych terenach przygranicznych zanotowano w tym samym czasie jego wzrost (w elbląskim nawet o blisko 24%), bądź stany zbliżone do równowagi.

Poziom produktywności ziemi - wielkość produkcji globalnej rolnictwa na 1 ha użytków rolnych - był na terenach przygranicznych niższy

niż przeciętny w kraju, wynoszący w 1990 r. 136 tys. zł<sup>1</sup> (ryc. 8). Jedyne w województwach charakteryzujących się wysokim poziomem kultury rolnej i znacznym udziałem dobrych gleb (elbląskie, szczecińskie) był on wyższy, a w zamojskim bliski przeciętnemu poziomowi tej cechy w kraju. Niską produktywnością ziemi charakteryzowały się województwa: jeleniogórskie (102 tys.), krośnieńskie (109 tys.) oraz województwa ściany wschodniej: suwalskie (104 tys.), białostockie (105 tys.) i chełmskie (111 tys.).

Poziom towarowości rolnictwa, określany wielkością produkcji towarowej na 1 ha UR, był w 1990 r. na obszarach przygranicznych generalnie niski i jedynie w województwach: szczecińskim i elbląskim przekraczał przeciętną dla tego roku w kraju wynoszącą blisko 74 tys. zł/ha. W województwach: gorzowskim i olsztyńskim był on bliski poziomowi krajowemu, a w krośnieńskim (45 tys. zł/ha), produkującym głównie w celach samozaopatrzeniowych, poziom tego wskaźnika należał do najniższych ze wszystkich województw w kraju (por. też ryc. 9).

Pomimo wyższego udziału produkcji towarowej w produkcji globalnej w rolnictwie uspołecznionym wartość produkcji towarowej w przeliczeniu na 1 ha UR w 1990 r. była wyższa w rolnictwie indywidualnym, co świadczy o trudnej sytuacji ekonomicznej, w której znajduje się obecnie rolnictwo uspołecznione.

## **5. Problemy i kierunki przekształceń rolnictwa na obszarach przygranicznych**

Jednym z wiodących problemów rolnictwa i obszarów wiejskich w rejonach przygranicznych jest restrukturyzacja, zajmującego tu znaczne przestrzenie, rolnictwa uspołecznionego. W Polsce wg stanu na dzień 1 stycznia 1992 r. Skarb Państwa był właścicielem 4262 tys. ha UR, z czego 81% znajdowało się pod zarządem Państwowych Przedsiębiorstw Gospodarki Rolnej, a 19% (771 tys. ha) w zasobach Państwowego Funduszu Ziemi (T. Olko-Bagińska 1993).

W oparciu o ustawę z dnia 19 października 1991 r. o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz o zmianie niektórych ustaw, przekształcenia własnościowe w rolnictwie państwowym powie-

<sup>1</sup> w cenach stałych z 1984 r.

rzo od 1 stycznia 1992 r. Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa. Według tej ustawy restrukturyzacja przejętego mienia polega na:

- 1) tworzeniu zorganizowanych gospodarstw skarbowych z byłych PGR, które będą prowadzone przez dzierżawców lub administratorów;
- 2) uruchomieniu obrotu ziemią na potrzeby gospodarstw rodzinnych w celu powiększenia lub tworzenia nowych gospodarstw prywatnych.

Mienie Skarbu Państwa może być: sprzedane lub oddane na czas określony administratorowi do zagospodarowania, przekazane do odpłatnego korzystania (na czas określony) osobom fizycznym lub prawnym, oddane w zarząd lub też przekazane nieodpłatnie gminie na cele infrastruktury. Grunty rolne Skarbu Państwa mogą być również przekazane, nieodpłatnie Lasom Państwowym w celu zalesienia. Sprzedaż nieruchomości rolnych Skarbu Państwa następuje na zasadzie przetargu lub prawa pierwokupu, które przysługuje ich uprzednim wieloletnim dzierżawcom.

Agencja dopuszcza też wiele warunków dzierżawy (np. samej ziemi, ziemi z budynkami lub ziemi z budynkami i majątkiem obrotowym). Do 1.01.1994 r. najbardziej zaawansowany proces przekazywania nieruchomości rolnych do zasobów własności rolnej Skarbu Państwa miał miejsce w oddziałach terenowych Agencji obejmujących województwa: szczecińskie (79%) i olsztyńskie (97%). W województwach: suwalskim i białoostockim przekazano do tego czasu ok. 73% nieruchomości rolnych, a w przemyskim, krośnieńskim i jeleniogórskim zaledwie 35% (por. ryc. 10).

W sumie do 1 stycznia 1994 r. do zasobów Skarbu Państwa przyjęto 3300 tys. ha, tj. ok. 80% gruntów podlegających przejmowaniu (PGR + PFZ), i choć wg wyżej cytowanej ustawy z 1991 r. Agencja miała przejąć do końca 1993 r. całość areалу, określanego wg różnych źródeł od blisko 4 do 4,2 mln ha, to termin ten nie został dotrzymany - także z uwagi na brak dostatecznego zainteresowania inwestowaniem w rolnictwie, na co potrzebne są kredyty, które ciągle są za drogie. Ponadto niska opłacalność produkcji rolniczej i trudności ze zbytem płodów rolnych stają się istotnym hamulcem w tworzeniu wielkoobszarowych gospodarstw rodzinnych, które są jedną z alternatywnych form gospodarowania w rolnictwie, zwłaszcza na obszarach północnych i zachodnich. Brak kapitału i dobrze rozwiniętego rynku kapitałowego, przy bardzo dużym majątku trwałym zainwestowanym w dawnych PGR, spowodował, że procesy ich przekształceń znacznie przeciągają się w czasie, powodując jednocześnie

bardzo duży wzrost bezrobocia, przekraczający w niektórych gminach 30% zdolnych do pracy.

Obok zachodzących aktualnie przemian w strukturze własnościowej rolnictwa bardzo istotnym zagadnieniem jest jego lepsze przystosowanie do istniejących warunków naturalnych. Dobre warunki ekologiczne znacznej części Nadodrza i rejonów nadgranicznych w północno-wschodniej Polsce, o unikalnych walorach przyrodniczych, stwarzają możliwości rozwoju rolnictwa ekologicznego i produkcji zdrowej żywności - także w celu ewentualnego zaopatrywania w produkty żywnościowe ogromnej aglomeracji berlińskiej przez rejony przygraniczne zachodnie - oraz dostosowanie obszarów rolniczych północno-wschodniej części kraju do ochrony środowiska przyrodniczego w tzw. obszarze funkcjonalnym "Zielone Płuca Polski". Jedną z możliwych form aktywizacji obszarów przygranicznych - także jeśli chodzi o rolnictwo - winno być inicjowanie współpracy z rejonami przygranicznymi nowych państw: Litwy, Białorusi, Ukrainy i obwodu kaliningradzkiego Rosji. Jednakże przykład Euroregionu Karpaty, obejmującego południowo-wschodnie tereny Polski oraz część Słowacji, Ukrainy i Węgier, nie jest chyba najlepszym przykładem takiej współpracy. W dążeniu do tego, by z każdego kraju włączona została taka część terytorium, aby liczba ludności je zamieszkująca była podobna, doprowadziło do sytuacji, w której znaczna ilość gmin nadgranicznych w województwie przemyskim nie ma po stronie wschodniej swoich odpowiedników wchodzących do Euroregionu.

Zwłaszcza wschodnie tereny przygraniczne wymagają szybkiej rozbudowy infrastruktury technicznej na obszarach wiejskich. Dotyczy to dróg, telekomunikacji, modernizacji starych i nadmiernie obciążonych sieci elektrycznych, zaopatrzenia w wodę i gospodarki ściekowej. Pewną pomocą mogą tu być dotacje państwowe dla gmin obciążonych bezrobociem strukturalnym (zwłaszcza w województwach: szczecińskim, suwalskim i olsztyńskim). Istnieją też pewne możliwości wykorzystania środków i kredytów zagranicznych na rozwój i restrukturyzację regionów - np. program pomocy EWG o nazwie STRUDER, którym mają być objęte m. in. województwa: olsztyńskie i suwalskie.

Dostosowania do warunków naturalnych wymagają też kierunki produkcyjne rolnictwa na znacznych obszarach wzgórz morenowych północnych rejonów nadgranicznych. Małe zasoby ludzkiej siły roboczej oraz znaczne opady, sprzyjające porostowi traw i uprawie połowych pastewnych - zapobiegające w sposób naturalny erozji - są tam podstawą do

rozwoju dużych gospodarstw hodowlano-wypasowych, o kierunku mięsny. Na pozostałych obszarach pojeziernych winny rozwijać się średnioobszarowe gospodarstwa rodzinne, wielokierunkowe z produkcją mleka i nastawieniem na zaopatrzenie ludności nierolniczej w większych miastach.

W południowych częściach wschodnich i zachodnich rejonów przygranicznych, gdzie gospodarstwa są znacznie mniejsze, podstawą rozwoju, obok funkcji bioprodukcyjnych (rolnictwo, leśnictwo), winien być wielofunkcyjny rozwój z konieczną zasadą harmonizowania rolnictwa, leśnictwa, turystyki, rekreacji, przetwórstwa rolno-spożywczego i innych drobnych zakładów przemysłowych i usługowych przy nikłej ich uciążliwości dla środowiska. Choć bez wątplenia wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich w południowych rejonach przygranicznych wschodniej Polski jest jedną z pożądanych dróg aktywizacji tych obszarów, to badania terenowe przeprowadzone w 1993 r. w grupie gmin nadgranicznych, np. województwa przemyskiego, świadczą o dużym spadku zatrudnienia pozarolniczego na wsi. Na pytania o możliwości i liczbę osób zatrudnionych poza rolnictwem w jednej z wsi gminy Fredropol jej sołtys udzielił następującej odpowiedzi: "lat temu kilka ludzie dojeżdżający z okolicznych wsi do pracy w Przemyśle nie mogli pomieścić się w czterech autobusach, które kursowały w godzinach rannych do miasta. Obecnie do Przemyśla odchodzą w godzinach rannych tylko dwa prawie puste autobusy". Badania te wykazały także, iż priorytetowym zadaniem, mającym pozytywny wpływ na rozwój obszarów nadgranicznych, w tym także rolnictwa, jest rozbudowa istniejących i budowa nowych przejść nadgranicznych, węzłów przeładunkowych i sieci łączności. Według bardzo nieprecyzyjnych szacunków władz lokalnych, stosunkowo dobrze zainwestowane przejście graniczne w Medyce i stacja przeładunkowa w Żurawicy oraz drobny handel z przybyszami ze wschodu daje zatrudnienie dla ok. 20 tys. osób w rejonie Przemyśla i jest, wg relacji chłopów, istotnym uzupełnieniem budżetów znacznej liczby rodzin wiejskich tego obszaru.

Bardzo ważnym problemem, który dotyczy zwłaszcza zachodnich rejonów nadgranicznych, jest konieczność zahamowania spadku pogłowia zwierząt gospodarskich, którego intensywność w latach 1980-1990, a zwłaszcza 1990-1992, była najwyższa w porównaniu do innych regionów kraju. Spadek ten dotyczy zwłaszcza pogłowia bydła.

Na terenie wschodnich obszarów przygranicznych poważnym problemem jest niski, w porównaniu z pozostałymi obszarami kraju, poziom

usług produkcyjnych w rolnictwie. W całym makroregionie północno-wschodnim np. 7-10% ogółem czynnych zawodowo w rolnictwie jest zatrudnionych w usługach. W związku z powyższym sprzedaż usług była tu dwa razy niższa niż przeciętnie w kraju. Niekorzystne warunki demograficzne (wyludnianie się obszarów wiejskich, starzenie się ludności rolniczej), przyrodnicze (słabe gleby) i niski poziom zainwestowania rolniczego są, wg K. Michałowskiego i M. Proniewskiego (1992), przyczyną wzrostu powierzchni ugorów i odłogów oraz ekstensywnie użytkowanych łąk i pastwisk. Obszary zalesione wzrosły np. w województwie białostockim w latach 1975-1990 o 6,4%, a powierzchnia użytków rolnych zmalała o 4,5% (w kraju o 2,2%). Wszystko to razem świadczy niewątpliwie o tym, że proces ekstensyfikacji rolnictwa na obszarze "ściany wschodniej" postępuje szybciej niż na pozostałych terenach kraju, a rozwój innych funkcji go nie równoważy.

