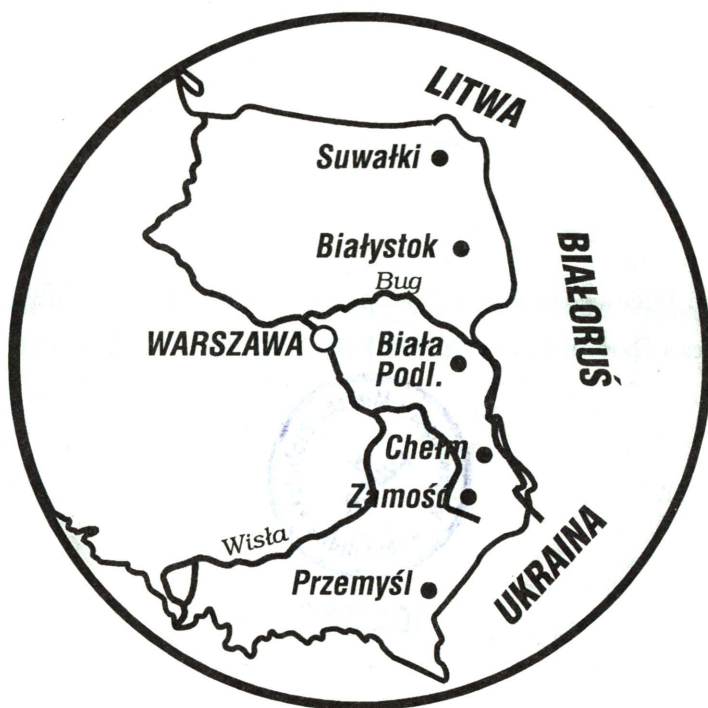


GRANICA WSCHODNIA SZANSE I BARIERY



OGÓLNOPOLSKIE FORUM
BIAŁA PODLASKA Listopad 1995

GRANICA WSCHODNIA SZANSE I BARIERY



OGÓLNOPOLSKIE FORUM
BIAŁA PODLASKA Listopad 1995

Redakcja

Opracowanie graficzne

Mapa CPN

Logo Forum

Stanisław JADCZAK

Waldemar ADAMCZUK

Tomasz Świerbutowicz

Maciej Bochyński

Wydawca

na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podl. i „CPN” S.A. O/Lublin:

Oficyna Wydawnicza Dziennikarzy „**EXPRESS PRESS**”, tel. (0-81) 55-29-74

Druk: PRIMOOFFSET

© **EXPRESS PRESS**, Lublin 1996



VI Gra

102280

Miejska Biblioteka Publiczna
Biała Podlaska



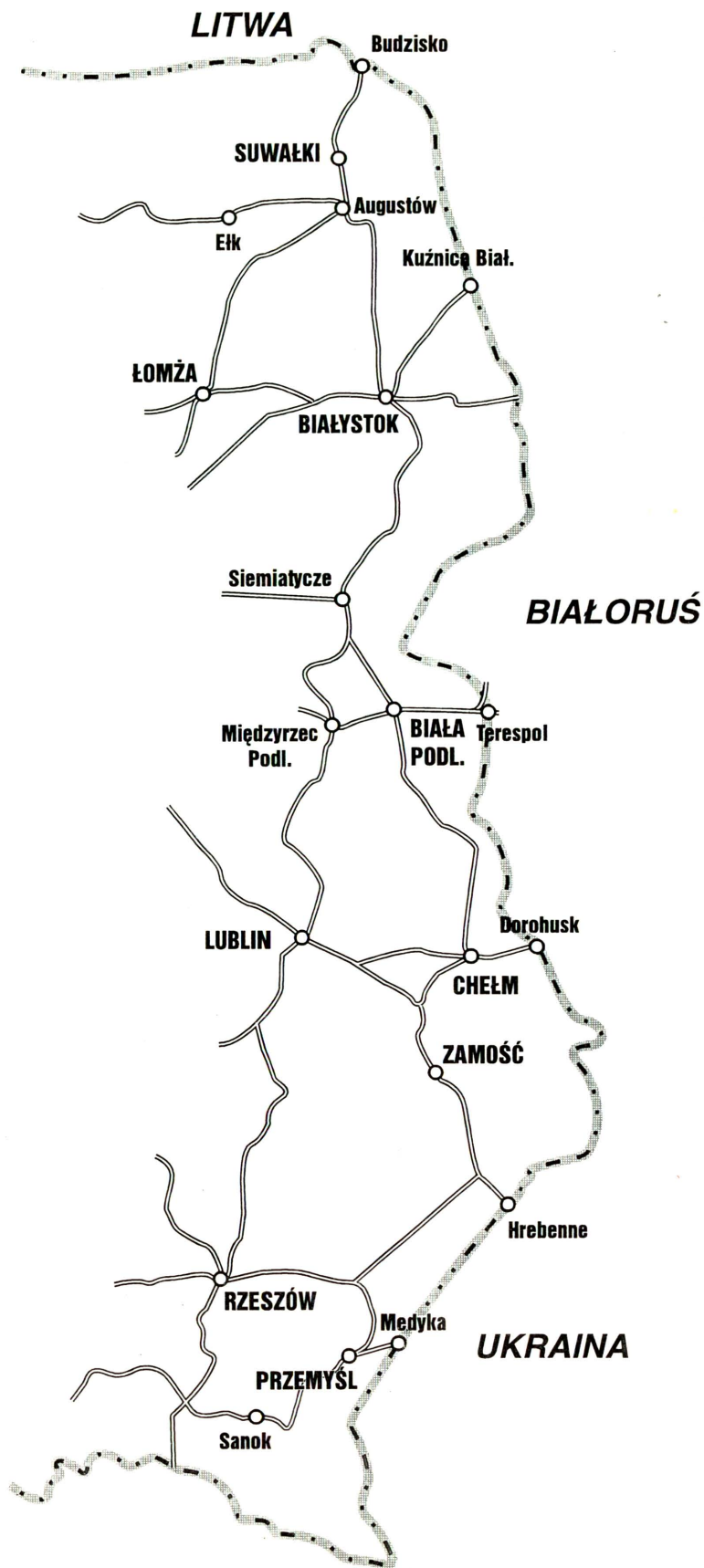
338.1 : 338.22] (438) (061.4)

VIA.3 : IB.2

ISBN 83-905538-5-6

Ściana Wschodnia

Województwa: Suwalskie, Białostockie, Białskopodlaskie,
Chełmskie, Zamojskie, Przemyskie.



W wyniku przemian politycznych i gospodarczych ostatnich kilku lat województwa położone przy wschodniej granicy Polski uzyskały nowe możliwości rozwoju. Główną szansą jest ożywienie stosunków gospodarczych między Polską a jej wschodnimi sąsiadami. Zgodnie z „Rządowym programem rozwoju współpracy gospodarczej z państwami wschodnimi i nadbałtyckimi” rozwój stosunków ekonomicznych ze Wschodem, niezależnie od integracji z Unią Europejską, jest i będzie kluczowym elementem polskiej polityki gospodarczej.

Polityka ta ma być realizowana przy znacznym udziale województw wschodnich, a tereny przygraniczne będą odgrywały po wyposażeniu w odpowiednią infrastrukturę turystyczną i celną istotną rolę w obsłudze wymiany handlowej między Unią Europejską i Polską a krajami nadbałtyckimi, Wspólnoty Niepodległych Państw i Dalekiego Wschodu.

Ocenie atutów i możliwości gospodarczej słabo rozwiniętych wschodnich obszarów przygranicznych oraz zidentyfikowaniu przeszkód utrudniających ten proces poświęcone było Ogólnopolskie Forum „Granica Wschodnia - Bariery i Szanse” zorganizowane w dniu 25 listopada 1995 roku w Białej Podlaskiej pod patronatem Prezesa Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej. O wadze tematyki Forum świadczyła obecność wysokiej rangi przedstawicieli władz centralnych i naczelnych organów państwa, wojewodów i przedstawicieli władz samorządowych 6 województw Polski Wschodniej, a także reprezentantów środowisk gospodarczych.

Niniejsze wydawnictwo zawiera szczegółowe materiały z obrad Forum, wzbogacone w II części charakterystyką 6 województw Polski Wschodniej.

Uczestnicy Forum

„Granica Wschodnia - Bariery i Szanse”

Roman Jagieliński	- Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej
Bogusław Liberadzki	- Minister Transportu i Gospodarki Morskiej
Marek Ungier	- Podsekretarz Stanu w URM
Andrzej Wieczorkiewicz	- Podsekretarz Stanu w URM
Jerzy Kamiński	- Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Współpracy Gospodarczej z Zagranicą
Marcin Rybicki	- Podsekretarz Stanu w CUP
Andrzej Ankiewicz	- Szef Zespołu Doradców Prezesa Rady Ministrów
Ryszard Grabowski	- Dyrektor Departamentu Współpracy Transgranicznej URM
Tadeusz Sławewski	- Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
Szczepan Skomra	- Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
Andrzej Wasiuk	- Dyrektor Biura Kontroli Ruchu Granicznej Komendy Głównej Straży Granicznej
Adam Kalisz	- Zastępca Naczelnika Wydziału Biura KRG Komendy Głównej Straży Granicznej
Ryszard Tupin	- Ekspert
Zbigniew Bereza	- Ekspert
Tomasz Cecelski	- Wiceprezes Głównego Urzędu Cel
Leon Sidorowicz	- Dyrektor Urzędu Celnego w Terespolu
Mirosław Sienkiewicz	- Dyrektor Urzędu Celnego w Białymstoku
Henryk Woźniak	- Dyrektor Urzędu Celnego w Przemyśle
Aleksander Janiszewski	- Dyrektor Generalny Polskich Kolei Państwowych
Janusz Luks	- Dyrektor Naczelny Centralnego Okręgu Kolei Państwowych
Tadeusz Suwara	- Dyrektor Generalny Dróg Publicznych

Antoni Holcel	- Dyrektor Biura Planowania Regionalnego CUP w Lublinie
Grzegorz Nesteruk	- Prezes „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A.
Marek Burdziak	- Wiceprezes „Podlasie - Obiekty Graniczne i Autostrada” S.A.
Marian Stefański	- Wiceprezes Zarządu Banku Depozytowo-Kredytowego S.A. w Lublinie
Jerzy Małyśka	- Prezes Zarządu „CPN” S.A.
Marek Suchodolski	- Dyrektor Oddziału „CPN” S.A. w Lublinie

Województwo białkopodlaskie

Tadeusz Korszeń	- Wojewoda białkopodlaski
Tadeusz Łazowski	- Przewodniczący Białkopodlaskiego Sejmiku Samorządowego
Stanisław Nowak	- Wicewojewoda białkopodlaski
Witold Sautycz	- Dyrektor Urzędu Wojewódzkiego w Białej Podlaskiej
Waldemar Malesa	- Dyrektor Wydz. Rozwoju Gospodarczego UW w Białej Podlaskiej
Jan Konon	- Zastępca Dyrektora Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW w Białej Podlaskiej
Krzysztof Iwaniuk	- Wójt Gminy Terespol

Województwo białostockie

Grzegorz Rykowski	- Wicewojewoda białostocki
Mieczysław Januszewski	- Przewodniczący Białostockiego Sejmiku Samorządowego
Alicja Fedeńczuk	- Z-ca Dyrektora Wydziału Polityki Gospodarczej i Przekształceń Własnościowych Urzędu Wojewódzkiego w Białymstoku

Województwo chełmskie

Marian Cichosz
Jacek Mazurek

Zbigniew Moskal

- Wojewoda chełmski
- Przewodniczący Chełmskiego Sejmiku Samorządowego
- Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki i Przekształceń Własnościowych Urzędu Wojewódzkiego w Chełmie

Województwo przemyskie

Stanisław Bajda
Józef Więclaw

- Wojewoda przemyski
- Przewodniczący Przemyskiego Sejmiku Samorządowego

Województwo suwalskie

Cezary Cieślukowski
Bolesław Paszkowski

- Wojewoda suwalski
- Dyrektor Wydziału Gospodarki i Przekształceń Własnościowych Urzędu Wojewódzkiego w Suwałkach

Województwo zamojskie

Stanisław Rapa
Arkadiusz Bratkowski

Mieczysław Kowerski

Franciszek Kawalec

- Wojewoda zamojski
- Przewodniczący Zamojskiego Sejmiku Samorządowego
- Dyrektor Wydziału Polityki Regionalnej Urzędu Wojewódzkiego w Zamościu
- Dyrektor Wydziału Infrastruktury Technicznej Urzędu Wojewódzkiego w Zamościu

przedstawiciele biznesu

Jan Antoniuk	- Dyrektor Dyrekcji Rej. Przeładunkowych PKP Małaszewicze
Jan Brożek	- Prezes Zarządu Górniczej Fabryki Narzędzi w Radzynie Podlaskim
Józef Kadłubowski	- Prezes Zarządu Zakładu Włókienniczego „Biawena” w Białej Podlaskiej
Aleksander Kompa	- Dyrektor PPUH „Kompa” w Białej Podlaskiej
Jerzy Kozłowicz	- Dyrektor PPH „Triticum” w Zalesiu k. Białej Podlaskiej
Henryk Nowosielski	- Prezes Zarządu Ipaco Sp. z o.o. j.v. w Międzyrzecu Podl.
Wojciech Pisula	- Dyrektor Generalny Zakładów Mięsnych „Polish Farm Meat” w Małaszewiczach
Mirosław Radecki	- Prezes Podlaskiego Konsorcjum Inwestycyjnego S.A. w Białej Podlaskiej
Jerzy Sadowski	- Dziekan Instytutu Wychowania Fizycznego i Sportu AWF, Przew. Rady Nadzorczej BDK w Lublinie
Krzysztof Tokarski	- Prezydent Korporacji „TOK - Company” w Białej Podlaskiej
Marek Tokarski	- Dyrektor „Rolimpex” S.A. - Oddział Biała Podlaska
Edward Tomaszuk	- Dyrektor POL-KRES s.c. w Białej Podl.
Wojciech Wasilewski	- Dyrektor ZPOW „Agros Holding” S.A. w Terespolu
Józef Zelent	- Prezes Bialskopodlaskiej Izby Gospodarczej

Wystąpienie Wiceprezesa Rady Ministrów **ROMANA JAGIELIŃSKIEGO**

W wielu regionach coraz powszechniej dostrzegana jest prawda, że kraj nasz przechodzi pozytywnie proces pierwszych lat transformacji. Złożyła się na to zarówno skokowa koncepcja przemian z 1989 r., jak i zaangażowanie wszystkich kolejnych rządów w działania na rzecz stabilizacji reguł gospodarki rynkowej. Rządząca koalicja centrolewicowa, będąca podstawą obecnego rządu, stara się godzić rygoryzm tych reguł i dynamiki wzrostu z równomiernym rozkładaniem skutków i łagodzeniem kosztów społecznych zachodzących przemian.

Głębokim przemianom w obszarze gospodarki muszą towarzyszyć równie głębokie dopasowania społeczne. Dynamiczny rozwój gospodarki prywatnej zmienia nie tylko strukturę społeczną, tworząc w niej zaczątki klasy średniej. W tych nowych warunkach bardzo ważnym w demokratycznym państwie stał się mechanizm negocjacyjny. Zaczął już działać z powodzeniem, chociaż otwarta jest kwestia prawidłowego uregulowania w nim miejsca związków zawodowych oraz organizacji i reprezentacji pracodawców. Stosowne projekty są już w opracowaniu. Powinny one wprowadzać pełną równowagę w reprezentacji interesów, do czego przyczyni się także ustawa o samorządzie gospodarczym i inne rozwiązania prawne, które - wedle wzorów Unii Europejskiej - będziemy starali się zastosować. Jesteśmy przekonani, iż te rozwiązania uczynią naszą gospodarkę rynkową bardziej dojrzałą i sprawną.

Struktura naszej gospodarki stopniowo upodabnia się coraz bardziej do modelu rozwiniętej gospodarki rynkowej, istniejącej w krajach Unii. Ten sam proces, choć w różnym tempie, dokonuje się w pozostałych krajach Europy. Pokonujemy recesję, niwelując konsekwentnie i z mozołem jej kilkuletnie następstwa, nie rozłożone równomiernie między poszczególne regiony kraju. Województwa tzw. Ściany Wschodniej ucierpiały bardziej niż reszta Polski, także w wyniku gwałtownego załamania naszego handlu ze Wschodem. Powinny też więcej korzystać z trwającego od 3 lat dynamicznego wzrostu gospodarczego.

Polska jest niekwestionowanym liderem wśród krajów Europy Środkowej i Wschodniej, w dynamizowaniu procesów rozwojowych gospodarki, przeżywającej nieprzerwanie głębokie przekształcenia systemowe. Pozytywne sprzężenie tych dwóch procesów pokazuje niezaprzeczalnie walory tworzonej w Polsce gospodarki rynkowej i właściwej jej infrastruktury instytucjonalnej, bez drastycznych napięć i konfliktów społecznych.

W 1995 roku zostanie prawdopodobnie osiągnięty blisko 6,5-procentowy wzrost PKB. Tempo wzrostu o zbliżonym poziomie przewidujemy w najbliższych trzech latach. Nie są to tylko pobożne życzenia rządu, lecz

wyniki przyzwoitej i ostrożnej prognozy. Wzrost produkcji przemysłowej sięga 11,2 - 12 procent. Notujemy także coraz lepsze wyniki produkcji rolnej oraz wyjątkowo wysoką - przekraczającą w 1995 i 1994 roku 22 procent - dynamikę obrotów naszego handlu zagranicznego.

Podkreślam tę dynamikę, gdyż nadrzędnym zadaniem obecnego rządu jest zabezpieczenie wzrostu gospodarczego. Dzięki niemu bowiem stają się możliwe lub łatwiejsze do rozwiązania podstawowe problemy społeczne, decydujące o przenoszeniu znaczących efektów ekonomicznych kraju do codziennego życia polskich rodzin. Rząd stara się budować prowadzące ku temu transmisje, choć nie jest to zadanie ani proste, ani łatwe. Chciałbym podkreślić, iż wysokiej aktywności gospodarczej towarzyszy zauważalny w 1995 roku spadek stopy bezrobocia. Tym ruchem w dół objęte zostały wszystkie województwa, a więc i najbardziej dotknięte bezrobociem województwa wschodniej Polski. W 1995 roku liczba bezrobotnych powinna być o 250 tysięcy mniejsza niż w roku 1994. Jest to ogromny postęp. Chociaż nadal bezrobocie utrzyma się na poziomie 14 procent - jednym z najwyższych w Europie - to tendencja jest bardzo korzystna, a perspektywy obiecujące.

Łączę je przede wszystkim z bardzo aktywną i rosnącą w ciągu ostatnich 2 lat **działalnością inwestycyjną. Obok eksportu właśnie inwestycje są główną siłą napędową obecnego wzrostu gospodarczego.** Mam tu na myśli przeznaczanie na inwestycje coraz większych, choć stale jeszcze skromnych, oszczędności podmiotów krajowych (głównie za pośrednictwem sektora bankowego), jak i lokowane w Polsce inwestycje zagraniczne. Te pierwsze mogą być w skali 1995 roku wyższe o około 10 procent niż w roku 1994, w którym osiągnęły ponad 7-procentowe tempo wzrostu. W 1995 roku nastąpiło duże wzmoczenie dopływu do Polski kapitału zagranicznego - od stycznia do września inwestorzy zagraniczni wnieśli ponad 1.612 mln USD, tj. o blisko 350 mln USD więcej niż w całym roku 1994. Dziś kapitał ten reprezentuje wartość 6 mld USD, tworząc nowe miejsca pracy oraz przyciągając nowoczesne technologie i metody zarządzania.

Dynamiczny wzrost sprawia nam oczywiście **pewne trudności z równowagą gospodarki w zakresie inflacji.** W 1995 roku inflacja będzie prawdopodobnie o parę punktów wyższa od planowanej w ustawie budżetowej i może osiągnąć 22 - 23 procent w skali rocznej. Na rok 1996 zakładamy obniżenie jej do około 17 procent, a w następnych 2 latach będziemy się starali zejść nawet poniżej 10 procent. Podobnie jak w przypadku bezrobocia i w tej dziedzinie rejestrujemy dobrą i pożądaną tendencję. Są oczywiście dziedziny, w których procesy rozwojowe przebiegają wolniej, gdzie są do pokonania najbardziej oporne struktury i układy, gdzie potrzeba ogromnych kapitałów i nie mniejszych umiejętności ludzkich. Do dziedzin takich należy rozległy sektor usług finansowych. Rząd jest głęboko zaangażowany w trudne i złożone procesy rekonstrukcji i modernizacji tego sektora naszej gospodarki. Nie ma i nie może być dobrze funkcjonującej gospodarki rynkowej bez sprawnego systemu bankowego, bez nowoczesnej i stabilnej polityki podatkowej, bez zgodnego z potrzebami gospodarki i interesem społecznym systemu ubezpieczeń. Takich rozwiązań wymaga już osiągnięty stan transformacji systemowej po to, aby nastąpiło jego konieczne dopełnienie. Wymaga ich również, przebiegający równolegle i

w ścisłym powiązaniu, proces wielostronnego dostosowywania się Polski do warunków pełnej integracji z Unią Europejską.

Jednym z najważniejszych zadań polskiej polityki zagranicznej są dzisiaj: wzmacnianie i rozwijanie naszej współpracy z instytucjami Unii Europejskiej, do których Polska zdecydowana jest przystąpić, gwarantując tym nasze bezpieczeństwo i pełnoprawny dostęp do szerokiej współpracy międzynarodowej. Należy do nich również utrwalanie dobrosąsiedzkiego charakteru stosunków z naszymi najbliższymi sąsiadami, zarówno ze Wschodniej Europy, jak i z państwami CEFTA oraz tymi, które jeszcze do tej strefy nie należą. Oba cele mają ścisły związek z zasadami demokracji, wolności człowieka i gospodarki rynkowej.

Nie jesteśmy w pełni zadowoleni z ukształtowania poziomu stosunków ze wschodnimi sąsiadami.

Zrywając z zasadami złych, niewydajnych powiązań ekonomicznych, zerwaliśmy również szereg więzi racjonalnych, wynikających z komplementarnego charakteru naszych gospodarek. Komplementarność ta nie przestała istnieć i dzisiaj. Tworzy ona wielką, niestety stale jeszcze uśpioną, rezerwę wielu niewykorzystanych możliwości, czekających na zagospodarowanie przez rządy, organizacje gospodarcze, samorządowe i prywatnych przedsiębiorców. Niestety, wszystkich nas gnębi niedostatek wolnego kapitału, dającego możliwość szybkiego realizowania inwestycji i dzięki nim przyspieszenia wzrostu dochodu narodowego.

W naszych wzajemnych stosunkach gospodarczych nie ma już praktycznie przeszkód traktatowych. Mamy wystarczającą ilość umów, porozumień i deklaracji na szczeblu rządowym i lokalnym. Brak nam natomiast nawyków, czasem umiejętności; brak woli i wiary, że bez sięgania do wzorów wyłącznie zachodnich, możemy sami również zdobyć się na najwyższą jakość i nowoczesność wyrobów, na ich konkurencyjność na poziomie światowym. A wiara we własne możliwości to co najmniej połowa powodzenia.

Postęp powinniśmy osiągnąć budując trwałe związki kooperacyjne, a zwłaszcza uczestnicząc w realizacji wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych, takich jak nowe transkontynentalne szlaki komunikacyjne, linie światłowodowe i teleinformatyczne, gazociągi i systemy energetyczne. Zniesienie podziałów na naszym kontynencie oznacza wyzwanie do budowania nowej infrastruktury zjednoczonej Europy - infrastruktury niegdyś ustanowionej wedle granic podziału świata.

Konieczne będzie oczywiście efektywne wsparcie rządu przez władze i społeczności lokalne. Podjęliśmy już w tej mierze pierwsze znaczące kroki. Przyjęty przez Radę Ministrów w październiku 1994 roku „**Rządowy program rozwoju współpracy gospodarczej z państwami wschodnimi i nadbałtyckimi**”, zawiera harmonogram działań do roku 1997 na rzecz powiększania eksportu, wzmożenia promocji, rozbudowy infrastruktury bankowo-finansowej, w tym tworzenia wspólnych banków, współpracy międzyregionalnej i przygranicznej oraz kooperacji przemysłowej. Na podkreślenie zasługuje fakt, że jest to - jak dotychczas - jedyny i tak wszechstronny program działań ukierunkowanych na naszych wschodnich sąsiadów. Mam nadzieję, iż program ten będzie silnym stymulatorem naszej wzajemnej współpracy.

Są też godne odnotowania procesy w naszych stosunkach wzajemnych. Do takich należą tendencje, jakie ujawniły się już od końca 1993 roku i utrwały w latach 1994 i 1995 w handlu i współpracy gospodarczej z krajami wschodnimi, przede wszystkim z głównymi państwami tego regionu - Rosją, Ukrainą, Białorusią i Litwą. Zaliczam do nich:

- * wysoką dynamikę obrotów handlowych w 1994 roku i również wysoką w roku 1995, w rezultacie której przełamane zostały regres i stagnacja - występujące w latach 1991 - 1993, a udział tych sąsiadujących z nami krajów w globalnych obrotach Polski osiągnął ca 10 procent,

- * stale wzrastający udział sektora prywatnego w eksporcie na rynki wschodnie, sięgający w przypadku Rosji 72 procent. Sektor ten jest najbardziej dynamiczny, zwłaszcza we współpracy regionalnej i przygranicznej ze wszystkimi naszymi sąsiadami,

- * dalszą aktywizację współpracy międzyregionalnej i przygranicznej, w szczególności dotyczącej tak ważnych dla Polski regionów jak **obwód Kaliningradzki, a także Baszkortostan, Tatarstan i sąsiedzkie obwody Ukrainy oraz Białorusi,**

- * rosnącą aktywność kapitału polskiego na rynkach wschodnich, wyrażającą się dotychczas niewielkim jeszcze zaangażowaniem wartościowym, ale **imponującą liczbą blisko 5 tysięcy polskich i mieszanych spółek produkcyjno-handlowych utworzonych w Rosji, na Litwie, Ukrainie i Białorusi.** Ta forma współpracy na terenie Polski jest znacznie mniejsza i z różnych przyczyn odbiega od potencjalnych możliwości naszych partnerów,

- * wprowadzanie nowych zasad i mechanizmów ekonomicznych współpracy w oparciu o rozliczenia wolnodewizowe i ceny światowe, przy usunięciu większości przestarzałych i nieadekwatnych mechanizmów cenowych i sposobów rozliczeń.

