

Bartosz ZAKRZEWSKI, Jacek BRDULAK

## TRANSGRANICZNA WSPÓŁPRACA TRANSPORTOWA W EUROREGIONIE BUG

### Streszczenie

*Institut Transportu Samochodowego (ITS) należy do prekursorów badań i przedsięwzięć doskonalących system transportowy Polski. Nawiązując do lat początków swej działalności, w ITS podjęto badania dotyczące doskonalenia systemu transportowego na wschodzie Polski, w regionie Południowego Podlasia, który to region jest ważnym elementem Euroregionu Bug. W latach 2015- 2016 w Instytucie zainteresowanie badaczy zwróciło się m.in. ku Euroregionowi Bug, którego potencjał, zwłaszcza transportowy, nie jest w dniu dzisiejszym odpowiednio wykorzystywany. Celem artykułu jest scharakteryzowanie potencjału transportowego Euroregionu Bug. Będąc regionem transgranicznym, przez który przewożone są masy ładunków, euroregion ten nie wykorzystuje w pełni swego transportowego potencjału, który odpowiednio ukierunkowany mógłby zapewnić regionowi przygranicznemu szybki rozwój gospodarczy. Fakt, iż Euroregion Bug jest regionem tranzytowym wydaje się atutem, gdyż nie przez każdą krainę geograficzną przechodzą tak ważne szlaki transportowe, duże potoki ładunków, towarów i ludzi. Tranzyt to zatem szansa, ale i obawa, czy da się odpowiednio wykorzystać możliwości jakie stwarza.*

### WSTĘP

Institut Transportu Samochodowego należy do wiodących jednostek naukowo-badawczych doskonalących system transportowy Polski [5, 12]. Nawiązując do lat początków swej działalności [12], w ITS podjęto badania dotyczące doskonalenia systemu transportowego na wschodzie Polski, w regionie Południowego Podlasia, który to region jest ważnym elementem Euroregionu Bug [5]. W latach 2015- 2016 w Instytucie kontynuowane są badania dotyczące rozwoju systemów transportowych na wschodzie naszego kraju [13]. Zainteresowanie badaczy zwróciło się m.in. ku Euroregionowi Bug, którego potencjał, zwłaszcza transportowy, nie jest w dniu dzisiejszym odpowiednio wykorzystywany. Tymczasem Euroregion Bug leży na trasie II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, jest pomostem pomiędzy państwami Unii Europejskiej, a bliskimi nam kulturowo Białorusią i Ukrainą, czy patrząc dalej – Rosją a nawet Chinami.

Celem artykułu jest scharakteryzowanie potencjału transportowego Euroregionu Bug. Będąc regionem transgranicznym, przez który przewożone są masy ładunków, nie wykorzystuje on w pełni swego transportowego potencjału, który odpowiednio ukierunkowany mógłby zapewnić regionowi przygranicznemu szybki rozwój gospodarczy. Fakt, iż Euroregion Bug jest regionem tranzytowym wydaje się atutem, gdyż nie przez każdą krainę geograficzną przechodzą tak ważne szlaki transportowe, duże potoki ładunków, towarów i ludzi. Tranzyt to zatem szansa, ale i obawa, czy da się odpowiednio wykorzystać możliwości jakie stwarza. Cel zostanie osiągnięty na podstawie analizy ogólnodostępnych źródeł pisanych.