Każdy z poruszonych tu problemów wymaga dalszych szczegółowych badań, a prognozowanie rozwoju, w tym także rolnictwa w okresie żywiłowych przemian strukturalnych gospodarki, jest bardzo trudne i winno, moim zdaniem, ograniczać się do wskazywania ogólnych możliwych kierunków zmian.

## Literatura

1. Gałczyńska B., 1992, *Poziom wykształcenia ludności zatrudnionej w rolnictwie indywidualnym w Polsce*, w: Rolnictwo i gospodarka żywnościowa w ujęciu przestrzennym 1980-1990-2000, projekt badawczy Nr 5-0281-91-01, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Warszawa,

2. Kulikowski R., 1993, *Zróznicowanie przestrzenne rolnictwa na obszarze zachodniego pogranicza*, w: Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Pogranicza, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Warszawa, ss. 40-53,

3. Michałowski K., Proniewski M., 1992, *Rolnictwo i gospodarka żywnościowa makroregionu północno-wschodniego*, w: Rolnictwo i gospodarka żywnościowa w ujęciu przestrzennym 1980-1990-2000, projekt badawczy Nr 5-0281-91-01, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Warszawa,

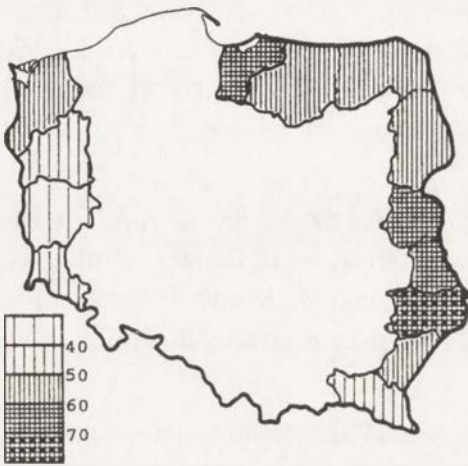
4. Olko-Bagieńska T., 1993, *Przekształcenia własnościowe w rolnictwie państwowym*, Fundacja im. M. Rataja, Warszawa,

5. Proniewski M., 1992, *Główne problemy rozwoju wsi i rolnictwa w makroregionie północno-wschodnim*, w: Rolnictwo i gospodarka żywnościowa w ujęciu przestrzennym 1980-1990-2000, projekt badawczy Nr 5-0281-91-01, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Warszawa,

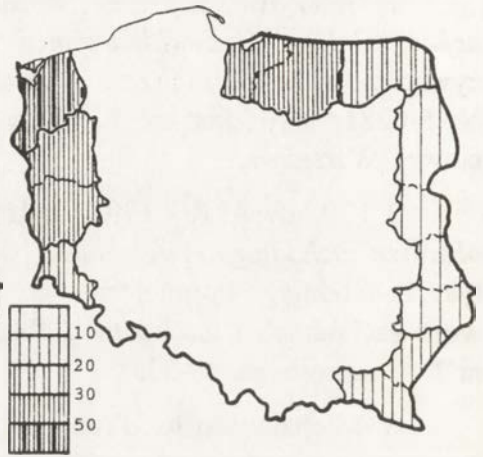
6. Stola W., 1992, *Zasoby i nakłady pracy w rolnictwie Polski 1978-1988 w ujęciu przestrzennym*, w: Rolnictwo i gospodarka żywnościowa w ujęciu przestrzennym 1980-1990-2000, projekt badawczy Nr 5-0281-91-01, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej, Warszawa,

7. Stasiak A., 1993, *Wybrane problemy rozwoju ludnościowego Przygranicznego Regionu Zachodniego Polski*, w: Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Pogranicza, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Warszawa, ss. 8-22,

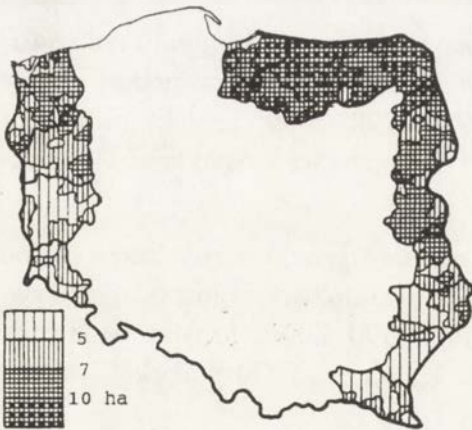
8. Szemberg A., 1990, *Wież i rolnictwo w świetle badań ankietowych w 1988 r.*, Zagadnienia Ekonomiki Rolnej 4/5, ss. 5-18.



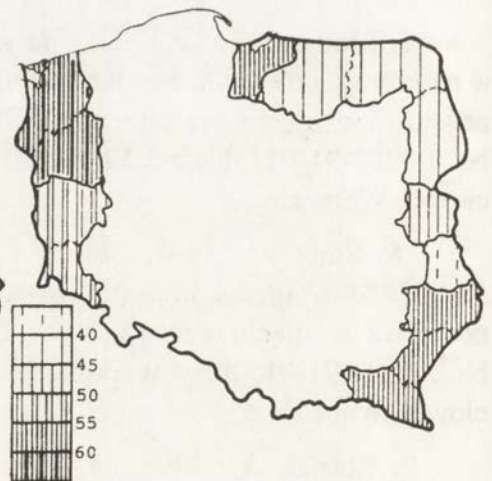
Ryc. 1. Udział użytków rolnych w 1991 r.; w % powierzchni ogółem



Ryc. 2. Udział rolnictwa państwowego (PGR) w 1991 r.; w % powierzchni użytków rolnych ogółem



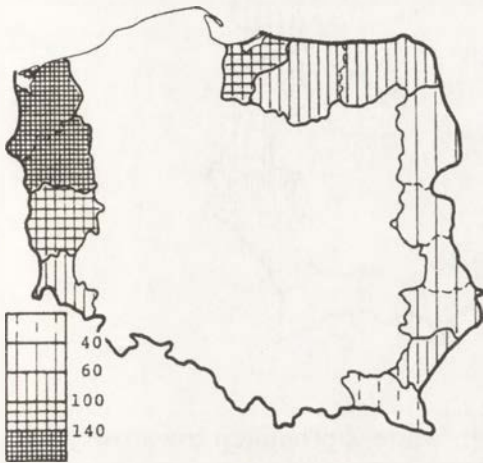
Ryc. 3. Średnia wielkość indywidualnych gospodarstw rolnych w 1987 r.



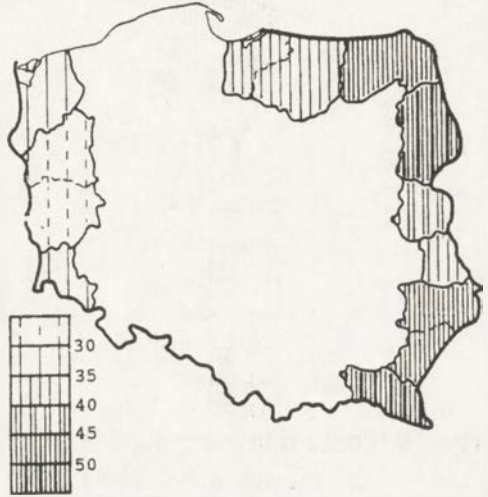
Ryc. 4. Zasoby mechanicznej siły pociągowej w rolnictwie indywidualnym w 1991 r.; w jednostkach pociągowych na 100 ha UR

Źródło: wg B. Głębockiego (nieco zmienione)

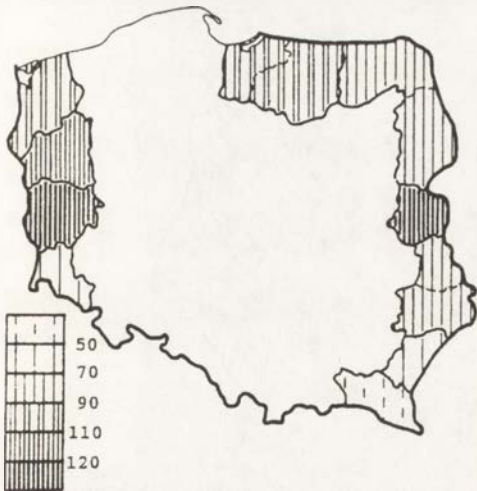




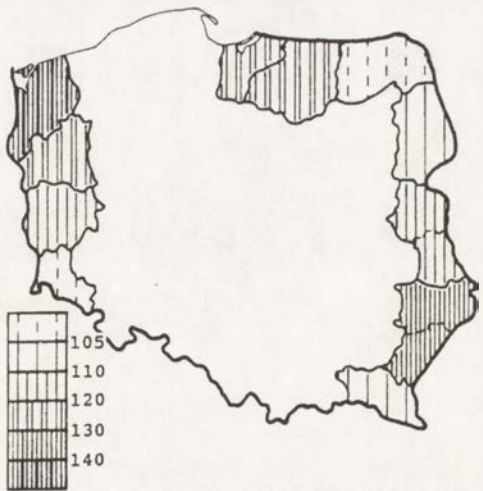
Ryc. 5. Zużycie nawozów sztucznych w 1991 r.; w kg NPK/ha UR



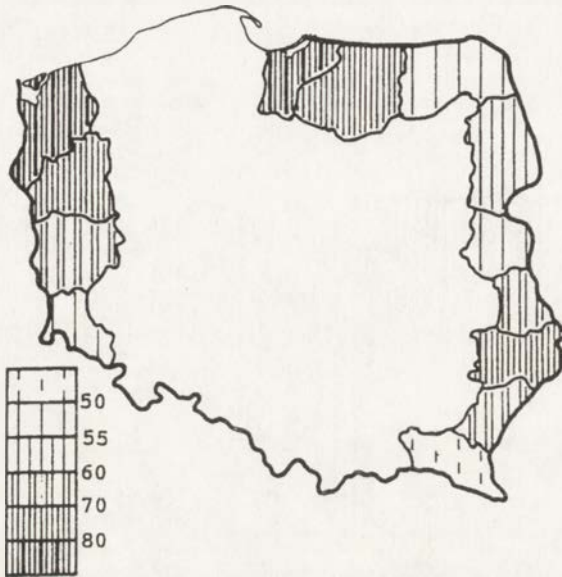
Ryc. 6. Pogłowie bydła w 1991 r.; w sztukach rzeczywistych na 100 ha UR



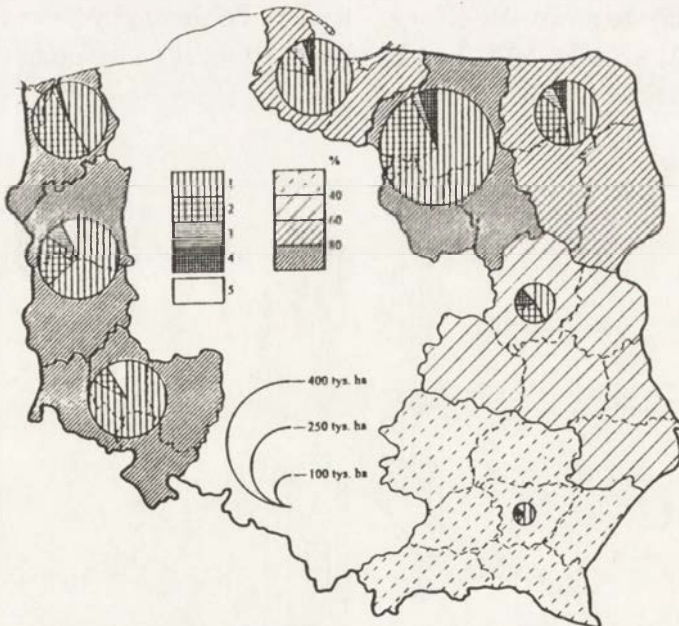
Ryc. 7. Pogłowie trzody chlewnej w 1991 r.; w sztukach rzeczywistych na 100 ha UR



Ryc. 8. Produktywność ziemi w 1990 r.; globalna produkcja rolnicza w tys. zł/ha UR (ceny stałe 1984 r.)



