

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 407

Jabłko niezgody. Regionalne wyzwania współczesnej gospodarki światowej

Redaktorzy naukowci
Bogusława Drelich-Skulska
Małgorzata Domiter
Wawrzyniec Michalczyk



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2015

Redakcja wydawnicza: Jadwiga Marcinek
Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz
Korekta: Barbara Cibis
Łamanie: Beata Mazur
Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-544-5

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
53-345 Wrocław, ul. Komandorska 118/120
tel./fax 71 36 80 602; e-mail: econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: TOTEM

Spis treści

Wstęp.....	9
------------	---

Część 1. Europa w obliczu wyzwań współczesnej gospodarki światowej

Jerzy Rymarczyk: Unia bankowa – zabezpieczenie przed kryzysami?.....	13
Maciej Walkowski: Założenia, cele i kontrowersje związane z planowaną realizacją europejskiej inicjatywy pobudzenia inwestycji strategicznych, zwanej Planem Junckera.....	23
Edward Molendowski, Łukasz Klimczak: Porozumienie CEFTA-2006 – jego znaczenie dla rozwoju handlu wzajemnego krajów Bałkanów Zachodnich.....	39
Jowita Świerczyńska: Współpraca celna w obszarze bezpieczeństwa i ochrony unijnego rynku.....	51
Magdalena Nawrot: Analiza realizacji kryteriów konwergencji przez Słowację w latach 2004-2014. Wnioski dla Polski.....	64
Franciszek Adamczuk: Przestrzenne i organizacyjne aspekty rozwoju pogranicza polsko-czeskiego.....	76
Magdalena Rosińska-Bukowska: Rola korporacji transnarodowych w procesie budowania wspólnego stanowiska państw UE wobec Rosji.....	86
Rafał Szymanowski: Niemcy jako koordynowana gospodarka rynkowa. Wymiary transformacji i perspektywy rozwoju.....	98
Magdalena Ziętek: Ważniejsze determinanty rozwoju eurologistyki w euroregionach.....	109
Magdalena Rosińska-Bukowska, Ewa Klima: Audyt miejski – znaczenie dla rozwoju miast w Unii Europejskiej.....	120
Marzena Anna Weresa: Rozwój technologicznych systemów innowacji w gospodarce światowej na przykładzie technologii informacyjno-telekomunikacyjnych (ICT).....	132

Część 2. Dylematy rozwoju gospodarczego w Azji

Sebastian Bobowski: Megaregionalne projekty handlowe TPP i RCEP w budowie. W co gra Japonia przy dwóch stołach negocjacyjnych?.....	147
Paweł Pasierbiak: Preferencyjne porozumienia handlowe w zagranicznej polityce ekonomicznej Japonii.....	159

Bogusława Drelich-Skulska: Zróżnicowanie polityki klastrowej w krajach azjatyckich na przykładzie Japonii i Indii	169
Szymon Mazurek: Wsparcie eksportowe klastrów ICT w Indiach.....	182
Anna Wróbel: Multilateralizm <i>versus</i> bilateralizm w polityce handlowej Chin.....	192
Zbigniew Wiktor: Gospodarka i polityka Chin w latach 2013-2014.....	202
Marta Ostrowska: Chiński vs. indyjski model rozwoju – efekty i bariery.....	215
Kazimierz Starzyk: Pozaeuropejskie gospodarki odporne transformacji rynkowej. Przypadek Korei Północnej.....	227
Małgorzata Barbara Fronczek: Zmiana pozycji rozwijających się krajów Azji Wschodniej w międzynarodowym handlu nowoczesnymi produktami	240
Przemysław Skulski: Pozycja państw Bliskiego Wschodu na międzynarodowym rynku broni na początku XXI wieku	252

Część 3. Pozycja Polski wobec regionalnych wyzwań rozwoju gospodarczego

Wawrzyniec Michalczyk: Znaczenie wymiany wewnątrzgałęziowej w polskim handlu zagranicznym w latach 2009-2013 na tle wybranych krajów Unii Europejskiej.....	269
Bartosz Michalski: Konsekwencje członkostwa w Unii Europejskiej dla polsko-niemieckiej wymiany handlowej dobrami <i>mid-tech</i> i <i>high-tech</i>	284
Joanna Michalczyk: Wpływ powiązań regionalnych i globalnych na sytuację w polskim handlu zagranicznym produktami rolno-spożywczymi.....	298
Anna Odrobina: Polska jako lokalizacja działalności badawczo-rozwojowej korporacji transnarodowych	316
Karolina Pawlak: Polsko-rosyjski handel produktami rolno-spożywczymi po akcesji Polski do Unii Europejskiej.....	327
Marek Wróblewski: Instrumenty wsparcia eksportu polskich przedsiębiorstw – aktualne tendencje i problemy	341
Agnieszka Majka: Taksonomiczna analiza zróżnicowania poziomu życia w Polsce.....	354
Patrycja Krawczyk: Szanse i zagrożenia dla jednostek samorządu terytorialnego w Polsce w kontekście nowej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020.....	364
Zbigniew Bentyn: Przemiany uwarunkowań logistycznych w Polsce jako efekt integracji z krajami Unii Europejskiej.....	375