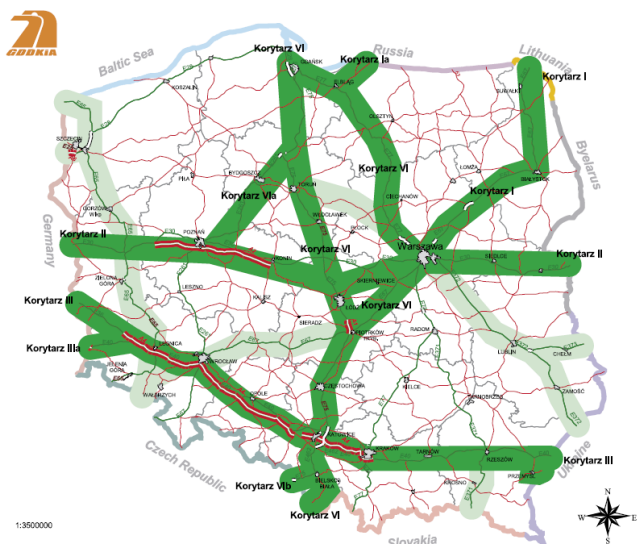
### 1. MIĘDZYNARODOWE KORYTARZE TRANSPORTOWE NA TERENIE POLSKI

Uzupełnieniem dla europejskiej bazowej i komplementarnej sieci TEN-T są międzynarodowe korytarze transportowe. W latach 1991 (Praga), 1994 (Kreta) i 1997 (Helsinki) odbyły się trzy konferencje Ministrów Transportu Unii Europejskiej (z udziałem ministrów państw stowarzyszonych z UE, w tym z Polski), ustalające przebieg europejskich korytarzy transportowych. Podczas obrad na Krecie ustalono przebieg 10 podstawowych korytarzy, a w wyniku obrad

w Helsinkach dodano następne. Korytarze te mają do 2020 r. infrastrukturalnie zintegrować Europę Środkowo-Wschodnią z państwami Unii Europejskiej. Cztery z tych korytarzy przebiegają przez Polskę łącząc ze sobą różne części Europy. Przebieg korytarzy, których trasy przechodzą przez Rzeczpospolitą ustalono następująco:

- Korytarz I: Helsinki-Tallin-Ryga-Kowno-Warszawa;
  - Odgałęzienie IA: Ryga-Kaliningrad-Gdańsk;
- Korytarz nr II: Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa-Niżnyj Nowogrod;
- Korytarz nr III: Berlin-Wrocław-Katowice-Lwów-Kijów;
  - Odgałęzienie III A: Drezno-Wrocław;
- Korytarz nr VI: Gdańsk-Grudziądz (w układzie drogowym)-Warszawa-Katowice-Żilina (z odgałęzieniem z Katowic przez Ostrawę do korytarza IV);
  - Odgałęzienie VIA: Toruń-Poznań.
- Korytarz nr I łączy Polskę z krajami Bałtyckimi: Finlandią, Estonią, Łotwą i Litwą. Jego trasa w Polsce nie jest długa (najkrótsza ze wszystkich korytarzy ok. 300 km) - biegnie od granicy z Litwą do Warszawy a drugie odgałęzienie od Kaliningradu do Gdańska.

Przez Euroregion Bug przebiega odcinek drogowy Świecko-Terespol, który jest częścią paneuropejskiego korytarza nr II przebiegającego przez Niemcy, Polskę, Białorus i Rosję. W Polsce w korytarzu Świecko-Terespol znajdują się: autostrada A-2 (nazwana Autostradą Wolności-626 km) która docelowo ma połączyć Wielką Brytanię szlakiem lądowym przez Holandię i Niemcy z Białorusią i Rosją. Obecnie dociera ona do Warszawy a jej wschodni odcinek od Warszawy do granicy z Białorusią jest ukończony tylko fragmentarycznie. Polski odcinek prowadzi trasą Świecko-Poznań-Łódź-Warszawa-Kukuryki. Na przejściu granicznym w Świecku łączy się z niemiecką autostradą A12 zaś w Kukurykach z białoruską drogą magistralną M1. W węźle Stryków przecina autostradę A1, skrzyżowane są zatem Korytarz II z Korytarzem VI.



Rys. 1. Trasy międzynarodowych korytarzy transportowych w granicach Polski. []

Polski odcinek Zgorzelec-Medyka jest częścią paneuropejskiego korytarza nr III z Berlina do Kijowa, przebiegającego przez trzy państwa: Niemcy, Polskę i Ukrainę. Szlak drogowy stanowi autostrada A4 będąca w Polsce przedłużeniem niemieckiej autostrady z kierunku Drezna. Na terenie Polski przebiega od przejścia granicznego z Niemcami w miejscowości Jędrzychowice-Ludwigsdorf k. Zgorzelca przez Legnicę, Wrocław, Opole, Gliwice, Rudę Śląską, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów do przejścia granicznego na Ukrainę w Korczowej. Łączna długość autostrady w Polsce wynosi ok. 670 km.

