

**UWARUNKOWANIA ROZWOJU
PRZESTRZENNEGO POLSKI WYNIKAJĄCE
Z POŁOŻENIA W SĄSIEDZTWIE
Z OBWODEM KALININGRADZKIM
FEDERACJI ROSYJSKIEJ**
– REKOMENDACJE DLA KPZK

dr hab. Tadeusz Palmowski
Uniwersytet Gdański

SPIS TREŚCI:

WSTĘP	69
1. STRATEGIA ROZWOJU OBWODU KALININGRADZKIEGO	69
1.1 Potencjalne korzyści i zagrożenia	69
2. SZLAKI KOMUNIKACYJNE ŁĄCZĄCE OBWÓD KALININGRADZKI Z EUROPA ZACHODNIĄ ...	73
2.1 Powiązania lądowe	73
2.1.1. Sieć drogowa	73
2.1.2. Sieć kolejowa	74
2.1.3. Infrastruktura energetyczna i gazowa	74
2.2. Powiązania wodne	76
2.2.1 Szlaki wodne-śródlądowe	76
2.2.2. Powiązania morskie	77
2.2.2.1. Żegluga na Zalewie Wiślanym	80
2.2.3. Powiązania lotnicze	82
3. SPECJALNA STREFA EKONOMICZNA	83
4. OCHRONA ŚRODOWISKA NA POGRANICZU POLSKO-KALININGRADZKIM	87
4.1. Zalew Wiślany	87
4.2. Obszar Suwalsko-Wisztyński	89
4.3. Inne zagrożenia ekologiczne lądowych i wodnych obszarów transgranicznych	90
5. TURYSTYKA NA OBSZARACH TRANSGRANICZNYCH	91
5.1. Zalew Wiślany	91
5.2. Obszar Suwalsko-Wisztyński	92
5.3. Kanał Mazurski	92
6. WSPÓŁPRACA TRANSGRANICZNA	93
6.1. Przejścia graniczne	93
6.2. Koncepcja transgranicznej metropolii bcentrycznej wokół Zatoki Gdańskiej	96
7. SCENARIUSZE ROZWOJU OBWODU KALININGRADZKIEGO I ICH WPŁYW NA POLSKĄ PRZESTRZEŃ	98
ZAKOŃCZENIE	102
REKOMENDACJE DLA KPZK	103
LITERATURA	105

Wstęp

Do końca lat osiemdziesiątych Obwód Kaliningradzki, stanowiąc najbardziej na zachód wysuniętą i silnie zmilitaryzowaną część RFSRR, oddzieloną od niej terytoriami republik wchodzących w skład jednego państwa federacyjnego, pozostawał tematem tabu, tak jak gdyby „nie istniał” na mapie politycznej. Sytuacja tego obszaru zaczęła się gwałtownie zmieniać na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Rozpad ZSRR sprawił, że region, który przez dziesięciolecia był zamkniętą bazą wojskową, ponownie znalazł się w centrum dyskusji politycznych. Po odzyskaniu niepodległości przez Litwę obwód został oddzielony od Rosji najpierw jednym, a następnie kilkoma państwami (Łotwa i Białoruś). Ostateczne wydzielenie obwodu ukształtowało się 8 grudnia 1991 roku, gdy przestał istnieć ZSRR.

Ze względu na specyfikę eksklawy kaliningradzkiej i to, że tylko niektóre decyzje strategiczne dotyczące przyszłości Obwodu Kaliningradzkiego zapadają w samym obwodzie, zasadnicze natomiast podejmowane są w Moskwie, niezwykle trudno jest przedstawić przyszłość obwodu i jego oddziaływanie na polską przestrzeń w nadchodzących dziesięcioleciach. Poza tym występują duże różnice pomiędzy zatwierdzonymi strategiami, planami rozwoju, a rzeczywistością. Niektóre, nawet dobre z punktu widzenia funkcjonowania gospodarki obwodu i prawie milionowej lokalnej społeczności, przyjęte w oficjalnych dokumentach koncepcje rozwoju często pozostają wyłącznie na papierze. Konkretnie, strategiczne czy doraźne decyzje podejmowane w Moskwie nie zawsze służą obwodowi, gdyż nie uwzględniają specyfiki i szczególnej sytuacji eksklawy.

1. Strategia rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego

1.1. Potencjalne korzyści i zagrożenia

W roku 2002 administracja Obwodu Kaliningradzkiego opublikowała dokument pt. *Terytorialno-kompleksowy schemat planowania urbanistycznego rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego i jego części*. Jest to pierwszy i jak dotychczas jedyny oficjalny dokument, w którym na 59 stronach, w tym na dziewięciu rycinach (8 mapach) i 23 tabelach zaprezentowano strategię rozwoju przestrzennego Obwodu Kaliningradzkiego do roku 2030. Uwzględniono w niej zachowanie równowagi ekologicznej, funkcjonowanie Obwodu Kaliningradzkiego w warunkach konkurencyjności i jego dynamiczny rozwój we współpracy pomiędzy Federacją Rosyjską i państwami Europy Bałtyckiej. Głównymi celami na poziomie federalnym i regionalnym wskazanymi w dokumencie jest określenie kierunków socjalno-ekonomicznych rozwoju obwodu. Wymaga to:

- zabezpieczenia obwodu w jednej przestrzeni politycznej, ekonomicznej i obronnej Rosji;
- stworzenia warunków dla rozwoju socjalno-ekonomicznego regionu porównywalnego z poziomem rozwoju krajów sąsiadujących z Obwodem Kaliningradzkim.

Aby osiągnąć ten cel głównym zadaniem federalnej polityki ekonomicznej jest polepszenie klimatu inwestycyjnego w obwodzie i podniesienie gospodarki do poziomu i jakości zapewniającej wyrównanie poziomu życia mieszkańców obwodu z poziomem życia mieszkańców sąsiednich krajów. Priorytetowe kierunki rozwoju socjalno-ekonomicznego obwodu to:

- rozwój kompleksu transportowego;
- rozwiązanie problemu niezależności energetycznej;

- transformacja struktury gospodarczej regionu w kierunku rozwoju eksportu i wzrostu produkcji antyimportowej spowodowana wzrostem aktywności innowacyjnej priorytetowym rozwojem sektorów wysokich technologii;
- odbudowa przemysłu bursztynowego i kompleksu przetwórstwa rybnego;
- ulepszenie infrastruktury telekomunikacyjnej;
- wsparcie przedsiębiorczości rolno-spożywczej powołanej do zagwarantowania odbiorcom odpowiedniego poziomu zaopatrzenia obwodu uniezależniającego od dostaw żywności z poza obwodu;
- rozwój kompleksu turystyczno-rekreacyjnego;
- dalszy rozwój procesów integracyjnych w sferze naukowo-badawczej.

Wskazano także **osiem głównych celów** rozwoju terytorium Obwodu Kaliningradzkiego. Są nimi:

- **integracja obwodu z krajami Europy Bałtyckiej;**
- **utworzenie zbilansowanego, regionalnego systemu kształtowania osadnictwa;**
- **poprawa jakości życia w peryferyjnych, rolniczych częściach obwodu i dywersyfikacja gospodarki małych miast;**
- **utworzenie optymalnej sieci przyrodniczych i przyrodniczo-kulturowych krajobrazów. Ukształtowanie dużych zintegrowanych stref przyrodniczych. Obszary te będą służyły stabilizacji ekologicznej regionu;**
- **rozwój regionalnej infrastruktury turystycznej i jej integracja z infrastrukturą turystyczną Europy Bałtyckiej;**
- **utworzenie efektywnego systemu ochrony zasobów wodnych i przybrzeżnych akwenów Zalewów Wiślanego i Kurońskiego od zagrożeń antropogenicznych;**
- **techniczne udoskonalanie środków transportu, w tym systemów transportu zbiorowego. Zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko przyrodnicze;**
- **rozwój systemów zaopatrzenia w energię, zabezpieczających energetyczne i ekologiczne bezpieczeństwo obwodu.**

Całość opracowania kończy się przedstawieniem dwóch wariantów podziałów na strefy:

- urbanizacji,
- przyrodniczą,
- rolniczą.