Summaries

Part 1. Europe in the face of modern global economy challenges

Jerzy Rymarczyk: Banking union – protection against crisis?.....	13
Maciej Walkowski: Assumptions, goals and controversies associated with the planned implementation of a European initiative to stimulate strategic investments known as the Juncker Plan.....	23
Edward Molendowski, Łukasz Klimczak: Central European Free Trade Agreement CEFTA-2006 – its importance for the development of mutual trade of the Western Balkans countries.....	39
Jowita Świerczyńska: Customs cooperation in the area of security and protection of the EU market	51
Magdalena Nawrot: Analysis of convergence criteria fulfillment by Slovakia in the period 2004-2014. Lessons for Poland	64
Franciszek Adamczuk: Spatial and organizational aspects of the Polish-Czech borderland development	76
Magdalena Rosińska-Bukowska: The role of transnational corporations in the process of building the EU common position to Russia.....	86
Rafał Szymanowski: Germany as a coordinated market economy. Dimensions of change and prospects for the future.....	98
Magdalena Ziętek: Significant determinants of the development of the Eurologistics in Euroregions.....	109
Magdalena Rosińska-Bukowska, Ewa Klima: Urban audit – importance for the European Union cities development.....	120
Marzenna Anna Weresa: The development of technological innovation systems in the world economy: the case if ICT.....	132

Part 2. Dilemmas of economic development of Asia

Sebastian Bobowski: Megaregional trade projects of TPP and RCEP in progress. What is the name of the Japan's game by two negotiation tables?	147
Paweł Pasierbiak: Preferential trade agreements in the foreign economic policy of Japan.....	159
Bogusława Drelich-Skulska: The diversity of cluster policy in Asian countries on the example of Japan and India.....	169
Szymon Mazurek: Export support for ICT clusters in India.....	182
Anna Wróbel: Multilateralism versus bilateralism in China's trade policy....	192
Zbigniew Wiktor: The economy and politics in China in 2013-2014	202
Marta Ostrowska: Chinese vs. Indian development model – effects and barriers	215

Kazimierz Starzyk: Non-European economies opposing market transformation. The case of North Korea.....	227
Małgorzata Barbara Fronczek: The change in the position of developing countries of Eastern Asia in the international trade of high-tech products.	240
Przemysław Skulski: Countries of the Middle East and their position on the international arms market at the beginning of the XXI century	252

Part 3. Position of Poland with regard to regional challenges of economic development

Wawrzyniec Michalczyk: The importance of intra-industry exchange in Polish foreign trade in the years 2009-2013 against the background of selected European Union member states	269
Bartosz Michalski: Consequences of the membership in the European Union for Polish-German trade in mid-tech and high-tech goods.....	284
Joanna Michalczyk: The impact of regional and global connections on the situation in Polish foreign trade of agri-food products.....	298
Anna Odrobina: Poland as a location of the R&D activities of Transnational Corporations	316
Karolina Pawlak: Polish-Russian trade in agri-food products after Poland's accession to the European Union.....	327
Marek Wróblewski: Instruments supporting export of Polish enterprises – current trends and problems.....	341
Agnieszka Majka: Taxonomic analysis of the diversity of the standard of living in Poland.....	354
Patrycja Krawczyk: Opportunities and threats to local government units in the aspect of the new financial perspective of the European Union 2014-2020	364
Zbigniew Bentyń: Changes of logistics performance in Poland as a result of integration with the European Union states.....	375

Magdalena Ziętek

Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

e-mail: magdalena.zietek@ue.poznan.pl

WAŻNIEJSZE DETERMINANTY ROZWOJU EUROLOGISTYKI W EUROREGIONACH

SIGNIFICANT DETERMINANTS OF THE DEVELOPMENT OF THE EUROLOGISTICS IN EUROREGIONS

DOI: 10.15611/pn.2015.407.09

Streszczenie: Logistyka jest jedną z prężniej rozwijających się gałęzi nauki. Obecnie, w związku ze wzmożoną integracją europejską, coraz ważniejszą rolę odgrywają obszary transgraniczne. Niewątpliwie występuje interakcja pomiędzy tymi zjawiskami. Celem poniższej pracy jest przedstawienie zależności pomiędzy rozwojem eurologistyki a euroregionem oraz wykazanie, czy następuje ich spójny rozwój, czy może pogłębiają się dysproporcje. Przeprowadzona analiza odnosi się do obszarów transgranicznych. Wyszczególniono cechy charakterystyczne badanych euroregionów, ze względu na prowadzoną politykę logistyczną lub na występujące predyspozycje do funkcjonowania owej działalności. Przeprowadzona analiza wykazała, że problemem jest nierównomierny rozwój eurologistyki oraz euroregionów. W większości przypadków barierę stanowi sfera komunikacyjna oraz stan infrastruktury, a także niedobór nakładów finansowych na rozbudowę i modernizację ośrodków logistycznych. Natomiast znacznie mniejszą wagę ma bariera polityczna; głównie dotyczy to uprzedzeń zza wschodniej granicy, ograniczając możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przedsiębiorców. Z przeprowadzonych analiz wyciągnięto wnioski, że w długookresowej perspektywie słabo rozwinięta eurologistyka nie stanowi bariery dla euroregionu, należy natomiast traktować ten problem jako wyzwanie.