Ryc. 9. Poziom towarowości w 1990 r.; wartość produkcji towarowej rolnictwa w tys. zł/ha UR (ceny stałe 1984 r.)



Ryc. 10. Udział użytków rolnych przekazanych do Zasobów Własności Rolnej Skarbu Państwa; w % powierzchni podlegającej przekazaniu (stan z 1.01.1994 r.); wg W. Zglińskiego  
 1) gospodarstwa w zarządzie Agencji, 2) dzierżawa, 3) grunty oczekujące na zagospodarowanie, 4) odłogi, 5) inne

**Teofil Lijewski**

## **PROBLEMY ROZWOJU TURYSTYKI NA OBSZARACH PRZYGRANICZNYCH POLSKI**

Turystyka jest tą dziedziną, która może rozwijać się stosunkowo najszybciej, bez wielkich nakładów inwestycyjnych, a nawet bez jakichkolwiek nakładów, wykorzystując naturalne walory środowiska geograficznego oraz istniejące zagospodarowanie. Przynosi też natychmiastowe korzyści w postaci napływu środków pieniężnych, w tym dewiz od turystów zagranicznych. Rozwój turystyki międzynarodowej zalecają eksperci zagraniczni jako jeden ze środków do przezwyciężenia obecnego kryzysu ekonomicznego.

Rozmieszczenie najbardziej atrakcyjnych walorów turystycznych w Polsce jest niekorzystne dla mieszkańców największych miast (Warszawa, Łódź) i centralnej Polski, za to korzystne dla cudzoziemców, ponieważ walory te grupują się zwłaszcza wzdłuż granic państwa, są więc łatwo dostępne z krajów sąsiednich. Najwyżej cenionymi walorami środowiska są: wybrzeże morskie - stanowiące północną granicę Polski, i góry - ciągnące się wzdłuż południowej granicy. Trzecią strefą atrakcyjną dla turystyki jest pas pojezierzy, który sięga od zachodniej do wschodniej granicy, zajmując ok. 1/3 terytorium kraju. W sumie spośród 20 województw najbardziej atrakcyjnych przyrodniczo aż 14 przylega do granicy państwa, licząc także granicę morską; przygraniczne są wszystkie województwa nadmorskie i górskie.

Zgodne z rozmieszczeniem walorów przyrodniczych jest rozmieszczenie obiektów wczasowo-wypoczynkowych przeznaczonych na dłuższe pobyty wczasowe. Według danych z 1989 r. aż 81% miejsc noclegowych w tych obiektach znajdowało się w województwach przygranicznych, w

tym 46% w województwach nadmorskich, a 20% w województwach górskich.

Podobnie skoncentrowana w województwach przygranicznych jest turystyka pobytowa, czyli wczasy w obiektach wczasowo-wypoczynkowych. Z ogólnej liczby 3517 tys. osób korzystających z tych obiektów w 1989 r. aż 2855 tys. pobyków przypadało na województwa przygraniczne, w tym 1228 tys. na nadmorskie, a 1193 tys. na górskie. Obiekty górskie były lepiej wykorzystane dzięki dłuższemu sezonowi i wczasom zimowym. W liczbie udzielonych noclegów udział województw przygranicznych wynosił 84%, w tym nadmorskich 41%, a górskich 31%.

W międzyczasie frekwencja w obiektach wczasowo-wypoczynkowych zmalała, co dotyczy całego kraju. W 1991 r. liczba korzystających z ośrodków wczasowych zmniejszyła się o 20% w stosunku do 1989 r. Na kempingach spadek frekwencji wyniósł 40%, na polach biwakowych 50%. Jest prawdopodobne, że spadek frekwencji w województwach przygranicznych był nawet większy z uwagi na wyższe koszty dojazdu z centrum kraju.

Inaczej wygląda rozkład przestrzenny pobyków w tzw. obiektach turystycznych, do których zalicza się hotele, motele, zajazdy, domy wycieczkowe, schroniska górskie i młodzieżowe. Obiekty te służą krótkim pobytom, często jednodniowym, i są wykorzystywane przez podróżujących w różnych celach, np. delegowanych w podróżach służbowych, uczestników konferencji, zjazdów, kongresów itp. W województwach przygranicznych znajduje się 62% miejsc w obiektach turystycznych Polski. Skupiają się one zwłaszcza w większych miastach, jak Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Jelenia Góra i Zakopane. W stosunku do całej Polski udział województw przygranicznych wynosi 55% w liczbie korzystających z noclegów i 57% w liczbie udzielonych noclegów w obiektach turystycznych.

Większość obiektów wczasowo-wypoczynkowych należy do zakładów pracy, instytucji, organizacji i związków zawodowych. Jest to tzw. baza zakładowa, dotychczas niedostępna dla osób postronnych. Zakładowe domy wczasowe zaczęto budować masowo od 1956 r. W zależności od kondycji finansowej inwestora mają one standard luksusowych hoteli, przeciętnych domów wczasowych lub też skromnych schronisk turystycznych. Często są to drewniane pawilony lub domki kempingowe. W regionach nadmorskich i pojeziernych nie mają one z reguły ogrzewania i mogą być wykorzystywane tylko w cieplej porze roku. Z uwagi na archi-

tekturę i prymitywne wyposażenie niektóre z nich zasługują na nazwę "slumsów" turystycznych.

Żywiolowe budownictwo ośrodków zakładowych trwało do lat 80-tych. W 1989 r. istniało 5073 ośrodków należących do zakładów pracy, a ponadto 88 było w posiadaniu związków zawodowych, zaś 133 - organizacji społecznych i politycznych. Równocześnie tylko 239 obiektów należało do FWP, a 296 do jednostek prowadzących wczasowy ogólnodostępny. W województwach przygranicznych było 3763 ośrodków zakładowych (wraz z należącymi do związków zawodowych, organizacji społecznych i politycznych). Skupiały one 306 tys. miejsc noclegowych, tj. 78% ich ogólnej liczby w tego typu ośrodkach w kraju. Aż 1628 ośrodków zakładowych znajdowało się w 5 województwach nadmorskich, a 1093 w 5 województwach górskich. Te ostatnie były wyposażone w instalacje do ogrzewania i służyły także wypoczynkowi zimowemu.

Budownictwo zakładowe przyczyniało się do aktywizacji wielu nieznanymi dotychczas miejscowości, lecz jednocześnie wprowadzało niekiedy chaos przestrzenny i anektowało ogromne przestrzenie pod rekreację partykularną. Ośrodek zakładowy zajmował bowiem z reguły rozległy teren leśny (przydzielany bezpłatnie lub za symboliczną opłatą), ogradzany go płotem i wyposażał w tablice "Obcym wstęp wzbroniony".

Do niedawna ośrodki wczasowe były w pełni wykorzystane w sezonie letnim. Pauperyzacja społeczeństwa (w tym zwłaszcza sfery budżetowej, która najszerzej korzystała z wczasów), cofnięcie dofinansowania z funduszy socjalnych i wzrost kosztów przejazdu spowodowały znaczny spadek frekwencji w tych obiektach. Obecnie wolne miejsca w domach wczasowych są nawet w pełni sezonu. Ośrodki zakładowe przestają być hermetycznie zamknięte dla obcych i oferują swoje usługi wszystkim. Jest to ważne dla rozwoju turystyki na obszarach przygranicznych i dla przyciągnięcia turystów z zagranicy. Potrzebna jest jednak szersza reklama i aktualna informacja o wolnych miejscach (np. w postaci wywieszek na domach wczasowych). Turystów odstraszały dotychczas zwykle brak wolnych miejsc i brak informacji o nich (w obiektach zakładowych niechętnie przyjmowano obcych, nawet do wolnych pokoiów).

Istnieje potencjalne zapotrzebowanie na miejsca wypoczynkowe w województwach przygranicznych ze strony mieszkańców sąsiednich krajów. Państwa sąsiadujące z Polską, bez Rosji, liczą łącznie 161 mln mieszkańców. Wiele dużych miast leży w pobliżu granic Polski i można liczyć na ruch turystyczny z nich, chociażby weekendowy. Bezpośrednio

przy granicy polskiej leżą: Frankfurt nad Odrą (86 tys. mieszkańców), Eisenhüttenstadt (49 tys.), Guben (35 tys.), Forst (26 tys.), Görlitz (79 tys.), Opawa (62 tys.), Bohumin (25 tys.), Ostrawa (328 tys.), Czeski Cieszyn (25 tys.) i Brześć (258 tys.). W odległości 100 km leży Berlin liczący prawie 4 mln mieszkańców, 98 km - Drezno z 493 tys. mieszkańców, 75 km - Ołomuniec (99 tys.), 64 km - Lwów (753 tys.), 21 km - Grodno (271 tys.), 85 km - Kowno (410 tys.), 40 km - Kaliningrad (389 tys.). Łącznie w pasie do 100 km od polskiej granicy mieszka w 7 sąsiednich państwach ok. 15 mln osób.

Ostatnie lata z liberalizacją ruchu międzynarodowego wykazują, że istotnie istnieje duże zapotrzebowanie na wizyty w Polsce. Liczba osób przekraczających granice Polski wzrosła z 32 mln w 1988 r. do 157 mln w 1992 r., a więc pięciokrotnie. W 1992 r. cudzoziemcy stanowili 63% ogółu osób przekraczających granicę (ok. 99 mln osób). Wskazuje to na większą atrakcyjność Polski dla obywateli państw sąsiednich, niż odwrotnie.

Należy jednak od razu wyjaśnić, że nie jest to ruch czysto turystyczny. Większość cudzoziemców odwiedza Polskę ze względów merkantylnych. Na zachodzie Niemcy masowo przekraczają granicę, aby dokonywać zakupów w Polsce, wykorzystując zawyżony u nas kurs walut zachodnich. Na handlowy charakter tego ruchu wskazuje jego kumulacja w tradycyjne zakupowe dni przedświąteczne (piątek, sobota). Również przestrzenny rozkład ruchu świadczy o jego charakterze. Największe nasilenie wizyt występuje tam, gdzie sąsiadują ze sobą miasta polskie i niemieckie; po polskiej stronie funkcjonuje wtedy bazar nastawiony na obsługę klientów zagranicznych (np. w Słubicach, Łęknicy, Zgorzelcu). Również i poza tymi miastami na przejściach granicznych powstały bazy przyciągające klientów z większej odległości, np. w Świnoujściu i Lubieszynie.

Przez wschodnią granicę Polski następuje inwazja cudzoziemców pragnących nie kupić, lecz sprzedać swoje towary. Obywatele dawnych republik radzieckich przywożą masowo towary, które oferują na targowiskach całego kraju po stosunkowo niskich cenach. Zarobione pieniądze zamieniają najchętniej na waluty zachodnie, których kurs na wschód od Polski osiąga niebotyczny poziom. Na marginesie tego masowego ruchu handlowego do Polski przenikają osoby, które podejmują tu nielegalną pracę, świadczą usługi (np. prostytutki) lub przemycają towary zakazane (broń, narkotyki, materiały radioaktywne), przeznaczone m. in. na rynki

zachodnioeuropejskie. W drugą stronę przemywane są samochody ukradzione w Europie Zachodniej.

Również przez wschodnią granicę napływają potencjalni azylanci, zwłaszcza z Rumunii, Bułgarii, b. ZSRR i państw Trzeciego Świata, którzy poprzez Polskę usiłują dostać się do bogatych państw zachodnioeuropejskich (Niemcy, Szwecja). Zatrzymani na granicy zachodniej, pozostają w Polsce, utrzymując się z żebractwa i kradzieży lub zgłaszają się do schroniska dla azylantów.