Rząd polski jest żywotnie zainteresowany doskonaleniem warunków dla współpracy gospodarczej z państwami wschodnimi. Realizujemy w polskiej polityce gospodarczej rozwiązania wspierające eksport, takie jak kredyty eksportowe, gwarancje bankowe i ulgi podatkowe. Stopniowo rozbudowujemy sieć przedstawicielstw ekonomiczno - handlowych Polski na rynkach naszych głównych partnerów wschodnich. Koncentrujemy działalność administracji gospodarczej na promocji oraz na pomocy w nawiązywaniu kontaktów handlowych, na wspieraniu imprez targowo - wystawienniczych, seminariów oraz misji gospodarczych.

Powinniśmy szybciej realizować plany budowy i modernizacji infrastruktury transportowo - drogowej i kolejowej pomiędzy Wschodem i Zachodem, a także infrastruktury telekomunikacyjnej i energetycznej w celu tworzenia systemu wspólnych połączeń. Ważna jest zwłaszcza wspólna realizacja gaozociągu z Rosji do Niemiec przez terytorium Polski.

Dzisiejsze spotkanie poświęcone jest zagadnieniom związanym z naszą granicą wschodnią, szansami jakie daje oraz barierami jakie stwarza. Troską nas wszystkich, którym rozwój terenów przygranicznych oraz całego kraju jest szczególnie bliski powinno być, aby granice w jak najmniejszym stopniu dzieliły - i o ile to możliwe - zbliżały do siebie. Przez to co powiedziałem rozumiem, że powinny zostać stworzone **takie warunki przekraczania granicy,** które zapewniając niezbędną ochronę inte-

resów naszego państwa pozwalałyby jednocześnie na jej płynne przekraczanie przez osoby, towary i środki transportu, bez długotrwałego oczekiwania w niekończących się kolejkach, częstokroć w warunkach, których nawet przy najlepszych chęciach nie można nazwać cywilizowanymi.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej ma świadomość, że osiągnięcie celów, o których mówiłem, jest niezwykle trudne. Trudności te mają różnorodne przyczyny, poczynając od tej, że większość przejść granicznych powstawała w innych warunkach ustrojowych i ich zadaniem nie było zbliżanie ale dzielenie ludzi, a kończąc na tym, że **w 1994 roku granicę państwową przekroczyło 215 mln osób, 61,5 mln samochodów oraz 2,7 mln samochodów ciężarowych. Oznacza to siedmiokrotny wzrost w ruchu osobowym, szesnastokrotny wzrost w ruchu samochodów osobowych i pięciokrotny w ruchu samochodów ciężarowych w porównaniu z rokiem 1988.** Z chwilą otwarcia i lawinowego wzrostu ruchu granicznego okazało się, iż przejścia graniczne nie są dostosowane do obsługi tak wielu osób przekraczających granicę.

Kolejną niezwykle ważną barierą, utrudniającą płynne i możliwie nieuciążliwe przemieszczanie się przez granicę, jest niewystarczająca ilość przejść granicznych. Konieczne w tym miejscu jest zastrzeżenie, że budowa nowych oraz modernizacja już istniejących przejść granicznych, w taki sposób aby spełniały standardy przyjęte w krajach europejskich, uwarunkowana jest możliwościami finansowymi naszego państwa. W ostatnich latach nie były one zbyt wielkie - jestem przekonany, że Państwo jako gospodarze terenów przygranicznych, odczuli to szczególnie dotkliwie. Pomimo tych trudności **w latach 1994 - 1995 otwarto 19 nowych, a rozbudowano i zmodernizowano 27 przejść granicznych.**

Rząd podejmował i podejmuje działania zmierzające do jak najszybszej poprawy tej sytuacji. W 1994 roku po raz pierwszy opracowany został plan zagospodarowania granicy państwowej. W jego tworzeniu brały udział wszystkie podmioty zainteresowane oraz zobligowane do zapewnienia rozwoju infrastruktury granicznej. Ale szczególnym zaangażowaniem wykazali się wojewodowie z obszarów przygranicznych oraz samorząd terytorialny. Plan, o którym wspominałem, stał się podstawą dla podejmowania działań przez wszystkich zajmujących się zagospodarowaniem granicy. Na podkreślenie zasługuje fakt, że podobny plan opracowano w 1995 roku, a obecnie przygotowywany jest plan na 1996 rok.

Na podstawie tych planów podjęto w latach 1994 - 1995 budowę na granicy wschodniej sześciu nowych przejść granicznych oraz modernizację bądź rozbudowę dwunastu. Wydaje się, że przytoczone liczby, zwłaszcza w zestawieniu ze środkami budżetu państwa przeznaczonymi na inwestycje graniczne, mogą napawać optymizmem. Środki te wynosiły w 1994 i 1995 roku 30 mln (300 mld starych złotych) na drogowe przejścia graniczne na wszystkich granicach Polski. Dochodziły do tego środki umieszczone w rezerwie celowej budżetu państwa na budowę i modernizację drogowych przejść granicznych w wysokości po 15 mln zł (150 mld starych złotych) w obu omawianych latach. Należy jednak przyznać, że środki te były wykorzystywane w większości na granicy zachodniej. Wynikało to z faktu, że przez granicę zachodnią odbywa się 60 procent ruchu granicznego oraz, że jest to zewnętrzna granica Unii Europejskiej. Zawsze jednak rząd starał się uwzględnić potrzeby granicy wschodniej,

przez którą odbywa się znaczący ruch tranzytowy Wschód-Zachód, przeznaczając na nią wszystkie wolne środki finansowe.

Skierowanie większych środków na granicę wschodnią było możliwe dopiero od 1995 roku, dzięki utworzeniu w 1994 roku specjalnego funduszu Unii Europejskiej, który jest wykorzystywany na zagospodarowanie granicy polsko-niemieckiej. Polska przeznaczyła w 1994 roku 48 mln ECU, a w 1995 roku - 28 mln ECU, z tego funduszu, w przeważającej części spożytkowanych na drogi prowadzące do przejść granicznych na zachodzie Polski. Trwają starania o uzyskanie nowych środków finansowych Unii Europejskiej na lata 1996 -1999 w ramach funduszu PHARE - Współpracy Przygranicznej.

Niestety, fundusz Unii Europejskiej może być przeznaczony jedynie na zachodnią granicę Polski. Nieustannie czynimy próby przekonania Komisji Wspólnoty, że środki tego funduszu powinny być przeznaczane także na granicę wschodnią Polski, która z chwilą przyjęcia naszego kraju do Unii Europejskiej stanie się jej granicą zewnętrzną. Już dziś musimy ją przystosować do warunków europejskich tym bardziej, że konieczne będzie tu wprowadzenie standardów kontroli granicznych zgodnych z porozumieniem z Schengen. Kierując się tymi przesłankami i doceniając obecne i przyszłe znaczenie granicy wschodniej, **w rządowym projekcie budżetu na 1996 rok utworzono specjalną rezerwę celową w wysokości 30 mln zł, która będzie w całości przeznaczona na rozwój infrastruktury na tej granicy. Jest to kwota, jaką do tej pory przeznaczano w ciągu roku na wszystkie granice państwa.** Ta perspektywa stanowi wyzwanie dla gospodarzy regionów wschodnich, ale mam nadzieję, że Państwo jej sprostacie.

Ważnym elementem polityki rządu jest dążenie do zmiany technologii odpraw granicznych, zwłaszcza w ruchu towarowym. Polega ona na odejściu od odpraw jednostkowych i stosowaniu odpraw grupowych, podczas których jednocześnie odprawianych jest kilkanaście samochodów ciężarowych. Jest to zmiana kosztowna, bo wymaga budowy miejsc wspólnych odpraw towarowych. Pierwsza tego typu inwestycja została zrealizowana na przejściu Świecko-Frankfurt, następne dwie zostaną rozpoczęte w 1996 roku na przejściach granicznych Olszyna-Forst i Gubinek-Guben. **Na granicy wschodniej pierwszą taką inwestycję rozpoczęto w 1995 roku na przejściu granicznym Bobrowniki-Bierestowica. Następna ruszy w 1996 roku w drogowym przejściu granicznym Kukuryki-Kozłowiczy.** W przyszłości planujemy budowę kolejnych terminali odpraw celnych.

Warunkiem celowości ich budowy musi być bardzo silne powiązanie z inwestycjami realizowanymi na granicy zachodniej. Mówiąc lapidarnie - muszą być z nimi kompatybilne oraz skorelowane z głównymi ciągami komunikacyjnymi stanowiącymi nitki tranzytowe na kierunku Wschód-Zachód. Myślę tutaj szczególnie o kolejowym i drogowym korytarzu Paryż-Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa, a także Zgorzelec-Olszyna - Medyka i Korczowa oraz trasie Via Baltica łączącej Skandynawię z krajami bałkańskimi.

Nie można też zapominać, o podejmowanych w ostatnich latach działaniach bezinwestycyjnych, dzięki którym usprawniono przekraczanie granicy państwowej. Zaliczyć można do nich prowadzenie wspólnych odpraw granicznych, stałe i dobre kon-

takty naszych służb granicznych z odpowiednikami po drugiej stronie granicy oraz właściwą organizację pracy na przejściach granicznych. W dużej mierze skuteczność tych działań jest efektem zawarcia w ostatnich latach szeregu umów i porozumień z państwami sąsiednimi. Spowodowały one, iż infrastruktura prawna dotycząca zagospodarowania granicy państwowej, jest w naszych stosunkach bilateralnych w zasadzie dobra.

Na zakończenie pragnę podkreślić, że właściwie działające przejścia graniczne są jednym z podstawowych warunków prawidłowej współpracy transgranicznej. Rozwija się ona szczególnie dynamicznie w ostatnich latach, czego wyrazem jest zawarcie porozumień o współpracy transgranicznej i międzyregionalnej z dwunastoma państwami, w tym ze wszystkimi naszymi sąsiadami. Wspomniane porozumienia rządowe o współpracy transgranicznej i międzyregionalnej nakładają na strony konieczność powoływania rad lub komisji dla koordynowania i wspierania tej współpracy. Na granicy wschodniej powołane zostały dwie takie komisje: Polsko-Białoruska Międzyrządowa Komisja Koordynacyjna i Polsko-Ukraińska Międzyrządowa Rada Koordynacyjna. Powinny one stanowić forum dla dyskusowania wszystkich ważnych i trudnych zagadnień wymagających ustaleń dwustronnych. Dla rozwiązywania konkretnych problemów powoływane są w ramach komisji i rad tematyczne grupy robocze. W pracy tych grup widzimy szczególną rolę samorządów terytorialnych.

Podmiotami współpracy transgranicznej i międzyregionalnej są władze regionalne, czyli terenowe organy rządowej administracji ogólnej oraz władze samorządowe. Do chwili obecnej nasze województwa podpisały osiem porozumień i listów intencyjnych z Białorusią, osiemnaście z Ukrainą i pięć z Litwą. Najaktywniej współpracują województwa przygraniczne. Współpraca dotyczy w szczególności problematyki przejść granicznych, ochrony środowiska, promowania i nawiązywania stosunków gospodarczych, wymiany grup młodzieży, spektakli teatralnych i programów telewizyjnych, współpracy bibliotek. Jedną z najbardziej spektakularnych form współpracy jest organizacja targów. Można tu wymienić takie inicjatywy jak: Suwalskie Targi Pogranicza, Międzynarodowe Targi Augustowskie, Rolno-Spożywcze Targi Przygranicza, czy Międzynarodowe Targi Inter Res, Wielka Giełda Galicyjska i Krośnieńskie Targi Euroregionalne.

Jednym z najbardziej aktywnych organizatorów imprez wystawienniczotargowych jest Centrum Targów i Promocji Rynku Wschodniego w Białymstoku. Niestety, niewątpliwą słabością jest brak koordynacji pomiędzy organizatorami, a w konsekwencji - niepożądana konkurencja.

Najwyższą formą organizacyjną współpracy, szczególnie dla samorządów terytorialnych, są euroregiony. Idea współpracy w tej formie podyktowana była potrzebą znalezienia dróg aktywizacji często zaniedbanych terenów przygranicznych i ich rozwoju wspólnym wysiłkiem ludzi mieszkających po obu stronach granicy.

Na granicy wschodniej powstały trzy takie inicjatywy: utworzony w 1993 roku **Euroregion Karpacki**, w skład którego wchodzi regiony Polski, Ukrainy, Węgier i Słowacji; utworzony 29 września 1995 roku polsko-ukraiński **Euroregion Bug**, przez będący w sferze negocjacji polsko-rosyjsko-litewsko-białoruski Euroregion nazywany roboczo **Niemen**.



Dziękując Państwu za uwagę pragnę podkreślić, że przyszłość regionów przygranicznych leży w Państwa rękach i tylko od Państwa działań i decyzji zależy, czy będzie ona pomyślna dla Was i ludzi zamieszkujących województwa przygraniczne. Rząd Rzeczypospolitej Polskiej będzie starał się pomagać i popierać takie inicjatywy. Ważną rolę ma tu do spełnienia **Podkomitet Polityki Regionalnej i Rozwoju Obszarów Wiejskich KERM** oraz działająca przy przewodniczącym tego Podkomitetu Rada Społeczna, której zadaniem jest wypracowanie strategicznych rozstrzygnięć dla Państwa i z udziałem Państwa. W imieniu rządu pragnę zapewnić, że będziemy przychylnym okiem patrzeć na inicjatywy zmierzające do osiągnięcia przedstawionych celów oraz, że będziemy - w miarę sił i środków - pomagać w ich realizacji.

Życzę Państwu i sobie owocnych obrad i zapewniam, iż wszystkie sformułowane dzisiaj wnioski i postulaty pod adresem rządu zostaną wnikliwie rozpatrzone.

Wojewoda białkopodlaski

TADEUSZ KORSZEŃ

Proces integracji Europy stawia przed nami nowe wyzwania, czyniąc Polskę ważnym ogniwem współpracy między Wschodem i Zachodem. Włączenie Polski do struktur Unii Europejskiej zmieni też funkcję polskiej granicy wschodniej. Ma ona szansę stać się płaszczyzną porozumienia i współpracy, ale może też być barierą w stosunkach gospodarczych i czynnikiem utrudniającym dalszą integrację dwóch, do niedawna różnych, systemów ekonomicznych.

Tylko granica dobrze zagospodarowana, wyposażona w nowoczesną infrastrukturę transportowo-celną, drogową, telekomunikacyjną, handlową oraz zaplecze logistyczne o europejskim standardzie, może sprostać nowym wymaganiom. O tym, czy w krótkim czasie uda się doprowadzić przejścia graniczne i wschodnie tereny przygraniczne do odpowiedniego poziomu - przesądzą decyzje rządowe.

Przyjęty przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów „Rządowy Program współpracy gospodarczej z państwami wschodnimi i nadbałtyckimi” jednoznacznie określa pożądane kierunki i możliwości wykorzystania tranzytowego położenia naszego kraju do kształtowania różnych form pośrednictwa gospodarczego dla partnerów wschodnich i zachodnich. Istotną rolę przypisuje się współpracy przygranicznej, widząc w niej szansę na aktywizację ekonomiczną słabo rozwiniętych obszarów wschodnich. Takie założenia polityki rządu w pełni nas satysfakcjonują. Jesteśmy gotowi do jej realizacji.

Pozwolę sobie teraz przedstawić pokrótce rolę naszego województwa w procesie zbliżenia gospodarczego Wschód-Zachód. Nadzieje województwa białkopodlaskiego związane są z korytarzem transportowym Paryż-Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa, obejmującym autostradę A-2 i linię kolejową E-20. Obecnie w województwie białkopodlaskim funkcjonują 4 międzynarodowe przejścia graniczne:

- kolejowe - w **Terespolu**,
- drogowe:
 - w **Terespolu** w ciągu drogi E-30 - przejście dla ruchu osobowego,
 - w **Kukurykach** w ciągu drogi nr 812 - dla ruchu towarowego,
 - w **Sławatyczach** w ciągu drogi nr 817 - wybudowane od podstaw i oddane do użytku w styczniu 1995 - dla ruchu osobowego. Po zakończeniu II etapu budowy, przejście to będzie przygotowane także do obsługi ruchu towarowego.

W Małaszewiczach zlokalizowany jest „suchy port”, największy w Polsce zespół lądowych urządzeń przeładunkowych, połączony z Białorusią i Rosją szerokimi torami. Obok niego znajduje się **Wolny Obszar Celny**, obejmujący tereny o powierzchni około 166 ha. Na terenie WOC, stopniowo wyposażanym w niezbędną infrastrukturę, działa już duży, nowoczesny zakład mięsny, powstaje też w szybkim tempie

terminal przeładunku gazu płynnego. W Białej Podlaskiej istnieje lotnisko wojskowe z pasem startowym o parametrach pozwalających na lądowanie największych samolotów transportowych. W ostatnich latach nastąpił znaczny rozwój infrastruktury technicznej województwa, zwłaszcza w dziedzinie telekomunikacji.

Podane przykłady świadczą, że **obecny stan zagospodarowania województwa białkopodlaskiego uzasadnia nasze aspiracje do utworzenia Centrum Transportowo - Gospodarczego, zorientowanego na obsługę ruchu tranzytowego między Białorusią i Rosją a Unią Europejską**. Koncepcja ta została uznana w „Studium rozwoju województwa białkopodlaskiego”, opracowanym przy udziale konsultantów niemieckich, za główną szansę szybkiego rozwoju regionu. Staramy się konsekwentnie realizować poszczególne projekty, które stworzą spójną bazę do obsługi wymiany handlowej między Wschodem a Zachodem.

Zadaniem najpilniejszym jest rozbudowa towarowego przejścia drogowego Kukuryki-Kozłowiec o terminal odpraw celnych. Ponad 20-kilometrowe kolejki samochodów ciężarowych oczekujących na przekroczenie granicy, często podejmowane przez kierowców akcje blokowania drogi międzynarodowej, dobitnie świadczą o potrzebie szybkiej realizacji tej inwestycji. Trwają ostatnie uzgodnienia ze stroną białoruską funkcji terminali po obu stronach granicy. Po stronie polskiej ustalono lokalizację obiektu w Koroszczynie, w odległości 4 km od granicy - pozyskano już grunt pod jego budowę, opracowano koncepcję zagospodarowania. Decyzją rządu przyznana została z rezerwy URM dotacja na rozpoczęcie procesu inwestycyjnego. Czynione są ostateczne uzgodnienia sposobu połączenia komunikacyjnego terminalu z granicą państwową. Liczę, że Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej zaakceptuje naszą propozycję, by połączenie to stanowił odcinek pozakoncesyjny autostrady A-2 granica państwa - węzeł Dobryń, i spowoduje, by w 1996 roku rozpocząć jego budowę.

Zgodnie z uzgodnieniami ministrów transportu Polski, Niemiec, Białorusi i Rosji kolejowy port w Małaszewiczach będzie ważną bazą przeładunkową na trasie międzynarodowej linii kolejowej E-20. Realizacja programu rozbudowy i modernizacji obiektów kolejowych jest już znacznie zaawansowana.

Istotnym elementem Centrum Transportowo - Gospodarczego **będzie Ośrodek Obrotu Towarowego**. Obok świadczenia usług transportowych, magazynowych i logistycznych OOT ma też pełnić funkcje dystrybucyjne i zarządzające, współpracując z innymi elementami Centrum. Do realizacji tego projektu przystąpiło **Podlaskie Konsorcjum Inwestycyjne S.A.** - instytucja kapitałowa powołana do finansowania kluczowych projektów rozwojowych w województwie.

Na realizację czekają też projekt powołania **Centrum Promocji Handlu ze Wschodem** oraz projekt **Wschodniego Centrum Agroeksportu - Podlaskiej Giełdy Eksportowej**. Zdecydowana większość tych projektów powstała dzięki aktywności, determinacji i współpracy lokalnych władz i samorządu gospodarczego.

Dalsze etapy realizacji poszczególnych przedsięwzięć wymagają nakładów finansowych przekraczających możliwości lokalne. Bez wsparcia finansowego z zewnątrz, niektóre z nich nie mają szansy powodzenia. Warto w tym miejscu zważyć, że powodzeniem tym powinno być zainteresowanie nie tylko województwo białkopodla-

skie, ale też cała Polska, a nawet Europa. **Niestety, zainteresowanie inwestorów mierzone wysokością kapitału zaangażowanego w naszym województwie, jest niewielkie. Wyjątek stanowi tutaj Centrala Produktów Naftowych, z rozma- chem rozbudowująca swoją bazę paliw płynnych w Małaszewiczach oraz firmy Polish Farm Meat i Gaspol, inwestujące na terenie Wolnego Obszaru Celnego. Być może wkrótce znaczący kapitał wniosą inne duże przedsiębiorstwa polskie - akcjonariusze kilku naszych spółek. Uważam jednak, że bez wyraźnego zaangażowania środków z budżetu państwa, długo jeszcze kontakt inwestorów z naszym województwem będzie się kończył na mało konkretnych i niezadowolających deklaracjach.**

Czynnikami zachęcającymi kapitał krajowy i zagraniczny do inwestowania w województwach wschodnich byłyby następujące działania rządu:

- * lokowanie przy granicy wschodniej inwestycji centralnych finansowanych z budżetu państwa,

- * wykorzystanie tranzytowego położenia Polski poprzez budowę, również na wschodzie kraju, autostrad i dróg szybkiego ruchu. Zaniechanie tych inwestycji na wschodzie kraju uczyni Polskę na długo słabym ogniwem w europejskiej sieci drogo- wej, mimo że na zachodzie i w centrum kraju drogi takie zostaną zbudowane. Tym samym kraj nasz zostanie pozbawiony korzyści jakie płyną z obsługi handlu międzyna- rodowego, a województwa wschodnie znaczącego impulsu rozwojowego,

- * wsparcie finansowe budowy nowoczesnej infrastruktury technicznej,

- * tworzenie preferencji dla inwestycji na wschodzie kraju, np. poprzez tworze- nie specjalnych stref ekonomicznych.

Rząd, opracowując program współpracy gospodarczej z państwami wschodnimi i nadbałtyckimi, dostrzegł problem granicy wschodniej. Budzi to pewien optymizm. Być może tym razem peryferyjnie położone tereny wschodnie staną się miejscem ożywionej współpracy gospodarczej.

Taki jest interes Polski, takie są oczekiwania naszego społeczeństwa.

Wicewojewoda białostocki

GRZEGORZ RYKOWSKI

Włączenie Polski do struktur Unii Europejskiej siłą rzeczy przesunie punkt ciężkości na wschodnią granicę Polski. W tym upatruję szansę dla województwa białostockiego, które graniczy na długości 223 km z Białorusią. Starannie wykorzystujemy nowe usytuowanie geopolityczne Polski i szanse na aktywizację handlu międzynarodowego, opartego o bardzo duży i chłonny rynek Europy Wschodniej i zasoby surowcowe Rosji.

Zawarte porozumienia i traktaty na szczeblu rządowym stały się podstawą do odrębnych porozumień regionalnych. Od 1995 roku realizujemy porozumienie między władzami województwa białostockiego RP a władzami obwodu grodzieńskiego w Republice Białoruś o rozwoju transgranicznych kontaktów gospodarczych i kulturalnych, a od marca 1994 roku - umowę o współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej między prezydentem Białegostoku i prezydentem Grodna.

Białystok, miasto blisko 300-tysięczne, dysponuje bazą hotelową, kulturalną i gastronomiczną oraz wyspecjalizowanymi we współpracy z rynkiem wschodnim firmami promocyjnymi, wystawienniczymi i handlowymi. **Dotychczasowe szerokie kontakty obejmujące wszystkie dziedziny życia, a zwłaszcza gospodarcze i kulturalne, predysponują Białystok do roli centrum handlu i współpracy z Białorusią, a za jej pośrednictwem - z Rosją.** Ciągłe poszukujemy dróg i możliwości rozszerzania transgranicznej współpracy gospodarczej. Rodzi się w tej mierze wiele inicjatyw. Znana jest Białostocka Giełda Wschodnia, prężnie działająca od 1994 roku. Obecnie powstaje druga giełda rolno-towarowa, ukierunkowana na obrót rolno-spożywczy.

Imprezy targowo-promocyjne na terenie woj. białostockiego mają stały kalendarz. Czternaście z nich uzyskało już wysoką rangę i charakter międzynarodowy. Wspólnie ze Wschodnim Towarzystwem Gospodarczym, skupiającym firmy z całego kraju, wystąpiłem z inicjatywą organizacji w Białymstoku cyklicznych **Polsko-Białoruskich Spotkań Gospodarczych**. Organizatorami byli wojewodowie białostocki i grodzieński, ministrowie współpracy gospodarczej Polski i Białorusi oraz organizacje gospodarcze obu państw. Propozycja jest przychylnie postrzegana przez stronę białoruską i będzie przedmiotem rozmów międzynarodowych. Proponujemy, aby objęła ona szeroki wachlarz zagadnień związanych z tworzeniem sprzyjających warunków rozwijania współpracy i kooperacji, między innymi: systemu rozliczeń bankowych, możliwości współdziałania małych i średnich przedsiębiorstw, bloku spraw związanych z komunikacją, łącznością, funkcjonowaniem i budową przejść granicznych, oraz poprawę warunków odpraw, a także sprawy związane z ochroną środowiska i gospodarką przestrzenną. Będą one także okazją do branżowych spotkań biznesu z

udziałem przedstawicieli zainteresowanych komisji parlamentarnych i resortów. Wypracowane podczas spotkań poglądy i informacje zostaną wykorzystane do tworzenia treści porozumień między rządami Polski i Białorusi.

Rozwój współpracy gospodarczej Wschód-Zachód w znaczącym stopniu warunkować będzie układ transportowy. Priorytetową potrzebą staje się więc dostosowanie infrastruktury transportowej do międzynarodowych standardów technicznych i zintegrowanie jej z siecią ogółouropejską. Obecny stan daleko odbiega od tych norm.

W aktualnych koncepcjach krajowych nie przewiduje się budowy autostrad przebiegających przez województwo białostockie. Stąd też **ruch tranzytowy może ułatwić tylko modernizacja i rozbudowa istniejących dróg oraz szczególnie ważna budowa obejść miast przy głównych trasach komunikacyjnych. Na realizację obwodnic oczekują: Białystok, Wasilków, Sokółka i Kuźnica Białostocka.** Szacowane przez Dyрекcję Okręgową Dróg Publicznych najpilniejsze potrzeby inwestycyjne na drogach krajowych prowadzących do przejść granicznych sięgają ponad 16 mln zł (160 mld st. zł.).