Kolejny ważny korytarz transportowy biegnący przez Polskę to paneuropejski korytarz nr VI z Gdańska przez Grudziądz do Warszawy, lub do Katowic i dalej do Żyliny na Słowacji. Odgałęzienie VIA biegnie z Torunia do Poznania. Wytyczona w tym korytarzu Autostrada A1 zaprojektowana została jako droga płatna w ciągu drogi międzynarodowej E75. Nazywana jest także Autostradą Bursztynową. W Polsce połączy ona Trójmiasto z obszarami metropolitalnymi Torunia, Łodzi oraz Górnośląska. W węźle Stryków I, na północ od Łodzi, przecina autostradę A2, natomiast w węźle Sośnica, pod Gliwicami czynną już autostradę A4. W przyszłości autostrada A1 (licząca w Polsce 597 km), docelowo połączy porty polskie Trójmiasta nad Bałtykiem z portami nad Morzem Egejskim szlakiem lądowym przez Słowację, Ukrainę, Węgry, Rumunię, Bułgarię, i Grecję do Stambułu w Turcji.

## 2. MIĘDZYNARODOWY KORYTARZ TRANSPORTOWY NR 2 ELEMENTEM INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ EUROREGIONU BUG

Niepowtarzalność przestrzenna środkowoeuropejskiego odcinka równoleżnikowego korytarza komunikacyjnego nr 2 na ziemiach polskich polega w dużym stopniu na zróżnicowaniu regionów znajdujących się w jego zasięgu oddziaływania. Z jednej strony przebiega on przez obszary rdzeniowe Europy, przede wszystkim w Niemczech i północno-zachodniej Europie, przechodząc na terenie Polski w obszary niestety dla Unii Europejskiej ciągle jeszcze peryferyjne (przykładem są tu m.in. kryteria planistyczne przyjmowane w dokumentach strategicznych Unii Europejskiej) [8, 11]. Dalej zaś, na terenach Białorusi i obwodu moskiewskiego mamy do czynienia z koncentracjami aktywności społeczno-gospodarczej wykształconych, ważnych w przypadku Rosji gospodarek.

Przyjęcie przez Komisję Europejską w „Piątym Raportie Kohezyjnym” [8] jednostek poziomu trzeciego Nomenklatury Jednostek Terytorialnych dla Celów Statystycznych, tzw. NUTS-3<sup>1</sup>, pozwala w analizach określić specyficzne cechy poszczególnych regionów w oparciu o położenie geograficzne, czy też komunikacyjne, sytuację demograficzną oraz zakres pełnionych funkcji. Potwierdza się przy tym zróżnicowanie regionów, przez które przechodzi korytarz komunikacyjny nr 2. Zachodnie regiony Polski są w tym przypadku położone w pobliżu ważnej aglomeracji Berlina i częściowo znajdują w jej strefie ciężenia (handel transgraniczny, turystyka, powiązania komunikacyjne w lotnictwie). Berlin ma status dominującej jednostki miejskiej NUTS 3 i ranga przestrzenna tej aglomeracji ciągle rośnie. Obszary pomiędzy Poznaniem i duopolem warszawsko-łódzkim są konglomeratem tzw. jednostek pośrednio miejskich w pobliżu miast oraz jednostek dominujących wiejskich w pobliżu miast. W przypadku utrzymania w nadchodzących latach wzrostu gospodarczego w Polsce, proporcje na tych terenach będą się zmieniały na korzyść akcentów miejskich, co już można zaobserwować na przykład jako rezultat bezpośrednich inwestycji zagranicznych w aglomeracji poznańskiej, Wrześni, Koninie, aglomeracji łódzkiej lub w paśmie pruszkowsko-grodziskim Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego (WOM). Należy dodać w tym miejscu, że Warszawa jest stołecznym regionem miejskim i tym samym jej funkcje plasują miasto wśród obszarów metropolitalnych I-go rzędu. Na wschód od Warszawy korytarz komunikacyjny nr 2 szybko dociera do obszarów wiejskich i na Podlasiu Południowym przechodzi w tereny tzw. dominujące wiejskie, oddalone. Takich obszarów NUTS 3 w Polsce wyodrębniono zgodnie z pragmatyką unijną niewiele. Należą do nich jeszcze Bieszczady i niewielkie tereny leśne na Opolszczyźnie.