Osoby odwiedzające Polskę w celach turystycznych stanowią prawdopodobnie mniej niż 10% ogółu przekraczających granicę. Można wśród nich wyróżnić cztery kategorie bardziej masowe. Pierwszą stanowią przyjeżdżający lub przychodzący na jednodniowe lub weekendowe wycieczki z pobliskich rejonów państw sąsiednich, często łączący wycieczkę z zakupami. Najliczniejsi w tej grupie są Niemcy ze wschodnich landów (Saksonia, Brandenburgia, Meklemburgia-Pomorze) i z Berlina. Dla berlińczyków polskie ziemie zachodnie, a zwłaszcza pojezierza i wybrzeże morskie, są bliskim i atrakcyjnym terenem wypoczynku świątecznego i wakacyjnego. Nic więc dziwnego, że wielu pragnęłoby zakupić w Polsce działki rekreacyjne lub domy letniskowe.

Drugą grupę stanowią Niemcy pochodzący z naszych ziem zachodnich i północnych, którzy odwiedzają swoje strony rodzinne w trakcie podróży nostalgicznych, analogicznych do naszych wyjazdów do Lwowa czy Wilna. W podróżach tych uczestniczą także następne pokolenia wysiedlonych, mające oficjalnie status "wypędzonych". Wyjazdy te są nieraz organizowane przez biura podróży, ale większość Niemców przyjeżdża indywidualnie własnymi samochodami.

Trzecią grupą są Polacy mieszkający za granicą, reprezentujący, bądź dawną emigrację, bądź powojenne fale migracyjne. Ci ostatni przyjeżdżają do swoich rodzin lub znajomych i w mniejszym stopniu są zainteresowani zwiedzaniem kraju, który znają. Dawni emigranci natomiast, którzy są często po raz pierwszy w Polsce, starają się zobaczyć najciekawsze i najbardziej słynne miejsca (Warszawa, Kraków, Częstochowa, Gdańsk).

Podobne zainteresowanie ma czwarta grupa turystów z różnych krajów, zazwyczaj dobrze sytuowanych, korzystających z drogich hoteli i restauracji, przybywających samolotami, autokarami lub własnymi samochodami. Są to głównie klienci naszych biur podróży, zwłaszcza "Orbisu". Mniej liczni są turyści o zainteresowaniach specjalnych, np. myśliwi,

przyrodnicy, amatorzy konnej jazdy, cykliści, żeglarze, kajakarze, alpiści itp.

We wszystkich wymienionych grupach turystów, z wyjątkiem trzeciej, dominują Niemcy, którzy według danych z 1991 r. stanowili 57% ogółu cudzoziemców przekraczających granice Polski. Na drugim miejscu byli obywatele republik b. ZSRR (20%), a na trzecim Czechosłowacji (17%). Udziały obywateli pozostałych państw były mniejsze od 1%; pod względem liczebności byli to kolejno: Rumuni, Francuzi, Węgrzy, Holendrzy, Szwedzi, Duńczycy i Austriacy.

Dla rozwoju polskich obszarów przygranicznych największe znaczenie ma napływ turystów niemieckich (nazywając tu umownie turystami wszystkich przekraczających granicę). Wynika to z ich liczebności, zamożności i tradycyjnych zainteresowań krajoznawczych. Mogą oni stanowić poważne źródło dopływu dewiz; w istocie już dostarczają Polsce ponad 1 mld marek rocznie (zakładając, że każdy mieszkaniec Niemiec wydaje podczas pobytu w Polsce średnio 50 marek, wpływy z tego tytułu wyniosły w 1991 r. ok. 1,4 mld DM). Większość wpływów przechwytyją jednak prywatni handlarze bazarowi rekrutujący się z różnych części kraju. Gminy przygraniczne są mało operatywne w organizacji usług dla gości zagranicznych.

Aby rozładować tłok na przejściach granicznych należałoby otworzyć ich większą liczbę. Rozszerzyłyby to również, pod warunkiem zorganizowania usług dla przyjezdnych, możliwości współpracy międzynarodowej oraz zwiększyłyby dochody gmin przygranicznych. Na granicy zachodniej występuje potrzeba uruchomienia kilku dalszych przejść tam, gdzie przy granicy leży miasto pozbawione przejścia do sąsiedniego kraju. Po stronie polskiej takim miastem jest Gryfino, a po stronie niemieckiej: Eisenhüttenstadt i Forst, który ma tylko przejście kolejowe. W Eisenhüttenstadt nie ma mostu przez Odrę, a więc przejście musiałoby być promowe, z perspektywą budowy mostu w dalszej przyszłości. Przejścia w Eisenhüttenstad i Forst są potrzebne mieszkańcom Niemiec, ale korzyści z uruchomienia przejścia odniosłyby także, dzięki świadczeniu usług i podaży własnych produktów rolnych, przygraniczne gminy polskie. Ekolodzy proponują ponadto otwarcie przejść czysto turystycznych, dla pieszych i rowerzystów, na terenie Puszczy Wkrzańskiej (Dobieszczyń-Hintersee) i na wyspie Uznam na południe od Świnoujścia (tam istnieje też możliwość odbudowy dawnej linii kolejowej).



Na granicy południowej istnieje już duża liczba przejść granicznych, ale dla ruchu turystycznego byłyby pożądane otwarcie dalszych: na Przełęczy Karkonoskiej (przy schronisku Odrodzenie), na Śnieżce, w Korbiewicach, na Kasprowym Wierchu, w Pieninach (w Sromowcach Wyżnich lub w Szczawnicy) i w Tyliczu.

Na granicy wschodniej są przewidywane nowe przejścia graniczne w Krościenku, Malhovicach, Krakowcu, Gołdapi i Grzechotkach. Pożądane byłoby zagęszczenie przejść także na granicy z Białorusią (Koterka na szosie Siemiatycze - Wysokie Litewskie, Czeremcha, Białowieża, Bobrowniki na drodze Białystok - Wołkowysk). Przy przekraczaniu granicy wschodniej należałoby także dopuścić ruch pieszy i rowerowy.

Polityka państwa powinna zmierzać w kierunku usunięcia patologii obecnego ruchu międzynarodowego i promowania właściwej turystyki. Polska może stać się atrakcyjna dla turystów zagranicznych jeśli zdoła usunąć lub ograniczyć mankamenty, które pogarszają jej obraz w opinii cudzoziemców. Do takich mankamentów można zaliczyć:

1. Stan sanitarny kraju, objawiający się w powszechnym zaniedbaniu higieny, skandalicznym nieraz stanie toalet lub ich braku, zaśmieceniu miast, lasów, pasów przydrożnych, poboczy kolejowych, przepełnieniu otwartych śmietników, dzikich wysypiskach śmieci itp.

2. Powszechne objawy dewastacji i wandalizmu, widoczne zwłaszcza w starych domach komunalnych, na ulicach, w przejściach podziemnych, na przystankach, stacjach kolejowych, w wagonach, parkach i różnych obiektach użytku publicznego.

3. Przestępczość, której ofiarami padają szczególnie często cudzoziemcy. Poza jaskrawymi rozbojami i kradzieżami uciążliwa jest także drobna przestępczość w postaci oszustw (np. w taksówkach i restauracjach).

4. Stan środowiska przyrodniczego, zanieczyszczenie wód i powietrza, dewastacja lasów, brak rekultywacji terenów poeksploatacyjnych i zwałowisk odpadów, brak skutecznych działań w kierunku poprawy tego stanu rzeczy.

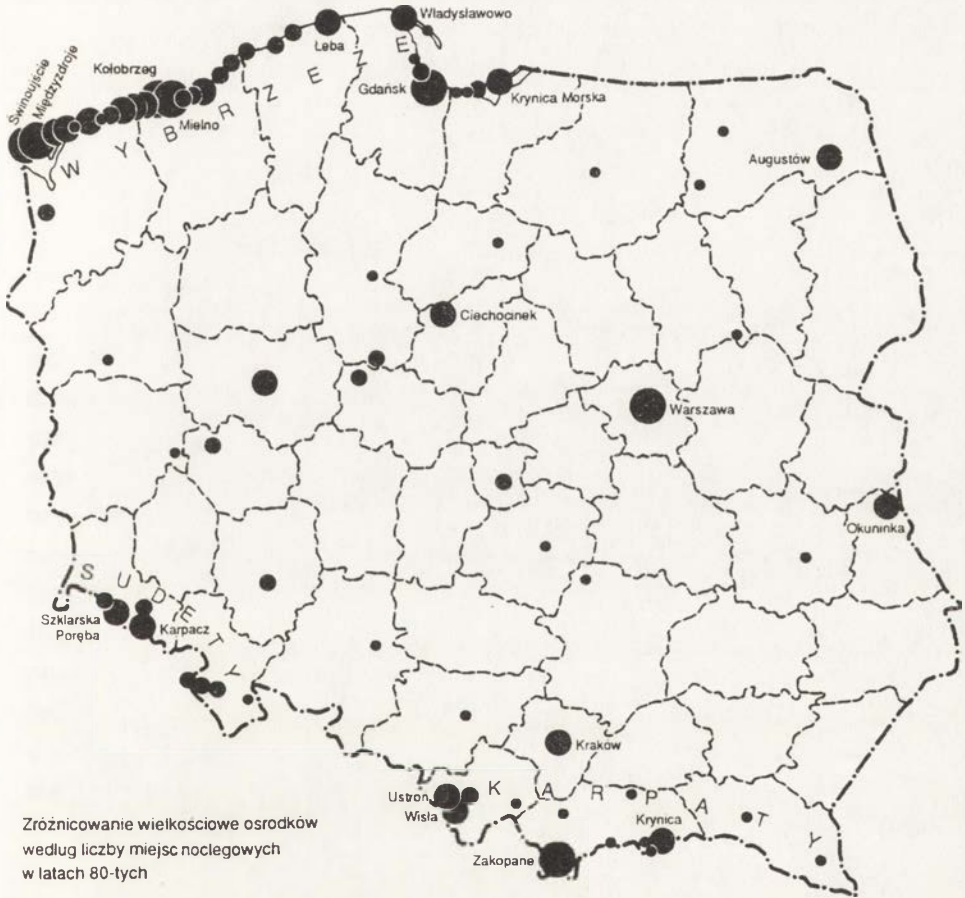
5. Niedostateczna, często błędna lub nieaktualna informacja, brak map, planów miast, przewodników, zwłaszcza w językach obcych, nieznajomość języków obcych wśród ludności, złe działanie telekomunikacji.

6. Objawy agresji i ksenofobii, widoczne w postaci napisów na ścianach i działalności radykalnych grup nacjonalistycznych.

Wszystkie te negatywne objawy cudzoziemcy zauważają bardzo szybko i nie równoważą ich gościnność i serdeczność większości Polaków. Każdy obcokrajowiec rozczarowany, okradziony lub oszukany podzieli się swoimi wrażeniami z kręgiem znajomych (a dziennikarz - z kręgiem czytelników) i zniechęci do przyjazdu do Polski szersze grono osób.

Inną przyczyną stosunkowo małych rozmiarów prawdziwego ruchu turystycznego jest nierównomierne zagospodarowanie turystyczne. Od kilkunastu lat w Polsce buduje się przede wszystkim drogie, ekskluzywne hotele w wielkich miastach. Na drugim biegunie znajdują się stare i źle wyposażone hotele komunalne, domy wycieczkowe i schroniska, odbiegające standardem od norm zachodnich. Brak natomiast hoteli, moteli i schronisk średniej klasy, o cenach przystępnych dla masowego turysty. Funkcję tę mogłyby pełnić domy wczasowe upadających zakładów pracy, niestety rozmieszczone bardzo nierównomiernie na terenie kraju.