Strefa urbanizacji podzielona została na:

- centra urbanizacji,
- uzdrowiskowo-rekreacyjną,
- kompleksów ochrony przyrody,
- ograniczeń sanitarnych (ujęć wody, zagrożeń hałasem i inne),
- występowania bogactw mineralnych.

Podstrefy przyrodnicze to:

- szczególnie chronionych obszarów przyrodniczych,
- rekreacyjna,
- krajobrazów techno-przyrodniczych,
- przyrodniczo-komunikacyjna,
- urbanizacji.

Podstrefy rolnicze to:

- przyrodniczej ochrony użytkowania ziemi (kompleksów przyrodniczych dolin rzecznych, ochrona wód podziemnych, krajobrazów mało odpornych? itp.),
- rekreacyjna,
- urbanizacji.

Przedstawiony podział wskazuje obszary do rozwoju i ochrony poszczególnych funkcji na terenie całego obwodu. Jest to instrument realizacji celowego rozwoju terytorialnego Obwodu Kaliningradzkiego do roku 2030. Stanowi także podstawę dla wypracowania prawidłowych relacji pomiędzy państwem, społeczeństwem i inwestorami w procesie lokalizacji nieruchomości oraz gospodarczego wykorzystania terytorium obwodu.

Aspekty, które dotyczą bezpośrednio lub pośrednio Polski wskazane w **celu pierwszym** to niedostateczna liczba przejść granicznych, niekonkurencyjne porty obwodu w porównaniu do portów polskich. Zakłada się pogłębienie kanału morskiego prowadzącego do Kaliningradu, rozbudowę istniejących portów, szczególnie systemów ro-ro, rozwój bałtyckich połączeń promowych oraz modernizację portu lotniczego.

Planuje się także rozwój współpracy transgranicznej (w przemyśle, w sektorze rolno-spożywczym, handlu, turystyce rekreacji, ochronie środowiska i rozwoju infrastruktury granicznej). W szczególności dotyczy to miejscowości z przejściami granicznymi Mamonowo–Braniewo, Bagriationowsk–Bartoszyce i Oziersk–Gołdap. Inne planowane formy kooperacji to:

- współpraca międzynarodowa w dziedzinie ekologii, turystyki i rekreacji;
- współpraca w dziedzinie ochrony transgranicznych systemów wodnych;
- rozwój Mazursko-Kurońskiego szlaku wodnego (Wielkie Jez. Mazurskie–Kanał Mazurski–Łyna–Pregola–Dejma–Kanał Polesski–Zalew Kuroński–Bałtyk);
- rozwój komunikacji międzynarodowej pomiędzy Gdańskiem i Kaliningradem;
- wyodrębnienie korytarza transportowego Kaliningrad–Czerniachowsk–Augustów (Białystok)–Baranowicze–Grodno.

W pierwszym wariantcie byłyby to linia kolejowa Grodno–Suwałki–Gołdap–Czerniachowsk (europejski rozstaw szyn – 1435 mm, odcinek 175 km na terytorium Polski) linia drogowa Grodno–Augustów–Gołdap–Czerniachowsk. W tym samym wariantcie, lekko zmienionym, trasa drogowa miała przebiegać pomiędzy miastami Baranowicze–Białystok–Augustów–Gołdap–Czerniachowsk. W drugim wariantcie, tylko korytarz kolejowy (1520 mm) Grodno–Czerniachowsk wzdłuż granicy Litwy i Polski (z tego odcinek 85 km na terenie Polski) Dokument przewiduje także:

- rozbudowę portów morskich w Bałtyjsku, Swietłym i Kaliningradzie (planuje się także budowę nowego dużego portu głębokowodnego) i portu lotniczego Chabrowo;
- rozwój przewozów multimodalnych, w tym budowę terminali multimodalnych (samochodowo-kolejowych, kolejowo-kolejowych pomiędzy koleją europejską o rozstawie szyn 1435 mm i koleją WNP o rozstawie szyn 1520 mm);
- zbudowanie magistrali gazowej Grodno–Czerniachowsk (przez terytorium Polski) z możliwością zaopatrzenia w gaz ziemny północno-wschodnich województw Polski.

Trzy z czterech wariantów zaopatrzenia w energię elektryczną Obwodu Kaliningradzkiego dotyczą także Polski. Po uruchomieniu w Kaliningradzie dwóch bloków po 450 MW przewiduje się budowę dwutorowej linii wysokiego napięcia 400kV z Kaliningradu do Elbląga z możliwością eksportu do Polski około 500 MW (w 2005 roku uruchomiono pierwszy

blok). W kolejnym wariantcie (białorusko-polskim) budowy w obwodzie kilku mniejszych elektrowni, w celu ich zasilania zakłada się budowę przez terytorium polski gazociągu (Grodno–Augustów–Suwałki–Gołdap–Czerniachowsk–Kaliningrad.) Przewiduje się możliwość podłączenia do gazociągu także odbiorców polskich. Z tym wariantem wiąże się także budowa linii wysokiego napięcia 400 kV Roś–Narew–Elk–Olsztyn–Elbląg–Kaliningrad. Czwarty wariant zakłada budowę gazociągu tranzytowego przez Polskę, jednak odcinek polski byłby krótszy. Przewiduje też budowę przez Polskę dwutorowej linii wysokiego napięcia (krótszej niż w poprzednich wariantach) o napięciu 330 kV Grodno–Czerniachowsk–Kaliningrad.

Cel piąty, dotyczący infrastruktury turystycznej Obwodu Kaliningradzkiego i jej integracji z infrastrukturą turystyczną Europy Bałtyckiej, dotyczy również Polski. Dokument przewiduje wykorzystanie dla rozwoju sportów wodnych m.in. Zalewu Wiślanego, Kanału Mazurskiego i rzeki Łyny. W ramach rozwoju turystyki rowerowej, stanowiącej część międzynarodowego szlaku „Pierścienia Bałtyckiego” w rosyjskiej części Mierzei Wiślanej planuje się utworzenie centrum turystyki rowerowej i budowę sieci ścieżek rowerowych. W parku narodowym „Mierzeja Wiślana”, (który zniknął z najnowszych map i opracowań?) przewidywany jest rozwój turystyki ekologicznej, tak by zachować wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe tego obszaru. Dotyczy to także rezerwatu „Wisztynieckiego”.

Kaliningrad, Swietłogorsk i Bałtyjsk przewidziano do rozwoju turystyki festiwalowej i kongresowej. Funkcję uzdrowską pełnić mają dalej Swietłogorsk, Zelenoje, Otradnoje i Pioniersk. Nowe miejscowości przewidziane dopełnienia tej funkcji to Jantarnyj, Donskoje i Primorie. Centra turystyki historyczno-kulturowej i turystyki „nostalgicznej” to Kaliningrad, Swietłogorsk, Bagriationowsk, Czerniachowsk, Gusiew i Sowietk.

Kaliningradzkie systemy rekreacyjno-turystyczne planuje się włączyć do sieci współpracy transgranicznej i międzynarodowej. Turystyka wodna dotyczyć może szlaków wodnych takich jak Kanał Augustowski, (Grodno–Augustów), szlaku wodnego Gdańsk–Elbląg–Kaliningrad–Kłajpeda. Do międzynarodowych tras turystycznych prowadzących z Obwodu Kaliningradzkiego włączone mają być m.in. Puszcza Augustowska, Biebrzański i Wigierski Park Narodowy, Kraina Wielkich Jezior Mazurskich z jej głównym centrum Mikołajkami(?), szlak wodny Łyna–Pregola łączący Mazury z Kaliningradem oraz Kanał Mazurski. Szlak miast hanzeatyckich łączyć ma Gdańsk, Kaliningrad i Rygę.