Nasuwa się przy tym określona obserwacja, iż charakter i trwałość wschodniej granicy Polski z państwami obecnie pozanijnymi stała się historycznie poważną barierą aktywizacji rozwoju gospodarczego najpierw z byłym Związkiem Radzieckim, a obecnie z Rosją i w pewnej części z Białorusią. Gdyby było inaczej, to nigdy Południowe Podlasie nie miałyby w planistycie Unii Europejskiej statusu porównywalnego z Bieszczadami, tym bardziej, że nadgranicznym miastem jest ważny ośrodek białoruski w Brześciu nad Bugiem. To miasto liczące ponad 300 tys. mieszkańców, mające bogatą historię i tradycje - przed drugą wojną światową pełnił funkcje metropolitalne dla centralno-wschodniej Polski. Międzynarodowy korytarz komunikacyjny nr 2 wymusza wprowadzenie transgraniczną współpracę transportową i infrastrukturalną, ale jej rezultaty pozostają od wielu lat daleko niewystarczające [1, 2].

Region Podlasia Południowego (północnej Lubelszczyzny) stanowi od 2004 r. obszar przygraniczny nie tylko Polski, ale również Unii Europejskiej i jako taki bierze udział w programach współpracy transgranicznej. Programy te obejmują w tym przypadku projekty o charakterze wewnątrzunijnym, jak i dotyczą zewnętrznych granic Unii Europejskiej (np. modernizacja i wzmocnienie przejść granicznych, unowocześnienie infrastruktury granicznej i celnej). Nie przyniosły one do tej pory przełomu w obsłudze transgranicznego ruchu osobowego, międzynarodowych obrotów handlowych, czy też w kreowaniu współpracy gospodarczej między państwami położonymi w strefie oddziaływania korytarza komunikacyjnego nr 2. Trzeba zauważyć, że zjawiska te kształtowane są przede wszystkim przez politykę państw ościennych. Stąd obawy przed wprowadzeniem między Polską i Białorusią przygranicznego ruchu osobowego, który może zdaniem strony białoruskiej wielokrotnie wywahać walut wymiennych z tego kraju. Kolejne embargo handlowe obejmujące import Rosji z Unii Europejskiej, a tym samym z Polski, w połącze-

<sup>1</sup> W polskiej praktyce są to podregiony składające się z kilku powiatów. Z tego względu pozostają niezwykle użyteczne w analizie ograniczonych przestrzennie zjawisk, choćby korytarzy komunikacyjnych – przyp. aut.

niu zaostrzeniem się sytuacji politycznej na Ukrainie także stanowi dotkliwie uwarunkowanie współpracy transgranicznej w analizowanym korytarzu komunikacyjnym. Tu jednak paradoksalnie odcięcie szlaków tranzytowych przez Ukrainę zwiększyło intensywność użytkowania A 2.

### 3. EUROREGION BUG – TRANSGRANICZNE SZANSE I ZAGROŻENIA

Lubelszczyzna uczestniczy w inicjatywach utworzenia struktury współpracy między regionami przygranicznymi Polski, Ukrainy i Białorusi. Należy do nich „Euroregion Bug”. Pierwsza inicjatywa euroregionu powstała w 1958 r. na pograniczu niemiecko-holenderskim pod nazwą „Euregio”. Region europejski „Euregio” stał się, jak pisze prof. Andrzej Miszczuk, „...wzorcem dla wielu innych, powstających później, struktur transgranicznych. Jest przykładem przełamania niechęci między narodami i społecznościami regionalnymi oraz lokalnymi; swoją działalnością przyczynił się też do stymulowania procesów restrukturyzacji społeczno-gospodarczej. Obecnie „Euregio” obejmuje 140 gmin, miast i powiatów niemieckich i holenderskich o łącznej powierzchni 13,0 tys. km kw., zamieszkałych przez blisko 3,37 mln osób (53% stanowią Holendrzy, a 47% - Niemcy). Najwyższym organem władzy „Euregio” jest Rada, składająca się z: 41 członków holenderskich i 41 niemieckich – wybranych pośrednio, proporcjonalnie z rad gminnych, miast i powiatów. Organami wykonawczymi są: Prezydium i Sekretariat. Oprócz tego działają grupy robocze (codziennych problemów granicznych, ochrony zdrowia, ochrony przed katastrofami) oraz komisje (gospodarki, transportu, socjalna, technologii, rolnictwa, ładu przestrzennego, edukacji, sportu i kultury, turystyki)...” [11]