Do obsługi turystów powinna włączyć się w większym stopniu miejscowa ludność oferując kwatery na przyzwoitym poziomie, posiłki, drobne usługi rzemieślnicze i produkty własnego gospodarstwa rolnego lub ogrodniczego. Wzdłuż głównych dróg widać już przejawy inicjatywy prywatnej w postaci stoisk ze świeżymi owocami, grzybami, szparagami lub rybami. Należałoby sobie życzyć, aby oferta miejscowej ludności rozszerzała się i aby turysta był mile witany w każdej miejscowości.



Ryc. 1. Ważniejsze ośrodki turystyczne



**Andrzej Werwicki**

## **TRANSFORMACJA SIECI HANDLU I USŁUG NA OBSZARACH PRZYGRANICZNYCH POLSKI (w latach 1989-1992)**

Rozpoznanie problematyki związanej z funkcjonowaniem sfery działalności usługowych w rejonach przygranicznych Polski pozwala na stwierdzenie, że dokonująca się transformacja gospodarki, związana z jej przystosowywaniem się do systemu gospodarki rynkowej, zachowując wszelkie cechy podstawowe typowe dla całego kraju, charakteryzuje się w strefach przygranicznych jednak pewną ich skrajnością. Dokonujące się tam przemiany przebiegają często gwałtowniej niż w centrum kraju. Najlepszym tego przykładem są procesy związane z upadkiem PGR, jak również intensywny rozwój handlu, którego przekształceniom będzie poświęcona znaczna część niniejszego artykułu. Transformacja innych działów usług toczyła się bowiem w strefach przygranicznych w zgodzie z tendencjami ogólnokrajowymi. Swoistą specyfiką rozwoju cechowała się tylko grupa usług transportowo-spedycyjnych i finansowych.

### **1. Handel detaliczny w strefach przygranicznych i warunki jego rozwoju**

Pod koniec istnienia nakazowo-rozdzielczego systemu zarządzania gospodarką narodową sieć handlu detalicznego w Polsce składała się z ok. 249 tys. placówek, z czego 71,8 tys. stanowiły placówki prywatne (tab. 1). W obrębie sektora uspołecznionego funkcjonowało więc wówczas 177,7 tys. placówek handlu detalicznego, w tym 123,7 tys. sklepów oraz

54,0 tys. różnego rodzaju kiosków i stoisk. W zachodniej strefie przygranicznej, obejmującej województwa: gorzowskie, jeleniogórskie, szczecińskie i zielonogórskie, istniało wówczas 18,4 tys. placówek handlu detalicznego (7,4% stanu ogólnokrajowego), w tym 4,4 tys. placówek prywatnych (6,0% ich ogólnokrajowej sumy). Na obszarze wschodniej strefy przygranicznej działało wówczas 19,7 tys. placówek handlowych (7,9% stanu ogólnokrajowego), z tego 4,2 tys. było własnością prywatną (5,9% ich ogólnokrajowej sumy).

Tabela 1

### Placówki handlu detalicznego na obszarze zachodniego i wschodniego pogranicza Polski w latach 1988-1991

Obszar, województwo	Liczba placówek handlowych							
	ogółem					prywatnych		
	1988	1989	1990		1991	1988	1989	1990
			ogółem	sklepy				
Polska ogółem	226.993	249.493	469.709	237.425	310.966	43.065	71.802	346.294
Pogranicze zachodnie w tym województwa:	17.103	18.385	36.458	16.839	23.491	2.551	4.353	27.393
gorzowskie	3.336	3.533	6.720	3.464	4.527	492	859	4.931
jeleniogórskie	3.666	3.826	7.139	3.490	4.453	667	934	5.214
szczecińskie	5.643	5.877	12.710	5.350	8.160	597	1.056	9.614
zielonogórskie	4.458	5.149	9.889	4.555	6.351	795	1.504	7.634
Pogranicze wschodnie w tym województwa:	18.703	19.718	28.086	17.058	22.893	2.632	4.224	16.089
białkopodlaskie	1.898	1.962	2.696	1.695	2.180	206	297	1.365
białostockie	3.780	4.282	6.080	2.983	4.441	834	1.438	3.845
chełmskie	1.519	1.732	2.385	1.327	1.625	163	385	1.380
krośnieńskie	2.929	2.985	4.379	2.985	3.920	351	539	2.529
przemyskie	2.433	2.453	3.325	2.240	3.371	316	449	1.954
suwalskie	3.108	3.197	4.522	2.998	3.427	402	578	2.401
zamojskie	3.036	3.107	4.699	2.830	3.929	360	538	2.615

Źródło: roczniki statystyczne GUS: 1989, 1990, 1991 i 1992

Taki był więc poziom wyjściowy procesu transformacji handlu mający na względzie przystosowanie go do wymagań gospodarki rynkowej. Aby go jednak uruchomić konieczne było stworzenie odpowiednich podstaw prawnych dla zamierzonych przekształceń. Podstawowym aktem prawnym stała się ustawa z dnia 20 stycznia 1990 r., stanowiąca nowelizację obowiązującej dotąd ustawy o spółdzielczości, likwidująca obligatoryjne dotąd ogólnopolskie związki spółdzielni - struktury pozwalające na

centralne sterowanie działalnością spółdzielni i będące w rzeczywistości zrzeczeniami o charakterze monopolistycznym. Wraz z ustawą antymonopolową, która zlikwidowała państwowy monopol na handel zagraniczny i hurtowy, a także monopole państwowe w handlu paliwami, samochodami, tekstyliami itp., ustawa o spółdzielczości stała się podstawą demonopolizacji i restrukturyzacji handlu detalicznego w Polsce. Likwidacja centralnych zrzeczeń spółdzielczych nie została przez spółdzielnie przyjęta z entuzjazmem. Pozbawiła je bowiem parasola ochronnego, zarówno w sferze odpowiedzialności za podejmowane decyzje, jak też, i to przede wszystkim, w zakresie możliwości uzyskiwania dotacji finansowych pozwalających na prowadzenie przez spółdzielnie działalności nie liczącej się z własnymi możliwościami finansowymi. Ustawa ta, powodując odzyskanie autonomii spółdzielczej przez liczne organizacje gospodarcze, ściśle dotąd nadzorowane przez państwo, pozbawiła je jednak równocześnie monopolu na prowadzoną przez siebie działalność. Konieczność dopuszczenia konkurencji oraz przestrzegania rachunku ekonomicznego zmuszała je do racjonalizacji własnej działalności, a tym samym do zaniechania działań nie związanych bezpośrednio z profilem branżowym danej spółdzielni, takiej jak np. działalność kulturalna prowadzona szeroko przez wiejskie spółdzielnie handlowe, a narzucona im poprzednio przez państwo.

Znowelizowana ustawa o działalności gospodarczej i ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (obydwie uchwalone w 1990 r.) stały się podstawą prawną dla rozwoju tzw. małej prywatyzacji, obejmującej m. in. także handel (H. Szawłowska 1990). Istotnym regulatorem procesu prywatyzacji handlu stało się również nowe prawo lokalowe wprowadzające, w miejsce dotychczas ściśle regulowanych urzędowo czynszów, swobodne ich ustalanie przez właściciela lokalu.

Postęp prywatyzacji dokonywał się dwutorowo. Jednym z nich było przejmowanie przez prywatnych przedsiębiorców lokali sklepowych użytkowanych dotąd przez sektor uspołeczniony, drugim natomiast tworzenie zupełnie nowych placówek handlowych. Przejmowanie sklepów przez prywatnych właścicieli przebiegało jednak z dużymi oporami. Do końca czerwca 1991 r. z ogólnej liczby 124 uspołecznionych placówek handlowych, które istniały w 1989 r., przez przedsiębiorców prywatnych przejętych zostało niecałe 44 tys., a więc ok. 35% (wg danych Departamentu Przekształceń Własnościowych i Strukturalnych Ministerstwa Rynku Wewnętrznego). Obrona stanu swego posiadania przez dotychczasowo-

wych użytkowników była powodowana dwoma czynnikami: niejasną sytuacją własnościową lokali, która utrudniała racjonalizację czynszów, oraz nadmierną, dla właścicieli prywatnych, powierzchnią użytkową sklepów. Powyższe przemiany przyczyniły się więc jedynie w bardzo małym stopniu do zwiększenia liczby działających placówek handlowych. Raptowny przyrost liczby prywatnych placówek handlowych wynikał z tworzenia zupełnie nowych przedsiębiorstw. Bazował on z jednej strony na likwidacji istniejących uprzednio barier prawnych, z drugiej zaś, i to głównie, na wzroście podaży towarów konsumpcyjnych. Obalenie państwowego monopolu w handlu zagranicznym i hurtowym, przy równoczesnej wewnątrz krajowej wymienialności złotówki na obce waluty, wpłynęło bowiem na powstanie nowych kanałów dystrybucji, którymi zaczęły napływać strumienie towarów zagranicznych, w tym wiele takich, które dotąd pojawiały się tylko sporadycznie i były osiągalne wyłącznie dla posiadaczy twardych walut. Wzrost podaży towarów na rynku wynikał także z załamania się handlu w ramach RWPG i skierowania na rynek krajowy wielu towarów uprzednio eksportowanych za granicę.

Pod koniec 1990 r. w Polsce działało już ponad 469 tys. zarejestrowanych placówek handlowych, a więc o 88% więcej niż pod koniec roku poprzedniego; w tej liczbie było ponad 346 tys. placówek prywatnych. W tym samym czasie liczba placówek handlu uspołecznionego spadła o 30%. Na obszarze pogranicza zachodniego liczba placówek handlowych wzrosła w tym okresie o 98%, podczas gdy liczba placówek uspołecznionych spadła o 35%. Równocześnie liczba placówek prywatnych wzrosła ponad sześciokrotnie (do 27,4 tys.). Na obszarze pogranicza wschodniego ogólny przyrost liczby placówek handlowych wyniósł w tym samym okresie tylko 42%, natomiast liczba prywatnych punktów sprzedaży wzrosła niemal czterokrotnie (tab. 1). Powyższe liczby wskazują, że tempo rozwoju handlu prywatnego było na obszarze pogranicza zachodniego o 50% intensywniejsze niż na pograniczu wschodnim, gdzie przyrost placówek handlowych kształtował się na średnim poziomie krajowym. Proces przyrostu placówek handlowych nie dokonywał się jednak bez pewnych perturbacji. Na podstawie wyników badań przeprowadzonych w gminach przylegających do zachodniej granicy Polski można stwierdzić, że rok 1990 stanowił pewną cezurę czasową w tym procesie. W wielu gminach był to bowiem rok najniższego stanu liczebnego placówek, po którym ich ilość rośnie niemal we wszystkich gminach przygranicznych (A. Werwicki, H. Powęska 1993). Powyższą prawidłowo-



wość potwierdzają także niepełne jeszcze dane z gmin pogranicza wschodniego, którego badanie obecnie trwa (tab. 2). Zauważalne w tablicach załamanie się krzywej wzrostu liczby placówek handlowych może jednak wiązać się również ze zmianą wykorzystanych źródeł informacji. Dane do roku 1990 pochodzą bowiem z oficjalnych statystyk GUS, późniejsze zaś z informacji zbieranych w urzędach poszczególnych gmin. Od 1991 r. nie istnieje bowiem obowiązek sporządzania przez podstawowe jednostki administracyjne kraju sprawozdań statystycznych dotyczących handlu i usług bytowych, co bardzo utrudnia ściśle ustalenie przebiegu dalszego procesu transformacji tych działalności, gdyż uzyskanie odpowiednich liczb wymaga czasochłonnych badań terenowych. Z różnych źródeł wiadomo jednak, że do końca 1992 r. proces prywatyzacji handlu został w zasadzie zakończony. Nieliczne przedsiębiorstwa handlowe sektora publicznego, które uchowały się dotąd, mają charakter szczególny lub też należą do grupy przedsiębiorstw spółdzielczych.