Celszość zakłada utworzenie efektywnego systemu ochrony zasobów wodnych przybrzeżnych stref (obszarów) zalewów Wiślanego i Kurońskiego od zagrożeń antropogenicznych. W opracowaniu wskazano szczególnie na hipereutrofizację Zalewu Wiślanego. Degradacja Zalewu Wiślanego wyklucza jego funkcje gospodarcze i obniża jakość funkcji rekreacyjnej wybrzeży. Głównymi źródłami zanieczyszczeń tego akwenu są miasta Kaliningrad, Swietłyj, Mamonowo i Ładuszkin. Związki biogeniczne (głównie fosfor i azot) odprowadzane są także do zalewu poprzez systemy melioracyjne. Odpady przemysłowe i komunalne składowane w 23 miejscach zajmują obszar ponad 100 ha. Znajduje się w nich kilka tysięcy to związków toksycznych. Około 25% gnojowników związanych z hodowlą zwierząt znajduje się na terenach wodochronnych rzek Pregoly, Prochładnoj, Łyny i innych rzek obwodu. Dokument wskazuje na międzynarodową odpowiedzialność za jakość wód zalewu. Wskazuje na konieczność budowy oczyszczalni ścieków m. in. w Kaliningradzie i Mamonowie.

Przedstawiony dokument pt. *Terytorialno-kompleksowy schemat planowania urbanistycznego rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego i jego części* jest dziełem autorskim grupy specjalistów kaliningradzkich, którzy wyraźnie wyartykułowali główne problemy i cele które Kali-

ningrad – rosyjska eksklawa Rosji – powinien osiągnąć do roku 2030. Dokument ten nie był szerzej konsultowany w samym obwodzie, nie mówiąc tym bardziej o konsultacjach z bezpośrednimi sąsiadami Obwodu Kaliningradzkiego – Polską i Litwą. W związku z tym jest on do dzisiaj prawie nieznaną; żadne oficjalne gremia polskie nie miały do dokumentu dostępu, dlatego też nie ustosunkowywały się do niego. W mediach ukazały się tylko nieprawdziwe enuncjacje o żądaniu Rosji w stosunku do Polski utworzenia przez terytorium naszego kraju eksterytorialnego korytarza mającego połączyć Obwód Kaliningradzki z Białorusią. W czasie, kiedy opracowanie to ujrzało światło dzienne panowało ogromne napięcie polityczne pomiędzy Rosją i Litwą. Strona rosyjska wszędzie gdzie było to możliwe, w tym w prezentowanym opracowaniu, starała się, projektując np. trasy przebiegu gazociągów, ominąć terytorium Litwy. Stąd takie zagęszczenie szlaków komunikacyjnych łączących Obwód Kaliningradzki z Białorusią przebiegających przez północno-wschodni fragment Polski. Do szczegółowych zagadnień poruszonych w dokumencie będą odniesienia w dalszych częściach opracowania.

2. Szlaki komunikacyjne łączące Obwód Kaliningradzki z Europą Zachodnią

Eksklawowe położenie spowodowało, że Obwód Kaliningradzki jest uzależniony od funkcjonowania powiązań komunikacyjnych. Najważniejsze powiązania obwodu wiążą się ze sprawnym wykonywaniem przewozów przez transport morski, transport kolejowy i drogowy, lotniczy i żeglugę śródlądową.

2.1. Powiązania lądowe

2.1.1. Sieć drogowa

Ponieważ w scenariuszu „optymistycznym” Rosja będzie także poprzez Obwód Kaliningradzki rozwijała swoje kontakty z krajami UE z Europy Zachodniej, w szczególności z Niemcami, w planach zagospodarowania przestrzennego należy to nie tylko uwzględnić, ale i zdyskontować. Główną drogą międzynarodową na Północy Polski, która ma ogniskować ruch samochodowy prowadzący ze Wschodu na Zachód i odwrotnie jest trasa A-6 (przyszła Via Hanseatica). Trasa ta jest znacznie dłuższa niż droga krajowa S-22. Współczesne badania ruchu wskazują że liczba przemieszczających się po nich samochodów jest podobna, z tym, że na drodze A-6 przeważają samochody osobowe, a na S-22 tiry. Duża ich część posiada rejestracje rosyjskie. Po oddaniu do użytku remontowanego odcinka drogi S-22 Elbląg–Grzechotki, Mamonowo II–Kaliningrad stanowiącej część Korytarza I A Ryga–Kaliningrad–Elbląg–Gdańsk, główną drogą dla kontenerowego ruchu drogowego, zdaniem autora, będzie trasa S -22, a nie jak zakładają dotychczasowe projekty A-6 (Via Hanseatica) przez Gdańsk–Szczecin. Dlatego też należy podjąć takie działania by drogę S-22 od Elbląga przez Starogard Gdański, Chojnice, Człuchów, Wałcz i dalej w kierunku zachodnim przystosować do tej funkcji. Składa się na to odpowiednia jakość jezdni dostosowana do wymogów ruchu ciężkiego, szerokość jezdni, poboczy, łuków, budowa obwodnic miast (dotychczas zbudowano obwodnicę Człuchowa, trwa budowa obwodnicy Chojnic), parkingów, stacji obsługi dla tirów.

Planowane otwarcie nowych przejść granicznych w Perłach i Michałowie spowoduje konieczność podniesienia jakości i rangi drogi 591 Michałkowo–Kętrzyn–Mrągowo i 644 Perły–Giżycko–Orzysz. Obie drogi łączą się z trasą S-16 Augustów–Olsztyn–Grudziądz. Ruch na niej także wzrośnie, tym bardziej, że już dzisiaj droga ta jest intensywnie wykorzystywana przez samochody osobowe i ciężarowe jadące z Litwy przez Ogrodniki na Zachód.

2.1.2. Sieć kolejowa

Rosyjski szeroki tor z Braniewa prowadzi do Bogaczewa pod Elblągiem. Należy przeanalizować celowość doprowadzenia go do budowanego w Porcie Północnym w Gdańsku nowego, głębokowodnego terminalu kontenerowego. Ponieważ główną stacją rozrządową dla portów Trójmiasta jest Zajęczkowi Tczewskie, celowa mogłaby być inicjatywa budowy przy niej centrum logistycznego i terminalu kontenerowego. W ten sposób można by ładunki z kontenerowe płynące drogą morską do Gdańska i przeładowywać bezpośrednio na szeroki tor kontenery przywożone koleją z Zachodu i przesyłać je do Kaliningradu oraz dalej na Daleki Wschód.

Ponieważ firmy niemieckie planują budowę dużego kolejowego terminalu kontenerowego w Mamonowie (Obwód Kaliningradzki), bezpośrednio przy polskiej granicy, należałoby się zastanowić nad celowością budowy takiego terminalu po stronie polskiej (Gdańsk, Zajęczkowi Tczewskie, Bogaczewo, Braniewo) i tu przeładowywać kontenery na szeroki tor.

Z Obwodu Kaliningradzkiego do Polski prowadzą trzy linie kolejowe o rozstawie szyn 1435 mm. Z Kaliningradu do Braniewa oraz do Bartoszyce a także z Czerniachowska do Skandawy i dalej do stacji Korsze. Wszystkie one w przeszłości przygotowane były do szybkiego i bezpośredniego przewozu eszelonów wojskowych z Kaliningradu i Czerniachowska do Europy Zachodniej.

Dzisiaj i w przyszłości największą rolę dla cywilnych przewozów pasażerskich i towarowych będzie odgrywała linia Kaliningrad–Braniewo–Malbork. Europejska linia kolejowa (1435mm) Kaliningrad–Braniewo–Elbląg–Malbork, wzorem strony kaliningradzkiej, powinna zostać zmodernizowana i zelektryfikowana. Szlakiem tym, od granicy zachodniej można by z Kostrzyna przewozić samochody ciężarowe i kontenery załadowane na wagony kolejowe do Kaliningradu odciążając w ten sposób szlak drogowy S-22.

Połączenie kolejowe Czerniachowsk–Skandawa–Korsze ma charakter uzupełniający. Jednak już dziś linią tą przewozi się do obwodu z Europy Południowej duże ilości elementów i części przeznaczonych do montowni samochodów składanych w Kaliningradzie.

Linia kolejowa Kaliningrad–Głomno–Bartoszyce–Korsze nie jest wykorzystywana do przewozów ze względu na dewastację i kradzież odcinków torów po stronie rosyjskiej. W przypadku pomyślnego rozwoju gospodarki Obwodu Kaliningradzkiego znaczenie obu linii kolejowych może wzrosnąć. Wymagało to będzie ich modernizacji na trasie od granicy w Głomnie i Skandawie, przez Korsze–Olsztyn do Iławy.