Słowa kluczowe: eurologistyka, euroregion, rozwój.

Summary: Logistics, as a branch of science is one of the most dynamically developing branch. At the same time, in the days of European integration, an important role is played by cross-border areas. Undoubtedly, there is an interaction between these phenomena. The aim of this study was to investigate the relationship between the development of Eurologistics and Euroregions, how to shape the logistics activities in the border areas and what changes should be implemented to achieve proportional development. The analysis was performed on cross-border areas, where I showed the characteristics of these Euroregions, due to its logistics policy or predisposition to conduct it. The analysis shows that the problem is the uneven development of Eurologistics and Euroregions. A barrier in most cases is the sphere of communication and infrastructure, and the shortage of funding for the expansion and modernization of the logistics centers. In other cases, the barrier is politics, mainly from the

eastern border bias, limiting the opportunities for business to entrepreneurs. There is also included the conclusion that in the long term underdeveloped Eurologistics is not a barrier for the Euroregions and it should be treated as a challenge.

Keywords: Eurologistics, Euroregion, development.

1. Wstęp

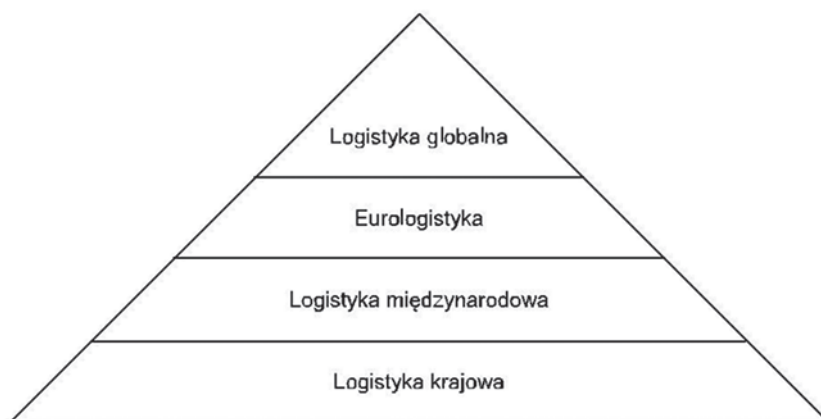
W dobie postępującej globalizacji niewątpliwie jedną z szybciej rozwijających się dziedzin jest logistyka, co wynika z pogłębiania się procesów integracyjnych zachodzących na różnych etapach zjednoczenia. Pierwszym etapem jest strefa wolnego handlu, obejmująca zniesienie cła oraz ograniczeń ilościowych. Rozszerzając tę strefę o politykę celną, mówi się o unii celnej, stanowiącej kolejny stopień w integracji europejskiej. Następnym, bardziej zaawansowanym etapem jest wspólny rynek, gdzie współpraca polega na prowadzeniu jednolitej polityki dotyczącej przepływów towarów, usług oraz ludzi. Dwa ostatnie stopnie to unia gospodarcza oraz unia polityczna. W skład unii gospodarczej wchodzi polityka gospodarcza oraz polityka walutowa, z którymi wiąże się tworzenie organów kontrolujących i zarządzających gospodarką państw uczestniczących. Ostatnim etapem, najbardziej integrującym gospodarki, jest unia polityczna obejmująca kwestie wewnętrzne państw, w tym obronne. Logistyka jest uzależniona m.in. od stopnia integracji poszczególnych gospodarek.

Celem niniejszych rozważań jest wykazanie zależności między rozwojem eurologistyki i euroregionu, zbadanie, czy ich rozwój jest wprost proporcjonalny, czy może występują pomiędzy nimi dysproporcje, a jeśli tak, to z czego mogą one wynikać. Zastosowaną metodą badawczą jest analiza porównawcza.

2. Istota eurologistyki

Wejście w erę wolnego handlu spowodowało, że przepływ towarów i usług stał się bardziej swobodny. Tym samym logistyka zaczęła obejmować coraz większe obszary. Zasięg jej działania można sklasyfikować tak, jak to prezentuje rysunek 1. Schemat przedstawia logistykę w postaci piramidy, a kryterium podziału stanowi poziom jej umiędzynarodowienia. Jako szczególny przypadek w tym zestawieniu traktuje się eurologistykę – jako rozwijającą się gałąź logistyki. Jej rozwój nabrał tempa w momencie, gdy zwiększyło się znaczenie eurozarządzania oraz euroregionów. E. Gołębska [2014, s. 23] twierdzi, że filozofia eurozarządzania przyczyniła się do rozwoju zarówno eurologistyki, jak i euroregionów. Należy pamiętać, że nie jest to „inna logistyka”, a jedynie określony obszar badawczy.

Co stanowi istotę eurologistyki? Ten szczególny przypadek logistyki międzynarodowej można zdefiniować jako zarządzanie europejskim łańcuchem logistycznym,



Rys. 1. Piramida umiędzynarodowienia logistyki

Źródło: [Gołębska 2014, s. 23].