Według informacji przekazanych przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej opracowany będzie nowy układ sieci autostrad i dróg ekspresowych. Przy jego konstrukcji rozpatrzone zostaną wnioski zgłoszone przez wojewodów, z uwzględnieniem badań pomiarów ruchu na całej sieci dróg krajowych i na przejściach granicznych. **Proponuję wypracowanie i zgłoszenie wspólnych projektów przebiegu dróg ekspresowych i autostrad uwzględniających komunikacyjne powiązania międzywojewódzkie i międzynarodowe.**

Płynność ruchu tranzytowego warunkują w wysokim stopniu przejścia graniczne. Ruch na przejściach w woj. białostockim w latach 1985 - 94 przedstawiał się następująco: ruch osobowy wzrósł z 2 tys. 200 do 1 miliona 875 tys. osób; pojazdów osobowych z 79 do 609 tys., a ciężarowych ze 120 do 55 tysięcy.

Przepustowość przejść nie odpowiada obecnym, a tym bardziej przyszłym potrzebom. Przyczyną jest przede wszystkim mała sieć przejść na granicy wschodniej, wręcz nieporównywalna z granicą zachodnią i południową. Konieczne staje się zatem szybkie podjęcie wiążących ustaleń dotyczących uruchomienia nowych przejść, przy wyprzedzającym uzgodnieniu najkorzystniejszej lokalizacji dla obu stron, zwłaszcza z punktu widzenia drogowego układu komunikacyjnego. Pozwoliłoby to na zmniejszenie kosztów realizacji inwestycji.

W wyniku gruntowej analizy wszystkich istniejących na terenie województwa białostockiego możliwości, biorąc pod uwagę ukształtowanie terenu, stan dróg dojazdowych oraz względy ochrony środowiska, mamy pogląd na najkorzystniejszą lokalizację nowych przejść granicznych. Myślę jednak, że **o ich lokalizacji powinny w pierwszej kolejności decydować nie lokalne, ale strategiczne interesy państwa polskiego oraz koordynacja celów przestrzennego zagospodarowania obszarów przygranicznych Polski i Białorusi.**

Powierzone wojewodom kompetencje w zakresie realizacji i utrzymania drogowych przejść granicznych stanowią duże obciążenie budżetu. Np. koszt obecnie realizowanego przejścia w Bobrownikach sięga rocznych wydatków majątkowych budżetu wojewody białostockiego. Nieodzwonne staje się więc poszukiwanie możliwości skoczy-

stania ze środków Unii Europejskiej. Obok działań inwestycyjnych istotna jest ewidentna poprawa organizacji odpraw oraz bieżące nowelizacje uzgodnień z Białorusią dotyczących wspólnej kontroli celnej.

Kolejna inicjatywa, którą chciałbym dzisiaj poddać pod dyskusję, to **reaktywowanie działalności Forum Wojewodów Ściany Wschodniej**. Tak się poprzednio nazywało, może nie najszcześliwiej, ale cele miało trafnie określone. Podobieństwo problemów rozwojowych województw Polski Wschodniej oraz istniejące powiązania funkcjonalne, to przesłanki do podjęcia wspólnych działań. Z uzyskanych deklaracji wynika, że większość wojewodów popiera ten projekt. Wspólne działania zwiększą szansę na skuteczniejsze rozwiązanie trudnych problemów, z którymi szczególnie borykają się województwa tej części Polski. **Myślę, że moglibyśmy stworzyć silne lobby na rzecz udrożnienia granicy wschodniej. Integracja naszych działań mogłaby przynieść efekty w poszukiwaniu i pozyskiwaniu środków pomocowych na realizację dużych i kapitałochłonnych inwestycji infrastrukturalnych w pasie przygranicznym.**

Analizując rozwój gospodarczy gmin położonych w strefie przygranicznej wprowadzamy wnioski mieszane. Są gminy, dla których ruch graniczny jest postrzegany jedynie jako znacząca uciążliwość - ma to miejsce wówczas, gdy trasa przebiega przez centrum miejscowości. Ale są i takie gminy, które z posiadania na swym terenie przejścia granicznego są bardzo rade i maksymalnie wykorzystują zjawisko ruchu granicznego dla uzyskania korzyści gospodarczych. Myślę, że przeważa ta druga tendencja, a trasy tranzytowe będą miejscem tworzenia infrastruktury, dającej nowe miejsca pracy i dochody. Wiele jednak zależy od aktywności gospodarczej samorządów.

Wojewoda chełmski

MARIAN CICHOSZ

Do województw położonych przy granicy wschodniej przyległo miano Ściany Wschodniej. Nie chciałbym, aby nazwa ta kojarzyła ze „ścianą płaczu”. Dzisiejsza obecność pana premiera Jagielińskiego i panów ministrów jest znakomitą okazją do powiedzenia bardzo otwarcie o pewnych sprawach, doprowadzenia do perspektywicznego załatwienia problemów, które wiążą się z naszym regionem.

Otóż obserwuje się od pewnego czasu zagrożenia wynikające z powstającego lobbingu aglomeracji przemysłowych. Na terenie Polski Wschodniej nie ma takich aglomeracji. Boję się, że nastąpi polaryzacja i duże zróżnicowanie poszczególnych regionów kraju. W moim przekonaniu teoria zrównoważonego rozwoju kraju jest jak najbardziej zasadna.

Nie chciałbym poświęcać dużo czasu charakterystyce województwa, które reprezentuję. Wschodnia granica województwa jest jednocześnie granicą państwową z Ukrainą i Białorusią. Przez teren województwa przebiega ważny szlak międzynarodowy (kolejowy i drogowy) łączący najkrótszą trasą Warszawę z Kijowem, przez Lublin-Chełm-Dorohusk (przejście graniczne z Ukrainą).

Województwo chełmskie jest województwem biednym, mało nasyconym w infrastrukturę drogową i kolejową. W gospodarce dominuje rolnictwo, nieco słabiej rozwinięty jest przemysł, chociaż mamy znaczny udział w produkcji krajowej cementu, ceramiki sanitarnej i cukru. W rolnictwie jakość gleb, dobre warunki klimatyczne i środowiskowe, sprzyjają rozwojowi produkcji zdrowej żywności. Północna część województwa, z dużymi kompleksami leśnymi, w znacznej części objętymi ochroną, i licznymi jeziorami Pojezierza Łęczyńsko-Włodawskiego, stanowi niezaprzeczalny walor regionu.

W celu rozszerzenia i usprawnienia współpracy przygranicznej z Ukrainą wojewoda chełmski podpisał we wrześniu br. wraz z władzami innych województw makroregionu środkowo - wschodniego i obwodem wołyńskim Republiki Ukrainy porozumienie o **utworzeniu Związku Transgranicznego „Euroregion Bug”**. W wyniku tego porozumienia województwo chełmskie staje się pomostem współpracy innych państw z Ukrainą, oraz innymi państwami byłego Związku Radzieckiego.

Konferencja pod nazwą „Bariery i Szanse” jest dobrą okazją do odniesienia się do założeń polityki wschodniej państwa i rozwoju tak zwanej „Ściany Wschodniej”. Proszę pozwolić mi na kilka uwag natury ogólnej:

1. Przed określeniem strategii rozwoju dla województw wschodnich należy dokonać - z perspektywy integracji europejskiej - pogłębionych analiz i udzielić rzetelnych odpowiedzi na temat roli wschodniej granicy Polski jako granicy Unii Europejskiej, jako granicy określonych standartów cywilizacyjnych, gospodarczych i techniczno-prawnych. Opowiadam się za europeizacją tej przestrzeni, szybkim odrabianiem

zaległości w jej zagospodarowaniu, uwzględnieniem jej potrzeb i perspektyw w założeniach makroekonomicznych. Słowem, wyrażam aprobatę dla idei rozwoju zrównoważonego kraju, odrzucając tym samym pojawiające się w niektórych dokumentach hipotezy polaryzacji.

2. Włączenie w perspektywie kilku lat Polski do struktur Unii Europejskiej spowoduje, że wschodnia granica Unii przesunie się z Odry na Bug. Biegające przez nasz kraj szlaki transportowe pełnią i pełnić będą coraz ważniejszą rolę wraz z postępem w integracji Europy, wzrostem handlu międzynarodowego i ruchu osobowego. Zmieniają one sytuację Polski. W ostatnich latach obserwujemy niespotykany wzrost ruchu osób i pojazdów na wszystkich granicach Polski. Zmienia się natężenie, struktura oraz stopień koncentracji ruchu granicznego. Coraz liczniejsze, choć najczęściej spóźnione, są publikacje i zestawienia statystyczne na ten temat. Ocen takich można dokonywać z punktu widzenia interesów państwa, z punktu widzenia regionu czy społeczności lokalnych. Nie ulega wątpliwości, że zjawisko wzrostu ruchu osób i towarów przez granice Polski jest z perspektywy integracji europejskiej faktem pozytywnym. Wszelkie próby jego ograniczenia byłyby z pewnością niepożądane.

Wzrastający ruch graniczny postawił jednak przed organami administracji różnych szczebli szereg nowych zadań, w znacznej mierze o charakterze inwestycyjnym. Część z nich, tj. przejścia graniczne, terminale celne, drogi o międzynarodowym znaczeniu, wymaga poważnych środków finansowych. Dlatego też koniecznym wydaje się:

- udzielenie preferencji w rozbudowie i modernizacji granicznej i technicznej infrastruktury,
- **zróżnicowanie polityki inwestycyjnej na poszczególnych odcinkach granicy, z uwzględnieniem perspektywy integracji europejskiej, poprzez dążenie do minimalizacji kosztów budowy obiektów stricte granicznych na granicach z Niemcami, Czechami i ewentualnie. Słowacją, jako granicach mogących w stosunkowo niedalekiej przyszłości utracić swe funkcje oraz poprzez inwestowanie w infrastrukturę graniczną na granicy wschodniej, jako przyszłej granicy UE,**
- koncentracja środków budżetowych na najważniejszych trasach międzynarodowych o ogólnoeuropejskim znaczeniu, w szczególności łączących stolice państw oraz modernizacja na tych trasach przejść granicznych i budowa terminali dla pojazdów ciężarowych,
- przywrócenie istotnej roli transgranicznemu, proekologicznemu, ruchowi kolejowemu, m.in. poprzez redukcję zaporowych międzynarodowych taryf kolejowych oraz ewentualne reaktywowanie lokalnych linii transgranicznych i wykorzystanie dla międzynarodowego ruchu towarowego istniejących końcówek szerokich torów, np. na trasie Dorohusk-Chełm,
- wykształcenie, w perspektywie czasowej, obok Medyki i Terespoła, transgranicznych ośrodków równowagi strukturalnej (np. Dorohusk w powiązaniu z Chełmem).

3. Koncepcja kreowania otwartego systemu dynamicznego przekształcania polskiej przestrzeni na przełomie XX i XXI wieku, jest w odniesieniu do wschodniej części kraju chyba zbyt pasywna, z mało wyrazistą wizją aktywnej strategii. Mam też podstawy sądzić, że tezy zawarte w „Rządowym Programie Rozwoju Współpracy Gospodarczej z Państwami Wschodnimi i Nadbałtyckimi” (dokument przyjęty przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów w dniu 24 kwietnia 1995 roku), nie są uwzględnione w innych dokumentach. Mam tu na myśli przedstawione nam do zaopiniowania „Hipotezy Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polska 2000 PLUS” (dokumenty CUP), które nie odpowiadają ani obserwowanym tendencjom w geografii ruchu granicznego, ani strategicznym interesom kraju. Dotyczy to w szczególności marginalizacji relacji z Ukrainą, jednym z największych państw Europy, o ogromnych, potencjalnych możliwościach gospodarczych, wspieranych kapitałem ukraińskich emigrantów mieszkających w Kanadzie i USA.

W relacji Wschód-Zachód pominięto pasmo oparte o kolejowo-drogowy ciąg infrastruktury Berlin-Kijów, wiodący najkrótszą trasą przez Warszawę (lub Łódź) - Lublin - Chełm - Dorohusk - Kowel. Relacja ta jest preferowanym przez stronę ukraińską kierunkiem powiązań z Polską i Europą Zachodnią. Świadczą o tym zarówno wypowiedzi przedstawicieli władz ukraińskich (również w polskiej prasie), jak i realizowane i projektowane inwestycje (zaawansowana budowa w Jagodzinie nowego kolejowego dworca międzynarodowego, oddanie do użytku nowoczesnego punktu przestawiania podwozi wagonów kolejowych, wdrażana koncepcja organizacji INTERPORTU - KOWEL, wielkiego ośrodka kompleksowej obsługi transportowej). W woj. chełmskim powstał projekt „PASMO”, ukierunkowany na aktywizację obszaru Rejowiec - Chełm - Dorohusk, oraz związek gmin powołany do promocji i wdrażania tej koncepcji. Badania ruchu granicznego wskazują, że punkt ciężkości w relacjach transgranicznych Polski z Ukrainą przesuwają się z Medyki do Hrebennego i Dorohuska.

4. Rozwój współpracy przygranicznej i międzynarodowej ze Wschodem, dającej wielkie szanse rozwoju, niesie ze sobą także ujemne zjawiska towarzyszące dużym przemieszczaniom ludzi. Z oceny jaką przeprowadzono w województwie chełmskim w III kwartale 1995 roku wynika, że następuje znaczny wzrost przestępstw kryminalnych w stosunku do analogicznego okresu 1994 roku. Dotyczy to głównie kradzieży z włamaniem do obiektów prywatnych, rozbojów i wymuszeń rozbójniczych oraz oszustw o charakterze kryminalnym. Więcej było zabójstw oraz bójek i pobić. Poważnym problemem staje się także pogorszenie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Natężenie ruchu i pogarszający się stan dróg, mają zdecydowanie negatywny wpływ na sytuację w tej mierze.

W okresie trzech kwartałów 1995 roku wydarzyło się w województwie chełmskim 250 wypadków drogowych, w wyniku których zginęły 42 osoby, a 337 doznało obrażeń ciała. Sprawcami wypadków byli najczęściej kierujący samochodami osobowymi. Niektóre trasy o dużym natężeniu ruchu są - poza wypadkami i kolizjami drogowymi - miejscem napadów i wymuszeń rozbójniczych, zwłaszcza na obcokrajowcach. W województwie chełmskim dotyczy to głównie ciągu drogowego prowadzącego do przejścia granicznego w Dorohusku (Lublin - Chełm - Dorohusk).

Muszę podkreślić, że zapewnienie minimum bezpieczeństwa na drogach znacznie przekracza realne możliwości naszej policji.

Problemem staje się działalność, często zorganizowanych grup przestępczych, dokonujących przetrzutu przez granicę państwową osób oraz pojazdów pochodzących z kradzieży, na podstawie sfałszowanych dokumentów charakteryzujących się coraz lepszym wykonaniem. Wydaje się zasadne w tym kontekście zwiększenie liczby etatów służb policyjnych, prokuratorskich oraz Straży Granicznej.

5. Rozwojowi bilateralnych stosunków z Ukrainą i Białorusią dobrze służyć będzie powołanie Polsko-Białoruskiej i Polsko-Ukraińskiej Międzyrządowej Rady Koordynacyjnej d/s Współpracy Międzyregionalnej. Liczę, że w ramach działań tych rad będą usuwane przeszkody i bariery we współpracy transgranicznej.

W województwie chełmskim podjęto w ostatnich latach bardzo duży wysiłek organizacyjny na rzecz rozwoju współpracy w obszarach przygranicznych z Ukrainą i Białorusią.

Przynosi ona wymierne efekty gospodarcze. Systematycznie wzrasta ruch osobowy i wymiana towarowa na przejściu granicznym, drogowym i kolejowym, w Dorohusku. W III kwartale 1995 roku granicę w Dorohusku przekroczyło łącznie 1,75 mln osób, tj: o 50 proc. więcej niż w analogicznym okresie 1994 roku. Znacznie wzrosła również liczba odprawianych na granicy samochodów osobowych (o 61,3 proc.) i ciężarowych (o 59,7 proc.). Ta dynamika wskazuje, że przejście w Dorohusku staje się przejściem strategicznym. Szybko rosną obroty handlowe województwa chełmskiego z zagranicą. W I półroczu 1995 roku odnotowano najwyższy 5-ciokrotny wzrost eksportu z Ukrainą. Stanowił on ponad 52 procent ogólnego eksportu woj. chełmskiego.

Z punktu widzenia współpracy transgranicznej województwa chełmskiego z krajami byłego Związku Radzieckiego oraz potrzeby ożywienia wymiany towarowej i osobowej, szczególnie ważnym jest, by:

- relację Berlin - Warszawa (ew. Łódź) - Lublin - Dorohusk, postrzegać jako „pasma innowacji i podwyższonej aktywności społeczno-gospodarczej”,
- rozszerzyć program budowy autostrad i dróg ekspresowych o trasę Łódź - Radom - Lublin - Dorohusk, oraz zmodernizować linię kolejową Warszawa - Kijów przez Dorohusk,
- podjąć działania dostosowujące drogę krajową nr 82 Piaski Lub. - Chełm - Dorohusk - Granica Państwa, do standardów technicznych i funkcjonalnych, obowiązujących w przypadku dróg międzynarodowych i ekspresowych, w tym umieszczenie w planie inwestycji centralnych budowy obwodnic w miejscowościach Dorohusk i Chełm,
- przyspieszyć rozbudowę drogowego przejścia granicznego w Dorohusku,
- uzgodnić na szczeblu międzyrządowym ze stroną ukraińską sprawę budowy nowego mostu na rzece Bug, w ramach drogowego przejścia granicznego w Dorohusku,
- podjąć wiążące międzyrządowe uzgodnienia ze stroną białoruską w sprawie otwarcia nowego przejścia granicznego drogowego lub kolejowego we Włodawie - są tu drogi dojazdowe jeszcze sprzed wojny, a wg. opinii ekspertów linia kolejowa Chełm-Brześć jest w dobrym stanie. Niezbędna jest jednak budowa mostu przez Bug. Strona białoruska wykazała wstępne zainteresowania nowym przejściem. Rejon Włodawy to

w woj. chełmskim obszar największego bezrobocia. Przejście graniczne znakomicie ożywiłoby ten teren.

Chciałbym zasygnalizować jeszcze dwa problemy, które przeszkadzają w wymianie towarowej między Polską a Ukrainą. Pierwszym z nich jest potrzeba wprowadzenia (po podpisaniu stosownych umów) bezwizowych zasad przekraczania granicy przez obywateli obu państw. Umowa aktualnie obowiązująca (z 13 grudnia 1979 roku między rządem PRL a rządem ZSRR o wzajemnych podróżach bezwizowych obywateli obu państw), jest w znacznej części nieaktualna, a jej stosowanie w praktyce stwarza szereg problemów natury prawnej.

Drugi problem dotyczy pobierania przez stronę ukraińską, na podstawie uchwały Obwodowej Rady w Łucku (Wołyń), opłat miejscowych (tak zwanych ekologicznych) od wyjeżdżających z terytorium Ukrainy cudzoziemców, w tym w szczególności - Polaków. Jest ona zróżnicowana w zależności od rodzaju środka transportu i wynosi: dla samochodów osobowych - 10 dolarów USA, dla autokarów i mikrobusek - 30 dolarów USA, dla samochodów ciężarowych - 50 dolarów USA. W związku z wprowadzeniem przez Ukraińców tego prawa lokalnego, wydaje się celowe i uzasadnione rozważenie możliwości wprowadzenia także i u nas nowych rozwiązań prawnych, np. upoważniających samorządy, do stosowania na zasadzie wzajemności, opłat za przejazd przez polskie terytorium.

Przedstawione przeze mnie problemy nie wyczerpują całokształtu specyficznej sytuacji województw Ściany Wschodniej, ich dokonań oraz nadziei i oczekiwań. Wydaje się, że rozwiązanie występujących tu problemów nie jest możliwe bez pomocy rządu i decyzji poszczególnych resortów. Dziękuję Panu Premierowi i Panom Ministrom za przygotowanie Rządowego Programu Rozwoju Współpracy Gospodarczej z Państwami Wschodnimi i Nadbałtyckimi. Artykułując zagrożenia i szansę, daje on kompleksową i obiektywną ocenę potrzeb regionów wschodnich, a jednocześnie nadzieję i wyraźny impuls do wyrównywania dysproporcji w układach przestrzennych. Potrzeba wiele determinacji i konsekwencji w jego realizacji.

Będziemy w tym procesie aktywnie uczestniczyć, bowiem nie chcemy wymierać naszych aspiracji i możliwości uczestnictwa w rozwoju kraju proporcjonalnie do odległości od granicy na Odrze i Nysie, pozostając coraz bardziej osamotnieni w biedzie i cywilizacyjnym opóźnieniu. Myślę, że ta konferencja służyć będzie likwidacji różnic w rozwoju poszczególnych regionów kraju, stworzy nadzieję na wykorzystanie naszych szans.

Wojewoda przemyski

STANISŁAW BAJDA

Województwo przemyskie, zajmujące powierzchnię 4,4, tys. km oraz liczące 414 tys. mieszkańców, należy do mniejszych województw w kraju.

Korzystne położenie geograficzne na szlakach komunikacyjnych z Europy Zachodniej na wschód i południowy - wschód Europy, a także sąsiedztwo z Ukrainą są szansą na rozwój całego regionu Polski południowo - wschodniej i znaczne ożywienie gospodarcze województwa przemyskiego.

Przez województwo przebiega międzynarodowa droga E - 4, obok której przewidywana jest budowa autostrady łączącej Europę Zachodnią z Kijowem. Tutaj znajduje się również największe polskie przejście drogowe i kolejowe na granicy z Ukrainą, a także największy w kraju węzeł przeładunkowy Żurawica - Medyka.

Dominującymi sektorami gospodarki województwa są rolnictwo i przemysł. Łącznie dają zatrudnienie około 65 procent zatrudnionych. W gospodarce województwa pracuje 156 tys. osób, w tym 63 procent w sektorze prywatnym. W sektorze publicznym działalność gospodarczą prowadzi 40 przedsiębiorstw państwowych, 4 przedsiębiorstwa komunalne, 8 spółek Skarbu Państwa i 11 państwowych osób prawnych. W sektorze prywatnym działa 2.500 spółek (w tym 322 spółki prawa handlowego i 1960 cywilnych) a także 12.500 firm osób fizycznych.

W największych przedsiębiorstwach województwa produkuje się: przetwory mięsne i wędliny, pieczywo cukiernicze, mąki, pasze, cukier, opakowania szklane, płyty pilśniowe, tarcice, tkaniny powlekane, elementy automatyki przemysłowej, dzianiny i ubiory z tkanin, maszyny dla przemysłu spożywczego oraz urządzenia elektryczne.

Dwa duże zakłady regionu przemyskiego związane są z kapitałem zagranicznym - Huta Szkła „Jarosław” S.A. z amerykańską firmą Owens-Illinois oraz Zakłady Przemysłu Cukierniczego „San” S.A. w Jarosławiu z brytyjskim koncernem United Biscuit's.

W gospodarce województwa pierwszoplanową rolę odgrywa rolnictwo, dając utrzymanie przeszło połowie ludności. Korzystne warunki przyrodnicze tj. dobre gleby i łagodny klimat, sprzyjają rozwojowi rolnictwa. Pod względem jakości tych warunków Przemyskie zajmuje siódme miejsce w kraju. W województwie uprawia się głównie zboża, rośliny okopowe i pastewne, a w produkcji zwierzęcej dominuje chów bydła i trzody chlewnej. Barięą ograniczającą rozwój produkcji rolnej jest jednak zbyt duże rozdrobnienie gospodarstw rolnych. Przetwórstwo rolno-spożywcze jest podstawową gałęzią produkcji w województwie. Prawie 40 procent sprzedanej produkcji przemysłowej przypada na przemysł rolno-spożywczy.

Województwo jest stosunkowo słabo wyposażone w infrastrukturę techniczną, ale podejmowane w ostatnich latach starania przynoszą poprawę sytuacji w tej dziedzinie. Od dwóch lat unowocześniana i rozbudowywana jest sieć telefoniczna. Nowe, cyfrowe centrale telefoniczne uruchomione na terenie województwa, włączone są do światłowodowej magistrali telekomunikacyjnej Berlin - Kijów. Trwa rozbudowa sieci w miastach i telefonizacja wsi. Na obszarze całego województwa działa telefonia komórkowa.

Występujące od dłuższego czasu tendencje integracyjne w Europie Zachodniej spotkały się z zainteresowaniem i przychylnym przyjęciem także na Wschodzie. Potwierdzeniem tego jest budowanie nowych stosunków państw Europy Środkowej i Wschodniej, zwłaszcza pomiędzy Polską i Ukrainą. Ogromny wpływ wywierają tutaj kontakty transgraniczne. Władze administracyjne województwa przemyskiego od samego początku uznały, że wszystkie sprawy kontaktów przygranicznych winny być rozwiązywane w pierwszej kolejności.

Bardzo istotny wpływ na kształtowanie stosunków graniczących ze sobą państw mają właściwie działające przejścia graniczne. Na terenie województwa przemyskiego funkcjonują następujące przejścia graniczne:

- całodobowe drogowe przejście graniczne **Medyka-Szeginie**,
- kolejowe przejście graniczne w **Przemysłu** dla przewozów osobowych,
- reaktywowane w 1995 roku kolejowe przejście graniczne **Werchrata-Rawa Ruska** dla potrzeb ruchu towarowego,
- drogowe przejście graniczne **Malhowice-Niżankowice**, działające jedynie w ramach małego ruchu granicznego,
- drogowe przejście graniczne **Budomierz-Gruszew**, działające również tylko w ramach małego ruchu granicznego,
- w trakcie budowy jest drogowe przejście graniczne **Korczowa-Krakowiec**, z docelowym przeznaczeniem dla ruchu osobowego i towarowego.

Największym i najbardziej znaczącym dla ruchu granicznego jest drogowe przejście w Medyce. Średniorocznie korzysta z niego ok. 2,5 mln osób, z których 10 procent to obywatele polscy, a 90 procent - cudzoziemcy. Przejście w Medyce przekracza średnio w roku 500 tys. samochodów, w tym 70 tys. ciężarowych. W celu usprawnienia tego ruchu, podjęto rozbudowę i modernizację przejścia w Medyce poprzez: budowę ciągu pieszego, pawilonów odpraw dla ruchu pieszego oraz dla autobusów i samochodów ciężarowych, budowę wiat, dróg, placów i parkingów. Realizacja zamierzeń inwestycyjnych prowadzona będzie w dwóch etapach. Etap pierwszy - to wykonanie w 1995 roku ciągu dla pieszych, etap drugi obejmuje w latach 1995-96 prace planistyczno-projektowe, dotyczące realizacji pozostałych inwestycji w uzgodnieniu ze stroną ukraińską.