2.1.3. Infrastruktura energetyczna i gazowa

Obwód Kaliningradzki jest uzależniony prawie całkowicie od dostaw nośników energii spoza obwodu. Lokalne elektrociepłownie są w stanie pokryć zapotrzebowanie dla ludności i przemysłu jedynie w niewielkim stopniu, a 98% energii elektrycznej dostarcza tzw. jednolity system energetyczny Rosji drogą tranzytową przez Litwę – trzy linie po 330 kV i trzy po 110 kV. Zimowe zapotrzebowanie wynosi obecnie 560–570 MW. Każda forma ożywie-

nia gospodarczego grozi deficytem energetycznym. W celu poprawy sytuacji, w roku 1994 rozpoczęto budowę nowej elektrociepłowni wyposażonej w dwie turbiny o mocy 450 MW, przystosowane do zasilania gazem ziemnym, olejem opałowym lub mazutem. Pierwszy blok został uruchomiony i włączony do eksploatacji w październiku 2005 roku. Pomimo, że oddany do użytku blok posiada moc 450 MW, na skutek deficytu gazu jego obciążenie wynosi niewiele ponad 200 MW, co pokrywa potrzeby energetyczne obwodu w 50%. Pozostała część brakującej energii elektrycznej dostarczana jest tranzytem z Leningradzkiej Elektrowni Atomowej. Wybudowanie drugiego bloku zaplanowano na rok 2009. Jednak inwestycja ta została wstrzymana w maju 2007 roku, do czasu podjęcia jednoznacznych decyzji w sprawie nowych dostaw gazu ziemnego dostarczanym jednym z planowanych, nowych gazociągów.

Do roku 2009 może wystąpić w obwodzie poważny deficyt energii elektrycznej rzędu 1,5 mld kilowatogodzin.

Brak bezpośrednich połączeń z rosyjskim systemem energetycznym w sposób znaczący wpływa na obniżenie bezpieczeństwa energetycznego obwodu. Nadmierne uzależnienie się od dostaw energii elektrycznej płynącej z lub przez państwa należące do NATO jest sprzeczne z doktryną bezpieczeństwa narodowego Rosji. Z tym oficjalnym stanowiskiem kontrastują wypowiedzi niektórych specjalistów z Kaliningradu, którzy u progu trzeciego tysiąclecia, po zbudowaniu nowej elektrociepłowni i włączeniu obwodu do bałtyckiego pierścienia energetycznego, widzą możliwości sprzedawania przyszłych nadwyżek energetycznych do Europy Zachodniej. W ostatnim czasie coraz głośniejszą mówi się także o idei budowy w Obwodzie Kaliningradzkim elektrowni jądrowej. Jej budowa ma się rozpocząć w latach 2011–2015. Inne plany mówią o latach 2020–2030. Są także sugestie, że dla Kaliningradu przewidziana jest pływająca elektrownia atomowa. (Każde potencjalne zagrożenie awarią elektrowni jądrowej położonej tak blisko polskich granic może spowodować opór społeczny w Polsce związany z projektem budowy elektrowni jądrowej w Żarnowcu).

Polska proponuje, aby system energetyczny Obwodu Kaliningradzkiego tak zmodernizować lub rozbudować, by można go połączyć asynchronicznie z systemem litewskim lub polskim, albo też przyłączyć system energetyczny obwodu do współpracy równoległej z siecią UCTE za pośrednictwem Polski lub – później – Litwy. Powstałyby wtedy techniczne możliwości do sprzedaży polskiej energii do obwodu, bądź kupowania tańszej energii ze Wschodu. Dotychczas brak jest linii elektroenergetycznych z Polski do Obwodu Kaliningradzkiego. Połączenie sieci energetycznych Polski i Obwodu Kaliningradzkiego (a także sieci litewskiej) stanowić może dalszy kolejny krok kształtowania Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego. Może to być bardzo korzystne dla naszego kraju, gdyż pomoże bądź sprzedawać nasze nadwyżki energii elektrycznej, bądź kupować tańszą energię ze Wschodu. W celu połączenia obu systemów niezbędne jest wybudowanie tylko 11 km linii przesyłowej.

Zaopatrywanie obwodu w gaz ziemny odbywa się za pomocą gazociągu Wilno–Kaliningrad. W 1997 roku jego przepustowość, wynosząca 500 mln m³ rocznie, okazała się niewystarczająca. Dla nowej elektrociepłowni i innych energochłonnych dziedzin gospodarki niezbędne jest zbudowanie drugiej nitki gazociągu. Opracowano kilka wariantów jego przyszłego biegu. Pierwszy zakłada ominięcie terytorium Litwy, ma przebiegać przez Białoruś i Polskę, drugi ma stanowić odgałęzienie gazociągu biegnącego z Płw. Jamał do Europy Zachodniej, trzeci ma przebiegać przez terytorium Litwy, równoległe do trasy przebiegu obecnego gazociągu, czwarty zakłada przeprowadzenie do obwodu odnogi gazociągu północnego, który

ma być ułożony na dnie Bałtyku pomiędzy Rosją i Niemcami. Rozważa się także możliwość budowy odpowiedniego terminalu i sprowadzanie skroplonego gazu drogą morską. Powstały też projekty wykorzystania pokładów soli kamiennej, których miąższość sięga tu 200 m, do budowy podziemnych magazynów gazu.

Wariant budowy gazociągu Białoruś–Kaliningrad przez Polskę, przy zapewnieniu zapotrzebowania w gaz ziemny północno-wschodnich obszarów naszego kraju, po dopracowaniu wspólnych uzgodnień mógłby być korzystny dla naszego Polski. Jest on jednak mało realny.

2.2. Powiązania wodne

2.2.1. Szlaki wodne-śródlądowe

Międzynarodowa Droga Wodna E 70 łącząca Europę Zachodnią i Wschodnią (Antwerpia–Berlin–Bydgoszcz–Gdańsk–Kaliningrad–Kłajpeda) na terenie Polski prowadzi od Odry przez Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski, Wisłę, Nogat, Zalew Wiślany, Pregolę do Kaliningradu. Dzisiaj jest to droga widoczna głównie na mapie. Znając podejście UE, jej udrożnienie może teoretycznie być realne, ekonomicznie natomiast mało uzasadnione.

Ta droga wodna w XIX przystosowana była do obsługi barek i innych jednostek pływających o tonażu do 200 ton, podczas gdy dzisiejsze ekonomiczne barki o znacznie większych gabarytach i zanurzeniu jednorazowo zabierające 2 tys. ton ładunków wymagają śluz i innych urządzeń hydrotechnicznych przystosowanych do nowych parametrów jednostek pływających. Przebudowa, a właściwie budowa wszystkich nowych urządzeń hydrotechnicznych, poszerzanie i pogłębianie kanałów i rzek stawia pod znakiem zapytania ekonomiczną opłacalność tej inwestycji. Na terenie Polski na analizowanej trasie tylko 11,5 km odcinek Martwej Wisły posiada parametry niezbędne do prowadzenia nowoczesnej żeglugi pozwalający na eksploatację statków powyżej 1000 ton ładowności (klasa Vb). Gospodarcza reaktywacja całej MDW E 70 prowadzącej do Kaliningradu wydaje się być mało prawdopodobna. Natomiast realne może być rekonstrukcja i renowacja istniejących XIX-wiecznych urządzeń hydrotechnicznych, stosunkowo nieduże prace pogłębiarskie, dzięki czemu można by na tej trasie uruchomić przy pomocy niewielkich jednostek (małych barek pasażerskich) żeglugę turystyczną podobną do tej, jaka ma miejsce na Loarze i kanałach francuskich¹. Rozwój tej formy turystyki wodnej, dotychczas nieznaney w Polsce mógłby wpłynąć na ożywienie turystyki (ożywienie przystani i małych portów) w pasie przylegającym do tego szlaku, a także na Zalewie Wiślanym. W ramach dotychczasowych projektów związanych z reaktywacją MDW E 70 zaplanowano budowę przystani dla jednostek żaglowych w Braniewie, pomostu dla jachtów w ujściu do Zalewu Wiślanego rzeki Nowa Pasłęka, modernizacji portu jachtowego w Elblągu, portu we Fromborku oraz pirsu promowego w Tolkmicku. Wybitne walory przyrodnicze i zachowane pomniki dziedzictwa kulturowego stwarzają potencjalne możliwości rozwoju na MDW E 70 międzynarodowej turystyki wodnej. Niezbędne jest jednak przygotowanie wzdłuż całej trasy zaplecza o odpowiednim standardzie. Droga wodna E 70 może stanowić także ekologiczne uzupełnienie korytarza transportowego Warszawa–Poznań–Berlin oraz nadbałtyckiego szlaku „Via Hanseatica”.