Wyżej przytaczane dane, o czym trzeba pamiętać, dotyczą tylko jednego z funkcjonujących obecnie w Polsce systemów handlu detalicznego, a mianowicie normalnego systemu handlu sklepowego. Równoległe z nim współwystępuje system handlu bazarowego, rozwijający się żywiołowo w całym kraju, zwłaszcza jednak w rejonach pogranicznych, w których osiągnął on rozmiary nigdy dotąd nie spotykane w tej części Europy. Opierał się on o jednostki tzw. handlu obwoźnego, zarejestrowane w miejscach zamieszkiwania ich właścicieli, które najczęściej różniły się od miejsc ich funkcjonowania. Znaczną część placówek handlu bazarowego, zwłaszcza w latach 1990 i 1991, prowadzili także przygodni handlarze, często pochodzący z krajów WNP oraz z południowo-wschodniej Azji, nigdzie nie rejestrujący swej działalności handlowej, a opłacający jedynie miejsca na targowisku.

Na obszarze zachodniego pogranicza największe bazy były zazwyczaj zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie przejść granicznych. Na ośmiu z nich pod koniec 1992 r. działało po kilkaset punktów sprzedaży, a w dwóch spośród nich nawet ponad tysiąc (Łęknica i Świnoujście). Swą działalność opierały one głównie na obsłudze klientów z Niemiec przybywających na nie masowo z uwagi na znacznie niższe, niż w Niemczech, ceny. Równocześnie, w niektórych miastach strefy pogranicznej funkcjonowały także małe targi miejskie obsługujące ludność miejscową, na których, oprócz handlarzy krajowych, można było spotkać także handlarzy z WNP i Wietnamu.

Tabela 2.

Placówki handlowe w gminach przylegających do granicy polsko-białoruskiej w latach 1985-1992

G m i n y	Placówki handlu sklepowego				Jednostki han- dlu obwoźnego		
	1985/6	1990	1991	1992	1990	1991	1992
<b>G m i n y z p r z e j ś c i a m i g r a n i c z n y m i</b>							
1. Czeremcha	23	.	.	.	.	.	.
2. Kuźnica	22	.	.	16	-	-	6
3. Michałowo	52	25	40	51	15	15	21
4. Narewka	37	25	35	40	1	2	3
5. Terespol	72	37	25	24	12	19	7
<b>G m i n y b e z p r z e j ś ć g r a n i c z n y c h</b>							
1. Hanna	28	19	23	20	19	21	18
2. Janów Podlaski	39	4	17	27	2	4	6
3. Kodeń	41	.	.	.	.	.	.
4. Konstantynów	24	.	.	.	.	.	.
5. Rokitno	23	.	.	.	.	.	.
6. Sławatycze	27	12	15	18	2	2	2
7. Zalesie	27	.	20	22	1	1	2
8. Włodawa	148	.	.	.	.	.	.
9. Białowieża	31	16	19	24	1	3	4
10. Dubicze Cerkiewne	18	2	4	5	-	1	1
11. Gródek	44	11	22	27	8	17	22
12. Hajnówka	171	133	224	64	44	116	102
13. Kleszczele	29	11	16	16	3	5	4
14. Krynki	29	19	25	22	8	13	21
15. Mielnik	22	15	24	26	4	8	12
16. Nowy Dwór	17	.	.	11	.	.	2
17. Nurzec-Stacja	41	24	29	39	7	10	11
18. Sidra	28	10	12	14	-	-	4
19. Sokółka	178	.	.	.	.	.	.
20. Szudziałowo	32	5	8	17	2	-	2
21. Giby	22	1	7	9	1	2	4
22. Lipsk	16	.	.	.	.	.	.
23. Płaska	23	.	.	.	.	.	.

Źródło: gminne rejestry podmiotów gospodarczych;  
dla 1985/6 r. roczniki statystyczne województw

Na pograniczu wschodnim bazyry nie powstały w bezpośrednim sąsiedztwie przejść granicznych, gdyż nie obsługują one ludności zamieszkałej tuż poza granicą, lecz funkcjonują głównie w oparciu o polskich klientów poszukujących na bazarach tanich towarów zagranicznych pochodzących z za wschodniej granicy Polski, a także przybyszy z krajów WNP przybywających do Polski w celu zakupu towarów przeznaczonych na rynki własnego kraju. W związku z tym bazyry powstały w większych miastach dobrze skomunikowanych z przejściami granicznymi. Na pograniczu polsko-białoruskim największym ośrodkiem handlu bazarowego jest Białystok, w którym w połowie 1993 r. funkcjonowały 4 bazyry, w tym jeden wielki, na którym zarejestrowano ok. 1250 sprzedawców. Poza Białymstokiem takie bazyry istniały jeszcze w 7 innych miastach omawianego pogranicza. Wielu handlarzy przybywających z krajów WNP nie zatrzymuje się jednak w strefie przygranicznej, lecz kieruje się na bazyry położone w głębi kraju, np. w Warszawie i Łodzi, niektórzy zaś, jak to już wspomniano, docierają nawet na małe targi miejskie w zachodniej Polsce. Jest to spowodowane przez różnice cen. Im bliżej granicy wschodniej, tym towary przybywające spoza niej mają niższe ceny, wyższe zaś są ceny towarów polskich. W miarę posuwania się w głąb kraju relacje cen zmieniają się; ceny towarów krajowych maleją, zaś ceny towarów przywożonych z zagranicy rosną.

## 2. Inne usługi w strefach przygranicznych

Istnienie przejść granicznych oddziałuje, generalnie rzecz biorąc, tylko w małym stopniu na poziom rozwoju innych, poza handlem, usług. Być może wpływ na to wywiera krótki, jak dotąd, okres otwarcia granic. Istniejące dotąd placówki usługowe opierały swoją działalność na obsłudze ludności miejscowej i nie były przystosowane do potrzeb ruchu transgranicznego. Podobnie jak handel, przeszły one ostatnio proces prywatyzacji, który spowodował upadek większości uspołecznionych placówek usług rzemieślniczych. Ponadto załamała się koniunktura w rzemiośle prywatnym, którego liczne placówki w kryzysowej sytuacji gospodarczej odczuły zmniejszone zapotrzebowanie na świadczone przez siebie usługi, a w nowej sytuacji ustrojowej nie były w stanie zapewnić wystarczających dochodów osobom w nich pracującym. Bliskość granicy nie stanowiła w tym przypadku wystarczającej przeciwwagi dla ogólnokrajo-

wych tendencji transformacyjnych. Spadek liczby placówek rzemieślniczych nastąpił więc także w rejonach przygranicznych. Pewne symptomy przystosowywania się do nowych potrzeb zauważa się w strefach przygranicznych tylko w rozwoju niektórych usług finansowych, a także transportowych i spedycyjnych. Rośnie także liczba stacji paliw płynnych (A. Werwicki, H. Powęska 1993).

Usługi społeczno-kulturalne w strefach przygranicznych, podobnie jak w całym kraju, nie przeszły, jak dotąd, większych przeobrażeń strukturalnych. Grupa usług, z dziedziny oświaty i służby zdrowia, finansowana, pomimo ograniczonych środków, z budżetu państwa zachowała w zasadzie swój stan posiadania w wymiarze zatrudnienia i posiadanej bazy. Wobec malejącego zatrudnienia w sferze działalności produkcyjnej ich znaczenie, w jego ogólnym bilansie, wykazuje nawet pewien wzrost, zauważalny zwłaszcza w oświacie. Usługi z zakresu kultury i sztuki, podobnie jak w sporcie i wypoczynku, uległy w ostatnich latach jednak znacznemu uszczupleniu. Musiały bowiem ograniczyć swoją działalność do rozmiarów, na które pozwalały uzyskiwane środki, czy to z budżetu państwa, czy też z prowadzonej działalności budżetowej. Żaden z omawianych działów usług nie odgrywał jednak większej roli w obsłudze ruchu transgranicznego, a i dla gospodarki miał znaczenie tylko marginalne.

Powyższe rozważania wskazują na ograniczone znaczenie usług w aktywizacji obszarów przygranicznych w dobie obecnego kryzysu. Pewną rolę odegrał w tym względzie tylko handel, zarówno sklepowy, jak i bazarowy. Nie był on jednak w stanie zrównoważyć negatywnych tendencji towarzyszących procesom transformacji, które gospodarka polska przechodzi w ostatnich latach.

### **3. Czynniki warunkujące proces transformacji sfery działalności usługowych w rejonach przygranicznych**

Podstawowa grupa czynników oddziałujących na procesy transformacji sfery działalności usługowych jest kształtowana przez politykę gospodarczą państwa. Ona bowiem stanowi o warunkach prawnych wszelkiej działalności gospodarczej, jak również warunkuje sytuację gospodarczą kraju. Czynniki te, jakkolwiek podstawowe również dla rozwoju usług, są w strefach przygranicznych tylko tłem dla lokalnych uwarunkowań wynikających ze szczególnego położenia geograficznego. Uwarunkowania te

można usystematyzować w trzy podstawowe grupy. Pierwszą z nich, najważniejszą, stanowią zasady regulujące przekraczanie danej granicy. Drugą tworzą funkcje gospodarcze pełnione przez konkretne obszary przygraniczne. Trzecią istotną grupę uwarunkowań stanowią kontrasty transgraniczne występujące między sąsiadującymi ze sobą krajami.

### **3.1. Wpływ zasad regulujących przekraczanie granicy na intensywność ruchu transgranicznego i jego cechy gospodarcze**

Z punktu widzenia zasad ich przekraczania, granice Polski można podzielić na dwa typy: o bezwizowym ruchu osobowym, na których obowiązuje właściwie tylko kontrola celna (granica zachodnia i południowa) oraz granice, przekroczenie których, poza ograniczeniami celnymi, napotyka także na trudności formalne stwarzane, jeśli nie przez obie z sąsiadujących ze sobą stron, to co najmniej przez jedną z nich (np. konieczność posiadania zaproszeń). Do tego typu należą granice między Polską a krajami Wspólnoty Niepodległych Państw. Granice zachodnie różni od wschodnich także stopień swobody ich pieszego przekraczania. Ten ostatni czynnik, jak wykazały badania zachodniego pogranicza Polski, ma ogromny wpływ na kształtowanie się i rozmieszczenie placówek handlu przygranicznego oraz usług związanych z ruchem transgranicznym.

### **3.2. Uwarunkowania wynikające z funkcji gospodarczych pełnionych przez obszary przygraniczne**

Z uwagi na peryferyjne położenie obszarów przygranicznych, względem najaktywniejszych gospodarczo regionów kraju, pełnione przez nie funkcje są zdominowane przez rolnictwo. Przemysł jest zlokalizowany zazwyczaj w większych miastach i, poza nielicznymi przypadkami, reprezentują go małe i średnie zakłady przemysłowe. Gminy wybitnie przemysłowe są, zarówno na zachodnich, jak i wschodnich obszarach przygranicznych Polski, nieliczne. Kryzys transformacyjny dotknął najbardziej te dwa działy gospodarki. Na pograniczu zachodnim najdotkliwiej odczuło go rolnictwo uspołecznione, które zatrudniało na tym obszarze znacznie większą liczbę ludności wiejskiej niż w innych częściach

Polski. Spadająca opłacalność produkcji rolniczej w gospodarstwach indywidualnych na obszarze pogranicza polsko-białoruskiego, zauważalna już w okresie wcześniejszym, powodowała tam od dawna odpływ ludności ze wsi do miast. Wspomniane procesy spowodowały, niespotykane dotąd po II wojnie światowej, bezrobocie na wsi, nie znajdujące jednak ujścia w zatrudnieniu pozarolniczym, a tym samym obszary przygraniczne stały się rejonami zubożałymi, co odbiło się na poziomie rozwoju usług, zwłaszcza rzemiosła. Równocześnie, bardziej aktywni bezrobotni, w poszukiwaniu zatrudnienia, podejmowali często próby, niekiedy bez powodzenia, prowadzenia własnych placówek handlowych. Znalazło to swój wyraz nie tylko w odpowiednich statystykach, lecz zwłaszcza w żywiolowym rozwoju handlu bazarowego, nie zawsze objętego przez rejestry urzędowe.