W trakcie budowy znajduje się drogowe przejście graniczne Korczowa-Krakowiec. Jest to inwestycja centralna. Prace inwestycyjne są w znacznym stopniu zaawansowane, zwłaszcza po naszej stronie, a otwarcie przejścia dla ruchu osobowego przewidywane jest w końcu czerwca 1996 roku. Całkowite zakończenie inwestycji powinno nastąpić z końcem 1996 roku. Przejście w Korczowej obsługiwać będzie zarówno ruch osobowy, jak i towarowy.

Uruchomione w maju br. kolejowe przejście graniczne w Wercharcie-Rawie Ruskiej, służy - dzięki odpowiednim rampom - przeładunkom znacznych ilości towarów, głównie węgla. Zaangażowana w uruchomienie tego przejścia Śląska Giełda Towarowo-Pieniężna S.A jest w stanie przemieszczać przezeń sześć składów całopociągowych towarów w eksporcie i dwa w imporcie.

Z kolejowego przejścia granicznego w Przemyśle korzysta średnio w roku ok. 1 mln osób, w tym: 98 procent cudzoziemców i 2 procent obywateli polskich.

Pozostałe przejścia graniczne mają dziś niewielkie znaczenie dla ruchu osobowego, ale w przyszłości - zależnie od potrzeb i możliwości finansowych - przewidywana jest ich rozbudowa.

Z dniem 14 listopada 1995 roku ustanowiony został **Wolny Obszar Celny Przemyśl - Medyka**. Idea jego utworzenia powstała w oparciu o uwarunkowania występujące w tym rejonie, zwłaszcza dogodny układ sieci komunikacyjnej, bezpośrednie sąsiedztwo z Ukrainą, funkcjonujący suchy port przeładunkowy Żurawica-Przemyśl-Medyka, a także przewidywany przebieg autostrady A - 4. WOC jest szansą na ożywienie współpracy transgranicznej, rozwój gospodarczy województwa, na nowe miejsca pracy, dzięki którym zmniejszony zostanie stosunkowo wysoki poziom bezrobocia w województwie.

Wykorzystywanie położenia województwa przemyskiego i układu sieci komunikacyjnej na rzecz rozwoju współpracy gospodarczej Wschód-Zachód, wymaga też odpowiedniego rozwoju infrastruktury handlowej i usługowej. Obecnie na terenie pogranicza rozwija się głównie wymiana handlowa. Sprzyjają temu cyklicznie organizowane targi, m.in. „Brama Przemyska” w Przemyśle, Wielka Giełda Galicyjska w Jarosławiu oraz targi rolnicze. Województwo przemyskie dla przybyszy zza wschodniej granicy jest dziś celem „turystyki handlowej”. Struktura wydatków obywateli b. ZSRR na terenie województwa przedstawia się następująco: 26 procent stanowią towary żywnościowe, a 74 procent artykuły nieżywnościowe trwałej konsumpcji. Ponieważ taka wymiana handlowa jest korzystna dla naszego województwa, nie przeciwdziałamy temu zjawisku. Należy oczekiwać, że skala takiego handlu będzie się z czasem zmniejszać, w miarę wyrównywania się poziomów życia i systemu cen w sąsiadujących ze sobą państwach.

Przykładem współpracy europejskiej na granicy z Ukrainą jest utworzony w 1993 roku **„Euroregion Karpacki”**, do którego przystąpiły ze strony polskiej początkowo województwo przemyskie i krośnieńskie, a ostatnio również rzeszowskie, a ze strony ukraińskiej obwody Zakarpacki, Iwano-Frankowski i Lwowski. W skład Euroregionu wchodzi również gminy Węgier, Słowacji i Rumunii (mają one status obserwatora).

Aktywizację gospodarczą strefy przygranicznej w znacznym stopniu warunkuje rozbudowa infrastruktury, stanowiącej podstawą rozwoju funkcji produkcyjnych i usługowych. **W województwie przemyskim infrastruktura powinna być lokalizowana w tzw. „trójkącie inwestycyjnego rozwoju”, położonym w sąsiedztwie Wolnego Obszaru Celnego wraz z przejściami granicznymi Medyka i Malhówce, od północy układem sieci komunikacyjnej drogowej i kolejowej Przemyśl - Medyka, od zachodu projektowanym połączeniem trasy autostrady A-4**

z przejściem granicznym w Medyce. Jest to obszar korzystny dla lokalizacji inwestycji produkcyjnych i usługowych, oraz Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Ważnym czynnikiem aktywizującym współpracę transgraniczną jest rozwój sprawnego systemu komunikacyjnego oraz regularnej komunikacji autobusowej. Konieczne jest połączenie drogą szybkiego ruchu wszystkich przejść granicznych na terenie województwa. Dotychczas obserwuje się wiele nieprawidłowości w funkcjonowaniu międzynarodowej komunikacji autobusowej. Pilnego uregulowania wymaga szereg problemów z tym związanych, m.in. określenia na podstawie jakich dokumentów wykonywane będą przewozy na regularnych liniach, uściślenia systemu pobierania opłat, umożliwienia kursowania autobusów zgodnie z rozkładem jazdy (likwidacja wielogodzinnnych opóźnień na granicy).

Prezentując w sposób bardzo skrótowy zagadnienia specyficzne dla woj. przemyskiego, pragnąłem przybliżyć jego najważniejsze problemy związane z przygranicznym położeniem, występujące być może również w innych województwach, usytuowanych wzdłuż wschodniej granicy Polski. Wspólne omówienie tych problemów na dzisiejszej konferencji może - jak wszyscy sądzimy - pomóc w ich rozwiązywaniu.

Reasumując formułuję następujące wnioski:

1. Przygraniczne położenie województwa wymaga określenia takiego sposobu zagospodarowania przestrzennego obszarów i stref przygranicznych, aby stanowił on szansę gospodarczego rozwoju nie tylko gmin leżących w pobliżu granicy, ale i całego województwa. Konieczna jest tu współpraca z odpowiednimi instytucjami państw sąsiedzkich.
2. Na terenie województw przygranicznych istnieje potrzeba lokowania inwestycji centralnych, które w powiązaniu z istniejącą infrastrukturą pozwolą stworzyć bazę do stałej współpracy z zagranicą. W województwie przemyskim dotyczy to zwłaszcza tzw. „trójkąta intensywnego rozwoju” (Przemyśl - Medyka - Malhowice). Dotyczy to również lokalizacji specjalnych stref ekonomicznych na terenie wschodnich województw.
3. Warunkiem rozwoju infrastruktury handlowej i usługowej w strefie przygranicznej służącej współpracy gospodarczej Wschód-Zachód, jest powiązanie jej z infrastrukturą komunikacyjną, a zwłaszcza:
 - budową autostrady A-4 w kierunku przejścia granicznego w Medyce,
 - udrożnieniem drogowego systemu komunikacyjnego, łączącego 5 przejść granicznych na terenie województwa (Medyka, Malhowice, Korczowa, Budomierz, Werchrata),
 - powiązaniem międzynarodowej komunikacji drogowej z komunikacją kolejową i utworzeniem terminali na osi wschód-zachód.
4. Istotnym problemem, który ma wpływ na prawidłowe funkcjonowanie przejść granicznych i wymaga uregulowania w drodze porozumień lub umów międzynarodowych, jest funkcjonowanie regularnej komunikacji autobusowej. Ten problem jest szczególnie odczuwalny na przejściu granicznym w Medyce.
5. Do zjawisk negatywnych zaliczam wzrost zagrożenia dla porządku społecznego i bezpieczeństwa ludzi ze strony osób i grup przestępczych, które swobodnie przekra-

czają granicę polsko-ukraińską. Pogarsza się również, i to w szybkim tempie, stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Naszej policji brakuje etatów i ludzi o odpowiednich kwalifikacjach. Współpraca ze służbami policji i bezpieczeństwa publicznego Ukrainy praktycznie nie istnieje.

6. Pragnę zgłosić pilną potrzebę uregulowania w drodze umów międzypaństwowych sprawy ochrony wód granicznych. W naszym przypadku jest to poważny problem, którego rozwiązywanie wykracza poza możliwości władz obwodowych we Lwowie.
7. Brak jest również umów o współdziałaniu służb sanitarnych obu państw. Inicjatywy przygraniczne, jakie podejmujemy we własnym zakresie, są dalece niewystarczające. W sytuacji, kiedy rok rocznie przejście graniczne w Medyce przekracza kilka milionów ludzi i setki ton artykułów żywnościowych, nasze obawy nie są niestety bezpodstawne.

Specyfiką województwa przemyskiego jest również ukraińska mniejszość narodowa, ale to zagadnienie wykracza poza ramy dzisiejszej konferencji.

Wojewoda suwalski

CEZARY CIEŚLUKOWSKI

Program restrukturyzacji województwa suwalskiego - określa podstawowe kierunki rozwoju województwa, do których należą turystyka i handel, traktowane jako lokomotywy rozwoju pozostałych sektorów gospodarki. Są to kierunki wynikające zarówno ze zmian w położeniu geopolitycznym, jak i analizy szans naszego rozwoju. Częścią realizacyjną są szczegółowe programy branżowe. Program ma charakter otwarty na wszelkie pojawiające się nowe możliwości i inicjatywy środowiskowe i regionalne, oraz ofertowy - stanowiąc ofertę koordynacji i koncentracji działań wewnątrz województwa, a także ofertę skierowaną do rządu - współ-uczestnictwa w rozwiązywaniu problemów tego regionu (udział środków rezerwy budżetu państwa na restrukturyzację regionów).

W realizacji programu uczestniczy Rada Restrukturyzacji Województwa Suwalskiego, powołana w lutym 1995 roku, reprezentująca wszystkie środowiska w województwie (parlamentarzyści, związki zawodowe, pracodawcy, samorząd terytorialny i gospodarczy, partie polityczne i stowarzyszenia mniejszości narodowych, agencje i stowarzyszenia regionalne, administracja ogólna i specjalna). Oferta programowa województwa dotyczy zwłaszcza:

- * inwestycji turystycznych - zagospodarowania szlaku Wielkich Jezior Mazurskich, inwestycji agroturystycznych i infrastruktury turystycznej na Pojezierzu Suwalskim, systemu informacji i rezerwacji turystycznej,
- * restrukturyzacji rolnictwa,
- * budowy infrastruktury,
- * ochrony środowiska,
- * reformy służby zdrowia.

Jeśli chodzi o rozwój współpracy transgranicznej, korzystnej dla naszego państwa i naszego województwa, potrzebne są decyzje, których wojewoda samodzielnie nie może podjąć. Myślę tu o uruchomieniu w woj. suwalskim dwóch nowych przejść granicznych:

- * **na granicy z Białorusią - w Lipszczanach k. Lipska**, zlokalizowanego w ciągu drogi nr 16 Olsztyn - Ełk - Augustów - Grodno - Mińsk. Przejście ma obsługiwać ruch osobowy (około 1000 pojazdów osobowych) oraz towarowy (około 100 pojazdów ciężarowych na dobę). W pierwszym etapie służyć będzie ruchowi osobowemu,
- * **na granicy z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej - w Perłach k. Węgorzewa**, zlokalizowanego w ciągu drogi krajowej nr 664 (Granica Państwa - Węgorzewo - Pisz - Kolno) na szlaku Warszawa - Łomża - Giżycko - Czarniachowsk - Sowietk - Kłajpeda. Przejście będzie przeznaczone wyłącznie dla ruchu osobowego o charakterze turystycznym, ze względu na położenie drogi dojazdowej w rejonie Mazur-

skiego Parku Narodowego i Systemu Wielkich Jezior Mazurskich. Przepustowość do-
bowa - około 500 pojazdów osobowych.

Mówiąc o przejściach granicznych chciałbym jeszcze zasygnalizować koniecz-
ność rozbudowy infrastruktury przejścia granicznego **Budzisko-Kalwaria**, na grani-
cy z Litwą. Program obejmuje realizację:

- Centrum Usług Przygranicznych z - wielofunkcyjną halą (usługi medyczne, informa-
cja turystyczna i gospodarcza, sprzedaż pamiątek regionalnych, salon wystawienni-
czy), zapleczem sanitarnym, parkingiem i lądowiskiem dla helikopterów, motelem z
zapleczem usług spedycyjno-transportowych;
- parkingu dla samochodów ciężarowych z 40 miejscami dla pojazdów wielkogabary-
towych - umożliwi to parkowanie ok. 300 pojazdów na dobę. Budowa parkingu po-
zwoli na wzrost przepustowości dróg dojazdowych i obiektów przejścia granicznego
oraz skrócenie czasu oczekiwania na odprawy graniczne.
- usprawnienie obsługi celnej poprzez rozbudowę kompleksu usługowego w Suwałkach
(zlokalizowanego w pomieszczeniach byłej „fabryki domów”); zapewnienie
całodobowej pracy Agencji Celnej we wszystkie dni tygodnia (obecnie - 12 godzin, 5
dni w tygodniu); zakończenie budowy terminalu towarowego realizowanego przez
spółkę „Wigry-Projekt”; usprawnienie obsługi bankowej przez Powszechny Bank Go-
spodarczy w I kwartale 1996 roku.

Jeśli chodzi o drogi bardzo ważną i nadal nie rozstrzygniętą sprawą jest **bu-
dowa drogi ekspresowej Via Baltica**. Trwają przymiarki i poszukiwania środków
na tę inwestycję. Grupa banków dyskutowała w Tallinie o jej realizacji w latach 1997-
1999. Chciałbym uzyskać informację o stosunku naszego rządu do tej drogi. Pilną **ko-
niecznością jest podniesienie do rangi dróg ekspresowych następujących tras
na terenie woj. suwalskiego**:

- **drogi nr 19** - od granicy z Litwą w Budzisku wzdłuż wschodniej granicy państwa
przez Białystok-Lublin-Rzeszów aż do Barwinka na granicy ze Słowacją,
- **drogi nr 16** w relacji Olsztyn-Ełk-Augustów, zapewniającej połączenie północnej
części kraju z trasą Via Baltica oraz Białorusią (poprzez planowane przejście w
Lipszczanach).

**Ważną potrzebą jest zakończenie rekonstrukcji Kanału Augustowskie-
go** po stronie białoruskiej i uruchomienie międzynarodowego szlaku żeglownego,
istotnego dla rozwoju turystyki wodnej.

**Uważamy że tranzyt towarów przez województwo suwalskie powinien
odbywać się transportem kolejowym.** Znaczenie rozwoju towarowego tranzytu
kolejowego na rzecz zachowania walorów środowiska przyrodniczego tego regionu oraz
przyjętej idei ekorozwoju, powinno zostać uwzględnione w polityce zagospodarowania
przestrzennego kraju i działaniach realizacyjnych rządu. Niezbędna jest więc moder-
nizacja linii kolejowej (elektryfikacja, budowa drugiego toru i infrastruktury towa-
rzyszącej) na tranzytowym szlaku kolejowym Via Baltica: Warszawa - Suwałki - Kow-
no - Ryga - Tallin. Nie wiem, czy nadal jest aktualny projekt budowy „suchego portu”
po stronie polskiej. Modernizacji wymaga także krajowa linia kolejowa Białystok - Ełk
- Korsze. Ważna jest propozycja uruchomienia przewozów masowych na trasie Kalini-

grad-Gołdap-Białoruś. Proponujemy wykorzystanie w tym celu linii kolejowej Gołdap-Olecko-Ełk-Białystok-Kuźnica Białostocka.

Podstawowym dla nas elementem rozwoju transgranicznej współpracy gospodarczej jest budowa gazociągu tranzytowego Grodno - Kaliningrad, z zaopatrzeniem naszego województwa w gaz, łącznie z celami grzewczymi - warunkowana podpisaniem polsko-rosyjskiej umowy międzyrządowej. Brak wiążących decyzji był powodem wstrzymania prac projektowych, wykonanych na zlecenie wojewody suwalskiego przez Biuro Projektów „Gazoprojekt” we Wrocławiu. Oczekuję, że rząd przyspieszy realizację tej pierwszoplanowej dla nas inwestycji.

Woj. suwalskie złożyło wniosek o utworzenie Północno-Wschodniej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Suwałkach, z filiami w Gołdapi i Ełku. Jest ona szansą aktywizacji gospodarczej województwa poprzez pozyskanie kapitału i zmniejszenie bezrobocia, dziś przekracza -jego średnią krajową o 50 procent. Szybka decyzja rządu w tej sprawie pozwoli na utworzenie wielu nowych miejsc pracy. Jednocześnie przygotowujemy materiały dotyczące utworzenia wolnych obszarów celnych przy przejściach granicznych w Budzisku i Gołdapi, współpracujących z tą strefą.

Oczekujemy również modernizacji lotniska w Suwałkach do klasy III, co pozwoli na wzrost kontaktów handlowych i gospodarczych z krajami wschodnimi i zachodnimi oraz wpłynie korzystnie na rozwój turystyki krajowej i zagranicznej, minimalizując skutki istniejących ograniczeń w komunikacji drogowej oraz kolejowej regionu. Lotnisko to jest także elementem Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Nowym elementem współpracy transgranicznej jest propozycja utworzenia Specjalnej Strefy Ekonomicznej w turystyce, mającej na celu aktywizację turystyczną rejonów o najcenniejszych walorach przyrodniczych, z jednoczesnym zachowaniem zasad ekorozwoju. W województwie suwalskim strefa turystyczna mogłaby objąć najatrakcyjniejsze obszary: Wielkie Jeziora Mazurskie, Pojezierze Suwalsko-Augustowskie oraz parki narodowe i krajobrazowe. Polegałaby na:

- * opracowaniu szczegółowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- * stworzeniu instrumentów finansowych dla inwestorów (dotacje, kredyty),
- * stworzeniu preferencji i ulg podatkowych.

Współpracujemy w tej mierze z Polską Agencją Rozwoju Turystyki, liczymy też na poparcie odpowiednich resortów.

W deklaracji końcowej II Bałtyckiego Forum Gospodarczego, przyjętej przez zainteresowane strony w lutym 1995 roku, została zawarta inicjatywa utworzenia „Euroregionu Niemen”. Związek Transgraniczny „Euroregion Niemen” (nazwa robocza), obejmujący tereny pogranicza polsko - rosyjsko - litewsko - białoruskiego, zapewni rozwój współpracy zmierzający do poprawy poziomu życia mieszkańców tych obszarów.

Cel ten realizowany będzie przez działania w zakresie restrukturyzacji i zrównoważonego rozwoju gospodarczego; rozwijania kontaktów między mieszkańcami, instytucjami i podmiotami gospodarczymi; komunikacji, transportu i łączności; oświaty; ochrony zdrowia; kultury, sportu i turystyki; ochrony i poprawy stanu środowiska naturalnego; likwidacji zagrożeń i klęsk żywiołowych.

Urząd Rady Ministrów zaakceptował podjęcie przez wojewodę suwalskiego prac organizacyjnych zmierzających do utworzenia Euroregionu. Działa już sekretariat, trwają prace nad zorganizowaniem Stowarzyszenia Gmin Euroregionu. Konferencja inicjująca Euroregionu przewidziana jest w kwietniu 1996 roku, podczas IV Bałtyckiego Forum Gospodarczego.

Województwo suwalskie było do tej pory objęte wieloma programami pomocowymi, wspierającymi lokalne inicjatywy. Najważniejszym z nich był program PHARE-STRUDER, zapewniający dotacje do inwestycji realizowanych przez firmy prywatne oraz małych projektów infrastrukturalnych. Liczymy na jego kontynuację w dotychczasowej wysokości także w latach następnych. O skali potrzeb świadczy ilość nie przyjętych projektów infrastrukturalnych - np. w III edycji programu ze zgłoszonych 51 wniosków wstępnie zaakceptowano tylko - z uwagi na ograniczone możliwości programu - 7 projektów. Dobrze byłoby, by granica wschodnia została objęta tak silnym programem, jak PHARE-CROSS BRODER COOPERATION, operującym kilkudziesięcioma milionami ECU.

W celu normalizacji stosunków polsko-białoruskich i polsko-litewskich warto byłoby zrealizować zapisy umów o utworzeniu wspólnych komisji d/s współpracy transgranicznej i pomocy przy rozwiązywaniu różnych problemów.

Środowiska gospodarcze naszego województwa oczekują także na podpisanie umowy o wolnym handlu z krajami nadbałtyckimi.

Wojewoda zamojski

STANISŁAW RAPA

Moi przedmówcy zaprezentowali większość problemów i wniosków dotyczących szans i barier rozwoju województw wschodniej Polski. Są one słuszne także z perspektywy województwa zamojskiego.

Dlatego też pozwolę sobie na sformułowanie kilku uwag i refleksji natury nieco ogólniejszej. O barierach i szansach rozwoju wschodniej Polski mówi się od wielu dziesiątek lat. Swego czasu sformułowano nawet specjalne określenie dla tej części kraju - Ściana Wschodnia. Ma ono wybitnie pejoratywny wydźwięk, kojarzone jest z niskim poziomem rozwoju i gorszymi niż w innych częściach Polski warunkami życia ludności.

Być może zabrzmi to pesymistycznie, ale sądzę, że gdybyśmy sięgnęli do opracowań i programów sprzed 20 lat, pewne wnioski byłyby nadal aktualne. Oczywiście nie chcę powiedzieć, że na „Ścianie Wschodniej” nic się nie zmienia. Wręcz przeciwnie, również i u nas notujemy szereg pozytywnych zmian, zwłaszcza w zakresie infrastruktury. Ale tempo tych przemian jest wolniejsze niż w innych częściach Polski. A to oznacza, że relatywnie tracimy dystans nie tylko do najdynamiczniej rozwijających się województw, ale także w stosunku do tzw. średniej krajowej.

Przy czym to ostatnie lata - okres transformacji do gospodarki rynkowej - pokazały, że procesy restrukturyzacji przebiegają na wschodzie kraju wolniej niż w innych częściach kraju i z nagromadzeniem większej ilości negatywnych zjawisk. Diagnoza ta znalazła również odzwierciedlenie w przygotowywanych ostatnio rządowych dokumentach, m.in. w „Raporcie o polityce regionalnej” i „Zasadach polityki regionalnej państwa”.

Jest to niewątpliwie rezultat historycznie ukształtowanego systemu barier, których jest na „Ścianie Wschodniej” znacznie więcej, niż szans rozwojowych. Są wśród nich:

- **bariera strukturalna** - wynikająca z monofunkcyjnego charakteru gospodarki, z dominacją, bądź znaczącą przewagą, niedoinwestowanego rolnictwa,
- **bariera kapitałowa** - brak rodzimego kapitału i relatywnie małe zainteresowanie wschodnią Polską kapitału zagranicznego,
- **bariera dochodów ludności** - większość województw zlokalizowanych wzdłuż wschodniej granicy zajmuje w Polsce końcowe miejsca pod względem przeciętnych wynagrodzeń. Również dochody z rolnictwa są bardzo niskie,
- **bariera infrastrukturalna** - gorsze niż przeciętnie w kraju nasycenie drogami, liniami kolejowymi, sieciami telefonicznymi, sieciami gazowymi i wodociągowymi,
- **bariera kwalifikacji,**

- **bariera instytucjonalna** - brak dostatecznej ilości dobrze wykształconych instytucji i organizacji profesjonalnych wspierających rynek i wspomagających procesy rozwojowe,
- **bariera psychologiczna** - naturalny opór ludzi przed innowacjami i wdrażaniem nowych rozwiązań.

Tej oceny nie zmieni fakt, że w poszczególnych województwach oddziaływanie konkretnych barier jest zróżnicowane, a niektóre z nich nie są w ogóle aktywne. Czy to oznacza, że z tego syndromu nie ma wyjścia? Wręcz przeciwnie. Moi przedmówcy przedstawiali szanse rozwojowe swoich województw, niektóre specyficzne, inne charakterystyczne dla większych obszarów. **Ma takie szanse również Zamojszczyzna, np. najlepsze w Polsce gleby, a więc i warunki dla produkcji rolnej, korzystny stan środowiska naturalnego i występowanie obszarów predestynowanych do rozwijania turystyki.**

Ale są przynajmniej dwie sprawy, dwie szanse - wspólne dla wszystkich województw wschodniej Polski:

- * **pierwsza - to rozwój samorządności**
- * **druga - to przygraniczne położenie.**

Obie szanse wiążą się z wprowadzanymi przemianami ustrojowymi. O ile jednak rozwój samorządności i wzrost aktywności samorządów jest szansą dla całej Polski, to przygraniczne położenie jest szansą na aktywizację właśnie regionów przygranicznych. Na naszych oczach peryferyjność przekształca się z bariery w szansę rozwojową. Z szansy tej już w szerokim zakresie korzystają regiony zachodniej Polski, ale pewne symptomy ożywienia gospodarczego, związanego ze współpracą przygraniczną, widoczne są również wzdłuż wschodniej granicy Polski. Odczuwamy to także coraz wyraźniej na Zamojszczyźnie.

Województwo zamojskie na przestrzeni 142 km graniczy z dwoma obwodami ukraińskimi: wołyńskim na północy i lwowskim na południu. Na tej granicy mamy trzy czynne przejścia drogowe:

- międzynarodowe w **Hrebennem**- (Rawie Ruskiej),
- międzypaństwowe w **Zosinie** (Uściługu),
- punkt uproszczonego przekraczania granicy w **Uśmierzu** (Wareżu)

oraz

- przejście kolejowe na **Linii Hutniczo-Siarkowej w Hrubieszowie**, a kolejne przejście kolejowe w **Hrebennem**, na historycznym szlaku Warszawa - Lwów, gotowe jest do otwarcia.