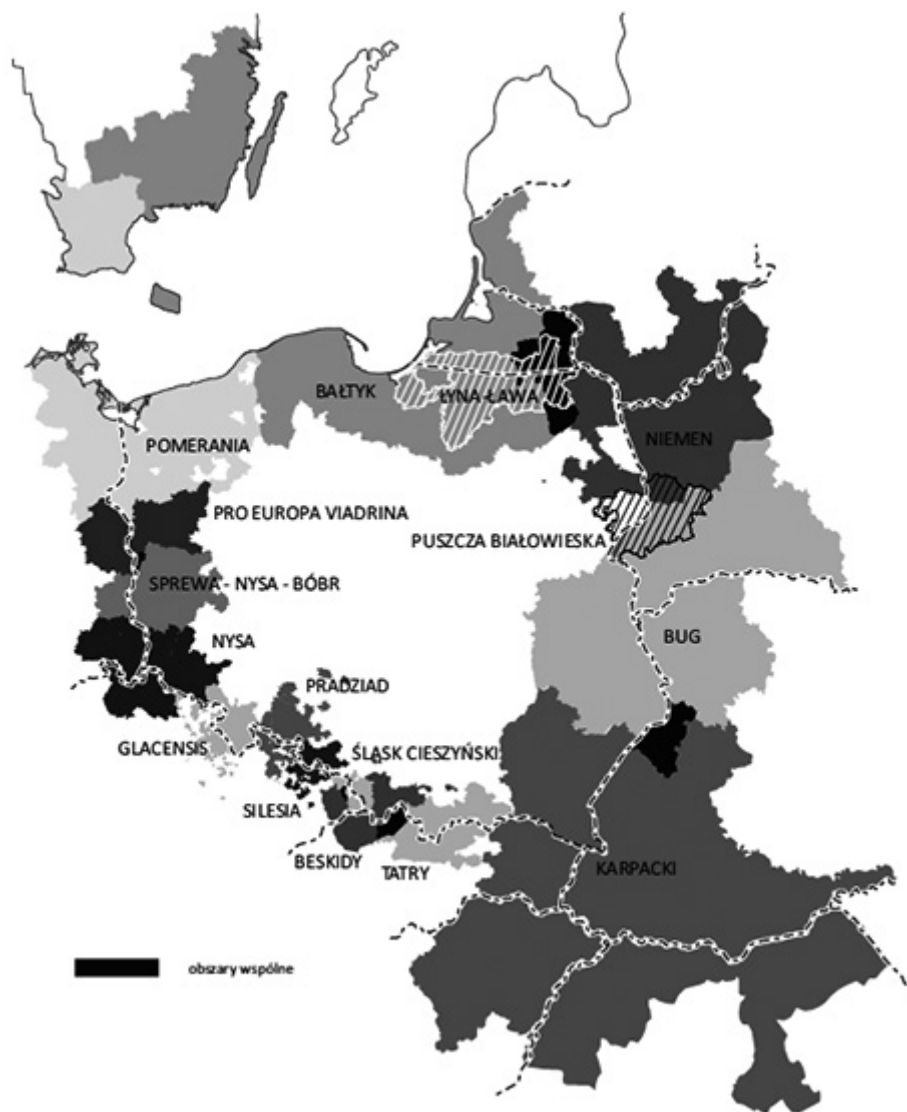
czyli planowanie, wdrażanie oraz kontrolowanie fizycznych przepływów towarów, wraz z przepływem informacji, od producenta do odbiorcy finalnego. Niewątpliwie eurologistyka w dobie internacjonalizacji przedsiębiorstw oraz rozszerzania granic Unii Europejskiej stanowi trzon celów rynkowych funkcjonujących tu podmiotów.

Działania z zakresu eurologistyki opierają się na różnych typach relacji zachodzących między przedsiębiorstwami. Wśród działających podmiotów można wyróżnić trzy formy organizacyjne: spółki, korporacje międzynarodowe, filie przedsiębiorstw; ponadto istotna jest eurologistyka doraźna, realizowana jedynie w sytuacjach nagłego zwiększonego popytu na produkty lub usługi bądź w celu zdobycia nowych rynków zbytu [Gołębska 2009, s. 244].

3. Istota euroregionu

Analizując skutki eurozarządzania, należy uwzględnić formowanie się euroregionów. Z. Żychowicz [2000, s. 164] definiuje euroregion jako działalność dwóch lub więcej instytucji wchodzących w skład samorządowych struktur regionalnych, graniczących z sobą państw europejskich, której głównym celem jest realizowanie współpracy transgranicznej między podmiotami. Natomiast definicja według E. Małuszyńskiej [2002, s. 61] zakłada, że euroregion oznacza współpracę ponadgraniczną regionów przygranicznych dwóch lub więcej państw.

W Polsce utworzonych zostało 16 euroregionów. Przedstawia je rysunek 2. Jak można zauważyć, współpraca transgraniczna prowadzona jest z wszystkimi sąsiadami, nawet z tymi po drugiej stronie Bałtyku. Wraz z rozwojem euroregionów nastąpiła zmiana postrzegania terenów przygranicznych, wcześniej pomijanych w działalności państwa. Mimo że euroregiony powstawały ponad dekadę przed wstąpieniem



Rys. 2. Euroregiony na granicach Polski w 2007 r.

Źródło: [GUS 2014].

Polski do UE, efektem rozszerzania jej granic, internacjonalizacji przedsiębiorstw oraz usuwania barier jest dostrzeżenie korzyści i możliwości tkwiących w obszarach przygranicznych. Ludność zamieszkująca obszary transgraniczne jako czynnik sprzyjający ożywieniu zamieszkiwanych przez siebie regionów wymienia właśnie przystąpienie Polski do UE.