¹ Szacunkowy koszt udrożnienia polskiego odcinka trasy E 70 wynosi 15 mld zł.

2.2.2. Powiązania morskie

Port w Kaliningradzie nie zamarza nawet w czasie najbardziej surowych zim, dlatego dostępny jest dla żeglugi przez cały rok. Jego otwarcie dla żeglugi międzynarodowej nastąpiło dopiero w 1991 roku. Po odzyskaniu niepodległości przez Litwę w roku 1994 roku, port został odcięty od swojego naturalnego zaplecza, jakim są tereny Białorusi i Rosji. Odległość od najbliższego obwodu Rosji (pskowskiego) drogą kolejową wynosi 600 km, drogą morską do portu rosyjskiego w Sankt Petersburgu 1100 km.

Port zlokalizowano w dolnym odcinku rzeki Pregoty przy ujściu do Zalewu Kaliningradzkiego, w odległości 43 km od morza. Pierwszy od strony Bałtyku odcinek kanału żeglugowego o długości ponad 20 km do miejscowości Iżewskoje ma szerokość 80 metrów i głębokość 10 m. Pozwala to na swobodne przepływanie po nim dość dużych statków o wyporności do 25 tys. ton. W 2000 roku w Iżewskojem – nad kanałem żeglugowym w pobliżu Swiętłego – firma *Lukoil-Kaliningradmorneft* uruchomiła nowy terminal przeładunków naftowych o rocznej wydajności 690 tys. ton. Od strony lądu doprowadzono linię kolejową ze stanowiskami do przeładunku ropy. Docelowa wydajność całej inwestycji ma wynosić 1540 tys. ton rocznie.

Pozostała część kanału Bałtyjsk-Kaliningrad posiada głębokość 9 m. Szerokość kanału wynosi od 50 do 90 m. Tu również planuje się dalsze prace pogłębiarskie i modernizacyjne. Przy wejściu z morza do kanału usytuował się awanport Kaliningradu-Bałtyjsk, jedna z głównych baz floty wojennej Rosji na Bałtyku.

Port w Kaliningradzie składa się z kilku niezależnych od siebie jednostek organizacyjnych. Najważniejsze z nich to morski port handlowy, port rybacki i port rzeczny. Pozostałe, ważniejsze jednostki to bałtycka kompania przeładunkowa ropy, portowa baza przeładunków ropy i elewator. Porty rybackie zlokalizowano także nad otwartym morzem w Pioniersku i przy kanale żeglugowym w Swiętłym. W Bałtyjsku od dawna funkcjonuje Bałtycka Kompania Przeładunkowa ropy (BNK) gdzie rocznie przeładowuje się 1,5 mln m³ przetworów ropy naftowej.

Morski port handlowy posiada 22 uniwersalne stanowiska do cumowania statków, w tym 3 dla rozładunku zboża. Terminal kontenerowy wyposażony jest w dwa stanowiska do obsługi statków ro-ro. Do terminalu prowadzi połączenie drogowe i kolejowe.

Port rybacki, w związku z kryzysem rybołówstwa i drastycznym zmniejszeniem się floty rybackiej stacjonującej w Kaliningradzie, przystosowany został do obsługi różnego rodzaju ładunków, w tym sypkich i płynnych. Port jest przygotowany do obsługi 650 statków i ponad 25 tys. wagonów kolejowych rocznie. Poza obsługą rybołówstwa, przeładowuje się tu m.in. drobnicę w kontenerach, żywność i nawozy sztuczne. Do portu rybackiego w Kaliningradzie przynależy także niewielki port rybacki Pioniersk położony nad otwartym morzem. Obsługuje on małe i średnie jednostki rybackie poławiające głównie na Bałtyku.

Kaliningradzki port rzeczny specjalizuje się w obsłudze niewielkich statków morsko-rzecznych i barek śródlądowych. W skład portu rzeczno-łodziowego wchodzi również niewielki port w Sowietsku nad rzeką Niemen i nabrzeże w Swiętłym. Port specjalizuje się w przeładunkach węgla, koksu, materiałów budowlanych oraz zboża. Stąd dostarczano do Polski węgiel, a koks do krajów skandynawskich. Podstawowe ładunki płynące przez port w Kaliningradzie w imporcie to zboża, cukier, owoce cytrusowe, mrożone mięso, metale i drobnica. W eksporcie przeważa węgiel (w ostatnich latach zmniejszyły się jego dostawy dostarczane z Kemerowa i Zagłębia Kuźnieckiego), koks, ruda, drewno (tarcica i papierówka), celuloza, nawozy i alumina. Główne kierunki przewozu w relacjach importowych to porty Niemiec, Francji, Szwecji.

cji, Kuby, Belgii, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych. W eksporcie ładunki kierowane są przede wszystkim do Niemiec, Hiszpanii, Francji i Szwecji.

We wszystkich portach Kaliningradu rocznie przeładunki sięgają 16 mln ton. Jednak dotychczasowe moce przeładunkowe nie są w pełni wykorzystane.

Dotychczas Kaliningrad przegrywa jeszcze z konkurencyjnymi portami sąsiednich państw bałtyckich. Związane to jest nie tylko z polityką taryfową państw sąsiednich, lecz i ze znacznie lepszym wyposażeniem w infrastrukturę i suprastrukturę portów litewskich, łotewskich, estońskich i polskich.

Morska doktryna Federacji Rosyjskiej do 2020 roku – podpisana przez prezydenta W. Putina w 2001 r. – zakłada m. in. stworzenie warunków dla rozwoju stabilnej współpracy gospodarczej z państwami regionu Morza Bałtyckiego i rozwój bałtyckiej infrastruktury portowej. Dla Obwodu Kaliningradzkiego doktryna deklaruje zapewnienie bezpieczeństwa gospodarczego i militarnego oraz rozwój komunikacji morskiej.

Według ocen specjalistów Rosja powinna posiadać nad Bałtykiem porty o zdolności przeładunkowej 120–160 mln ton rocznie. W związku z tym podjęto decyzję o rozbudowie istniejących i budowie nowych portów. Program rozwoju zakłada, aby wszystkie ładunki importowe i eksportowe mogły być obsługiwane przez własne porty².

Porty kaliningradzkie, zgodnie z planami opracowanymi w Moskwie, mają stać się dużym zespołem z jednym kierownictwem i wspólną administracją. Zapleczem dla Kaliningradu są tereny Białorusi i Rosji. Jednak napływ ładunków z tych obszarów utrudniają bariery w postaci granic państwowych. Na opłacalność przewozów do Kaliningradu miały do niedawna wpływ niekorzystne dla obwodu warunki taryfowe. W 2001 roku stronie rosyjskiej udało się wynegocjować z Litwinami nowe porozumienie, które w sposób znaczący zwiększyło opłacalność przewozów tranzytowych przez porty obwodu. Plany rozwoju obwodu zakładają stworzenie z Kaliningradu dużego węzła transportowego, którego porty będą konkurencyjne w tej części Bałtyku.