Tak bogata infrastruktura graniczna wyznacza ważne miejsce Zamojszczyzny we współpracy z Ukrainą i innymi państwami WNP. Rosnąca rola województwa zamojskiego w tej współpracy jest już zauważalna:

- w ciągu pierwszych 10 miesięcy 1995 roku przejście graniczne Hrebennie - Rawa Ruska przekroczyło 2 mln 200 tysięcy osób, a więc dwukrotnie więcej niż w tym samym okresie roku ubiegłego,
- w ciągu pierwszych 20 dni funkcjonowania przejścia Zosin - Uściług przekroczyło je 25 tysięcy osób,

- w podobnym tempie wzrasta wartość zakupów dokonywanych na terenie Zamojszczyzny przez obywateli Ukrainy. Należy podkreślić, że wartość zakupów przygranicznych dokonywanych przez obywateli Ukrainy jest wielokrotnie wyższa niż oficjalny eksport firm województwa zamojskiego, chociaż i ten wykazuje silną tendencję wzrostową. W ciągu I półrocza 1995 roku firmy działające na terenie województwa zamojskiego wyeksportowały na Ukrainę i Białoruś ponad trzykrotnie więcej towarów, niż w tym samym okresie 1994 roku.

Współpraca ze wschodnimi partnerami jest czynnikiem aktywizującym naszą gospodarkę, oznacza nowe miejsca pracy w obsłudze ruchu granicznego i tranzytowego, nowe inwestycje wzdłuż dróg dojazdowych, zbyt na wiele produkowanych towarów. Nie muszę chyba podkreślać, że ta wymiana handlowa odbywa się bez ingerencji administracji. Bo nie jest to nasze zadanie.

Ale ma administracja państwowa do odegrania we współpracy transgranicznej swoje bardzo ważne zadanie tworzenia warunków współpracy przygranicznej. Obejmują one:

- budowę infrastruktury granicznej,
- terminali,
- budowę, rozbudowę i modernizację systemów komunikacyjnych,
- rozwój służb obsługujących ruch graniczny,
- zapewnianie przepływu informacji gospodarczej i prawnej,
- współpracę w zakresie tworzenia warunków z regionami sąsiadującymi państw.

Oczywiście **wszystkie te działania wymagają nakładów inwestycyjnych, niekiedy dużych, ale są to nakłady, które zwracają się bardzo szybko, a jednocześnie uruchamiają cały mechanizm pozytywnych przemian w strukturze gospodarczej i wyzwalają procesy wzrostu, o które tak trudno na wschodniej granicy Polski. I to jest moim zdaniem, główne uzasadnienie licznych kierowanych pod adresem rządu i jego agend wniosków o dodatkowe środki na infrastrukturę komunikacyjno - graniczną.** Zainwestowane w ten sposób pieniądze przyczyniają się do szybkiego powiększania dochodów mieszkańców regionów przygranicznych, a w konsekwencji do zmniejszenia się zakresu świadczonej dotychczas subwencji wyrównawczej dla samorządów.

Jest jeszcze jeden aspekt, którego moim zdaniem nie da się przecenić, najbardziej widoczny we współpracy polsko - ukraińskiej. Otóż tak znaczny wzrost wymiany handlowej i ruchu ludności ma miejsce właściwie dopiero od roku. Może to oznaczać, **że w strategii gospodarczej Ukrainy Polska zaczęła być postrzegana jako ważny partner i swoisty pomost z Europą Zachodnią.** A przecież jeszcze kilka lat temu ta teza nie była taka oczywista. Świadczy o tym również fakt rozpoczęcia po stronie ukraińskiej szeregu inwestycji granicznych. Trzeba przyznać, że obecnie to my nie nadążamy za stroną ukraińską.

Moim zdaniem, już nie tylko dla dobra kilku województw graniczących z Ukrainą, ale dla całej gospodarki polskiej, to swoiste wyzwanie należy podjąć. Chodzi tutaj nie tylko o szybką rozbudowę infrastruktury tranzytowej i granicznej po polskiej stronie, ale także **o podjęcie dość mocno akcentowanej przez Ukrainę koncepcji**

budowy kanałów transportowych Morze Bałtyckie - Morze Czarne. W końcu na współpracę przygraniczną, nie tylko w gospodarce, ale i w kulturze, oświacie, nauce, sporcie i turystyce, należy popatrzeć, jak na bardzo ważny czynnik autentycznego zbliżania między ludźmi i narodami.

Podsumowując moje wystąpienie chciałbym zgłosić tylko jeden wniosek, aby rząd w ramach polityki regionalnej i zagranicznej udzielił takiej pomocy finansowo-organizacyjnej województwom wschodniej Polski, która przyczyniałaby się do stopniowego zmniejszania dystansu dzielącego nas od innych regionów.

BOGUSŁAW LIBERADZKI

Tematem konferencji są bariery i szanse. Sądzę, że skoro są bariery, to mniej-
sze są szanse, ale skoro je widzimy, to warto eliminować bariery. Z punktu widzenia
resortu komunikacyjnego chciałbym wyrazić satysfakcję, że mam sojuszników na tej
sali, ponieważ podzielam Państwa poglądy całkowicie.

Infrastruktura to czynnik, który daje możliwości. Jeśli nie ma infrastruktury,
to naprawdę trzeba zapomnieć o wszystkich innych rzeczach. Rozumiem, że adresowa-
ne do rządu wołanie o infrastrukturę drogową, kolejową, a także wspomnienie o szan-
sie infrastruktury lotniczej na przykładzie Białej Podlaskiej, pozwala kształtować
wśród parlamentarzystów, rządu i społeczeństwa, przekonanie o znaczeniu transportu
oraz infrastruktury. Infrastruktura wiele kosztuje i dlatego wiodąca musi być tu rola
państwa, rządu. Z dużą satysfakcją stwierdzam, że zmienia się podejście rządu do
sprawy rozwoju infrastruktury transportowej kraju. W projekcie budżetu na rok 1996
zarezerwowano 500 mld st. zł. właśnie na infrastrukturę drogową na Ścianie Wschod-
niej. Wspólnie powinniśmy określić, w jaki sposób te 500 mld zł powinno być wykorzy-
stane, abyśmy mogli po pierwsze odrobić wieloletnie zaległości, a po drugie mogli
wskazać szansę rozwojową tego regionu Polski.

Do Polski przyjeżdża dziś w ciągu roku 212-214 mln. ludzi, w 60 mln pojazdów,
przekraczając głównie granicę zachodnią. Ale ta fala dotrze i na granicę wschodnią,
przyszłą granicę Unii Europejskiej krajami WNP. Korzyści z tego faktu będziemy od-
nosić nie tylko my, będą one odczuwalne także dla Europy Wschodniej i Zachodniej.
Granica wschodnia Polski stanie się w niedalekiej przyszłości problemem dwóch świa-
tów. Linia Bugu powinna więc być razem zagospodarowywana - postulat ten adresuję
do Unii Europejskiej - z myślą o jej wsparciu finansowym. Od 2 lat promuję, zarówno
w Brukseli, Paryżu czy w Londynie pogląd, że będzie to granica Unii Europejskiej z
WNP. Zatem nasza granica zachodnia, granica polsko-niemiecka, stanie się w
przyszłości jedną z granic wewnętrznych UE i winna być rozwijana i modernizowana
poprzez tworzenie szerokich dróg łączących obszary administracyjne Niemiec i Polski.
Natomiast nasza granica wschodnia, jako granica między dwoma systemami i dwoma
ugrupowaniami ekonomicznymi, powinna być rozbudowywana poprzez budowę mo-
stów, dróg i linii kolejowych, jak też obiektów kubaturowych, w których będzie trzeba
dokonywać wielu czynności celnych, spedycyjnych, odprawowych itp. Jest sprawą ze
wszech miar istotną, by zanim granica wschodnia stanie się granicą Unii Europejskiej:

1. uzyskać wsparcie z zasobów finansowych Unii,
2. skierować stosowne środki finansowe ze strony państwa polskiego - wspomniane 500
mld zł. na rok 1996 jest tego przykładem, sądzą, że w 1997 roku i 1998 będziemy
kontynuować ten trend,

3. uzgadniać projekty i graniczne przedsięwzięcia inwestycyjne z naszymi sąsiadami na wschodzie - Ukrainą, Białorusią, Litwą i Rosją, ponieważ mamy już przypadki, że z nowego przejścia granicznego nie ma dokąd jechać dalej po drugiej stronie granicy. Jeden z przypadków dotyczy naszego kraju, drugi - naszego sąsiada na Wschodzie.

Współpraca bilateralna między Polską a naszymi sąsiadami, nasz wspólny wysiłek samorządów i państwa, oraz wsparcie UE, to jest punkt wyjścia, do tego, by:

1. wykazać jasno szanse, jakie daje granica wschodnia,
2. sformułować rozsądny program inwestycyjny,
3. znaleźć sposób na łączenie finansowania za środków publicznych i prywatnych rozbudowy infrastruktury granicznej.

Przejście graniczne i droga do przejścia jest miejscem, gdzie prowadzi się bardzo dużo działań o charakterze czysto gospodarczym, gdzie można osiągać niemałe zyski. Musimy zatem znaleźć formułę dzielenia się w procesie inwestycyjnym tymi funkcjami, które mają charakter funkcji państwa, ochrony suwerenności państwa, granicy celnej, itd. z funkcjami, które są komercyjne.

Przechodząc do spraw dziś poruszanych chciałbym do kilku z nich odnieść się bardziej szczegółowo. Zaczniemy od gospodarza, od wojewody T. Korszenia, który mówił o potrzebie budowy przez państwo odcinka autostrady dochodzącego od przejścia w Kukurykach do autostrady A-2. Autostrada A-2 jako autostrada płatna, zakończy się na kilkanaście kilometrów przed granicą. Od tego punktu potrzebna jest przyzwoita droga do granicy, ale nie autostrada. Autostrada ma ograniczony dostęp wjazdu i zjazdu, a tu potrzebna jest porządna bezpłatna droga, o nieograniczonym dostępie, ale też i szybkim strumieniem ruchu. Bo przecież pojazdy wjeżdżając do Polski muszą mieć szansę wyboru - kto chce, ten wjedzie na autostradę płatną, kto nie chce, skieruje się na drogę lokalną. Dlatego potrzebny jest dziś odcinek przyzwoitej drogi o dwukierunkowym ruchu, która w przyszłości stanie się pasmem szybkiej nowoczesnej drogi dochodzącej do autostrady. W Kukurykach potrzebna będzie droga celna, gdyż nie można powtórzyć błędu Świecka, gdzie ruch przed ocleniem miesza się z ruchem po ocleniu. To prowadzi w sposób naturalny do nadużyć. Tak więc do samego terminala celnego w Koroszczynie potrzebna jest wydzielona droga celna i o takiej drodze musimy pomyśleć.

Szanse wschodniego regionu wiążą się z układami kontynentalnymi. Autostrada A-2 i autostrada A-4 staną się bramą na Zachód Europy i wrotami Zachodu Europy na Wschód. Chcę poinformować, że w dniu 6 listopada 1995 roku zakończyliśmy przyjmowanie ofert kwalifikacyjnych na pierwszy odcinek autostrady A-2 od Świecka do Łodzi. Do Łodzi, a nie do Warszawy, bo nie mamy jasności, jaką trasą przejdzie autostrada przez stolicę. Autostrada A-4 będzie „sprzedawana” w pierwszym kwartale 1996 roku. Rozstrzygnięcie co do odcinka Katowice - Kraków zapadnie w bardzo krótkim czasie, później zostanie ogłoszony przetarg na odcinek Wrocław - Gliwice i Kraków - Tarnów i dalej do Medyki oraz od Zgorzelca do Wrocławia. Pozostaje otwarte pytanie o przejście autostrady przez aglomerację śląską, czy przez jej środek, małą obwodnicą czy dużą - tu jest rola samorządów i władz wojewódzkich. Następnie będą budowane autostrady A-1 i A-3 - staną się one także szansą Polski Wschodniej, bo przez nie

Białoruś i Ukraina uzyskają połączenie z polskimi portami. Chciałbym żeby nasi sąsiedzi wozili przez Polskę towary, wykorzystując nasz układ drogowy, kolejowy, portowy, a potem także polskich armatorów. Byłoby sympatyczne, gdyby można było już na granicy polsko-białoruskiej oferować tranzyt towarów i ludzi po autostradach, drogach ekspresowych i kolejowych, normalnotorowym połączeniem od Grodna do polskich portów: Gdyni, Gdańska, Szczecina, być może - jak trzeba linią szerokotorową z Białorusi do portu w Gdańsku. W ten sposób moglibyśmy połączyć Wschód Polski nie tylko z Europą Zachodnią, ale i z Europą Północną, z morskim oknem na świat.

Co do dróg ekspresowych, o których była tu mowa. Po pierwsze chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć, że wejście w życie ustawy o płatnych autostradach powoduje, że rząd polski musi do końca bieżącego roku podjąć uchwałę o sieci dróg ekspresowych. Uchwała ta może potwierdzić dotychczasową sieć, może ją zmniejszać, bądź rozszerzać, ale uchwała może jeszcze jedno zrobić - odroczyć ostateczną decyzję jeszcze co najmniej o rok. Ja wnoszę do rządu o to ostatnie rozwiązanie. Budowa drogi ekspresowej wymaga bowiem po pierwsze - przywołanych badań natężenia ruchu, po drugie - analiz połączeń międzyregionalnych i po trzecie - zaopiniowania przez wojewodów. Proszę się nie obrażać, że jest taka kolejność, ale mamy już za sobą etap propozycji wojewodów i w efekcie powstało mnóstwo kresek na mapie. Jak mówią złośliwi zdarza się, iż wojewoda planuje drogę ekspresową do miejsca, z którego pochodzi. Dlatego potrzebny jest jeden system, stąd te studia i rzetelne analizy natężenia ruchu. **Chcemy więc odłożyć ostateczną decyzję dotyczącą sieci dróg ekspresowych o rok. Już dziś jednak widzimy potrzebę jej uzupełnienia o dwa nowe odcinki:**

- **Dorohusk - Chełm - Lublin**

- **Biała Podlaska - wschodnia granica państwa (póki co, jest tu więcej wątpliwości).**

Przewidywana sieć dróg ekspresowych, której nie będziemy w tej chwili zmieniać, jest na Ścianie Wschodniej bardzo intensywna. Z Litwy wychodząc mamy połączenie przez Suwałki, Augustów, Białystok, Białą Podl., Lublin, Rzeszów z odgałęzieniem do Przemyśla i w dół ku granicy ze Słowacją. Od niej rozchodzą się odgałęzienia: z Białegostoku do Białorusi, z Białej Podl. do przejścia granicznego w Terespolu, z Lublina przez Chełm do Dorohuska i z Rzeszowa do Przemyśla. Ta sieć dziś narysowana jest w moim przekonaniu wystarczająco gęsta. Możemy dołożyć do niej jeszcze ze cztery kreski, tylko co z tego wyniknie? Chciałbym, aby rok 1996 był rokiem intensywnych studiów i ostatecznej decyzji. Podobnie wygląda sprawa linii kolejowych. Linia E-20 z Berlina do Terespolu będzie pierwszą, którą już niedługo, bo jeszcze w tym tysiącleciu, będziemy mogli przejechać przez Polskę od granicy do granicy, w ruchu pasażerskim z szybkością 160 km/h, a w ruchu towarowym - 100 km/h, z naciśkiem na oś 22,5 tony. Takiej linii w Europie Środkowo-Wschodniej i na wschodzie Europy nie ma. Będziemy pierwsi. Rzecz w tym, żebyśmy umieli z niej w pełni skorzystać.

Chciałbym namawiać i panów wojewodów i kierownictwo PKP, a także kręgi biznesowe do tego, byśmy intensyfikację ruchu granicznego i tranzytowego przez Polskę widzieli nie tylko w kontekście silnej i narastającej presji dotyczącej budowy dróg, przejść granicznych, byśmy także pamiętali o tzw. suchych portach, o potrzebie prze-

wozów tzw. kombinowanych (naczepy i całe kontenery przewożone przez Polskę koleją i dalej na zachód Europy). Mnie nie interesuje oferowanie tego rodzaju przewozów ze stacji w Poznaniu do Berlina. Bo jeżeli ktoś przejedzie przez Polskę 600 km na kołach, zostawiając różne radości po drodze, to niech jedzie jeszcze 120 km do Świecka. Natomiast, jeżeli wsiada do pociągu na wschodniej granicy Polski, to jestem otwarty, nawet na współpracę w finansowaniu takich projektów.

Co do spraw poruszanych przez pana wojewodę suwalskiego. Nie ma w Polsce dylematu co do przebiegu Via Baltica. Ten dylemat dotyczy odcinka między Litwą a Kaliningradem. Via Baltica, z polskiego punktu widzenia, jest drogą z Kowna przez Suwałki, Łomżę albo Białystok do Warszawy. Modernizujemy już drogę od strony Warszawy do Ostrowi Mazowieckiej, przygotowujemy się też do odcinka od granicy litewskiej. Projektowane są m.in. objazdy Augustowa.

Trasa Kaliningrad - Elbląg będzie jeszcze w grudniu 1995 roku zgłoszona jako autostrada płatna do przetargu. Natomiast tranzyt z Kaliningradu do Białorusi i przez Białoruś do Rosji, jest inną sprawą. Kaliningrad, enklawa Federacji Rosyjskiej, potrzebuje dostępu do swojego kraju. Uważam, że my musimy ułatwić Rosjanom dostęp do własnego lądu, leży to w naszym interesie, może nie dokładnie na tym odcinku tranzytowym, ale w szerokiej współpracy z Federacją Rosyjską. Będę składać oficjalną wizytę w Moskwie w dniach 6-8 listopada i również wyrażę zgodę na to, aby ten tranzyt mógł się odbywać przez Polskę. Będzie prośba do Pana Wojewody Suwalskiego, do Dyrektora Generalnego Dróg Publicznych o określenie tras, po których będą mogły się poruszać pojazdy poszczególnych kategorii. Była tu także mowa o korytarzu Bałtyk - Morze Czarne. Dokładnie tak, o to chodzi, o korytarz transportowy - kolejowy i drogowy czyli multimedialny korytarz transportowy, spajający te dwa baseny.

Prezes Zarządu Centrali Produktów Naftowych „CPN” S.A.

JERZY MAŁYSKA

Chciałbym serdecznie podziękować za zaproszenie mnie i moich współpracowników do udziału w tej konferencji. Traktujemy to jako wyraz uznania roli CPN, od niedawna skomercjalizowanego przedsiębiorstwa państwowego - Spółki Akcyjnej, w życiu gospodarczym i społecznym kraju, a na terenach przylegających do wschodniej granicy w szczególności. Polska nafta od pierwszych swoich dni związana była ze Wschodem. To na terenach Polski południowo-wschodniej, w Galicji, Ignacy Łukasiewicz odkrył możliwość gospodarczego wykorzystania oleju skalnego czyli ropy naftowej. To ze Wschodu importowaliśmy przez dziesiątki lat po wojnie praktycznie wszystkie przerabiane w Polsce i gotowe produkty naftowe, niezbędne dla społeczeństwa i gospodarki kraju. Dziś sytuacja zmieniła się, podobnie jak zmieniła się po transformacji ustrojowej rzeczywistość gospodarcza całego kraju. Kierunek wschodni nie jest już jedynym kierunkiem, z którego importowana jest ropa i produkty naftowe. W coraz większym stopniu, ruch towarowy dotyczący produktów naftowych zaczyna być ruchem dwukierunkowym. Od 2 bowiem lat eksportujemy benzyny i olej napędowy na Ukrainę i Białoruś.

CPN to przede wszystkim baza magazynowa i baza przeładunkowa produktów naftowych. Dopiero w następnej kolejności są to stacje benzynowe - „okna wystawowe” naszej firmy, w których bezpośrednio zaopatrują się klienci. CPN jest silnie zakorzeniona na terenach przylegających do wschodniej granicy. Mamy tutaj rozwiniętą infrastrukturę techniczną, kilka liczących się baz magazynowych, z których najważniejszą pod względem operacyjnym i jakościowym jest baza przeładunkowa i magazynowa w „suchym porcie” w Małaszewiczach. Warto dodać, że bazy na granicy wschodniej przez wiele dziesięcioleci były najważniejszymi bazami magazynowymi naszej firmy. A zważywszy fakt, że CPN w ówczesnych czasach była rzeczywiście monopolistą prowadzącym cały obrót towarami naftowymi, praktycznie były to bazy przeładunkowe i magazynowe całego kraju.

Co się działo na tych terenach po bardzo silnym otwarciu naszej gospodarki na zachód w latach 1990 - 1991 Państwo doskonale wiecie. Kłopoty dotknęły również nasze bazy, w tym Małaszewicze. Ale wbrew wszystkiemu i wszystkim, w czasie gdy dyskusje o likwidacji naszych baz wydawały się niepozabawione podstaw, ani przez chwilę o takim rozwiązaniu nie myśleliśmy. Wiedzieliśmy bowiem, że kierunek wschodni jest perspektywiczny i podejmowaliśmy niezbędne decyzje dotyczące modernizacji i rozbudowy baz granicznych uznając, iż będą one przydatne w handlu w jedną i drugą stronę.

Pan wojewoda Korszeń w swoim wystąpieniu wskazał CPN, jako jedno z przedsiębiorstw, które na tych terenach podjęły i prowadzą dużą inwestycję. Otóż w bazie w

Małaszewiczach kosztem 220 mld zł. praktycznie kończymy działania inwestycyjne, zmierzające do podwojenia zdolności przeładunkowych. W przeszłości ta duża baza miała możliwość przeładunku 3 tys. ton paliw na dobę. W tej chwili już 6 tys. ton. Zás zdolność magazynowa powiększy się z 30 do 60 tys. ton. Chcemy bardzo, by w Małaszewiczach przechowywane były produkty naftowe nie tylko naszej firmy. Ci wszyscy, którzy przed laty podejmowali działania importowe i przeładunkowe, często-kroć w wołających o pomstę do nieba warunkach ekologicznych, mogą i powinni korzystać z potencjału przeładunkowego i magazynowego Małaszewicz. Do tego celu niezbędne jest jednak ustanowienie składu celnego w tej bazie. Mamy obecnie w CPN dwa składy celne w portach morskich w Gdańsku i w Szczecinie. Powstanie składu celnego w Małaszewiczach jest niezbędne nie tylko dla naszej firmy.

Trzecim bardzo ważnym elementem naszej działalności inwestycyjnej w bazach w ogóle, a na granicy wschodniej w szczególności, są sprawy ochrony środowiska. Namacalnym tego przykładem są także Małaszewicze. Przekazaliśmy tu do użytku dobrze funkcjonującą dużą oczyszczalnię ścieków. W następnym etapie inwestycji przewidujemy pełną hermetyzację bazy.

Ze Wschodem współpracują też specjalistyczne jednostki CPN, konkretnie Dyrekcja Eksploatacji Cystern. Przedsiębiorstwo to jako jedyne w kraju eksploatuje cysterny służące do przewozu materiałów płynnych, głównie paliw i chemikali. Z dużą satysfakcją chciałbym poinformować, że naszym specjalistom w tej firmie udało się jako pierwszym w Europie opanować techniczny proces przewożenia paliw i ładunków chemicznych wagonami, które nie wymagają przeładunku tychże towarów. Poprzez wymianę wózków, a w najbliższym czasie osi kolejowych pod cysternami, wagony bez większych kłopotów przejeżdżają z toru szerokiego na wąski i odwrotnie. DEC jest firmą, która przejęła w dużym stopniu przewozy chemikali na linii Wschód - Zachód, kolejnego elementu towarowego w eksporcie i imporcie.

Stacje benzynowe są naszym oknem wystawowym, dlatego też mamy w naszych zamierzeniach budowę nowoczesnych stacji benzynowych na drogach prowadzących do przejść granicznych. Jedną z pierwszych będzie stacja paliw w terminalu w Koroszczyne. Rozpoczęliśmy już prace projektowe tej inwestycji.

Jestem na tej konferencji w szerszej grupie współpracowników. Z przyjemnością chciałbym poinformować gospodarzy, że w ciągu dwóch ostatnich dni obradowaliśmy w Białej Podlaskiej w gronie Kolegium Dyrekcyjnego CPN. Znaleźli się tu wszyscy dyrektorzy regionalni, by naocznie się przekonać, że kierunek wschodni jest kierunkiem właściwym i przyszłościowym. Przez dwa ostatnie dni omawialiśmy w gronie Kolegium właśnie szanse i bariery Ściany Wschodniej. Chcę stwierdzić z pełnym przekonaniem, że znaleźliśmy więcej szans niż barier, chociaż na pewno tych ostatnich jest sporo i niektóre z nich odczuliśmy na własnej skórze, kiedy dokonywaliśmy lustracji potencjalnych terenów inwestycyjnych po drugiej stronie granicy. Kiedy odczuwaliśmy, że przekroczenie granicy nie jest sprawą łatwą, nawet jeżeli pomagają nam przedstawiciele Urzędu Wojewódzkiego.

Za główną barierę uznajemy trudności w rozliczeniach handlowych naszego eksportu. Dotyczyć to będzie zapewne także zamierzonej przez nas działalności inwestycyjnej po drugiej stronie Bugu. Drugą istotną barierą jest ciągle istniejąca różnica

w podejściu do spraw formalno - prawnych naszych urzędników w stosunku do działalności urzędników w republikach wschodnich i duża różnica w jakości i wykonawstwie obiektów przemysłowych czy handlowych. Wreszcie trzecią barierą, jest niski stopień bezpieczeństwa materialowego, finansowego, a nawet osobistego na Wschodzie. W naszym przypadku dotyczy to np. autocystern z produktami. Nawet jeżeli wcześniej zabezpieczymy sobie zapłatę za produkt przewożony w autocysternie, to nie mamy pewności, czy autocysterna wróci do Polski. A nie ma dziś w Polsce żadnej firmy, która chciałaby ubezpieczać nasze pojazdy wyjeżdżające na Wschód.

Największą zaś szansą, i o tym mówiliśmy tu wielokrotnie, jest chłonność rynku wschodniego, przewidywana przez ośrodki analityczne i prognozy gospodarcze dla Europy Wschodniej. Drugą dużą szansą są przechodzące przez Polskę szlaki drogowe Wschód-Zachód, coraz bardziej liczące się w całym systemie transportowym Europy. Trzecią szansę widzimy w dużym ruchu transportowym na tych szlakach, głównie w zakresie transportu kołowego. Co za tym idzie - zakodowanie w świadomości kierowców znaku „CPN”. Będzie to miało duże znaczenie przy podejmowaniu przez nas decyzji o działalności inwestycyjnej po drugiej stronie Bugu. Wreszcie jako czwartą szansę, widzimy bardzo pozytywny stosunek obywateli tamtejszych republik, a Białorusinów szczególnie, do partnera polskiego, jako bardziej im odpowiadającego językowo, mentalnościowo i chyba w aspekcie historycznym. Jesteśmy przekonani, bo takie rozmowy parę lat temu prowadziliśmy z partnerami zachodnimi, którzy wówczas do Polski wchodzili, że może to mieć podstawowe znaczenie przy wyborze przez tamtą stronę Polski jako partnera zagranicznego do współpracy.