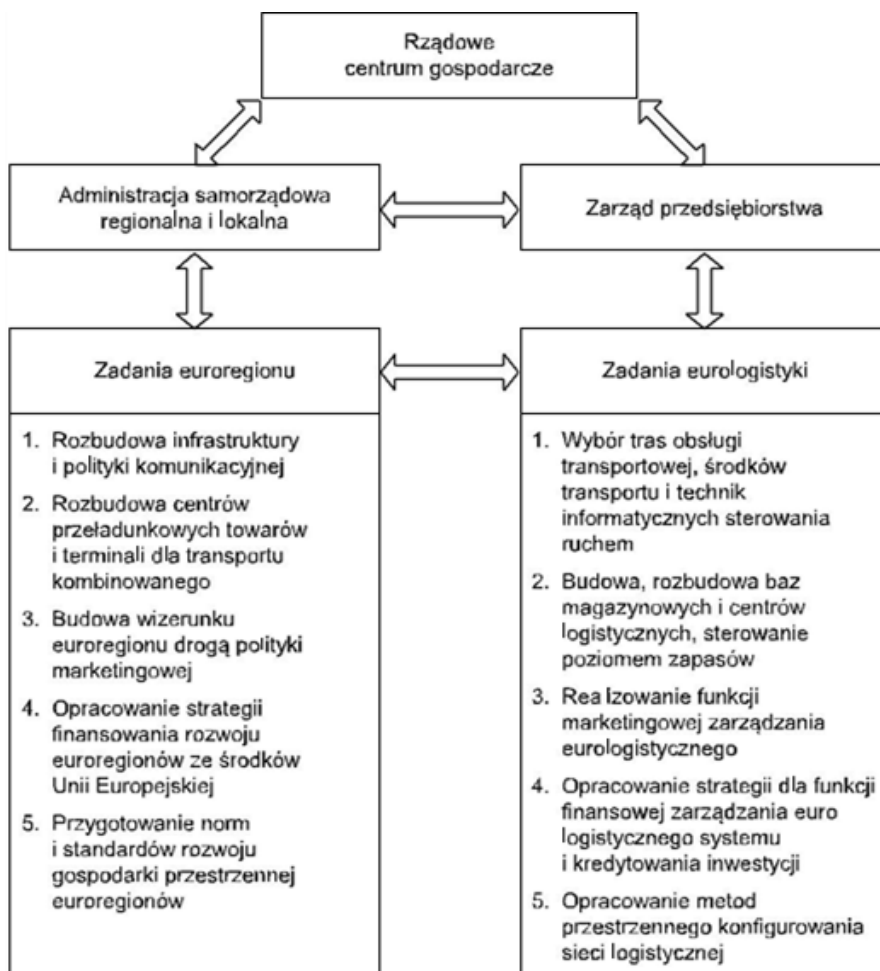
M. Greta w swoich badaniach zajmuje się tym, jak były postrzegane wybrane czynniki euroregionotwórcze przed i po wejściu do UE. Analizując wyniki, można wywnioskować, że w zachodniej części wzrosła rola czynników gospodarczych, a straciło na znaczeniu zagrożenie ze strony sąsiada. Z kolei ten czynnik z punktu widzenia mieszkańców nadal jest istotny na wschodzie i północy. Południe z kolei dostrzegło potencjał gospodarczy tego obszaru – tkwiący głównie w rozwoju turystyki [Greta 2013, s. 212-220].

4. Współzależność między eurologistyką i euroregionami

Współzależność to inaczej korelacja czy też związek co najmniej dwóch podmiotów. W odniesieniu do kooperacji eurologistyki i euroregionu należy zastanowić się, czy istnieją zależności pomiędzy nimi. Nie ma wątpliwości, że te dwie idee są z sobą powiązane. Można stwierdzić, że głównym czynnikiem warunkującym siłę powiązań eurologistyki i euroregionu jest infrastruktura komunikacyjna. Wynika to głównie z procentowego udziału kosztów transportu w ogólnym zestawieniu kosztów logistycznych, który wynosi 75%. Środki przeznaczane na rozwój euroregionów, pozyskiwane zarówno z UE, jak i ze środków samorządowych, w głównej mierze są przeznaczane na transport i komunikację, które zapewniają większe możliwości zrównoważonego rozwoju w danym regionie, a także sprzyjają rozwojowi działalności eurologistycznej.

Odnosząc się do głównego celu rozwoju euroregionów, jakim jest ulepszenie transportu i komunikacji, E. Małuszyńska [2002, s. 78] wyznacza kierunki działań niezbędne do jego realizacji. Są to m.in.: wspólna polityka transportowa wraz z planem komunikacji, rozwój paneuropejskich korytarzy transportowych, rozwój połączeń transportowych dalekiego zasięgu, modernizacja centrów logistycznych i terminali przystosowanych do transportu kombinowanego, a także rozbudowa i modernizacja siatki transportu kolejowego, wodnego i lotniczego. Jak można zauważyć, wszystkie te założenia wchodzą w skład zagadnień logistycznych.