Część portu wojennego w Bałtyjsku przeznaczono pod budowę cywilnego portu głębokowodnego. Nowy port w Bałtyjsku usytuowany na półwyspie Wostocznyj wyposażony jest w nowoczesną infrastrukturę i suprastrukturę pozwalającą na sprawną obsługę promów, w tym promów pasażersko-samochodowych, kolejowych i innych jednostek do 40 tys. ton. Temu służyć będzie budowany nowoczesny terminal kolejowy. Nowy terminal promowy dostosowany jest przede wszystkim do obsługi promu *Georg Ots*, który regularnie pływa na trasie Sankt Petersburg–Bałtyjsk. Poza terminalem promowym w porcie zlokalizowane będą terminale do przeładunku drobnicy, płynnych ładunków chemicznych i przetworów ropy naftowej.

Lokalizacja portu w Bałtyjsku znacznie skróciła drogę z pełnego morza do nabrzeży portowych, a tym samym wpłynęła na obniżenie kosztów przewozu. Roczna wielkość przeładunków w tym porcie wg założeń projektowych ma wynosić 34 mln ton, w tym udział przetworów ropy naftowej 20 mln ton. Jeżeli projekt nowego portu Wostocznyj uda się w całości urzeczywistnić to Bałtyjsk, dotychczasowy awanport Kaliningradu, może stać się jego głównym portem.

Dodatkowo, aby zwiększyć strumień ładunków oraz rentowność i konkurencyjność, opłaty portowe w Kaliningradzie (i Sankt Petersburgu) obniżono do 1/10 stawki bazowej.

² Wielkość tranzytu płynąca przez porty Finlandii do Rosji wynosi 6 mln ton, Litwy, Łotwy i Estonii – 47 mln ton rocznie.

Od 1997 roku statek ro-ro zawijający do Kaliningradu utrzymuje regularne połączenie z Kilonią, Århus i Tallinem. Przewozi trajlery, kontenery, drobnicę i ładunki pozagabarytowe. W sierpniu 2001 roku Rosjanie uruchomili połączenie promowe na trasie Sankt Petersburg–Kaliningrad–Kilonia. Linia promowa z Sankt Petersburga do Kaliningradu jest nie tylko alternatywnym rozwiązaniem komunikacyjnym, niezależniącym obwód od „kaprysów sąsiadów”, posiada także duże znaczenie strategiczne, gdyż na pokładach promu przewozi się, oprócz ładunków cywilnych, także elementy zaopatrzenia dla wojska rozlokowanego na terenie obwodu. W czerwcu 2005 roku uruchomiono połączenie kontenerowe pomiędzy Kaliningradem i Sankt Petersburgiem. W tym samym miesiącu zainaugurowano także połączenie promowe łączące Bałtyjsk poprzez Kłajpedę ze szwedzkimi portami Karlshamn, Ronneby i Karlskrona. Obsługuje je litewska kompania „Lisco Baltic Service”.

Kolejnym przedsięwzięciem komunikacyjnym było uruchomienie przez prezydenta W. Putina we wrześniu 2006 roku w połączenia kolejowo-drogowego z Ust-Ługi w obwodzie leningradzkim do Bałtyjska. Uruchomienie tej przeprawy uniezależniło Rosję od tranzytu, szczególnie wojskowego. Docelowo na linii z Ust-Ługi do Bałtyjska ma pływać sześć promów, które mają przewozić 5,5 mln ton ładunków rocznie. Trasa ta 12 października 2007 została przedłużona z Bałtyjska do niemieckiego portu Mukran na Rugii, gdzie na prom załadowuje się szerokotorowe wagony kolejowe kierowane bezpośrednio do Kaliningradu i Sankt Petersburga. Obsługiwana jest przez duński koncern DFDS, w skład którego wchodzi litewski armator Lisco. Połączenie obsługuje prom *Vilnius* przystosowany do przewozu 85 szerokotorowych wagonów.

Po modernizacji i rozbudowie porty Kaliningradu będą zdolne do obsługi ładunków tranzytowych płynących z UE do Kaliningradu i dalej koleją przez europejską część Rosji, Syberię, porty Nachodka i Wostocznyj do Japonii oraz Korei Południowej, a poprzez Morze Kaspijskie w kierunku Oceanu Indyjskiego. W roku 2016 przeładunki portów kaliningradzkich mają osiągnąć wielkość 40–45 mln ton, a tranzyt płynący przez obwód 50–60 mln ton.

Polskie porty morskie Zatoki Gdańskiej posiadają głębokowodne podejścia. Do portu Północnego mogą zawijać statki o nośności 100 tys. DWT, do Kaliningradu zaledwie 25 tys. DWT. Jednak szybki rozwój portów kaliningradzkich, w tym projektowana budowa nowego portu głębokowodnego dla dużych statków, dalszy dynamiczny rozwój połączeń morskich typu ro-ro, ro-pax, a także rozbudowa połączeń kolejowych i drogowych nie tylko z płytkim zapleczem Kaliningradzkim, ale przede wszystkim z zapleczem bałtycko-czarnomorskim i azjatyckim, łącznie z Dalekim Wschodem może w niedalekiej przyszłości poważnie zagrażać portom Gdańska i Gdyni. Istnieje też projekt 2K. Dotyczy on współpracy portu w Kłajpedzie z portami Kaliningradzkim. Porty te mogą łącznie zdystansować nasze porty i przejąć dużą część ładunków, która przez porty Trójmiasta mogłaby płynąć na Wschód i ze Wschodu na Zachód. Aby do tego nie dopuścić strona polska powinna tak przygotować infrastrukturę i suprastrukturę portową, by rosnącą konkurencję zdystansować szybkością, sprawnością i jakością obsługi przeładunków (szczególnie kontenerów). Niezbędne jest także, o czym już wspomiano, doprowadzenie szerokiego toru z Bogaczewa do terminalu głębokowodnego w porcie Północnym w Gdańsku, modernizacja linii kolejowej Malbork–Elbląg–Braniewo–Mamonowo–Kaliningrad.

Pomimo że Rosjanie preferują własne przewozy (import i eksport), własnymi statkami przez własne porty, gdzie często rachunek ekonomiczny nie jest głównym czynnikiem w przepływie strumieni ładunkowych, nasze porty powinny starać się przechwycić istotną

część tych ładunków, szczególnie spedytorów zachodnich. Obroty handlowe pomiędzy Rosją a Europą Zachodnią będą utrzymywały się na wysokim poziomie. Coraz większa część z nich będzie płynęła także przez Kaliningrad. Polskie porty powinny to zdyskontować. Wzrastający potencjał portów Kaliningradu i Bałtyjska będzie stanowił coraz większą konkurencję dla polskich portów Zatoki Gdańskiej.

2.2.2.1. Żegluga na Zalewie Wiślanym

Nad Zalewem Wiślanym i w ujściu rzeki Elbląg znajduje się łącznie dwanaście polskich małych portów i przystani. Największym polskim portem morsko-rzeczynym tego akwenu jest Elbląg.

Kres więzi Elbląga z morzem, równoznaczny ze sprowadzeniem portu elbląskiego do roli peryferyjnej, przyniosła sytuacja stworzona przez ZSRR w roku 1945, gdy granica państwowa pomiędzy PRL i ZSRR przecięła Zalew Wiślany, a tym samym zamknęła jedyny tor wodny prowadzący z Elbląga oraz pozostałych portów zalewu przez Cieśninę Piławską na Morze Bałtyckie (niezgodnie z treścią porozumienia pomiędzy Polską i ZSRR z 16 sierpnia 1945 roku). Granica wodna w normalnych stosunkach międzynarodowych nie stanowi przeszkody dla uprawiania międzynarodowej żeglugi morskiej. Prawo swobodnego przepływu pozwala na przepływanie przez statki morskie, przez obszar jednego państwa w celu dotarcia do drugiego państwa. Tak więc Elbląg jest do dziś jedynym polskim portem morskim pozbawionym dostępu do Bałtyku.

W ostatnich latach powstały w Elblągu warunki do rozwoju nowoczesnego portu morskiego, funkcjonującego na zasadach portu komunalnego, zarządzanego przez miasto.