Wszystko to proszę Państwa powoduje, że właśnie na tym Kolegium, w ciągu ostatnich dwóch dni, **zdecydowaliśmy się wprowadzić w życie własną CPN-owską strategię wschodnią.** Nie użyję tu zbyt wielkich słów jeżeli powiem, że dla naszej firmy, dla sektora naftowego, nie wiem czy nie dla całej polskiej gospodarki, może być to swego rodzaju decyzja historyczna. Zamierzamy więc podjąć działalność inwestycyjną i handlową we własnych obiektach na terenach początkowo białoruskich, w następnej kolejności w innych republikach postradzieckich. Postępujemy więc podobnie jak koncerny zachodnie, które wchodzi na polski rynek, które odbierają nam klienta, które powodują, że rynek ten dla nas się kurczy. Własnej przestrzeni życiowej szukamy na Wschodzie i widzimy pełną możliwość odzyskania wielkości sprzedaży i zysków właśnie na kierunku wschodnim.

Głównym celem naszej strategii jest oczywiście intensyfikacja eksportowo-importowych relacji handlowych z republikami WNP, pełne wykorzystanie potencjału granicznego CPN na Ścianie Wschodniej, stworzenie nowego efektywnego centrum generowania zysków, sieci sprzedaży detalicznej i hurtowej za wschodnią granicą, trwałe umocowanie CPN na rynkach wschodnich przez stworzenie przedstawicielstwa zagranicznego oraz systemu powiązań kapitałowych z rynkiem paliw WNP. A wreszcie podjęcie wielopłaszczyznowych działań w sferze „public relation” dla stworzenia własnego „image” na rynkach wschodnich, odpowiednio przeciwdziałając i

wyprzedzając konkurencję koncernów światowych, które w swoim marszu dojdą i na wschód.

Oczywiście mamy pełną świadomość, że działalność nasza musi przynosić efekty gospodarcze, bo o działalności charytatywnej w biznesie mówić nie możemy. Chociaż w tym wypadku mamy również świadomość pozytywnej, społecznej roli związanej z aktywizacją ludności na tym terenie, związanej z odpowiednią promocją naszego kraju za granicą. Ale nasze zamierzenia muszą przynosić firmie zyski.

Mając to na uwadze, już dziś na wszelki wypadek zwracamy się do rządu o pomoc w uzyskaniu niezbędnych preferencji podatkowo-celnych, gdyby taka potrzeba wystąpiła. Mówię o tym nie z tej prostej przyczyny - pomóżcie nam rządzić, bo my sobie nie potrafimy pomóc sami. Mamy jednak świadomość, że ceny produktów naftowych na Wschodzie są znacznie niższe niż w Polsce. Proste przełożenie cenowe spowodowałoby, że efekt naszych działań nie byłby pozytywny. A tak wcale być nie musi. Bo my żyjemy z marży, a ta uzależniona jest od wielkości podatku. Z naszych rozważań analitycznych wynika, że nawet przy znacznie niższej cenie produktów naftowych na terenach wschodnich, można osiągać tam zyski. Być może jednak będzie potrzeba wystąpienia do rządu o preferencje podatkowo-celne.

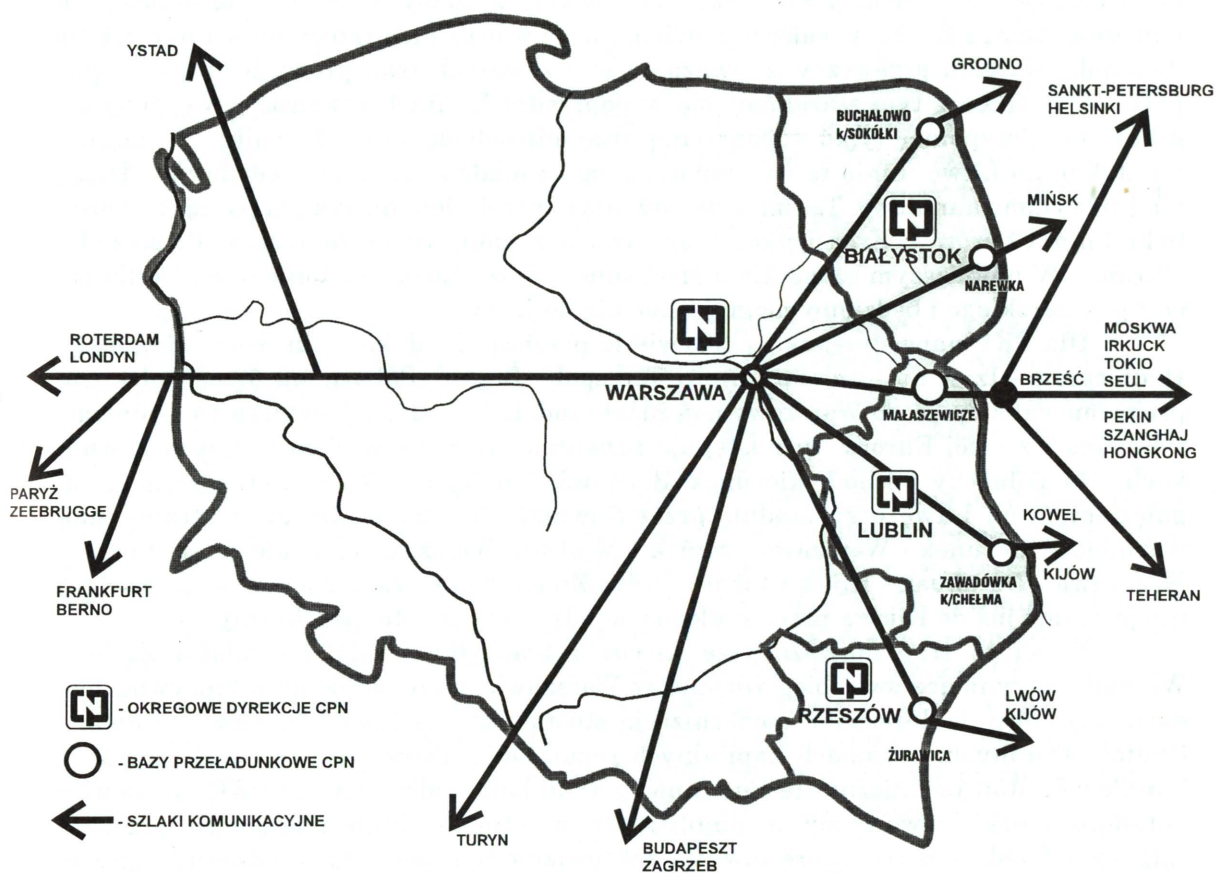
Dokonane przez nas analizy i opracowania wykazują, że tak naprawdę zaistnieć może na rynku wschodnim w zakresie produktów naftowych, tylko silna, skonsolidowana, dynamiczna i doświadczona firma, jaką jest „CPN” S.A. Taka firma, która jest zdolna podjąć ofensywę inwestycyjną, tworzyć i utrzymywać na tych rynkach polską gospodarczą rację stanu.

Strategia wschodnia naszej firmy jest też wymiernym dowodem, że CPN, zbyt czysto traktowana jeszcze w procesie restrukturyzacji i prywatyzacji sektora naftowego instrumentalnie i przedmiotowo, przygotowana jest do kontynuowania progresywnego, 50-letniego trybu swojego działania, mimo silnej konkurencji jako wyrosła już na rodzimym rynku.

Wreszcie - dobrze i szybko przeprowadzony proces utworzenia polskiego konsorcjum naftowego, jakim ma być Nafta Polska S.A., którego CPN prowadzący działalność magazynową i sprzedaż stanowić będzie znaczną część, da silny impuls polskim inwestycjom naftowym na Wschodzie. **Uważamy, że z naszą strategią wschodnią działamy jak fortpocztą przyszłego naftowego polskiego koncernu.**

Chciałbym na koniec powiedzieć, że w najbliższym czasie zostanie oddana do rozruchu inwestycja produktowo-pojemnościowa w bazie w Małaszewiczach. Głęboko wierzę, że najpóźniej, za rok o tej porze, na terenach terminalu w Koroszczynie, będziemy mogli tankować się w pięknej, nowoczesnej, z pełnym zakresem usług, stacji benzynowej CPN i że podobne stacje staną wkrótce po drugiej stronie granicy.

JEDNOSTKI ORGANIZACYJNE CPN PRZY GRANICY WSCHODNIEJ



DYSKUSJA

Aleksander JANISZEWSKI - Dyrektor Generalny Polskich Kolei Państwowych: - PKP były, są i będą nastawione na aktywizację wymiany towarowej, bo my z niej żyjemy. Dzięki przewozom tranzytowym możemy wytrzymać tę sytuację finansową, którą PKP ma w całości. Powiem np. że w ostatnich trzech latach największą dynamikę wzrostu przewozów zauważamy w przewozach tranzytowych /import i eksport/. W związku z tym staraliśmy się w poprzednich latach otwierać nowe przejścia graniczne. Przypomnę tylko wspomnianą tutaj mimochodem linię Suwałki - Trakiszki - Szestokai, na Litwę. Linia ta na samym początku miała znaczenie symboliczne, dzisiaj ma już wymiar handlowy. Takim nowo otwartym przejściem na samym południu Polski była linia Chyrów - Krościenko, która również zaktywizowała tereny Bieszczad i Ukrainy. W najbliższym czasie linia Hrebenne - Rawa Ruska zostanie otwarta dla ruchu pasażerskiego i będziemy mogli jechać nią do Lwowa.

Dla PKP najważniejsze są oczywiście przejścia Medyka - Żurawica /Mościska/, Hrubieszów - Izow na linii siarkowej i Terespol - Brześć. Patrząc na mapę Polski zaprogramowaliśmy, że do Warszawy dojeżdżają ludzie i towary z kierunku zachodniego, z Berlina i z całej Europy, tu następuje rozwarcie trasy na wschód w trzech kierunkach. Na północny-wschód, kierunek Białystok i dalej na Wilno, Petersburg, z odgałęzieniem na Litwę bezpośrednio przez Suwałki - Trakiszki. Drugi, centralny, najważniejszy kierunek - Warszawa - Mińsk - Moskwa. Wreszcie trzeci kierunek, to trasa Warszawa - Dorohusk - Kijów i też na Lwów. Zmieniliśmy organizację naszego ruchu i nie jeździmy już do Kijowa przez Białoruś, a jedziemy przez teren Ukrainy.

To są te trzy najważniejsze kierunki tranzytowe PKP na szlaku Zachód-Wschód, zaczynające swój bieg właśnie w Warszawie. Przewidujemy intensywną modernizację linii do Terespoła, modernizacją objęta zostanie linia Warszawa - Lublin - Chełm - Dorohusk, w ramach kapitalnych remontów podwyższana tu będzie szybkość handlowa i stan techniczny. Te linie należą do układu podstawowego PKP. Na samym południu Polski, otworzymy w najbliższych sześciu, siedmiu miesiącach przejście Łupków - Miedzylaborce, które również zaktywizuje ten najbardziej ustronny i piękny zakątek Polski.

Linia Wrocław - Katowice - Kraków - Medyka jest w naszym systemie bardzo ważna, ale na pewno nie będziemy jej w najbliższych trzech, czterech latach modernizowali, czy podwyższali jej parametrów. Podobnie postąpimy w przypadku linii Warszawa - Białystok - Kuźnica. Ta linia nadaje się pod względem parametrów do jazdy z prędkością nawet 200 km na godzinę, tylko trzeba w nią włożyć jeszcze sporo pieniędzy.

Wszystkie linie kolejowe na Ścianie Wschodniej są pod naszym specjalnym nadzorem, ponieważ jest tu bardzo mała gęstość sieci kolejowej. Nie przewidujemy likwidacji żadnej z funkcjonujących tu linii. Wspomniał któryś z panów wojewodów o

linii Włodawa - Brześć. To jest dla nas margines, i jeśli tam nie będzie deklaracji ze strony białoruskiej, że pojawią się jakieś miliony ton soli potasowej, czy innych towarów, to nie ma mowy o uruchomieniu tej linii, bo mamy obok przejścia na północy w Małaszewiczach i na południu w Dorohusku. Uruchomienie przejścia we Włodawie może więc nastąpić tylko w jakiejś nadzwyczajnej sytuacji.

I ostatnia informacja - prawdopodobnie w drugiej połowie pierwszego dziesięciolecia następnego wieku możemy mówić o budowie linii TGV, linii dużej szybkości. Pan Minister Liberadzki wspominał o powiązaniach Morze Czarne - Morze Bałtyckie. My taki układ linii kolejowych już posiadamy. Także powiązanie Białorusi z rejonem Kaliningradzkim już funkcjonuje, jest nawet w czterech piątych zelektryfikowane i ładunki tranzytowe już przechodzą przez Polskę. Częściowo przez przejścia Braniewo-Mamonowo-Królewiec, gdzie mamy normalny tor do samego Królewca i jak również do naszych portów. Ale Panie Ministrze, ja się nie zgadzam z teorią jakiegokolwiek szerokiej linii, bo to są za małe przewozy. Na przewozy do Kaliningradu, gdzie mieszka półtora czy dwa miliony ludzi, nie potrzeba nowej linii szerokotorowej.

Marian STEFAŃSKI, Prezes Wschodniego Towarzystwa Inwestycyjnego w Lublinie: - Moje wystąpienie poświęcone jest skutkom powstania Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach. Chciałem się podzielić z Państwem kilkoma refleksjami.

Otóż Bank Depozytowo-Kredytowy w Lublinie jest największym właścicielem Zakładów Mięsnych, funkcjonujących na terenie WOC. Wspieraliśmy tę inwestycję od początku. Po różnych kłopotach przedsiębiorstwo to znów rozpoczyna produkcję. Wolny Obszar Celny daje od pewnego czasu konkretne korzyści w zakresie obniżki kosztów, są to również korzyści umożliwiające bardziej sprawny eksport w kierunku wschodnim. Ale nadal istnieją pewne bariery. Otóż „Prawo Celne” z 28 grudnia 1989 roku oraz ustawa z 8 stycznia o podatku od towarów i usług, są wzajemnie sprzeczne. Sytuacja wygląda w ten sposób, że w/g prawa podatkowego Wolny Obszar Celny jest krajem, zaś w/g prawa celnego - zagranicą. W efekcie nalicza się 2 - krotnie VAT.

Mamy prośbę o przyspieszeniu prac, które tę sprzeczność wyeliminują. Jestem szefem Rady Nadzorczej Zakładów Mięsnych w Małaszewiczach, ale przede wszystkim jestem wykładowcą ekonomii na Uniwersytecie Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. Cały czas staramy się przekonać studentów, że Polska nie może być tylko i wyłącznie korytarzem, przez który towary z zachodu Europy przepływają za naszą wschodnią granicę. Takie rozwiązania jak Wolne Obszary Celne, jak Specjalne Strefy Ekonomiczne, powinny być promowane. WOC w Małaszewiczach jest doskonałym miejscem w sensie lokalizacyjnym, do stworzenia Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Dzięki niej ludzie tu mieszkający będą mieli pracę. Nie powinniśmy być wyłącznie strefą tranzytową, strefą przesyłania towarów ze wschodu na zachód, powinniśmy być miejscem, gdzie towar ten się wytwarza. Już w tej chwili w firmie Polish Farm Meat w Wolnym Obszarze Celnym pojawiają się kupcy ze Wschodu, z Białorusi, z Ukrainy, z Rosji, podkreślając fakt, że jesteśmy blisko granicy, że jest to dla nich wygodne.

Mieczysław JANUSZEWSKI, Przewodniczący Białostockiego Sejmiku Samorządowego: - Niech mi wolno będzie powiedzieć kilka słów w imieniu moich szanownych kolegów, przewodniczących sejmików wojewódzkich Ściany Wschodniej. Na wstępie chciałbym podziękować za możliwość znalezienia się w tym znakomitym gronie i że tak powiem partycypowania w obradach forum, którego temat narzucał niejako dwa problemy: samą granicę, która jest domeną administracji rządowej, ale też i komunikację, którą Pan Minister Liberadzki tak lapidarnie był uprzejmy nazwać kreskami. Chciałbym odnieść się do tego, co się między tymi kreskami znajduje.

Nie będę tu niczego deklarował, nie będę mówił zatem, że samorządy czują się zobowiązane wypełnić tę przestrzeń w oczywistym zakresie obsługi tranzytu, zmierzającego do tej granicy, rozwoju sieci handlowej, wypoczynkowej itp. Obsługa samego taboru, organizacja stref wolnocłowych, to szczególne kwestie, które jeszcze nie znalazła najlepszego odzwierciedlenia w faktach. Kilka przykładów, które już zaczynają funkcjonować, czy są jeszcze budowane, świadczą o barierach, nad którymi wszyscy tutaj powinni się pochylić.

Jest też ciekawy temat, o którym Pan Premier Jagieliński był uprzejmy wspomnieć, dotyczący dużych giełd towarów rolno-spożywczych, które też muszą się lokować między kreskami. Wreszcie sama produkcja rolna i przemysłowa Ściany Wschodniej. Nie zapomnijmy, że Zamojskie, o którym tutaj była mowa, jest obszarem najlepszych ziem w Polsce. Białostockie jest akurat „kopalnią” ziemniaków, co może nie najlepiej brzmi.

Jeśli granica Unii Europejskiej przeniesie się o te kilkaset kilometrów na wschód, to wypada nawiązać do tych standardów, jakie w Unii Europejskiej funkcjonują od dawna. Dotyczy to komunikacji, dzisiaj szczególnie eksponowanej, dróg, telekomunikacji, ale też domeny samorządów - wodociągów, kanalizacji, itd. Dotyczy to Zielonych Płuc Polski - takie piękne tereny jak Puszcza Białowieska, całe dorzecze Bugu, Narwi i Biebrzy, zasługuje na to, by strona rządowa czuła się zobowiązana do partycypowania w tych niezbędnych kosztach, jakie póki co w większości ponoszą samorządy. Inną sprawą jest lokowanie tu nieuciążliwych gałęzi produkcji: włókiennictwa, elektroniki i przetwórstwa rolno-spożywczego. Wszystkie trzy dziedziny przemysłu ostatnimi czasy lekko wędną.

Kolejny postulat, w tym momencie powtórzę tutaj propozycję pana wojewody białostockiego, dotyczy potrzeby integracji Ściany Wschodniej, nie tylko dzisiaj, ale i w przyszłości, żebyśmy stanowili rodzaj przeciwwagi lobby centrów przemysłowych, żebyśmy zechcieli widzieć nasze wspólne problemy i wspólnie je rozwiązywać. Nawiązałbym do propozycji związania czegoś w rodzaju Forum, czy Konwentu Wojewodów Ściany Wschodniej.

Józef ZELENT, Prezes Białkopodlaskiej Izby Gospodarczej: - Doświadczenia wielu państw, notujących duży wzrost gospodarczy w krótkim czasie, wskazują na zagrożenia pogłębiania się dysproporcji pomiędzy regionami kraju lepiej rozwiniętymi na starcie i tymi, które miały wieloletnie opóźnienia. Sytuacja taka może w przyszłości spowodować wyhamowanie wzrostu całego kraju. W Polsce zjawisko to do-

tyczy Ściany Wschodniej. Mam nadzieję, że celem dzisiejszej konferencji jest uwypuklenie tego zagrożenia i wskazanie na metody przeciwdziałania tym zjawiskom. Kolejne rządy Rzeczypospolitej Polskiej ogłaszając zasady polityki regionalnej dawały wyraz trosce o równomierny rozwój kraju,. Dotyczy to dokumentów z roku 1994 i 1995, w których bardzo szczegółowo rozpisano zadania i metody wspierania inicjatyw regionalnych, określając nawet fundusze do wykorzystania. Niestety, dokumenty te nie były realizowane. Od 1990 roku Białkopodlaska Izba Gospodarcza i Fundacja Rozwoju Regionu wspólnie z Urzędem Wojewódzkim w Białej Podlaskiej opierając się na szerokich konsultacjach społecznych, zaangażowały się w opracowanie koncepcji strategii rozwoju województwa, angażując środki Fundacji Rozwoju Regionu, samorządów, dotacji wojewody i inne. W efekcie powstał dokument, który dziś jest przez specjalistów Fundacji Rozwoju Regionu udoskonalany. Stanowi on zarys pełnej strategii dla wszystkich gmin województwa.

Elementem centralnym tych rozwiązań jest utworzenie w rejonie Małaszewicz Ośrodka Obrotu Towarowego i Wschodniego Centrum Agroeksportu, umiejscowionego prawdopodobnie na terenie WOC i tworzącego w przyszłości Centrum Transportowo-Gospodarcze, połączone z projektowaną infrastrukturą przejścia granicznego w Koroszczynie z jednej strony i rozwijającym się portem przeładunkowym PKP w Małaszewiczach z drugiej strony, oraz ściśle współpracujące z cywilnym lotniskiem cargo w Białej Podlaskiej. Rozwiązania w rejonie Małaszewicz posiadają cechy, umożliwiające utworzenie strefy ekonomicznej, o co chcemy dzisiaj wnioskować do władz centralnych Rzeczypospolitej. Wsparciem dla tych rozwiązań powinien być Ośrodek Promocji Handlu ze Wschodem. Propozycje powyższe były wielokrotnie prezentowane również władzom centralnym. Dwukrotnie kierowaliśmy pisma do URM z prośbą o opinię. Niestety, nie uzyskaliśmy żadnej odpowiedzi. Mieliliśmy również szansę na wdrażanie tych propozycji jako programu pilotażu. Nie uzyskaliśmy żadnego rzeczowego wsparcia dla proponowanych rozwiązań, mimo wielokrotnie wyrażanych przez przedstawicieli władz centralnych bardzo pozytywnych opinii.

Korzystając z dzisiejszej okazji jeszcze raz prezentujemy nasze propozycje, które nie są kontrowersyjne i powinny być rozpatrywane w szerokim kontekście rozwoju całego kraju tym bardziej, że wiążą się z problematyką planowanego korytarza transportowego, z niepełnym wykorzystaniem polskich portów morskich oraz planowanym przesunięciem granic Unii Europejskiej. Chciałbym wręczyć Panu Premierowi streszczenia poszczególnych koncepcji, zaopatrzone w dokument podpisany przez pięćdziesiąt osób, najbardziej znaczących w gospodarce województwa i akceptujących planowane rozwiązanie gospodarcze.

Chciałbym jeszcze sformułować konkretne wnioski do władz centralnych. Po pierwsze - wnioskujemy o bardzo niewielką pomoc, pomoc która dotyczyłaby tylko i wyłącznie nakładów na wstępne projekty po to, by móc je przedstawić i zaprezentować przyszłym inwestorom. Zaproponujemy też rozważenie możliwości powołania Pełnomocnika do Spraw Rozwoju Gospodarczego Ściany Wschodniej. Wnioskujemy też o jak najszybsze wzięcie pod uwagę rejonu Małaszewicz, w celu powołania tam Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Marcin RYBICKI, Podsekretarz Stanu w Centralnym Urzędzie Planowania: - Chciałbym przedstawić kilka refleksji dotyczących dzisiejszych wystąpień, dyskusji i ocen szans i barier regionu wschodniej Polski. Przede wszystkim warto sobie uświadomić szanse ziem leżących na Ścianie Wschodniej. Położenie przygraniczne jest czynnikiem, który przez wiele, wiele ostatnich lat, stanowiło właśnie o peryferyjności tych obszarów i najbardziej utrudniał rozwój tych ziem. Jeżeli dziś ulega całkowitemu odwróceniu to, co było największym ograniczeniem i staje się największą szansą, to wyraźnie widać jak wielkie zmiany zaszły nie tylko w Polsce, ale i otoczeniu Polski, w całej Europie. Liczne przykłady europejskie wskazują, że właśnie regiony przygraniczne, przy zmianie klimatu politycznego, uzyskały nieprawdopodobne przyspieszenie rozwojowe. Warto przyglądać się granicy polsko-niemieckiej, która ma już troszeczkę dłuższe doświadczenia, jeśli chodzi o intensywność współpracy nadgranicznej, niż ziemie wschodnie. Ale na granicy wschodniej mamy do czynienia z trudniejszym partnerem, którego sytuacja ekonomiczna i polityczna jest mniej ustabilizowana, niż naszego partnera z zachodu. Dlatego zgadzając się z tezą, że położenie przygraniczne jest największą szansą tego regionu, nie możemy tracić z pola widzenia również innych czynników prorozwojowych.

Kilka dni temu, dokładnie we wtorek 21 listopada, Rada Ministrów przyjęła dokument pod nazwą „Założenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”. Myślę, że większość z państwa obecnych na tej sali brała udział w tworzeniu, poprzez cykl konferencji makroregionalnych tego dokumentu. To, co w tej chwili przedstawiliśmy, jest to pewne, fazowe opracowanie, pewien wybór który rząd jak gdyby zaakceptował i przekaże go Sejmowi. Wybór, spośród hipotez badawczych, padł na koncepcję równoważenia rozwoju kraju. Chciałem podkreślić - koncepcję równoważenia rozwoju, a nie koncepcję zrównoważonego wzrostu. Niby brzmi to podobnie, ale różnica jest zasadnicza. Koncepcja zrównoważonego rozwoju jest pewną iluzją, iluzją chyba nie do osiągnięcia, jest to coś, do czego wszyscy chcieliby dążyć, pewien ideał, ale nieosiągalny. Rozwój następuje nie tylko w dziedzinie gospodarczej, cywilizacyjnej, ale też przez powstanie pewnych biegunów rozwoju, a potem w wypełnianiu tych luk, które między nimi się rodzą. O ile w warunkach gospodarki rynkowej, otwarcia gospodarki na zewnątrz, globalizacji trendów, pewna polaryzacja rozwoju regionów jest nieuchronnością, o tyle jednocześnie niezbywalnym obowiązkiem państwa, rządu, jest dążenie do równoważenia, niedopuszczanie do powstawania zbyt daleko idących różnic rozwojowych. Tak się dzieje wszędzie, tak jest prowadzona polityka regionalna w krajach Unii Europejskiej. Nie jest w interesie całego kraju, jako organizmu gospodarczego, dopuszczanie do zbyt dużych zróżnicowań regionalnych - bo hamują one procesy rozwojowe całego organizmu.