Euroregion Bug utworzono 29 września 1995 choć pierwsze działania w kierunku podjęto już na początku 1992 r. Swym zasięgiem objął on tereny przygraniczne Polski (ówczesne województwa lubelskie, chełmskie, tarnobrzesckie i zamojskie) i Ukrainy (obwód wołyński), choć w zamiarze miał też do niego wejść obwód brzeski

Białorusi. Wniosek w tej sprawie wpłynął w czerwcu 1997. W chwili obecnej Białoruś jest częścią tego euroregionu, z takimi dużymi miastami jak Brześć, Pińsk czy Baranowicze. Siedziba po stronie polskiej znajduje się w Chełmie, po ukraińskiej w Łucku, a Białoruskiej w Brześciu (rys. 2). Celem Euroregionu jest przede wszystkim rozwój współpracy gospodarczej i naukowo-kulturalnej [5, 6].

Powstanie Euroregionu Bug w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku wpisuje się w ogólne tendencje integracyjne przestrzeni Unii Europejskiej. W 1971 r. z inicjatywy 10 euroregionów powstała zinstytucjonalizowana, rozproszona sieć terytorialna: Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych (AEBR – Association of European Border Region), która aktualnie skupia 95 członków z 27 państw (Austria, Belgia, Bułgaria, Czechy, Dania, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Luksemburg, Niemcy, Norwegia, Polska, Rosja, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Ukraina, Wielka Brytania, Węgry, Włochy). Brak wśród wymienionych państw Białorusi wskazuje na potencjalne trudności instytucjonalne w tworzeniu na wschodniej granicy UE warunków sprzyjających integracji i współpracy transgranicznej.

Specjaliści wskazują, że Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych spełnia ważne z punktu widzenia regionów i subregionów (przestrzeni lokalnych) funkcje [11]:

- ogólnie jest rzecznikiem interesów regionów przygranicznych i transgranicznych na poziomie europejskim i narodowym;
- identyfikuje problemy obszarów przygranicznych i zarazem podaje sposoby ich rozwiązywania;
- bierze aktywny udział we współpracy z instytucjami europejskimi, takimi jak: Parlament Europejski, Komisja Europejska (komisarze, dyrekcje generalne), Komitet Regionów Unii Europejskiej, Komitet Społeczno-Ekonomiczny UE, Zgromadzenie Parlamentarne Rady Europy, Kongres Władz Lokalnych i Regionalnych Rady Europy (CLRAE), Komitet Ekspertów Rady Europy;
- współpracuje z europejskimi organizacjami regionalnymi, m.in.: Radą Europejskich Miast i Regionów, Zgromadzeniem Regio-



Rys. 2. Euroregion Bug – mapa [14]



- nów Europejskich, Konferencją Europejskich Peryferyjnych Regionów Morskich, Nordycką Radą Ministrów;
- Stowarzyszenie (AEBR) jest instytucjonalnym doradcą w zakresie współpracy transgranicznej między regionami należącymi i nienależącymi do Unii Europejskiej. Pomaga w kwestii generalnych zasad współpracy, przygotowania wspólnych projektów transgranicznych oraz szczegółowych dziedzin współpracy, takich jak: planowanie przestrzenne, polityka regionalna, transport, turystyka, kooperacja małych i średnich przedsiębiorstw, badania i innowacje, współpraca medialna, kultura, sprawy społeczne, przeciwdziałanie zagrożeniom transgranicznym;
  - AEBR zgłasza projekty do programów unijnych w zakresie swoich właściwości;
  - rozwija także sieci współpracy regionów przygranicznych.

Tworzenie i wykorzystywanie istniejących ram instytucjonalnych współpracy i integracji transgranicznej na wschodnim przygraniczu Unii Europejskiej, w tym Polski, powinno wspomagać wykorzystywanie potencjału takich procesów regionalnych. Funkcjonowanie korytarza komunikacyjnego nr 2 stanowi niepowtarzalną, infrastrukturalną szansę rozwojową dla wszystkich regionów i subregionów znajdujących się w strefie ciężenia tego korytarza. Usprawnienie jego funkcjonowania, uzupełnienie oferowanych usług sektora T-S-L (Transport-Spedycja-Logistyka) [5, 10], unowocześnienie fragmentów systemu transportowego na obszarach przygranicznych może stać się impulsami rozwojowymi, mimo okresowo występujących trudnych uwarunkowań politycznych. Szanse rozwoju, przezwyciężania peryferyjności i umiędzynarodowienia aktywności społeczno-gospodarczej Euroregionu Bug nierozzerwalnie związane są z rozwojem infrastruktury technicznej omawianego międzynarodowego korytarza komunikacyjnego nr 4. Od wykorzystania jego potencjału rozwojowego uzależnione będzie miejsce Podlasia Południowego i całej Lubelszczyzny w typologii regionów według kryterium paradygmatu rozwoju, opracowanej przez prof. Grzegorza Gorzelaka [7]. Zgodnie z nią regiony dzielimy na:

- silne („liderzy”), które utrzymują swoją pozycję pomimo zmiany paradygmatu rozwoju, wyznaczają kryteria lokalizacji oraz są atrakcyjne dla napływu kapitału rodzimego i zagranicznego, związanego także z zaawansowanymi technologicznie, innowacyjnymi produktami;
- regiony tradycyjnego przemysłu („przegrani”), a więc te, które utraciły konkurencyjność w wyniku zmiany paradygmatu rozwoju, także lokalizacyjną, próbując przy tym dokonywać restrukturyzacji w celu łagodzenia skutków zachodzących zmian;
- regiony słabo rozwinięte („zapóźnieni”) o niskiej konkurencyjności utrzymującej je w stanie stagnacji, co wynika ze zbyt niskiego potencjału endogenicznego, zbyt słabych zewnętrznych impulsów rozwojowych lub opóźnień restrukturyzacji;
- regiony sukcesu („wygrani”), które zdołały przezwyciężyć negatywne sprzężenie między swoimi cechami a kryteriami lokalizacji dzięki umiejętnemu wykorzystywaniu impulsów zewnętrznych.

W przypadku wschodniego odcinka polskiego fragmentu kanału komunikacyjnego nr 2 poszukiwanie szans rozwojowych przesądzi czy wschodni obszar Mazowsza i Południowe Podlasie pozostaną regionami „zapóźnionymi”, czy też „wygranymi” po wykorzystaniu impulsów zewnętrznych związanych z właściwym kształtowaniem infrastruktury technicznej transportu o ponadregionalnym, międzynarodowym znaczeniu.

## WNIOSKI

Zagadnienia jakościowych przemian infrastruktury transportowej w paneuropejskim korytarzu komunikacyjnym nr 2 na jego polskim odcinku analizowane były w ostatnich latach w kontekście makroprzestrzennym [5, 9], a także w skali regionalnej Podlasia

Południowego w związku z koniecznością przedłużenia autostrady A-2 w kierunku wschodniej granicy państwa i Unii Europejskiej oraz wzmocnienia istniejącej granicznej infrastruktury logistycznej [5]. Celowym wydaje się wzbogacenie tych rozważań wynikami badań potencjału rozwojowego Euroregionu Bug, przez który przebiega ważny z punktu widzenia europejskiej polityki transportowej II Paneuropejski Korytarz Transportowy. Z analizy materiałów literaturowych, oraz danych przedstawionych w artykule, wynika, że:

- Euroregion Bug jest położony w centrum Europy na granicy Unii Europejskiej z Białorusią i Ukrainą;
- Euroregion Bug leży na trasie ważnego II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, będąc tym samym pomostem pomiędzy Wschodem a Zachodem, pomiędzy państwami Wspólnoty Europejskiej, a Rosją, czy patrząc dalej Chinami;
- II Paneuropejski Korytarz uznawany jest za najważniejszy europejski szlak komunikacyjny na osi wschód – zachód. To ważna droga zwłaszcza dla ciężkiego transportu samochodowego wiążącego ładunki z Europy Zachodniej do Rosji, Białorusi i odwrotnie;
- potencjał II paneuropejskiego korytarza transportowego nie jest obecnie odpowiednio wykorzystany w ramach funkcjonującego Euroregionu Bug;
- Euroregion Bug leży w pasie przygranicznym Unii Europejskiej, co stwarza określone uwarunkowania transportowe m.in. dając szansę organizowania przeładunku, konfekcjonowania i etykietowania towarów z Białorusi, Rosji i Ukrainy, a może nawet Chin, idących na zachód Europy i w odwrotnym kierunku.
- Euroregion Bug jest zatem położony w korzystnym transportowo miejscu.
- oprócz dogodnego położenia komunikacyjnego region ten przyciąga turystów ze względu na swoje walory przyrodnicze, kulturowe, brak wielkiego przemysłu oraz słabe zurbanizowanie. To jeden z najczystszych ekologicznie obszarów w kraju, dobre miejsce do uprawiania turystyki i sportu
- rozwój Euroregionu Bug przyspieszy oddanie odcinka autostrady A-2 z Warszawy do -Terespola. Obecnie przez Euroregion Bug po stronie polskiej nie przebiega żadna ukończona autostrada i droga szybkiego co jest barierą w rozwoju transgranicznym.