### **3.3. Znaczenie kontrastów transgranicznych jako stymulatora transgranicznego ruchu osobowego i towarowego**

Nie wchodząc w szczegółową charakterystykę poszczególnych czynników ekonomicznych i polityczno-społecznych różnicujących kraje ze sobą sąsiadujące trzeba stwierdzić, że działają one na zasadzie naczyń połączonych. Z jednej strony mają one walor wyrównujący istniejące różnice, z drugiej zaś uruchamiają koniunktury pozwalające wykorzystać je dla celów gospodarczych. W początkowym okresie ułatwień dla ruchu transgranicznego, w którym znajdują się obecnie nasze kraje, wykorzystanie koniunktur dotyczy głównie wymiany towarowej i to zarówno na granicy wschodniej, jak i zachodniej, choć tak kierunki, jak i formy przepływu osób, towarów oraz pieniędzy są na obu granicach różne. Podstawowa różnica polega na tym, że przez granicę zachodnią odpływają z Polski towary, w znacznej mierze produkcji krajowej, a napływają dewizy. Cały handel przygraniczny jest tam bowiem nastawiony w zasadzie na odbiorców niemieckich dokonujących w Polsce swych cotygodniowych zakupów, tak artykułów żywnościowych, jak i przemysłowych, po cenach znacznie niższych niż po stronie niemieckiej. Przez granicę wschodnią napływają natomiast, generalnie rzecz biorąc, towary, a odpływają dolary. Dotyczy to jednak tylko małego handlu transgranicznego. Zupełnie inaczej kształtuje się normalny handel zagraniczny, nie brany jednak pod uwagę w niniejszym studium obszarów przygranicznych.

\* \* \*

Kończąc zaprezentowane wyżej rozwiązania jeszcze raz należy podkreślić, że obszary przygraniczne stanowią w Polsce, podobnie jak w innych krajach, specyficzne terytoria, na których szczególnie ostro uwypuklają się zarówno pozytywne, jak i negatywne, cechy sytuacji społeczno-gospodarczej kraju, w tym także cechy stanowiące o rozwoju działalności usługowych, w funkcjonowaniu których znajdują swe odbicie także cechy określające pozycję międzynarodową danego kraju.





**Bożena Degórska**

**WYBRANE  
TRANSGRANICZNE PROBLEMY EKOLOGICZNE  
WSCHODNIEGO I ZACHODNIEGO  
POGRANICZA POLSKI**

**1. Wstęp**

W strategii rozwoju przestrzenno-gospodarczego i społecznego problemy ekologiczne muszą być dostrzegane w dwóch zasadniczych płaszczyznach: pierwszej - uwzględniającej przyczyny i skutki degradacji środowiska w związku z postępującą antropopresją, drugiej - obejmującej działania na rzecz szeroko rozumianej ochrony przyrody. Działania te, zgodnie z Deklaracją II Konferencji ONZ z Rio de Janeiro ("Środowisko i Rozwój"), powinny być realizowane w procesie tzw. zrównoważonego rozwoju, w którym "istoty ludzkie .... mają prawo do zdrowego i twórczego życia w harmonii z przyrodą" (zasada 1). "Aby osiągnąć zrównoważony rozwój ochrona środowiska powinna stanowić nierozłączną część procesu rozwoju i nie może być rozpatrywana oddzielnie od niego" (zasada 4), natomiast "prawo do rozwoju musi być wypełnione tak, aby sprawiedliwie połączyć rozwojowe i środowiskowe potrzeby obecnych i przyszłych pokoleń" (zasada 3) - S. Kozłowski 1993. Stosowanie zasad ekorozwoju łączących ochronę zasobów przyrody z zapewnieniem rozwoju społeczno-gospodarczego wymaga, szczególnie na terenach przygranicznych, ścisłej międzynarodowej współpracy.

Zróznicowany zasięg terytorialny oraz różna ranga zagadnień stwarza konieczność dostrzegania problemów ekologicznych w kilku skalach przestrzennych: międzynarodowej, krajowej, regionalnej, lokalnej. Obok

oczywistej międzynarodowej potrzeby współpracy, ostatnio coraz częściej zwraca się uwagę, aby zasady ekorozwoju były wcielane w życie na poziomie lokalnym (E. Borkowska 1993, A. Stasiak 1993). Przykładem takich działań w strefie nadgranicznej jest budowa wspólnych polsko-niemieckich oczyszczalni ścieków na terenie Euroregionu Nysa.

Ze względu na coraz większe znaczenie linii wschód - zachód w rozwoju społeczno-gospodarczym Europy zasadnicza rola dla współpracy Polski z Niemcami oraz krajami Europy Wschodniej przypada obszarom zachodniego i wschodniego pogranicza Polski. Pogranicza te uzyskały ostatnio znaczną rangę ekologiczną, zarówno krajową, jak i międzynarodową.

W ostatnich latach przez Narodową Fundację Ochrony Środowiska oraz Instytut na rzecz Ekorozwoju opracowany został program "Zielone Płuca Polski", który stał się podstawą nowego projektu "Zielonych Płuc Europy" (Deklaracja Wigierska - 1992 r). Oprócz województw północno-wschodniej Polski, Zielone Płuca Europy mają objąć Obwód Kaliniński (Rosja), Litwę, Łotwę, Estonię, Białoruś, północno-zachodnią Ukrainę i zachodnie tereny Rosji. Na tych terenach proponuje się zastosowanie strategii ekorozwoju.

Ogólnoświatową rangę w międzynarodowym programie MAB (UNESCO 1970) ochrony bioróżnorodności na terenie wschodniego i zachodniego pogranicza Polski uzyskały (ryc.1):

- na pograniczu polsko-słowacko-ukraińskim - Międzynarodowy Rezerwat Biosfery "Karpaty Wschodnie",
- na pograniczu polsko-białoruskim - Międzynarodowy Rezerwat Biosfery "Białowieża",
- na pograniczu polsko-czeskim - Międzynarodowy Rezerwat Biosfery "Karkonosze".

Istnieje projekt, aby na wymienionych terenach oraz w rejonie Dolnej Odry powołane zostały pod patronatem Polskiej Akademii Nauk cztery ośrodki ekologiczne o charakterze edukacyjno-naukowym. Placówki te mogłyby podjąć działalność międzynarodową w zakresie prowadzenia badań ekologicznych w Środkowej i Wschodniej Europie, a przede wszystkim na pograniczach (L. Kuźnicki 1994).

W skali europejskiej dostrzeżone zostały walory przyrodniczo-krajobrazowe ujścia Odry. Międzynarodówka Przyjaciół Przyrody (NFI) proklamowała ten obszar Krajobrazem Roku 1993/1994 jako transgra-

niczny, ważny ze względów ekologicznych region, wymagający specjalnej ochrony zagrożonego środowiska przyrodniczego.

Istnieje także polsko-niemiecki projekt utworzenia Międzynarodowego Parku "Dolna Odra" obejmującego tereny torfowiskowe położone w w dolinie dolnej Odry, ciągnące się na odcinku 28 km, pomiędzy Cedynią a Szczecinem.

Mając na uwadze ekologiczne uwarunkowania rozwoju wschodniego i zachodniego pogranicza Polski szczególną uwagę należy zwrócić na obszary, które skupiają istotne problemy ekologiczne, dotyczące przede wszystkim ochrony przyrody oraz degradacji środowiska.

## 2. Ochrona przyrody

W niniejszym rozdziale skoncentrowano się wyłącznie na jednostkach przyrodniczych o przebiegu transgranicznym.

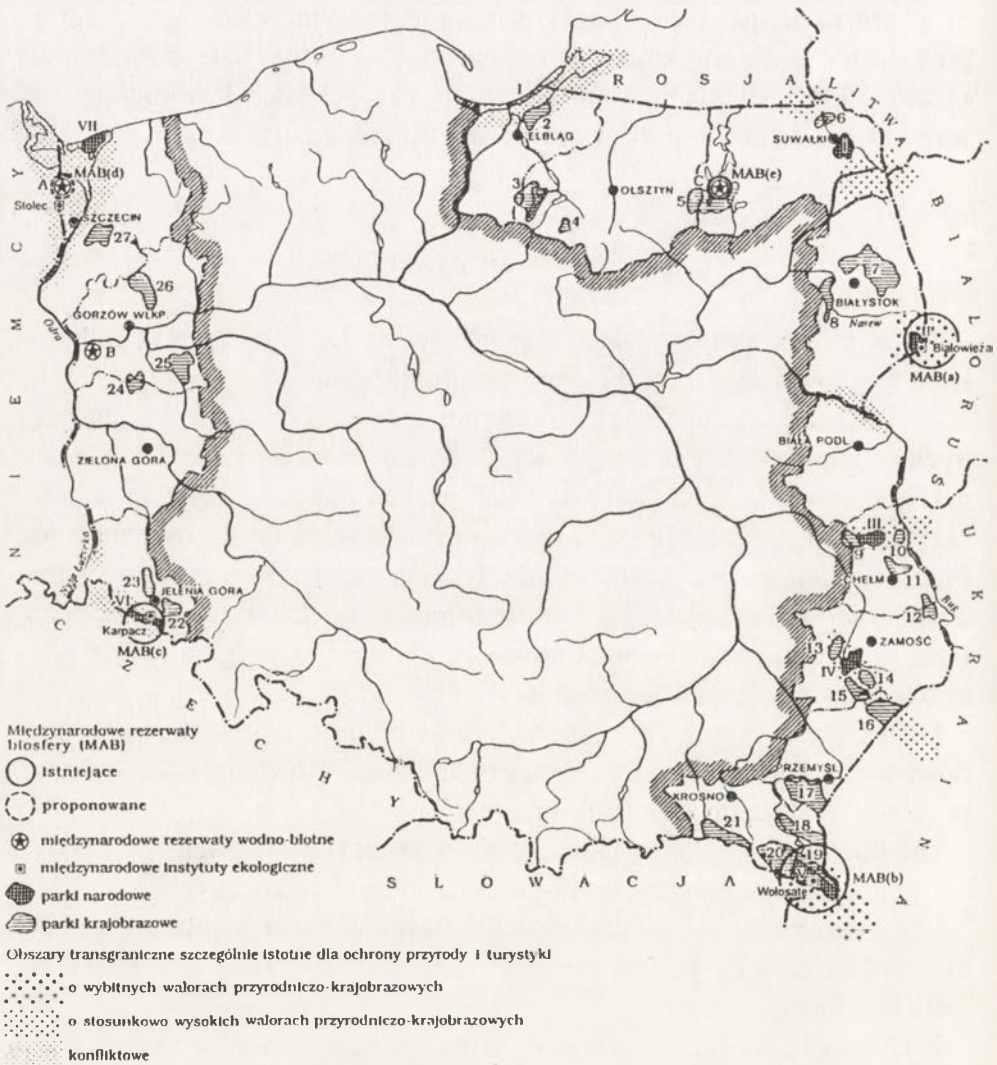
Wstępną koncepcję dotyczącą transgranicznych obszarów chronionych w rejonie wschodniej granicy Polski, o wiodącej funkcji turystycznej, opracował Instytut Ochrony Środowiska i Instytut Turystyki w Warszawie (G. Rąkowski 1993). Uważam jednak, że na takich obszarach jak Puszcza Białowieska i Bieszczady funkcja turystyczna musi być bezwzględnie podporządkowana ochronie przyrody. Dlatego też proponuję inne, problemowo-funkcjonalne uporządkowanie transgranicznych jednostek przyrodniczych, a mianowicie:

1. Obszary o wybitnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych środowiska, o wiodącej funkcji konserwatorskiej, głównie ścisłej ochrony przyrody. Należą do nich (ryc. 1):

- na pograniczu polsko-białoruskim: **Puszcza Białowieska**,
- na pograniczu polsko-ukraińsko-słowackim: **Bieszczady**,
- na pograniczu polsko-niemieckim: **Rejon Jeziora Świdwie** (na terenie tym należałoby podjąć próbę utworzenia międzynarodowego rezerwatu biosfery).