Tak dochodzimy do stwierdzenia, często tutaj konstатовanego i właściwie oczywistego, że regiony Polski wschodniej, Ściany Wschodniej, są w rankingu polskich regionów zacofanymi, o mniejszej dynamice rozwoju. Na historyczne uwarunkowania i wyniki procesów historycznych nałożyły się tu również pogłębiające się dysproporcje, wynikające z procesów transformacji. Sześć lat transformacji pokazało, że są w Polsce regiony, które dużo lepiej dają sobie radę z absorpcją nowych warunków gospodarki

rynkowej, a są regiony, które gorzej sobie z tym radzą. Mówiąc o szansach Ściany Wschodniej widać jak dużo tutaj się teraz dzieje. Wydaje mi się, że jest to efekt ostatniego roku, czy ostatnich dwóch lat, kiedy dostrzeżono szansę zdynamizowania - dzięki położeniu przygranicznemu - procesów rozwojowych. Przespaliśmy pierwszy okres, do końca nie wiedząc jak się da pracować i współpracować z sąsiadami wschodnimi w nowych uwarunkowaniach. A w tej chwili padają głosy, że jesteśmy już wręcz ponaglani przez partnerów do współpracy.

Zaskoczyło mnie trochę, że nie było tu mowy o jednym z najbardziej dynamiczujących postęp i rozwój czynników - o nauce, kreowanie ośrodków naukowych, współpracy naukowej. Doświadczenia europejskie pokazują, że obok międzynarodowego lotniska, dobrej komunikacji drogowej, telefonicznej, właśnie silny ośrodek naukowy jest czynnikiem najbardziej przyspieszającym rozwój regionu. Na wschód od Wisły mamy taki jeden silny ośrodek naukowy, którym niewątpliwie jest Lublin, a obok dość dobrze wykształtowane takie ośrodki jak Białystok, Olsztyn, Rzeszów. Potrzebne jest jednak mocniejsze akcentowanie konieczności rozwoju tych ośrodków naukowych.

Kiedy mówiliśmy na tej sali o współpracy w ramach euroregionów, mieliśmy na uwadze sprawy wymiany handlowej, tworzenia nowych przedsięwzięć produkcyjnych, handlowych itd. Tymczasem wszystkie doświadczenia światowe wskazują, że patrząc w dłuższej perspektywie trzeba przywiązywać niesłychanie dużą wagę do wspólnych inicjatyw, wspólnego kształcenia się młodzieży, rozpoczynając od wspólnego języka, wymiany szkół itd.

Nasze dotychczasowe doświadczenia z euroregionami, i na granicy zachodniej i na granicy wschodniej, są na razie dość skromne. Pierwsze euroregiony powstały trzydzieści parę lat temu na granicy francusko-niemieckiej i niemiecko-holenderskiej. Odegrały one ogromną rolę w ułatwianiu i prześpieszaniu procesów integracyjnych Europy Zachodniej. I tam powstawały w bólach, ich początki były trudne, tak jak u nas. Jest to na pewno kierunek bardzo obiecujący, potrzebny i konieczny, w którym powinniśmy nie tylko się koncentrować na sprawach czysto, że tak powiem, merkantylnych - wymianie handlowej, produkcyjnej itd. Trzeba też patrzeć na aspekt kulturowo-twórczy, oświatowy, naukowy itd.

Takie próby są już czynione wspólnie z naszymi sąsiadami na polu planowania obszarów przygranicznych. Idea opracowania wspólnego programu rozwoju obszarów przygranicznych jest bardzo cenna i bardzo potrzebna. Pierwsze takie prace zahaczają o Polskę Wschodnią - np. program Bałtyk 2010, do którego są włączone: Białoruś, Litwa, obszar Kaliningradzki i cała Polska. Jest projekt wykonania takiego opracowania dla krajów Inicjatywy Środkowo-Europejskiej, jest projekt Zielone Płuca Polski, który przedkładamy na Zielone Płuca Europy. Nie zaczynamy więc od zera. Taka współpraca już jest. Ale wydaje się celowe podjęcie działalności scalającej wszystkie programy i wszystkie kraje przygraniczne.

Do tego nurtu bardzo pasuje i też jest bardzo potrzebna zgłaszana dziś inicjatywa porozumień ponadwojewódzkich - czy też Forum Województw Ściany Wschodniej. Myślę, że byłoby ono dobrym inicjatorem, oczywiście przy udziale władz centralnych, podjęcia opracowania programu rozwoju obszarów po obu stronach granicy.

Stefan KAMIŃSKI - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Współpracy Gospodarczej z Zagranicą: - Chciałbym się podzielić kilkoma uwagami z punktu widzenia uczestnictwa Polski w obrotach handlu europejskiego, a w szczególności z naszymi partnerami ze Wschodu. Jeśli poszukuję odpowiedzi na pytanie - czy istnieją dzisiaj bariery, które w tej mierze dosyć precyzyjnie wymienił wojewoda chełmski, to dla mnie dzisiaj rzeczywiście istniejące bariery stają się w perspektywie ogromną szansą, jeśli popatrzymy na rozwój współpracy międzynarodowej, przede wszystkim współpracy gospodarczej. Unia Europejska postrzega nas na tyle atrakcyjnie, na ile silnie jesteśmy związani z naszymi partnerami wschodnimi. A więc teza, która tutaj była przez jednego z przedmówców lansowana, iż nasze zaangażowanie w integrację europejską, będzie powodować pogłębianie dysproporcji pomiędzy województwami wschodnimi a pozostałą częścią kraju, w perspektywie nie ma racji bytu. Nasi najważniejsi gospodarczo partnerzy są zainteresowani, byśmy z naszymi sąsiadami ze Wschodu mieli jak najmocniej rozwinięte związki polityczne i gospodarcze, a w szczególności ekonomiczne. Przecież to nie przypadek, że Land Brandenburgia podejmuje dziś działania promocyjne na rzecz współpracy z województwami wschodnimi. To nie jest działanie charytatywne, to jest kalkulacja efektów ekonomicznych, które można osiągnąć w najbliższej perspektywie.

Nasi partnerzy wschodni przeżywają dziś trudności gospodarcze. Nakłady finansowe, produkcja brutto, spadają z roku na rok. Szacuje się, że dopiero około roku 2003 należy oczekiwać pierwszych przyrostów produktu krajowego brutto, zarówno na Ukrainie, Rosji, jak i na Białorusi. Jest tam jednak wola transformacji w kierunku gospodarki wolnorynkowej. Rosja już, a Ukraina za chwilę, składają swoje aplikacje do światowej organizacji handlu GATT.

I dlatego to, co dzisiaj jest barierą, moim zdaniem za chwilę będzie szansą dla województw wschodnich. Pierwsze inwestycje kapitału zachodniego, które przyszły do Polski i miejsce ich lokalizacji, związane było z dystrybucją wewnątrz kraju, z zaspokajaniem potrzeb popytu wewnętrznego. Dzisiaj inwestycje zagraniczne są rozpatrywane również przez możliwość wychodzenia z produktem wyprodukowanym na terenie Polski poza granicę. Firma Daewoo wiąże się z FSO nie tylko dlatego, żeby pokryć zapotrzebowanie rynku wewnętrznego, ale również po to, by jego towar był w dużej części eksportowany na Wschód. To na wschodzie jest odłożony popyt inwestycyjny i konsumpcyjny, to tam się uruchomią procesy, do których dzisiaj, m.in. i w wyniku tej dyskusji, jesteśmy w stanie dużo intensywniej i dużo lepiej się przygotować. Bardzo mnie cieszy, że inicjatywa zorganizowania tej konferencji wyszła z województw Ściany Wschodniej. Chciałbym powiedzieć, że im konsekwentniej rząd będzie realizował politykę integracji z Europą Zachodnią, tym łatwiej będą powstawały materialne i organizacyjne oraz finansowe przesłanki do współpracy i zacieśniania współpracy gospodarczej z partnerami wschodnimi. Są to dwa elementy, które się uzupełniają.

Temat dzisiejszej konferencji mógłby brzmieć - wschodnie wyzwania i szanse. Dlatego, że rozmawiamy o rynku liczącym około 200 milionów konsumentów. Polska wchodząc poprzez Unię Europejską i CEFTE do wspólnego rynku kreuje rynek 40 milionów. Polska podnosząc swoją współpracę na odpowiedni poziom dotyka ze Ścianą

Wschodnią rynku 200 milionów. Region wschodni będzie w najbliższej perspektywie najlepszym miejscem do lokowania inwestycji. Chciałbym państwu przypomnieć, że w przeciągu ostatnich 4 lat powstało tylko w 4 państwach naszych wschodnich sąsiadów prawie 3.200 podmiotów gospodarczych z udziałem polskiego małego kapitału, które zainwestowały na wschodzie 60 milionów dolarów. 3.200 podmiotów funkcjonujących w Ukrainie, Białorusi, Rosji i na Litwie. To wskazuje, że nasi biznesmeni z dużym optymizmem patrzą w przyszłość, większym często niż my, w strukturach administracyjnych państwa. Tak więc mamy doświadczenia, a po drugie możliwości wzajemnej współpracy. Wieloletnie związki gospodarcze, mające różne koleje losu, dzisiaj w świadomości ludzi po obydwu stronach granicy bardzo mocno się zazębiają. Po trzecie - zarówno nasi partnerzy, jak i my, mamy świadomość samograniczenia się do celów realnych i efektywnych. Musi pamiętać, że w dalszym ciągu mamy po prawej stronie Bugu do czynienia z partnerami, u których reguły gry gospodarki rynkowej są niewykształtowane.

Funkcjonujące z różnym natężeniem w naszych ekonomikach elementy gospodarki rynkowej przynoszą nowe jakości, jak chociażby stałe zawężanie się możliwości bezpośredniej ingerencji rządów w przebieg procesów transformacji. Do wczoraj mieliśmy możliwe oparcie wymiany handlowej na podstawie dwustronnych umów gospodarczych. Dzisiaj staje się to nieracjonalne również i u naszych partnerów. Jednocześnie jednak nie wykształtowali oni żadnych mechanizmów gospodarki rynkowej, nie istnieją systemy zamówień rządowych, przetargów, gwarancji i ubezpieczeń transakcji, nie rozwinęła się w pełni infrastruktura ubezpieczeniowa. Sporo mówiono tutaj o tworzeniu systemów finansowych, współpracy międzybankowej, instytucji poręczeń i ubezpieczeń. Dzisiaj współpraca gospodarcza z partnerem wschodnim niesie za sobą ryzyko polegające na tym, że można nie otrzymać pieniędzy za wysłany towar. I to ryzyko musi niestety być dzisiaj asekurowane wysiłkiem trzech ogniw:

- po pierwsze - budżetu państwa,
- po drugie - instytucji ubezpieczeniowych działających jako podmioty prawa handlowego czyli podejmujących działania na własne ryzyko,
- po trzecie - banków, które w perspektywie będą miały z tego tytułu określone profity, ale również działających nie jako agendy rządowe, a jako instytucje o charakterze komercyjnym.

Osobiście widziałbym bardziej intensywne działanie rządu w sferze promocji, współuczestniczenia w finansowaniu targów oraz imprez wystawienniczych. To jest droga na której rząd i budżet mógłby pomóc w zabezpieczeniu polskim towarom równomiernego dostępu do rynków zagranicznych, a w tym przypadku - wschodnich. Prawie 30 procent środków będących w dyspozycji Funduszu Promocji Ministerstwa Współpracy Gospodarczej z Zagranicą zostało przeznaczonych w 1995 roku na wspieranie naszych działań promocyjnych w Europie Wschodniej. Mam również nadzieję, że panowie wojewodowie, instytucje samorządowe oraz Izby Regionalne, bardziej skutecznie będą wykorzystywały instrumenty stworzone przez rząd. Myślę tu o ustawie o specjalnych strefach ekonomicznych, która daje pełne uprawnienie i pełne możliwości działania w tej sferze władzom regionalnym. Ale trzeba widzieć ten problem również

od strony zobowiązań budżetowych, bo ulgi w tej sferze są ulgami, które w rzeczywistości powodują obniżenie dochodów budżetowych.

Stworzyliśmy już infrastrukturę prawną dla podejmowania do tego typu działań z myślą o aktywizacji regionu. Sukces we współpracy ze wschodnimi sąsiadami będzie determinowany w moim przekonaniu przez trzy płaszczyzny instrumentalnie związane ze współpracą regionalną.

Po pierwsze - uważam za zasadnicze tworzenie stałych przedsięwzięć na zasadzie joint venture lub wspólnych inwestycji w tym kraju, w którym dyktuje to interes gospodarczy. Nie widzę większego problemu czy inwestycje lub spółki joint venture będą kreowane wedle prawa polskiego, czy też naszych sąsiadów. Tego typu działania na pewno będą determinować wzrost gospodarczy w regionach przygranicznych.

Po drugie - uważam, że siłą napędową rozwoju stosunków gospodarczych z naszymi wschodnimi sąsiadami staną się inicjatywy regionalne i współpraca regionalna. Na tym poziomie najszybciej będą kreowane instytucje bankowe i finansowe, bo na nim dokonuje się gros obrotu towarów i usług. Przy okazji chciałbym państwu powiedzieć, że w regionach wschodnich handel przygraniczny jest dużo większy od obrotów oficjalnych. Szacujemy, że w wymianie przygranicznej na Ścianie Wschodniej przybysze zza Buga zostawiają rocznie prawie 4,5 miliarda dolarów za towary tutaj zakupione. To bardzo dobrze, że tak się dzieje i nie mamy zamiaru administracyjnymi metodami nic w tej sprawie robić. Ale to jest szara strefa. Ludzie mają tu pracę i płacę, ale nie płacą podatków. I dlatego apelują, by samorządy, wojewodowie, wójtowie gmin, zastanowili się, jak możnaby z wymiany przygranicznej uzyskać środki na aktywizację rozwiązań regionalnych. Nie namawiam tu do jakiegokolwiek działania administracyjnego, bo zjawisko jest ogólnie korzystne. Kupowane są towary, na które nie ma zapotrzebowania wewnętrznego.

I po trzecie - dobrze prowadzona promocja polskich towarów i usług oraz udział w imprezach wystawienniczych w regionach przygranicznych naszych sąsiadów, decydować będzie o wzroście obrotów towarowych, a tym samym o regionalizacji naszych powiązań gospodarczych.

Jeśli chodzi o sprawy fitosanitarne to zgadzam się, że trzeba jak najpełniej takie rozwiązania formalno-prawne z pozycji rządowych zabezpieczać. Chcę państwu powiedzieć, że działają w tej sprawie permanentne komisje mieszane i sprawę umów weterynaryjnych oraz fitosanitarnych mamy zawsze na uwadze, podobnie jak Ministerstwo Rolnictwa. Ale nasi partnerzy nie są gotowi organizacyjnie i merytorycznie do takich umów.

Jeśli chodzi o opłatę na przejściach drogowych Ukrainy daliśmy wyraz swojemu niezadowoleniu w podejmowaniu tego typu działań jednostkowych. Ale nie będziemy stosować retorsji. Partnerzy ukraińscy odpowiedzieli, że sprawę rozpatrzą.

Na koniec chciałbym powiedzieć państwu, że wzrost obrotów gospodarczych tylko z regionem, z którym Państwo sąsiadujecie, po 8 miesiącach 1995 roku przedstawia się następująco:

- mamy wzrost eksportu o 96 procent w stosunku do tego samego okresu 1994 roku,
- w imporcie wzrost wyniósł 46 procent

- łącznie w obrotach mieliśmy 71 procent wzrostu.

Polski eksport w ogóle w tym okresie wzrósł o 38,5 procent, zaś import o 39,5 procent. Oznacza to, że wzrost obrotów towarowych pomiędzy Polską a sąsiadami wschodnimi jest prawie 2,5 raza szybszy, niż w ogóle wzrost udziału Polski w obrotach handlu zagranicznego. Uważam więc, że perspektywa Ściany Wschodniej jest dziś dużo jaśniejsza, niż w przeszłości.

Jerzy KOZŁOWICZ, Dyrektor Przedsiębiorstwa „Triticum” w Zalesiu k.

Białej Podl.: - Chciałbym powiedzieć o konkretnej sprawie, o infrastrukturze przygranicznej. Pan Minister Liberadzki mówił o przewozie samochodów przez Polskę. Dzisiaj jednak bardziej pilną sprawą, jest przewóz samochodów przez granicę białoruską. Nie wiem, czy Pan Premier Jagieliński zauważył, jakie tworzą się kolejki na granicy w Kukurykach? Są to kolejki długości 20-30 km, które uniemożliwiają nie tylko ruch graniczny, ale cały ruch towarowy w regionie. Tymczasem są budynki, jest ogrodzony teren, gdzie można dokonać odprawy celnej tych samochodów, przygotowywać je do załadunku na pociągi. Wiem, że strona białoruska przejęła infrastrukturę po Armii Radzieckiej, a to znaczy, że ma ona możliwość rozładunku tych samochodów. To jest jedna ze spraw do szybkiego załatwienia.

Podsumowanie dyskusji

Wicepremier **ROMAN JAGIELIŃSKI**

Nie sposób - zwracam się tu do Pana Kozłowicza - nie widzieć tej kolejki, bo wówczas władza byłaby wyjątkowo zaślepiąca.

Proszę Państwa, nie będę niestety w stanie ustosunkować się do wszystkich wypowiedzi, nie wszystko można było tu omówić w szczegółach. Chcę oświadczyć, że na podstawie dyskusji, a także tego co widziałem uważam, że **Ściana Wschodnia nie jest już ścianą płaczu**. Możemy mówić w dalszym ciągu o regionalnym różnicowaniu rozwoju gospodarczego. Ale tu, na wschodzie, widać już wielką szansę. Widać wychodzenie z dolka i szukanie szansy rozwoju, możliwej przede wszystkim w bardzo szerokiej wymianie handlowej, wykorzystywaniu ruchu tranzytowego przez Polskę. Mogę po dzisiejszej konferencji powiedzieć więcej - **szans dla województw wschodnich jest więcej niż barier. Bariery będziemy pokonywać wspólnie**. Dobrze się stało, że zmieniliśmy koncepcję funkcjonowania naszego Państwa, funkcjonowania władzy. Warszawa nie będzie budować życia innym. Dlatego nie preferujemy inwestycji centralnych, bo i nadzór, a często i zapotrzebowanie terenowe, nie były należycie wykorzystywane. Wojewoda Korszeń mówił, że potrzeba więcej zaangażowania budżetu centralnego. Ja jednak zawsze stwierdzam, i taka jest polityka rządu w którym uczestniczę, że tam gdzie jest inicjatywa, tam gdzie jest poparcie władzy centralnej przez szczebel terenowy, będzie pomoc budżetu państwa. Bo tylko wówczas te środki będą właściwie i oszczędnie wykorzystywane.

Stąd wynikają zasady polityki regionalnej rządu, preferencje dla obszarów, gdzie jest szczególnie wysokie bezrobocie, gdzie trzeba restrukturyzować przemysł ciężki, czy też uzupełniać infrastrukturę. Do tego potrzebna jest pewna metodyka działania, a nawet zmiana formy finansowania.

Sądzę, że dzisiejsza konferencja będzie sukcesem dla województw wschodnich także dlatego, że spotkali się tutaj minister Liberadzki, minister Wieczorkiewicz, minister Kamiński i wicepremier Jagieliński, i dopiero tutaj uzgadniamy, kto ile ma środków i kto ile będzie mógł przeznaczyć na województwo białkopodlaskie, a szczególnie na drogi dojazdowe do przejść granicznych, zapewniające udrożnienie granicy. Dlatego wyobrażam sobie, że w przyszłości będzie musiał powstać specjalny fundusz regionalny pozostający w dyspozycji centralnej, z którego będzie można finansować tego typu inwestycje.

Pracujemy nad systemem, który urzeczywistni upodmiotowienie władzy terenowej. Chodzi o to, by wojewoda miał możliwość dysponowania budżetem przydzielonym nie tylko z tytułu ustawy budżetowej, by miał też określone dochody. Wówczas będzie słuszny postulat wojewody przemyskiego, żeby dbać nie tylko o przejścia graniczne, ale i o rozwój całych województw. Dzisiaj, żeby stworzyć warunki dla woje-

wództw wschodnich, będziemy dbać przede wszystkim o przejścia graniczne. Myślę panowie wojewodowie się z tym zgodzą. Zresztą, od kiedy centrala przekazała wam przejścia do dyspozycji, widać jak wielkie budzą one zainteresowanie, ambicję, by jak najszybciej w waszym województwie powstało chociaż jedno porządne przejście graniczne. Ta konkurencja też jest właściwa. **Oglądałem dzisiaj przejście graniczne z Białorusią w Sławatyczach. Napawa ono dużym optymizmem. Jeżeli tak będziemy udrażniać naszą Ścianę Wschodnią, to ruch przez nią będzie wzrastał co najmniej w takim tempie, jak w latach 1990 - 1994.** Dużo jednak zależy od was, od waszych służb i samorządów terytorialnych, od stworzenia warunków do inwestowania kapitału polskiego i zagranicznego w województwach wschodnich.

Ale oglądałem też przykłady złego ulokowania kapitału, martwych inwestycji, które powstają jakby na zasadzie konkurencji. Dobrze byłoby więc stworzyć monitoring, wiedzieć co, gdzie, powstaje. Mówię tutaj o konkretnym przykładzie, - otóż na trasie z Terespolu do Białej Podlaskiej miał powstać duży bazar, porównywalny ze Stadionem Dziesięciolecia i bazarem w Tuszynie. Infrastrukturę stworzono, ale nie ma kupców. Przyznam się szczerze, że z zaciekawieniem analizuję ten przypadek, między innymi dlatego, że jestem odpowiedzialny w rządzie za tworzenie rynku hurtowego i nie chciałbym, żeby takie martwe inwestycje się powtarzały. Dlatego, gdy podpisujemy akt notarialny dotyczący rynku hurtowego, zawsze zabiegam o pełną akceptację właściwego wojewody, bo on jako reprezentant władzy ma pełne rozeznanie sytuacji. Ale zarazem dobrze by było, gdyby przedstawiciel zarządu gminy - wójt czy burmistrz, dzielił się z inwestorami swoją wiedzą, przestrzegał ich, gdy tego typu inwestycje nie są trafione.

Rozmawiałem dziś z wójtem Sławatycz. Funkcjonuje tu przejście przez które dziennie przejeżdża minimum tysiąc samochodów dziennie. Na pytanie o inwestycje związane z przejściem usłyszałem, że przede wszystkim są zapytania. Ale jeśli to przejście ma być zakończone w 1996 roku, to powinien tu panować niemały ruch inwestycyjny. A ja słyszę, że są do niego tylko przymiarki. Dobrze byłoby więc, żeby we własnym zakresie, a jak będzie potrzeba, to też przy wsparciu centralnym, robić promocję takich regionów przygranicznych jak Sławatycze, upowszechniać w kraju i zagranicą ofertę gminy - tereny budowlane, określoną infrastrukturę w zakresie możliwości skorzystania z dobrego telefonu, dobrej linii energetycznej, dobrej drogi.

Ciekawym przykładem jest zainstalowanie się centrali koncernu Daewoo na Polskę nie w Warszawie, gdzie też będzie duża inwestycja, ale w Lublinie. Można więc i należy zaproponować inwestowanie takim czy innym firmom w uroczym mieście, jakim jest Biała Podlaska, a może też i w Białymstoku. Informacja o tym, co możemy zrobić, co robimy, często nie dociera do inwestorów. Na przykład tym, że zmieniamy zasady kredytowania na obszarach wiejskich. Przypisujemy te małe miasteczka do obszarów wiejskich i umożliwiamy im korzystanie z kredytowania spółek joint venture. Dziś jest taka możliwość przy zaangażowaniu kapitału zagranicznego do 49 procent. Ale jeśli będzie taka potrzeba, jeśli tych środków będziemy mieli z roku na rok więcej, to będziemy te podmioty traktować równoprawnie. To z kolei daje możliwość zapromowania regionu ze wskazaniem, że jeśli inicjatywa inwestycyjna ze strefy przemysłu rolno-spożywczego ulokuje się w mieście poniżej 5 tysięcy, to można skorzy-

stać nawet z 30 mld kredytu /przy bardzo niskiej stopie procentowej/. W tej chwili w Banku PKO BP można uzyskać taki kredyt już z 15 procentowym oprocentowaniem.

Będziemy tworzyć też warunki rozwoju agencji regionalnych. Jeśli agencje za-funkcjonują za pośrednictwem centrali, przekazemy im środki, które pozwolą agen-cjom nakręcać koniunkturę w terenie. **Ale nawet najlepsza polityka regionalna i swoista redystrybucja budżetu nie zmieni sytuacji. Ona może tylko likwido-wać bariery na drodze do własnego szybkiego rozwoju. Decydują przede wszystkim ludzie, ludzie zaangażowani. Na szczęście ludzi zaangażowanych na Ścianie Wschodniej jest wielu.**

Mówiąc o tworzeniu korzystniejszych warunków wymiany handlowej trzeba wspomnieć o rozliczeniach. Strona rządowa wspiera instalowanie się naszych banków, oddziałów lub porozumień bankowych, między Polską a Białorusią, Polską a Litwą czy Polską a Ukrainą. Ale są pewne rzeczy, które zależą nie tylko od nas. Z tego co wiem, strona białoruska wyraziła zgodę na rozliczenia transakcji handlowych w polskich złotych, ale potrzebna jest akceptacja NBP. Podobna sytuacja dotyczy zabezpieczenia obsługi handlowo-finansowej z Federacją Rosyjską. Już 2 lata temu złożyliśmy w Mo-skwie propozycję utworzenia filii naszego Banku Handlowego. Ale Rosjanie nie akcep-tują do końca naszego pomysłu. Wczoraj rozmawialiśmy z Białorusinami o możliwości utworzenia wspólnego banku. Strona polska wykląda środki, ale prawdopodobnie bę-dzie musiała też zabezpieczyć środki stronie białoruskiej na zasadzie skredytowania - wówczas ten bank powstanie. Dlatego też zwracamy się do kapitału polskiego i tych firm, które dużo zarabiają na handlu ze Wschodem z apelem, by wchodzili w układy kapitałowe ze Wschodem, bo wówczas przyspieszymy organizowanie dobrej obsługi finansowej naszej wymiany gospodarczej.

Celem dzisiejszej konferencji było pełne zinwentaryzowanie sytuacji, w jakiej się znajdujemy na Ścianie Wschodniej. Poruszono wiele problemów, padło wiele pytań ze strony Państwa. Myślę, że obecni tu przedstawiciele resortów, w tym Urzędu Rady Ministrów, dokładnie zanalizują te wypowiedzi i będą tworzyć rozwiązania wspierające wasze działania i inicjatywy.