## BIBLIOGRAFIA

1. Brdulak J., Projekt organizacyjno-ekonomiczny infrastruktury technicznej makroregionu województw białsko-podlaskiego, chełmskiego, lubelskiego i tarnobrzeskiego: synteza I etapu badań, Wyd. Bizant, Warszawa 1995;
2. Brdulak J., Kucharuk T., Piekarszewska H., Niektóre uwarunkowania rozwoju gospodarczego Mazowsza, Monografie i Opracowania, SGH, Warszawa 1996, z. 417;
3. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów, „Logistyka” nr 3/2014, Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu, s.716-722;
4. Brdulak J. (red. nauk.), Rozwój elementów infrastruktury życia społeczno-gospodarczego, SGH, Warszawa 2005;
5. Brdulak J., Zakrzewski B., Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu, Wyd. ITS, Warszawa 2013;
6. Brdulak J., Zakrzewski B., Methods for Calculating the Efficiency of Logistics Centres, w: “Archives of Transport – Quarterly”, Committee of Transport Polish Academy of Science, Vol. 27-28, Warsaw 2013, pp. 25-43;
7. Gorzelak G., Bieda i zamożność regionów (w:) Sagan I., Czepczyński M. (red. nauk.), Wymiar i współczesne interpretacje regionu, UG KGE, Gdańsk-Poznań 2003;

8. Investing in Europe's Future. Fifth Report on Economic, Social and Territorial Cohesion. Foreword Summary. Conclusions. Maps and Comments. European Commission, Publications Office, Brussels 2010;
9. Krysiuk. C., Zakrzewski B., Centra logistyczne jako element usprawniający system transportowy UE, Technika Transportu Szynowego, nr 10/2013, s.2277-2285;
10. Kuśmińska-Fijałkowska A., Łukasik Z., *The Land Trans-Shipping Terminal In Processes Flow Stream Individuals Inter-modal Transportation*, "TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation", T. 5/2011, s. 395-400
11. Miszczuk A., Uwarunkowania peryferyjności regionu przygranicznego, Norbertinum, Lublin 2013;
12. Zakrzewski B., Instytut Transportu Samochodowego 60 lat minęło...1952-2012, Wyd. Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2012;
13. Zakrzewski B., Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej regionów nadgranicznych na przykładzie województwa lubelskiego, ITS, Warszawa 2015-2016;
14. <http://euroregionbug.pl/> z dn. 8.6.2015

**Brdulak Jacek** - dr hab. Jacek Brdulak, profesor nadzwyczajny Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, Katedra Geografii Ekonomicznej, jacek.brdulak@sgh.waw.pl

## CROSS-BORDER TRANSPORT COOPERATION IN EUROREGION BUG

### *Abstract*

*Motor Transport Institute (ITS) is one of the forerunners of research and improvements to the projects improving Polish transport system. Referring back to the years of the beginning of its activity, the ITS undertook the studies on the improvements to the transport system in the eastern Poland, in the region of Southern Podlasie, the region that is an important element of the Bug Euroregion. In the years 2015- 2016 the Institute's of researchers turned their attention to, among the others, the Bug Euroregion, whose potential, especially transport one, is not properly used today. This article aims to characterize the transport potential of the Bug Euroregion. Being a cross-border region, through which a lot of cargo is transported, this Euroregion is not fully exploiting its transport potential, which if properly focused could provide a border region a rapid economic development. The fact that the Bug Euroregion is a transit region appears to be an advantage, because not every geographical region has such important transport routes, major streams of cargo, goods and people, running through it. Transit is therefore a chance, but also anxiety, whether it will be possible to fully properly exploit the opportunities it creates.*

Autorzy:

**Zakrzewski Bartosz** - dr B. Zakrzewski, adiunkt, Instytut Transportu Samochodowego, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw, bartosz.zakrzewski@its.waw.pl