Dalszy rozwój portu morskiego będzie uwarunkowany usprawnieniem drożności szlaku żeglugowego, poprawą stanu technicznego obiektów, nabrzeży i infrastruktury portowej i turystycznej oraz promocją portu. Zakłada się, że docelowo port w Elblągu będzie dostępny dla statków o zanurzeniu do 3 m i długości do 100 m, czyli o nośności do 2,5 tys. ton. W zależności od rozwoju gospodarczego regionu oraz możliwości portu, jak też warunków żeglugowych na Zalewie Wiślanym oraz na szlakach wodnych port w Elblągu będzie obsługiwał przewozy w poniżej wymienionych kierunkach:

- przewozy przygraniczne – masowe i drobnicowe w ramach współpracy przygranicznej, głównie między Elblągiem i Kaliningradem;
- przewozy bałtyckie – przewozy towarowe między Elblągiem a małymi portami bałtyckimi;
- przewozy lokalne – przewozy ładunków między Elblągiem a portami aglomeracji gdańskiej, zaopatrzenie do portów Zalewu Wiślanego;
- przewozy wschód-zachód – wykorzystujące układ dróg wodnych śródlądowych łączących Elbląg z Kaliningradem i Kłajpedą. (K. Luks 2006).

Bezpośrednim przedpołem Elbląga będą porty bałtyckie, głównie Obwodu Kaliningradzkiego (Bałtyjsk, Kaliningrad, Swietłyj), a także małe porty Skandynawii i Niemiec oraz sporadycznie porty Morza Północnego. Elbląg będzie także portem dowozowym dla Gdańska i Gdyni z wykorzystaniem połączenia śródlądowego (Szkarpawa).

Główny strumień masy ładunkowej w obrotach międzynarodowych portu w Elblągu stanowią będą towary w relacji z Kaliningradem. Handel z Obwodem Kaliningradzkim obejmować może znaczny wachlarz towarów zarówno w eksporcie, jak i w imporcie.

W celu uzyskania stałej i niezależnej drogi wodnej łączącej zalew z Morzem Bałtyckim planuje się wykonanie kanału przez Mierzęję Wiślaną, który pozwoli na uaktywnienie połą-

czeń Elbląga z portami Gdańsk i Gdynia oraz połączeń z małymi portami bałtyckimi. Otwarcie zalewu wpłynie również na aktywizację żeglugi turystycznej, co w rezultacie spowoduje większy ruch w miejscowościach turystycznych położonych nad zalewem.

Funkcjonowanie portu w Elblągu od roku 1945 uzależnione jest od czynników politycznych. Istniejąca sytuacja jest rezultatem jednostronnych decyzji ZSRR, ograniczających w sposób bezprecedensowy nie tylko wody Zalewu, ale i samą Mierzeję Wiślaną. Związane to było z trwającą od zakończenia II wojny światowej militaryzacją Obwodu Kaliningradzkiego. Obowiązujące umowy dwustronne, wprawdzie zapewniały polskim statkom swobodny przepływ przez Cieśninę Piławską, ale pozostawały one tylko papierowymi deklaracjami. Przed 1989 rokiem władze Polski nie upomniały się o nasze prawa, w pełni nie uczyniono tego także w ciągu następnych 18 lat. Nasza dyplomacja nie była przygotowana do twardych i pryncypialnych rozmów ze wschodnim partnerem (D.R. Bugajski 2006). Żegluga statków bander obcych, jachtów, także polskich oraz rejsy pomiędzy polskimi i rosyjskimi portami nad Zalewem Wiślanym były zakazane.

Zmiany geopolityczne lat 90. XX w. spowodowały, iż kwestia otwarcia wód Zalewu zaczęła pojawiać się w rozmowach polsko-rosyjskich.

Negocjacje dyplomatyczne w tej spornej kwestii trwają od 1991 roku. Strona polska w kontaktach z Rosją, dąży do podpisania stosownych uregulowań, które umożliwiłyby żeglugę po akwenu nie tylko statkom handlowym, ale wszystkim kategoriom statków (np. jachtom i innym jednostkom sportowym) pod polską banderą oraz pod banderami państw obcych. Swoją wstrzeźliwą postawę wobec propozycji polskich Rosja tłumaczyła m.in. względami ekologicznymi oraz trudnościami związanymi z ewentualnym utrzymaniem toru żeglugowego w należyтым stanie. Podnosiła też problem batymetrii, w tym niewielkich głębokości akwenu tłumacząc, że jego pogłębienie przekracza jej możliwości finansowe i z ekonomicznego punktu widzenia jest mało opłacalne. Jednak wcześniejsze ustalenia nie były do końca przestrzegane.

Prace nad uregulowaniem problemu żeglugi wielokrotnie prowadzono w ramach Polsko-Rosyjskiej Rady ds. Współpracy Regionów RP z Obwodem Kaliningradzkim FR, m.in. wspólnej komisji ds. ochrony środowiska i kompleksowego zagospodarowania Zalewu Wiślanego. Podpisanie umowy o żegludze po Zalewie Wiślanym było też jednym z zadań polskiego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Podobnie, działania zmierzające do udostępnienia statkom państw trzecich prawa do swobodnej żeglugi po tym akwenu prowadzi Ministerstwo Spraw Zagranicznych wraz z Ministerstwem Infrastruktury. W grudniu 2004 r. polskie MSZ przekazało stronie rosyjskiej notę, zawierającą nowy projekt umowy o żegludze po Zalewie Wiślanym, połączony z propozycją wznowienia prac nad jej podpisaniem. Strona rosyjska w grudniu 2005 r. poinformował że projekt jest analizowany w Ministerstwie Transportu FR, a w późniejszym terminie przekazane zostaną dalsze informacje dotyczące zawarcia umowy.

Pomimo ciągnących się od lat trudnych rozmów, od początku lat 90. dzięki rozluźnieniu rygorów związanych z żeglugą, Cieśnina Piławska została przez Rosjan otwarta dla wszystkich bander, na całym szlaku zalewu wprowadzono swobodną żeglugę. Uruchomiono także połączenie żeglugowe między polskimi i rosyjskimi portami zalewu. Już tylko taka liberalizacja zasad żeglugi spowodowała ogromne ożywienie w portach obu stron. W mocy pozostał jedynie zakaz żeglugi przez rosyjską część zalewu dla statków bander innych niż polska i rosyjska.

Od 2006 r. strona rosyjska powróciła do rygorystycznego przestrzegania traktatu z 1945 r. i żegluga na zalewie między portami obu stron praktycznie zamarła. Problem dostępu do polskiej części zalewu nabral ostrości, ze szkodą dla gospodarki tak polskich gmin nadzalewowych, jak i Obwodu Kaliningradzkiego. Przed polską stroną w dalszym ciągu pozostaje konieczność wynegocjowania nie zgody na żeglugę przez Cieśninę Piławską, gdyż ta wbrew ogólnemu mniemaniu jest otwarta, ale swobody przepływu przez rosyjską część zalewu. Alternatywnym rozwiązaniem postulowanym niezależnie już w roku 1945 przez Eugeniusza Kwiatkowskiego, a także przez Stanisława Leszczyckiego jest projekt przekopu Mierzei Wiślanej w pobliżu miejscowości Skowronki. Budowa kanału podniesie atrakcyjność całego akwenu z rosyjską częścią włącznie. Sama jego idea jest bardzo kontrowersyjna i wzbudza wiele emocji. Nie wydaje się, aby odpowiednio wykonana inwestycja zakłóciła naturalne procesy litodynamiczne wzdłużbałtyckiego brzegu mierzei i równowagę ekologiczną na Zalewie Wiślanym. Jednak może ona w sposób znaczący przyczynić się do aktywizacji gospodarczej tego akwenu. Zdaniem autora przyczyni się także do odblokowania żeglugi w rosyjskiej części zalewu i rozwoju żeglugowych połączeń polsko-kaliningradzkich. Pewne wątpliwości wzbudzać może strona ekonomiczna. Do kosztów budowy przekopu wraz ze służą dodać należy koszty wykopania kanału od przekopu do Elbląga i stałe systematyczne wykonywanie prac pogłębiarskich. Pełnego rachunku ekonomicznego w przedstawionym zakresie dotychczas nie wykonano.