Warto wspomnieć, że zarządzanie euroregionami odbywa się na różnych poziomach: rządowym, regionalnej administracji samorządowej, regionalno-samorządowym i na najniższym szczeblu poziomu lokalnego. Autorka twierdzi, że w celu poprawnego funkcjonowania eurologistyki w euroregionie współdziałanie powinno odbywać się najpierw na poziomie lokalnym, następnie regionalnym, a dopiero finalne ustalenia powinny mieć miejsce na poziomie rządowym. Aby eurologistyka przynosiła wymierne korzyści i mogła rozwijać się w poszczególnych euroregionach, niezbędna jest kooperacja samorządów z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność logistyczną. Obrazowo politykę logistyczną dla eurologistyki w euroregionach przedstawia E. Gołębska (rys. 3).



Rys. 3. Zadania eurologistyki w euroregionach

Źródło: [Gołębska 2014, s. 27].

4.1. Ważniejsze determinanty rozwoju eurologistyki w euroregionach

Do najważniejszych determinant rozwoju eurologistyki w euroregionach należy zaliczyć infrastrukturę oraz siatkę komunikacyjną, które są podstawą w relacjach międzynarodowych i umożliwiają swobodną wymianę towarową oraz zwiększenie liczby przewożonych ładunków, a także usprawnienie transportu. Nowocześniejsza infrastruktura zwiększa atrakcyjność euroregionu i może powodować wzrost zainteresowania ze strony potencjalnych inwestorów. Innymi czynnikami wpływającym na rozwój logistyki w obszarach transgranicznych są możliwości finansowe i tech-

Lp.	ZAGADNIENIA	Pomerania	Pro Europa Władni na	Sre-wa-wa-Nysa-Bóbr	Neisse-Nisa-Nysa	Gla-omnis	Pradziad	Silesia	Śląsk Cieszyński	Bec-kidy	Tatry	Kar-packi	Bug	Pusz-cza-Biako-wieska	Nie-men	Łyna-Ława	Bałtyk	Lp.
1	Trudność w znalezieniu partnera zagranicznego (mniejsza liczba podmiotów uczestniczących we współpracy, mniejsze zainteresowanie)																	1
2	Bariera językowa																	2
3	Niedostateczna ilość środków na wsparcie współpracy																	3
4	Asymetria potencjałów gospodarczych i finansowych uczestników współpracy																	4
5	Dysproporcje w dostępie do programów i funduszy Unii Europejskiej																	5
6	Skomplikowane procedury realizacji i rozliczania projektów, zbyt wiele instytucji pośredniczących																	6
7	Brak możliwości uzyskania zaliczki na realizację projektu (INTERREG III A)																	7
8	Długi okres oczekiwania na zwrot poniesionych kosztów realizacji projektów																	8
9	Zmiana zasad funkcjonowania programu w trakcie realizacji projektów																	9
10	Nierównoważna realizacja zadań przez instytucje wdrażające programy (brak procedur)																	10
11	Niejednoznaczne procedury rozliczania projektów w poszczególnych częściach krajowych																	11
12	Różnice w rozwiązańach prawnych w poszczególnych częściach krajowych																	12
13	Zanik transgranicznych połączeń komunikacyjnych (PKP, PKS)																	13
14	Przedłużające się procedury otwierania przejść granicznych																	14
15	Brak możliwości zarządzania projektami przez zagraniczne sekretariaty euroregionu																	15
16	Obowiązek wizowy na granicy																	16
17	Usługi lotnicze odprawy celne i paszportowe (kolejki)																	17
18	Brak możliwości pokrywania honorariów artystów ze środków programów unijnych																	18
19	Brak przejścia autobusowego																	19
20	Słabe zainteresowanie środkami gospodarczymi																	20
21	Różnice w zakresie kompetencji organów państwowych i samorządowych																	21
22	Słaba infrastruktura drogową i turystyczną, zwłaszcza po stronie polskiej																	22

Rys. 4. Bariery rozwoju współpracy transgranicznej

Źródło: [GUS 2014].

niczne budowy, modernizacji centrów logistycznych, magazynowych oraz punktów przeładunkowych. Podobnie jak stan infrastruktury wpływa to na wielkość transportowanych ładunków.

Trzecim ważnym czynnikiem jest sytuacja finansowa. Możliwości finansowe wyznaczają zakres działań prowadzących do rozbudowy eurologistyki. Stan infrastruktury i poziom innowacyjności magazynów w dużej mierze zależy od wielkości środków pozyskiwanych z funduszy europejskich i budżetów samorządowych.

Determinant mających wpływ na rozwój euroregionów jest znacznie więcej, jednak wyżej wymienione mają największe znaczenie dla jednoczesnego rozwoju eurologistyki i euroregionów.