Chciałbym zaproponować Państwu, aby to była pierwsza, ale nie ostatnia tego typu konferencja. Obecnych jest tu 6 wojewodów Ściany Wschodniej i myślę, że w układzie rotacyjnym można byłoby corocznie spotykać się u innego wojewody, by ocenić wykonanie naszych ustaleń, określić nowe zadania i cele, po prostu spotkać się, bo wymiana poglądów, wzajemne poznanie się, będzie sprzyjać rozwojowi tego regionu. Na koniec zachęcam wszystkich, by po wyjściu z tej sali znaleźli w sobie niezbędną energię do działania na co dzień. Do właściwego wykorzystania środków, które będziecie w stanie wygospodarować wspólnie z zarządami gmin. Chcę zarazem obiecać, że rząd nie pozostanie na wasze inicjatywy obojętny.

Tadeusz Korszeń - Wojewoda Białkopodlaski: - Panie i Panowie. Konferencja „Granica Wschodnia bariery i szansę” dobiega końca. Pracowaliśmy bar-dzo solidnie. Efektem są wnioski, które oby jak najszybciej doczekały się realizacji.

Tadeusz Korszeń - Wojewoda Białkopodlaski:

Panie i Panowie. Konferencja „Granica Wschodnia bariery i szansę” dobiega końca. Pracowaliśmy bardzo solidnie. Efektem są wnioski, które oby jak najszybciej doczekały się realizacji. Życzymy tego sobie nawzajem, działajmy zgodnie i zdecydowanie tak, by jak powiedział Pan Premier Jagiełliński, na wschodzie Polski szans było więcej niż barier.

Dziękuję wszystkim uczestnikom, Panu Premierowi, Panom Ministrom, Panom Posłom, Panom Wojewodom, Przewodniczącym Sejmików Samorządowych, Dyrektorom Generalnym, Prezesom, Dyrektorom, za przyjazd, za udział i zaangażowanie w pracach Forum. Szczególne słowa podziękowania kieruję pod adresem Prezesa Zarządu Centrali Produktów Naftowych „CPN” S.A. Jerzego Małycki i jego lubelskich współpracowników za pomoc w zorganizowaniu konferencji w Białej Podlaskiej.

Życzę Państwu nieustającej sympatii do województwa białkopodlaskiego.

WNIOSKI Z FORUM

„Granica Wschodnia - Bariery i Szanse”

1. Ożywienie stosunków gospodarczych między Polską a krajami wschodnimi i nadbałtyckimi jest szansą na dynamiczny rozwój województw wschodnich.

Tereny przygraniczne położone przy ważnych europejskich szlakach komunikacyjnych są predysponowane do obsługi wymiany handlowej między Unią Europejską a Wspólnotą Niepodległych Państw i państwami nadbałtyckimi.

Ta ponadregionalna funkcja województw wschodnich powinna być uwzględniona przy opracowywaniu koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju.

2. Ważnym czynnikiem aktywizującym rozwój gospodarczy i przyczyniającym się do poprawy warunków życia wschodnich, najsłabiej rozwiniętych, regionów Polski, może stać się współpraca przygraniczna. Zagraniczna i wewnętrzna polityka państwa powinna sprzyjać intensyfikacji tej współpracy. Państwo powinno wspierać także finansowo instytucje, imprezy stymulujące rozwój gospodarczy, takie jak: agencje rozwoju regionalnego, izby gospodarcze, centra infrastruktury gospodarczej, targi, imprezy promocyjne.
3. Poważną barierą w normalizacji stosunków handlowych z krajami wschodnimi i nadbałtyckimi jest zły stan i mała ilość przejść granicznych. Intensywny, systematycznie rosnący ruch graniczny, wymaga nowych inwestycji infrastrukturalnych na granicy wschodniej, a w szczególności budowy nowych i modernizacji istniejących przejść granicznych oraz budowy terminali celnych. Inwestycje te powinny być przez polski rząd traktowane priorytetowo, a wielkość środków finansowych przeznaczonych na ten cel z budżetu państwa powinna gwarantować szybką realizację najpilniejszych zadań.

4. Warunkiem wykorzystania tranzytowego położenia Polski jest modernizacja międzynarodowych linii kolejowych oraz budowa, również na terenach wschodnich, autostrad i dróg szybkiego ruchu. Zaniechanie tych inwestycji na wschodzie kraju uczyni na długo Polskę słabym ogniwem w europejskiej sieci drogowej. Tym samym kraj nasz zostanie pozbawiony korzyści jakie płyną z obsługi handlu międzynarodowego.
5. Granica wschodnia Polski ma znaczenie ponadregionalne - powinna być czynnikiem integrującym Europę Wschodnią i Zachodnią oraz płaszczyzną współpracy gospodarczej. Potrzebna jest rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury transportowo-celnej. Niezbędna jest budowa nowoczesnych ośrodków obrotu towarowego z pełnym zapleczem logistycznym. Przy granicy powinny funkcjonować Wolne Obszary Celne. W województwach wschodnich powinny być także powołane Specjalne Strefy Ekonomiczne, jako główny element aktywizacji tych słabo rozwiniętych terenów.

KONFERENCJA PRASOWA

z udziałem wiceprezesa RM **Romana JAGIELIŃSKIEGO**, ministrów - **Bogusława LIBERADZKIEGO** i **Andrzeja WIECZORKIEWICZA** oraz wojewody białkopodlaskiego **Tadeusza KORSZENIA**.

Zbigniew Szepeluk, Telewizyjna Agencja Informacyjna: - Panie Premierze, był Pan dzisiaj świadkiem kolejnej blokady trasy E-30 przed Kukurykami. Chciałbym zapytać czy powtarzające się blokady będą czynnikiem mobilizującym rząd do zwiększenia nakładów na rzeczywiste udrożnienie tego przejścia towarowego?

- **R. Jagieliński**: - Gdyby dzisiejsza blokada była takim czynnikiem, to byłby to czynnik bardzo teoretyczny. Chociażby z tego względu, że ja nie widziałem tej blokady. Została ona bowiem wcześniej usunięta. Bez wątplenia trzeba udrożnić dojazdy do granicy. Zrobiliśmy w ostatnich dwóch latach znaczący postęp w tej mierze. Myślę, że jeszcze większy osiągniemy po poniedziałkowym spotkaniu premierów Białorusi i Polski. Zorientowałem się dzisiaj, że kłopoty z przekraczaniem granicy związane są nie tylko z infrastrukturą przejścia w Terespolu - Kukurykach, ale też z organizacją obsługi podróżnych po stronie białoruskiej. W Terespolu widziałem kilka nietypowych pojazdów - autobusy wykorzystywane do celów pasażersko-noclegowych. Polska obsługa przejścia granicznego twierdzi, że nie ma potrzeby, by te pojazdy stały w kolejce. Ale strona białoruska odprawia je przez 12, 14 czy 24 godziny. I to jest problem.

Romuald Galiński, „Magazyn Kresowy”: - Panie Premierze w dniu 15 października 1995 roku władze Brześcia wprowadziły decyzję o pobieraniu opłaty tzw. ekologiczno-dyspozycyjnej. Opłata wynosi od samochodu osobowego równowartość najniższej płacy na Białorusi, od mikrobusu 3-krotną, a od autobusu 7-krotną. Od 15 listopada obowiązuje też rejestracja wszystkich osób wjeżdżających zza granicy do Brześcia, z ostrymi sankcjami, gdyby się ktoś nie zarejestrował. Chciałbym zapytać, jaki jest stosunek władz polskich do tego typu decyzji? Czy myślimy o zastosowaniu retorsji?

R. Jagieliński: - Stosunek władz polskich do takich decyzji może być tylko negatywny, bo wszystko co utrudnia przepływ ludzi, pojazdów przez granicę, jest negatywnie przez nas oceniane. Sprawa ta znajduje się w rejestrze problemów, które poruszamy w najbliższy poniedziałek w rozmowach z premierem Białorusi.

Marek Pietrzela, „Dziennik Wschodni”: - Panie Premierze, mam pytanie dotyczące specjalnych stref ekonomicznych. Kilku panów wojewodów zgłaszało tego typu propozycje, a wojewoda białkopodlaski stwierdził, iż nie ma odpowiedzi ze strony rządu na wnioski dotyczące utworzenia takiej strefy w Małaszewiczach. Jakie jest stanowisko Pana Premiera w tej sprawie?

R. Jagieliński: - Rejestrujemy w tej chwili potrzeby dotyczące powoływania specjalnych stref ekonomicznych i wolnych obszarów celnych. Chcielibyśmy, żeby decyzje w

tych sprawach były trafione. Pierwszą decyzja dotyczy Mielca, przyglądamy się, jak w niej będą rozwijać się inwestycje. Dołożymy wszelkich starań, by podejmując decyzje w sprawie SSE w Małaszewiczach doprowadzić do jej szybkiego zagospodarowania. Jeśli nie będzie takiej możliwości, nie utworzymy strefy w Małaszewiczach, bo cóż z tego że będziemy wyznaczać określone obszary preferencji, jeśli nikt nie będzie w nich inwestował. Bo tylko inwestycje zapewnią rozwój gospodarczy, który zaowocuje nowymi stanowiskami pracy dla miejscowej ludności.

- Panie Premierze podsumowując konferencję użył Pan określenia, że Ściana Wschodnia nie jest już ścianą płaczu...

R. Jagieliński: - Po tym, co zobaczyłem przy drogach w woj. białskopodlaskim, te nowe inwestycje, nowe odcinki dróg, stacje benzynowe, zakłady gastronomiczne, hotelowe, nie można mówić o ścianie płaczu, można mówić wręcz o nadziei. Już się odbiliśmy od dna. Spodziewamy się, że w okolicach 2000 roku, będzie to jeden ze znaczących regionów nie tylko w Polsce, ale i w Europie, który będzie robił dobre interesy ze Wschodem.

Jerzy Horbowiec, „Radio dla Ciebie”: - Panie Premierze, jakie wrażenie zrobiła na Panu kolejka TIR-ów na trasie Biała Podl. - Kukuryki?

R. Jagieliński: - To jest przygnębiający widok. Jest w nim jednak i nadzieja, że jeśli stworzymy kierowcom lepsze warunki przejazdu przez granicę, to będziemy mieli większy ruch tranzytowy, będziemy na nim więcej zarabiać. Musimy więc jak najszybciej podjąć odpowiednie decyzje i działania. W dniu dzisiejszym w części już je podjęliśmy - decydując, że będziemy udrażniać oprócz Kukuryk i Terespoła także Sławatycze, że zbudujemy terminal w Koroszczynie.

A. Wieczorkiewicz - Chciałem poinformować, że przy podziale rezerwy budżetowej rząd przeznaczył 300 mld zł - 30 milionów PLN, tylko na poprawę infrastruktury na Ścianie Wschodniej. Pan Premier Jagieliński w ramach prac nad udrażnianiem sieci dróg gminnych i lokalnych otrzymał z tej rezerwy 500 mld. Jest to już znacząca suma i prawdopodobnie na terminal w Koroszczynie przeznaczymy - nie chciałbym tu przesądzać, bo 7 grudnia będzie posiedzenie resortowego zespołu d/s zagospodarowania granicy państwowej, który decyduje o podziale środków - dużą część z tej kwoty 30 mln PLN. Pan wojewoda Koreszeń może najlepiej poinformować o stanie prac w terminalu. Ja chcę powiedzieć, że bardzo zaawansowane są już prace techniczne, być może przyłącza energetyczne będą gotowe w lutym - marcu 1996 roku, a cała płyta terminalu wchłonie pierwszą falę TIR także w 1996 roku. Jeśli chodzi o Sławatycze - obecnie obsługują one ruch osobowy, ale trzeba szybko puścić przez to przejście autobusy, które teraz jadą przez Terespol. Dobiega końca rozbudowa tego przejścia i jeżeli Pan Minister Liberadzki przeznaczy środki na utwardzanie i poszerzanie drogi Radzyń-Sławatycze, to nie ma problemu, żeby do połowy 1996 roku skierować przez Sławatycze część ruchu towarowego. Chciałem stwierdzić, że środki przeznaczone w 1995 roku na infrastrukturę graniczną może nie są wielkie, ale stanowią znaczny postęp w stosunku do 1994 roku. Rząd zabiega także o ośrodki z Unii Europejskiej, ale ich uzyskanie poprzedza skomplikowana biurokratyczna procedura. Przy każdej okazji dążymy sprawę uzyskania środków na przejścia graniczne przyszłej granicy Unii Eu-

ropejskiej. Nie można sobie jednak robić zbyt wielkich nadziei, bo nawet jeśli dzisiaj powiedzą tak, to środki otrzymamy dopiero za rok. Ale „po ćwiczeniach” na granicy zachodniej, wiemy dobrze jak to robić.

Stanisław Jadczyk, „Express Press”: - Mam pytanie do Premiera Jagielińskiego. Samorządy lokalne zgłaszają postulaty, by część pieniędzy, które państwo zarabia na granicy, trafiała z powrotem do budżetu gmin przygranicznych. Wzmocniłoby to zainteresowanie samorządów lokalnych właśnie sprawą inwestycji w ramach infrastruktury granicznej. Czy jest szansa na choćby częściowe rozwiązanie tego postulatu?

R. Jagieliński: - Według mnie, jeśli w gminie jest infrastruktura, to środki w części wracają, wraca podatek od dochodów osób prawnych i osobistych. Te środki nie są w skali satysfakcjonującej gminy, bo część samorządów wolałaby zbierać wszystkie opłaty i podatki, a później dzielić się z centralą. Ale powiększamy dochody gmin w ich interesie.

- Mam jeszcze 2 pytania do Pana Ministra Liberadzkiego.: - Czy jest szansa na otwarcie w tym roku przejścia kolejowego Hrebenne-Rawa Ruska? Pierwszy pociąg z Lublina do Lwowa zapowiadany jest przez kolejarzy od pół roku. Lubelska DOKP uczyniła wszystko co trzeba, natomiast strona ukraińska miała jakieś problemy natury prawnej czy politycznej, nie wiemy. Drugie pytanie - czy jest szansa, tak mocno akcentowana przez władze gminy Terespol, uruchomienia przejścia pieszego między Terespolem a Brześciem? Potrzeba jedynie budowy kładki na odnodze Bugu, a ułatwiłoby to znacznie sytuację na przejściu drogowym Terespol - Brześć.

B. Liberadzki: W obu przypadkach odpowiedź jest pozytywna. Uruchomienie przejścia kolejowego Hrebenne-Rawa Ruska nie jest sprawą techniczną czy budowlaną, ma charakter proceduralny. Spodziewam się, że uda nam się w drodze korespondencyjnej to załatwić, a gdyby nie, to prawdopodobnie w styczniu 1996 roku będę z oficjalną wizytą na Ukrainie i podczas spotkań ze swoim odpowiednikiem ostatecznie ustalimy termin uruchomienia tego przejścia. Co do kładki przez Bug w Terespole wiem skądinąd, że jesteśmy nią zainteresowani, ale Minister Wieczorkiewicz będzie bardziej kompetentny w tej sprawie.

A. Wieczorkiewicz - Chciałem dodać, że jesteśmy za tym, żeby wszelkie możliwości wykorzystywać dla ruchu przez granicę. W przypadku Terespolu uważamy, że trzeba pomyśleć nie tylko o przejściu dla pieszych, ale i o połączeniu autobusowym między Brześciem a Terespolem. Bo pokonywanie pieszo odległości 2-3 km między obu miastami może być utrudnione w zimie, ale jeżeli taka będzie wola lokalnych władz, to jesteśmy za wykorzystywaniem wszystkich możliwości w ułatwianiu przekraczania granicy, zwłaszcza jeśli nie trzeba będzie nowych budynków, instalacji, urzędników celnych, Straży Granicznej itp.

Jacek Wołędzki, „Nowiny Rzeszowskie”: - Pan minister Liberadzki zapowiedział, że zaproponuje rządowi odroczenie decyzji dotyczących ustalenia sieci dróg ekspresowych, ze względu na potrzebę badań, analiz natężenia ruchu itd. Chciałem w tej sytuacji zapytać kiedy miasta województwa przemyskiego, leżące wzdłuż trasy A-4, będą

miały obwodnice? Sytuacja jest dziś tragiczna, a wiadomo, że autostrada może będzie za 15 lat, a może później, i nie rozwiąże problemu w ruchu lokalnym wewnątrz województwa.

B. Liberadzki: - Proszę pana, za 15 lat to nie będzie jedna autostrada, to będzie 2500 km autostrad w Polsce. W 1996 roku zakończymy budowę niemal w całości odcinka Katowice - Kraków o długości 75 km. Sprzedany jest już odcinek od Krakowa do Medyki, czy w okolicach Medyki, zależnie od tego, jaka będzie decyzja lokalizacyjna. W połowie 1996 roku rusza budowa odcinka między Wrocławiem a Gliwicami i zostanie zakończony przetarg na odcinek między Zgorzelcem a Wrocławiem. Oznacza to, że za 4-5 lat praktycznie będzie gotowa autostrada A-4. Co do obwodnic - obwodnica jest po to, żeby ruch tranzytowy nie wchodził do miast. A skoro będzie autostrada, to po co mamy budować obwodnice? Możemy mówić o obwodnicach dopiero wtedy, gdy okaże się, że przejęcie ruchu przez autostrady nie pomogło, że miasta są nadal zatłoczone. Wówczas, w incydentalnym przypadku podejmować będziemy decyzje o budowie obwodnic. Natomiast obwodnicy i autostrady jednocześnie nie będziemy budować. A ponadto chcemy wyprowadzić dalekobieżny ruch tranzytowy poza miasta, na autostradę. Jeżeli zbudujemy tylko obwodnice, to miasta do nich przyjdą. Takich przykładów mamy dużo, a koronnym jest Poznań. Poznań nie ma dziś obwodnicy, bo wcześniej zbudowana obwodnica stała się ulicą miejską.

Wojciech Rogacin, „Gazeta Wyborcza”: - Mam dwa pytania. Za ile lat autostrada A-2 dotrze do Terespola? Czy znany jest panu panie premierze projekt budowy Centrum Transportowo-Gospodarczego w województwie białskopodlaskim? Chodzi tu o „suchy port” w Małaszewiczach, lotnisko w Białej Podlaskiej i czy nie sądzi Pan, że może to być inwestycja pilotażowa do obsługi ruchu między Unią Europejską a Wspólnotą Niepodległych Państw?

R. Jagieliński: - Zaczniemy od drugiego pytania - znam ten projekt. Pan wojewoda Korszeń przedstawił mi go kilka miesięcy temu, ale dziś to nie jest dokładnie rzecz biorąc projekt, to jest idea. W swoim wystąpieniu podpisywałem się pod nią mówiąc o regionie, atrakcyjnym ze względu na autostradę, linię kolejową, być może lotnisko. Zatem idea wydaje się być zachęcająca, idea rozpatrywana jako strefa ekonomiczna czy obszar wokół Małaszewicz. Co do autostrady A-2. Dopiero za rok możemy powiedzieć, kiedy dojdzie ona do granicy wschodniej. 6 listopada 1995 roku mija termin składania ofert na 3 odcinki autostrady A-2 od granicy niemieckiej do Łodzi. Mamy 22 zgłoszenia. Chcemy w ciągu 1996 roku przystąpić do ogłoszenia przetargu i wyboru koncesjonariuszy na autostrady A-2 i A-1 oraz rozpocząć postępowanie w sprawie autostrady A-3. Tak więc nie umiem w tej chwili powiedzieć, kiedy zakończy się budowa całej A-2. Autostradzie A-2 towarzyszyć będzie linia kolejowa E-20. Jej modernizacja na odcinku do granicy wschodniej zakończy się pod koniec 1998 roku.

W międzyczasie odpowiadamy sobie na pytanie co z nadbrzeżem rudowym w Gdańsku, co z terminalem zbożowo-paszowym i przetwórczym w Gdańsku, czy będziemy się łączyć z Białorusią linią normalnotorową do Grodna, czy ewentualnie przedłużamy linię szerokotorową z Białorusi do Gdańska? Będzie to rozstrzygane

wkrótce w ramach projektu portowego Banku Światowego przewidującego kompleks przedsięwzięć finansowanych w różny sposób. Port i autostrada mają być finansowane z funduszy prywatnych, linia kolejowa ze środków PKP, przy udziale Skarbu Państwa jako gwaranta pożyczek z międzynarodowych instytucji finansowych.

Tadeusz Kucharuk, „Wschodni Obszar Celny”: - Panie Ministrze, dwa dni temu w Poznaniu zakończył się okrągły stół rolniczy, którego inicjatorem był obecny tutaj Pan Premier Jagieliński. Jego uczestnicy zgodni byli co do potrzeby zintensyfikowania eksportu produktów rolnych. Wiąże się z tym potrzebą właściwej rozbudowy portów, zarówno morskich jak i lądowych. W Poznaniu wszyscy zgodzili się jednomyślnie, że wskazane by było sięgnięcie do przedwojennego rozwiązania wicepremiera E. Kwiatkowskiego zastosowania obniżonych taryf kolejowych. Wówczas obowiązywały one na szlaku Śląsk-Gdynia, Czechosłowacja-Gdynia, Rumunia-Gdynia. Obecnie wniośki dotyczą kierunku porty morskie - Małaszewicze, lub między głównymi przejściami granicznymi. Czy Pan Minister będzie przychylny obniżeniu taryf kolejowych na trasie Małaszewicze-Gdynia? Jakie są szanse na sprzężenie tych dwóch portów po to, by Gdynia we współpracy z Małaszewiczami mogła stać portem białoruskim i rosyjskim?

B. Liberadzki: - To jest ciekawa sprawa. Ale po pierwsze linia kolejowa Śląsk-Gdynia była przed wojną linią prywatną, polsko-francuskiego towarzystwa kolejowego. Po drugie - nie stosowano na niej taryfy przewozowej, po prostu spółka wyznaczała cenę, która nie podlegała regulacji przez Ministra Kolei, po trzecie nie ma obecnie taryfy na przewóz zboża, cenę ustala PKP. Zgodnie z ustawą „prawo przewozowe” jeżeli zaistnieją wyższe racje, dla których należy wprowadzić regulacje cenowe, mam prawo to uczynić. Ale zawsze będę się upierał, by kolejarze otrzymali nie mniejszą niż dziś sumę wpływów. Co do Gdyni czy Gdańska jako portów białoruskich. Bardzo chciałbym, żeby Gdynia była portem kontenerowym Białorusi, żeby stworzyć korytarz transportowy Gdańsk-Gdynia-Małaszewicze i polskie porty - porty Morza Czarnego. Jest to możliwe, prowadzimy zaawansowane rozmowy zarówno ze stroną ukraińską, jak i rumuńską oraz bułgarską. Port jest punktem styku w łańcuchu transportowym morze - ląd. Analizując szanse i przygotowując projekt inwestycyjny polskich portów określiliśmy, że nie ma potrzeby realizacji znaczących inwestycji z budżetu państwa w portach, potrzebne są za to inwestycje okołoportowe - autostrada A-1 do portów w Gdańsku, trasa Kwiatkowskiego, most przez Wisłę - Martwą po to, by port Gdański połączyć z obwodnicą Gdańską, potrzebne są podobne inwestycje między Szczecinem a Świnoujściem, tj. trasa z obejściem Wolina, dojazd do Kołbaskowa, tj. połączenia między Szczecinem a Koszalinem oraz obwodnice kilku miejscowości. Sądzę, że w niedługim czasie zapadnie decyzja dotycząca 56 ha gruntów w porcie gdańskim, przewidzianych pod terminal zbożowo-pasowy właśnie ukierunkowany na Białoruś. Tu pojawia się kwestia budowy szerokiego toru z Białorusi do Gdańska przez teren Polski, albo też korzystanie z linii normalnotorowej PKP z wjazdem do Grodna. To jest nasza wspólna racja, a transport wtedy może istnieć i zarobić, jeżeli będzie użyteczny. Sektor rolno-spożywczy jest jednym z najatrakcyjniejszych sektorów dla transportu, bo daje masowe przewozy.

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 28 września 1993 roku

w sprawie ustalenia kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych.

Na podstawie art. 16d pkt. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60, z 1988r., Nr 19, poz. 132, z 1989r., Nr 35, poz. 192, z 1990r. Nr 34, poz. 198, z 1991r. Nr 75, poz. 332 i z 1993r. Nr 47, poz. 212) zarządza się, co następuje:

1. Ustala się „Kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej” o łącznej długości około 6500 km, w tym około 2600 km autostrad, stanowiący załącznik do rozporządzenia.
2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Załącznik

do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 roku (poz. 424)

KIERUNKOWY UKŁAD AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH

W RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Autostrady

1	A-2 (BERLIN) Świecko - Poznań - Łódź - Warszawa - Terespol (MIŃSK)
2	A-4 (DREZNO) Zgorzelec-Krzywa-Legnica-Wrocław-Opole-Katowice-Kraków-Tarnów-Rzeszów-Przemyśl (KIJÓW)
3	A-1 (HELSINKI) Gdańsk - Toruń - Łódź - Piotrków Trybunalski - Częstochowa - Katowice - Gorzyce (OSTRAWA)
4	A-3 Szczecin - Zielona Góra - Legnica - Bolków - Lubawka (PRAHA)
5	A-12 (BERLIN) Olszyna-Krzywa (Legnica)
6	A-8 (Warszawa) Łódź - Wrocław - Bolków (PRAHA)
7	A-6 (BERLIN) Kołbaskowo - Szczecin



SPIS TREŚCI

Uczestnicy Forum	7
Wystąpienia:	
Wiceprezesa Rady Ministrów Romana Jagielińskiego	11
Wojewody białkopodlaskiego Tadeusza Korszenia	19
Wicewojewody białostockiego Grzegorza Rykowskiego	22
Wojewody chełmskiego Mariana Cichosza	25
Wojewody przemyskiego Stanisława Bajdy	30
Wojewody suwalskiego Cezarego Cieślukowskiego	35
Wojewody zamojskiego Stanisława Rapy	39
Ministra transportu Bogusława Liberadzkiego	43
Prezesa Zarządu „CPN” S.A. Jerzego Małycki	47
Dyskusja	52
Wnioski z Forum	66
Konferencja prasowa	68
Rozporządzenie Rady Ministrów	73

VI
Gra

ISBN 83-905538-5-6

ISBN 83-905538-5-6