2. Obszary o stosunkowo wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych środowiska, na których rozwój turystyczny musi być zgodny z zasadami ochrony przyrody. Wymienić tu można następujące jednostki transgraniczne (ryc. 1):

- na pograniczu polsko-rosyjskim: **Puszcze Romincką**,
- na pograniczu polsko-litewsko-białoruskim: **Puszcze Augustowską**.



Ryc. 1. Ochrona środowiska przyrodniczego w zachodniej i wschodniej strefie przygranicznej Polski

## Opis do ryc. 1

### Międzynarodowe rezerwaty biosfery

- MAB (a) - Białowieża,
- MAB (b) - Karpaty Wschodnie,
- MAB (c) - Karkonosze,
- MAB (d) - Jezioro Świdwie (proponowany),
- MAB (e) - Jezioro Łuknajno.

### Międzynarodowe rezerwaty wodno-błotne (Konwencja Ramsar)

- A - Świdwie, B - Słońsk, C - Łuknajno.

### Parki narodowe

- I - Wigierski, II - Białowieski, III - Poleski, IV - Roztoczański,
- V - Bieszczadzki, VI - Karkonoski, VII - Woliński.

### Parki krajobrazowe (wg Z. Denisiuka 1994, stan z dn. 1.01.1993, uaktualnione dla województwa olsztyńskiego)

- 1 - Mierzeja Wiślana, 2 - Wzniesienie Elbląskie, 3 - Pojezierze Iławskie,
- 4 - Wzgórza Dylewskie, 5 - Mazurski, 6 - Suwalski,
- 7 - Puszcza Knyszyńska, 8 - Narwiański, 9 - Pojezierze Łęczyńskie,
- 10 - Sobiborski, 11 - Chełmski, 12 - Strzelecki, 13 - Szczebrzeszyński,
- 14 - Krasnobrodzki, 15 - Puszcza Solska, 16 - Południoworoztoczański,
- 17 - Pogórze Przemyskie, 18 - Góry Słonne, 19 - Dolina Sanu,
- 20 - Ciśniańsko-Wetliński, 21 - Jaśliski, 22 - Rudawski,
- 23 - Dolina Bobru, 24 - Łagowski, 25 - Pszczewski,
- 26 - Barliniecko-Gorzowski, 27 - Szczeciński.

- na pograniczu polsko-białorusko-ukraińskim: **Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie**,

- na pograniczu polsko-ukraińskim: **Roztocze**,

- na pograniczu polsko-niemiecko-litewskim: **Pas Pojezierny**, stano-

- na pograniczu polsko-białorusko-ukraińskim: **Pojezierze Łęczyńsko-Włodawskie**,

- na pograniczu polsko-ukraińskim: **Roztocze**,

- na pograniczu polsko-niemiecko-litewskim: **Pas Pojezierny**, stanowiący równoleżnikowe połączenie przyrodnicze Pojezierza Meklemburskiego, poprzez Pojezierze Pomorskie i Mazurskie z Pojezierzem Litewskim.

3. Obszary konfliktowe, na których występuje sprzeczność pomiędzy potencjalnie wysokimi walorami przyrodniczo-krajobrazowymi środowiska a znacznym jego zanieczyszczeniem, na których niezbędna jest zarówno techniczna, jak i biologiczna, aktywna ochrona środowiska. Do głównych transgranicznych rejonów konfliktowych należą (ryc. 1):

- na pograniczu polsko-rosyjskim: **Rejon Zalewu Wiślanego**,

- na pograniczu polsko-białoruskim: **Podlaski Przełom Bugu**,

- na pograniczu polsko-niemieckim: **Rejon Dolnej Odry**,

- na pograniczu polsko-czeskim: **Rejon Gór Izerskich i Karkonoszy**.

### 3. Degradacja środowiska

Na terenie pogranicza polsko-czesko-niemieckiego znajduje się najbardziej zdewastowany obszar transgraniczny. Jest to rejon związany z przemysłem wydobywczym węgla brunatnego oraz znaczną koncentracją przemysłu energetycznego na niewielkim terenie. Na obszarze tym, który nosi nazwę Niecki Żytawskiej lub Worka Żytawskiego, koncentrują się główne źródła zanieczyszczeń w obrębie tzw. "Czarnego Trójkąta", nazywanego także "Trójkątem Śmierci". Obok wysokiego zanieczyszczenia atmosfery oraz wód występują tu szkody górnicze związane przede wszystkim z przeobrażeniem powierzchni ziemi, naruszeniem stosunków wodnych, zarówno podziemnych jak i powierzchniowych, a także dewastacja lub zachwianie równowagi ekosystemów przyrodniczych, obciążenie hałasem, nadmierne techniczne (głównie pasmowe) zainwestowanie terenu (Raport o stanie środowiska ...1991).

Ważnym do rozwiązania problemem ekologicznym jest zanieczyszczenie rzek granicznych: Bugu, Odry i Nysy Łużyckiej oraz ich dopływów, a także Zalewu Wiślanego i Zalewu Szczecińskiego. Wody Odry i Nysy Łużyckiej w roku 1992 były, według klasyfikacji ogólnej (fizykochemicznej i biologicznej), w 100% nadmiernie zanieczyszczone. Nato-

miast jedynie 10% kontrolowanych odcinków Bugu posiadało III klasę czystości, a pozostałe również prowadziły wody nadmiernie zanieczyszczone (Ochrona Środowiska 1993).

Szczególnie uciążliwy dla Polski jest transgraniczny transport zanieczyszczeń powietrza. Na podstawie badań prowadzonych przez Instytut Inżynierii Ochrony Środowiska Politechniki Wrocławskiej można ocenić, że udział zanieczyszczeń napływających z zachodu i południowo-zachodu nad województwo jeleniogórskie wynosi około 70%. Dodatkowo stwierdzono, że w czasie napływu mas powietrza z kierunków zachodnich następuje zjawisko intensywne zakwaszenia deszczu, szadzi i śniegu. Najbardziej kwaśne próby osadów i opadów atmosferycznych wykazywały odczyn: szadz pH - 2,6, deszcz i śnieg pH - 3,0. Ponadto degradacja ekosystemów leśnych Gór Izerskich i Karkonoszy ma wyraźny przebieg z zachodu na wschód (Raport o stanie... 1991).

#### 4. Podsumowanie

Przedstawione zagadnienia są próbą syntetycznego ujęcia problemów ekologicznych występujących na obszarze wschodniego i zachodniego pogranicza Polski, które, jak wspomniano we wstępie, zostały usystematyzowane pod kątem szeroko rozumianej ochrony przyrody oraz degradacji środowiska. Pełniejsza charakterystyka obszarów transgranicznych, wymienionych w rozdziale 2 i 3, została zamieszczona w Biuletynach IGiPZ PAN, wydawanych w ramach projektu badawczego Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski (B. Degórska 1993 a, b, c, J. Solon 1993).

Jako najważniejsze działania w zakresie konserwatorskiej ochrony przyrody należy uznać:

**- na pograniczu wschodnim:**

1. Powiększenie obszaru Białowieskiego Parku Narodowego poprzez docelowe włączenie do niego całego kompleksu leśnego polskiej części Puszczy Białowieskiej.

2. Włączenie do Międzynarodowego Rezerwatu Biosfery "Karpaty Wschodnie" ukraińskiej części rezerwatu ścisłego (tj. zapowiednika Stuzica).

3. Jako kolejne działania, z uwagi na istniejące oraz potencjalne walory środowiska przyrodniczego, można proponować powołanie transgra-

nicznych obszarów chronionych jak: Roztocze, Podlaski Przełom Bugu, Puszcza Augustowska, Puszcza Romincka, Rejon Zalewu Wiślanego, na których rozwój turystyczny przyczyniłby się do aktywizacji regionów przygranicznych, jednak pod warunkiem, że będzie to zgodne z zasadami ochrony przyrody. Jednym z czynników aktywizacji pogranicza polsko-białoruskiego może być odbudowa Kanału Augustowskiego po stronie białoruskiej i stworzenie atrakcyjnej drogi wodnej dającej połączenie z Niemnem.

**- na pograniczu zachodnim:**

1. Powiększenie polskiej części Karkonoskiego Parku Narodowego.
2. Powołanie międzynarodowego rezerwatu biosfery w rejonie jeziora Świdwie, obejmującego także sąsiednie tereny niemieckie.
3. Utworzenie transgranicznego obszaru chronionego w rejonie Dolnej Odry, łączącego ochronę przyrody z ekoturystyką.

Na obszarach dotkniętych degradacją środowiska naturalnego należy:

1. Zmniejszyć zanieczyszczenie atmosfery przede wszystkim w Rejonie Worka Żytawskiego oraz Szczecińskiego i Gańskiego Obszaru Ekologicznego Zagrożenia.
2. Doprowadzić do podniesienia jakości wód w rzekach granicznych oraz całych dorzeczach Bugu i Odry, a także wód Zalewu Wiślanego i Zalewu Szczecińskiego, poprzez budowę systemu oczyszczalni ścieków w granicach ich zlewni.
3. Dążyć do ograniczenia szczególnie niebezpiecznych transgranicznych zanieczyszczeń atmosfery napływających głównie z kierunków zachodnich oraz potencjalnego zagrożenia radioaktywnym skażeniem środowiska, którego źródła znajdują się głównie w krajach Europy Wschodniej (Ukraina, Białoruś i Litwa) oraz w północno-wschodniej części Niemiec (rejon Greifswaldu).

Wymienione powyżej przedsięwzięcia mogą być jednak realizowane pod warunkiem zawarcia międzynarodowych umów w zakresie ekologii ze wszystkimi krajami graniczącymi z Polską.



## Literatura

Borkowska E., 1993, *Gmina jako podmiot polityki ekorozwoju*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa.

Degórska B., 1993 a, *Kilka uwag o stanie środowiska przyrodniczego w zachodniej strefie przygranicznej Polski*, w: *Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza*, red.: A. Stasiak, K. Miros, *Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski*, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,

Degórska B., 1993 b, *Problematyka ekologiczna wschodniego pogranicza Polski*, w: *Problematyka Wschodniego Obszaru Pogranicza*, red.: A. Stasiak, K. Miros, *Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski*, Biul. nr 2, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,

Degórska B., 1993 c, *Problematyka ekologiczna pogranicza polsko-ukraińskiego*, w: *Problemy polsko-ukraińskiej współpracy przygranicznej* red.: A. Stasiak, K. Miros, *Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski*, Biul. nr 3, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa - Kijów,

Denisiuk Z., 1994, *Ekologiczny system obszarów chronionych w Polsce*, w: *Rezerваты biosfery w Polsce*, red.: A. Breymeyer, Warszawa,

Kozłowski S., 1993, *Rio. Szczyt Ziemi*, Bibl. Ery Ekol. TPFE, nr 2, Łódź,

Kuźnicki L., 1994, *The network of international institutes on borderlands focused on reducing human-caused ecological imbalances and studies on living and non-living systems of preserved regions in the Central and Eastern Europe*,

*Ochrona Środowiska*, 1993, GUS, Warszawa,

*Raport o stanie środowiska w województwie jeleniogórskim w 1991 roku*, 1992, Urząd Wojewódzki, Jelenia Góra,

Solon J., 1993, *Najważniejsze zagadnienia ekologiczne i środowiskowe w ramach badań polsko-niemieckiej strefy przygranicznej*, w: Materiały z konferencji Problematyka Zachodniego Obszaru Pogranicza, red.: A. Stasiak, K. Miros, Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, Biul. nr 1, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa,

Stasiak A., 1993, *Wiejska i małomiasteczkowa gospodarka komunalna, spełniająca podstawowe wymogi ekologiczne*, w: Proekologiczne zorientowanie polityki rolnej w Polsce na przełomie XX i XXI wieku, red.: W. Michna, IERiGŻ, Warszawa.