4.2. Analiza barier rozwoju w poszczególnych euroregionach

Analizę czynników stanowiących barierę dla rozwoju eurologistyki rozpoczniemy od euroregionu Bug, w którym eurologistyka nie ma możliwości swobodnego rozwoju z powodu niewystarczającego kapitału. Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych jest za mały, przez co nie można zwiększać konkurencyjności wyrobów i usług. Jeżeli obszar ten cierpi na brak środków finansowych, nie ma możliwości rozwoju miejsc przeładunkowych, nowoczesnych magazynów, poprawy stanu infrastruktury oraz poszerzania jej siatki. Brak funduszy na ich modernizację i rozbudowę jest problemem, jednak wydaje się, że większą przeszkodą byłby brak podmiotów użytkujących te elementy infrastruktury. Analizowane terytorium nie jest poza obszarem zainteresowania środowiska gospodarczego. Problemem jest mała dostępność środków i funduszy z UE, które mogłyby wspomóc handel. Dla pokonywania zaistniałych niedogodności tworzone są strefy ekonomiczne, mające na celu pobudzenie gospodarki i zwiększenie jej aktywności. Działaniem podjętym przez euroregion po stronie białoruskiej jest chociażby zwolnienie z podatków przedsiębiorców, którzy spełniają kryteria ustalone przez władze [Urząd Gminy Rejowiec Fabryczny 2014]. Aktywizacja gospodarki ma ogromne znaczenie dla eurologistyki, gdyż dzięki temu mogą powstawać nowe ośrodki logistyczne zarówno produkcyjne, jak i transportowe. Zdecydowaną zaletą są europejskie korytarze transportowe przebiegające przez ten obszar. Tranzyt stanowi bazę do rozwoju nie tylko euroregionu, ale i eurologistyki. Jednak w celu zwiększenia konkurencyjności infrastruktura musiałaby zostać zmodernizowana. Słabo rozwinięta sieć autostrad hamuje rozwój transportu i uniemożliwia zwiększanie częstotliwości przewozów. W euroregionie Bug nie ma lotniska cargo, co właściwie dyskwalifikuje ten obszar pod względem rozwoju transportu lotniczego ładunków. By rozwijać się na skalę przynajmniej europejską, konieczne jest utworzenie lotniska towarowego. Niepozorną, aczkolwiek kluczową przeszkodą dla analizowanego euroregionu jest zbyt mała liczba przejść granicznych. Ponieważ eurologistyka ma na celu zwiększenie przepływu towarów, usług oraz osób, niedostosowanie liczby przejść granicznych do natężenia ruchu spowodu-

je powstawanie kongestii. Przepływ będzie utrudniony, powstaną opóźnienia, logistyka przedsiębiorstw nie będzie działała odpowiednio, generując dodatkowe koszty dostaw, magazynowania, transportu, a także koszty utraconych korzyści. Kwestie ruchu granicznego zależą od procedur prawnych, a to tworzy kolejną barierę. Niewątpliwie region rozwijany jest na polu naukowo-kulturalnym, to jednak nie stanowi zaplecza dla eurologistyki. Podsumowując, w przypadku euroregionu Bug rozwój eurologistyki nie idzie w parze z rozwojem euroregionu.

Pozostając przy wschodnich regionach transgranicznych, należy zauważyć, że rozwój eurologistyki często jest ograniczony, gdyż przedsiębiorcy prowadzący działalność po obu stronach granicy narażeni są na trudności ze strony władz państw, szczególnie Rosji i Białorusi. Sytuacja ta wynika z uwarunkowań politycznych, zwłaszcza aktualnych zawirowań, które można zaobserwować za wschodnią granicą Polski. Źródłem takiego zachowania władz państw wschodnich należy doszukiwać się w nieładzie w przepisach prawnych i w prowadzonej polityce. Skutkuje to tym, że przedsiębiorcy, chcąc uniknąć problemów, nie angażują się w rozwój przedsiębiorstw poza granicami własnego kraju, a to prowadzi do stagnacji w dziedzinie eurologistyki. O ile z punktu widzenia przedsiębiorców niewiele się poprawia, to w innych dziedzinach, takich jak ochrona środowiska czy badania naukowe, prowadzone są działania zmierzające do rozwoju euroregionu.

Kierując swoją uwagę na regiony północne, w euroregionie Bałtyk można napotkać przeszkody rozwoju eurologistyki. W tym obszarze transgranicznym widoczna jest dysproporcja między możliwościami, zasobami gospodarczymi i poziomem życia mieszkańców poszczególnych państw członkowskich. Występują także pomiędzy nimi różnice w eksporcie i imporcie, co prowadzi do nierównowagi w wymianie międzynarodowej. To z kolei może skutkować nierównomiernym rozwojem eurologistyki. Podobnie jak we wschodniej części, komunikacja i sieć dróg wymagałaby rozbudowy i modernizacji. Rozbudowa niezbędna jest także w transporcie lotniczym, w szczególności cargo. Zaletą usytuowania geograficznego jest nadmorskie położenie. Jednak porty morskie wymagają unowocześnienia i wdrożenia innowacyjnych rozwiązań, rozbudowy w większe ośrodki przeładunkowe, spełniające dodatkowe funkcje dzięki uzupełnieniu o hotele, serwisy, punkty celne, ośrodki gastronomiczne, a przede wszystkim nowoczesne chłodnie i magazyny przystosowane do różnego rodzaju ładunków, wysokiego oraz niskiego składowania. Nadmorskie porty musiałyby zmienić się w miasteczka logistyczne, których obecnie brakuje w całej Polsce. Godny naśladowania jest port morski w Antwerpii, w którym rozwija się logistyka na zachodnioeuropejskim poziomie. Obszar północny to kolejny przykład rozwoju euroregionu, który nie jest wprost proporcjonalny do rozwoju eurologistyki. Obszar ten rozwija się turystycznie, jednak w kategoriach działań logistycznych występują niedobory infrastrukturalne.

5. Zakończenie

Analizując postawione cele oraz ich realizację w poszczególnych euroregionach, można stwierdzić, że ich głównym problemem jest faza, w której się znajdują. Większość z nich jest na etapie projektów i jeśli nawet są one doprowadzane do końca, to trwa to zbyt długo. Można zastanawiać się nad przyczyną takiej sytuacji, a jako główne powody w większości obszarów wymienia się brak funduszy lub zbyt małe zaangażowanie stron we współpracę. Jak już wcześniej wspomniano, kultura, nauka oraz ekologia dobrze się rozwijają. Jednak problemem wciąż pozostaje gospodarka, tj. transport, komunikacja i infrastruktura. E. Małuszyńska [2002, s. 83] tłumaczy tę sytuację przypadkowym doбором gmin będących w zasięgu euroregionu, a także niedoborami finansowymi. Biorąc pod uwagę fakt, że na siatce połączeń drogowych w Polsce zaczęły pojawiać się autostrady, warto zauważyć, że ich przyrost wciąż jest zbyt mały. Podobnie wygląda sytuacja z drogami ekspresowymi oraz lokalnymi, ich modernizacja trwa stanowczo za długo. Pomimo zwiększającej się liczby ośrodków przeładunkowych w Polsce, na obszarach przygranicznych cały czas brakuje odpowiednich centrów logistycznych na wysokim poziomie, zbliżonym do europejskiego. Ich istnienie pozwoliłoby na efektywniejsze prowadzenie działań eurologistycznych. W zachodniej części kraju niezbędne jest przystosowanie lotnisk do obsługi przeładunku dużych ilości towarów. Ważnym zagadnieniem są punkty przeładunkowe do obsługi transportu intermodalnego, w końcu to na rozwój tej gałęzi kładzie się obecnie nacisk.

Powyższe przykłady wyraźnie pokazują, że nie zawsze rozwój euroregionu idzie w parze z rozwojem eurologistyki. Często aspekty mające wpływ na działalność logistyczną są pomijane przy tworzeniu projektów. Wynika to z faktu, że zwykle wymagają bardzo dużych nakładów finansowych lub też są dyskwalifikowane z powodów politycznych.

Omówione bariery stanowią przeszkodę w rozwoju eurologistyki. Jednak może okazać się, że w długookresowej perspektywie nie mają kluczowego znaczenia dla rozwoju regionu. W podejściu do przedstawionych problemów powinno się rozgraniczać kategorie szans lub wyzwań. Różnorodność funkcjonowania sąsiednich gospodarek, regionów, państw jest na tyle duża, że można w nich dostrzec wiele pozytywnych aspektów. Należy pamiętać, że wymiana handlowa, a co za tym idzie: rozwój eurologistyki, jest istotna dla zwiększania konkurencyjności regionu oraz jego pozycji w Europie. Miarą poziomu konkurencyjności może być intensywność przepływu ładunków oraz obniżenie kosztów. Wyeliminowanie omówionych braków i przeszkód istniejących na drodze do osiągnięcia wyższej pozycji wpisuje się w kanon promowanego zrównoważonego rozwoju. Rozwój sieci transportowych, zwłaszcza przyłączanie do tranzytu mniejszych ośrodków gospodarczych, może zaktywizować podmioty, zwiększyć motywację do rozbudowy i szukania finansowania na działania modernizacyjne.

W obecnej sytuacji, z powodu zbyt małej świadomości „ludności przygranicznej”, rozwój jest zahamowany. Rolą samorządów jest uświadamianie społeczeństwu, jak ważne są działania przedsiębiorców i inwestowanie w zaplecze logistyczne, systemy informatyczne i wykwalifikowaną kadrę, a także jak doniosłe znaczenie może mieć długookresowy zwrot z poczynionych inwestycji. Do przeprowadzenia tego typu działań niezbędna jest interwencja i współpraca samorządów lokalnych, władz państwowych oraz prywatnych przedsiębiorców.

Literatura

- Gołemska E., 2001, *Eurologistyka. Przesłanki, metody, koncepcje*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań, s. 82-83.
- Gołemska E., 2009, *Logistyka w gospodarce światowej*, C.H. Beck, Warszawa, s. 244.
- Gołemska E., 2014, *Logistyka międzynarodowa*, PWN, Warszawa, s. 23, 27.
- Greta M., 2013, *Euroregiony polskie w procesie integracji europejskiej oraz w przewyżczeniu peryferyjności i dysproporcji regionalnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 212-220.
- GUS, <http://www.stat.gov.pl> (16.02.2014).
- Małuszyńska E., 2002, *Euroregiony*, Eurologistyka, nr 2, s. 61, 78, 83.
- Urząd Gminy Rejowiec Fabryczny, <http://www.ug.rejowiec.pl/> (16.02.2014).
- Żychowicz Z., 2000, *Euroregiony jako forma istnienia pogranicza polsko-niemieckiego na przykładzie regionu Pomorza*, [w:] Urbańczyk E. (red.), *Regiony graniczne w integracji europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin, s. 164.