2.2.3. Powiązania lotnicze

Jedynym cywilnym portem lotniczym Obwodu Kaliningradzkiego jest odległe o 25 km od Kaliningradu Chrabrowo. Pas startowy przystosowany jest do przyjmowania samolotów o masie startowej do 100 ton. Słabe wyposażenie techniczne i kiepski stan obiektów lotniska uległ częściowej zmianie po oddaniu do użytku 19 czerwca 2007 pierwszego etapu budowy nowego terminalu międzynarodowego. Drugi etap budowy ma zakończyć się pod koniec roku 2008.

W 2001 roku w Chrabrowie oddano do użytku nowoczesną, radiolokacyjną stację kontroli lotów, dzięki której uzyskano pełną kontrolę przestrzeni powietrznej obwodu³. W ciągu doby nad obwodem przelatuje przeciętnie około 200 samolotów pasażerskich.

Kaliningrad utrzymuje regularne połączenia lotnicze m.in. z Moskwą, Aktau, Ałma-Atą, Czelabińskiem, Jekaterinburgiem, Iżewskiem, Kazaniem, Krasnodarem, Mineralnymi Wodami, Murmańskiem, Niżnym Nowogrodem, Nowosybirskiem, Omskiem, Permem, Rostowem, Samarą, Sankt Petersburgiem, Soczi, Tiumentem, Ufą i Wołgogradem. Połączenia międzynarodowe utrzymywane są z Białorusią (Mińsk, Homel, Grodno) i Ukrainą (Kijów). Po przerwie, trwającej od końca 2001 roku, w 2003 roku SAS wznowił połączenie do Kopenhagi, a wiosną 2004 roku Kaliningrad uzyskał połączenie lotnicze z Monachium. Sieć połączeń obejmuje także Londyn, Berlin, Hanower, Barcelonę, Hamburg, Düsseldorf, Pragę, Ateny, Rzym i Mediolan.

Rejsy czarterowe z Kaliningradu, szczególnie w okresie letnim, odbywają się do takich miejscowości turystycznych jak: Antalya, Ateny, Burgas, Larnaca, Rimini i Saloniki. Kaliningradzki port lotniczy w Chrabrowie od roku 2001 odnotowuje wzrost przewozów pasażerskich ze 115 tys. do 301,8 w roku 2004 i 584 tys. w roku 2006. Kompania lotnicza „Kalinin-

³ Wcześniej lotnictwo obwodu korzystało ze stacji kontroli lotów w Wilnie.

grad Dawia” wykonuje rejsy lotnicze przy pomocy 12 samolotów Boeing 737-300. Najbliższe plany przewidują powiększenie floty o kolejnych siedem samolotów tego typu.

Od maja 2002 roku polski LOT utrzymuje regularne połączenie pomiędzy Warszawą i Kaliningradem. Samoloty LOT-u latają regularnie i połączenie to cieszy się sporym zainteresowaniem nie tylko u polskich podróżnych. Warszawa dla wielu podróżnych z Kaliningradu stanowi port przesiadkowy do wielu miejsc w Europie i na świecie.

Dotychczas brak jest połączenia lotniczego Kaliningradu z Gdańskiem. Stan ten tłumaczy się brakiem wyznaczenia w obszarze rosyjskiej przestrzeni powietrznej znaczonego odpowiedniego korytarza lotniczego. W negocjacjach ze stroną rosyjską należy rozważyć możliwość utworzenia takiego korytarza i połączenia obu portów lotniczych. Uruchomienie ruchu lotniczego w nowym korytarzu pozwoli mieszkańcom Północnej Polski poprzez Gdańsk i hub w Kaliningradzie na szybkie połączenie z Moskwą, Sankt Petersburgiem i wieloma miastami na Syberii. Może to mieć także istotne znaczenie dla czarterowego ruchu turystycznego szczególnie w sezonie letnim.

Wzrost znaczenia regionalnych portów lotniczych w Polsce i unikatowa w skali kraju lokalizacja w jednym zespole miejskim aż trzech obiektów infrastruktury lotniskowej pozwoli zgodnie z planami na rozwój Trójmiejskiego Węzła Lotniczego. Rozbudowywany port lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy oraz „ucywilnione” lotniska Gdynia-Babie Doły oraz Pruszcz Gdański stworzą ściśle ze sobą współpracującą i obsługującą potrzeby przewozowe w zakresie transportu lotniczego, już dziś liczącą ponad milion mieszkańców, metropolię. Dobre skomunikowanie lotnicze Trójmiasta przez Kaliningrad ze Wschodem wydaje się być nie tylko atrakcyjne, ale i ekonomicznie uzasadnione.

3. Specjalna Strefa Ekonomiczna

W celu przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego, podwyższenia poziomu życia ludności związanej z rozwojem współpracy handlowo-ekonomicznej, naukowo-technicznej z zagranicą, stworzenia sprzyjających warunków dla przyciągania kapitału zagranicznego i nowych technologii w czerwcu 1991 utworzono Wolną Strefę Ekonomiczną „Jantar”. Status wolnej strefy ekonomicznej stał się impulsem rozwoju wymiany gospodarczej z zagranicą, zwrócił uwagę firm zagranicznych na Obwód Kaliningradzki, przyciągnął kapitał z 42 państw.

W 1996 roku prezydent Rosji podpisał ustawę federalną „O Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Obwodzie Kaliningradzkim”. Tym samym na terenie całego obwodu powstała specjalna strefa ekonomiczna. Był to krok wstecz w stosunku do poprzednich warunków, prawie trzyletniego funkcjonowania WSE. SSE zarządzała nie samodzielna spółka, lecz administracja Obwodu Kaliningradzkiego i ona decydowała we wszystkich sprawach związanych z działalnością gospodarczą. Ustawa ta, pomimo zastrzeżeń, odegrała w swoim czasie pozytywną rolę, szczególnie w zakresie zaopatrzenia rynku w towary importowane, nie spełniła natomiast oczekiwań związanych z przyciągnięciem na dużą skalę inwestorów zagranicznych i dokonaniem przełomu w rozwoju gospodarczym regionu. Najpoważniejsze czynniki utrudniające działalność ekonomiczno-handlową to słaby system bankowo-ubezpieczeniowy, duża biurokracja, skomplikowane przepisy podatkowe niestabilny klimat polityczny (*ABC Inwestora w Federacji Rosyjskiej*, 1997).

Pomimo występujących problemów liczba zarejestrowanych tu przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego wzrosła z 1243 w roku 2000 do 1628 w roku 2004, w tym firm z udziałem kapitału polskiego z 423 do 521. Najwięcej inwestycji dotyczyło kompleksu paliwowo-energetycznego, transportu, obróbki drewna i przemysłu celulozowo-papierniczego. W latach 1998-1999 wartość inwestycji zagranicznych zmniejszyła się z 39,3 mln USD do 18,2 mln USD. W roku 1999 największą wartością inwestycji zainwestowanych w obwodzie cechowała się Szwajcaria – 4,8 mln USD, następne miejsca zajęły: Litwa – 4,7 mln USD, Niemcy – 3,5 mln USD, Austria – 2,3 mln USD i Polska – 1,3 mln USD (*Kaliningradzka Oblast w cyfrach*, 2000).

Brak poczucia stabilności i zmienny system prawny spowodowały wycofywanie się obwodu zagranicznych firm. I tak np. z 55 firm włoskich pozostało tylko 6. Bankructwo ogłosiły firmy Kia-Baltica i Avtotor – montownie samochodów Kia usytuowane w jednej z hal stoczni marynarki wojennej Jantar oraz w halach zakładu Kaliningradbummasz (pracującego do niedawna na użytek przemysłu zbrojeniowego). Jednak los pierwszej z tych fabryk uratowała firma BMW, która zlokalizowała w niej montownię samochodów.

W celu wyjścia z kryzysu, w 1997 roku przygotowano uchwałę rządu Federacji Rosyjskiej *O Federalnym programie rozwoju Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Obwodzie Kaliningradzkim w latach 1998–2005*. Uchwała miała łagodzić kryzys i poprawić klimat gospodarczy. Jednak, w kontekście rozszerzenia NATO, na pierwszym miejscu stawiała ona zabezpieczenie politycznych i obronnych interesów Rosji w regionie, na następnych dopiero przyspieszenie współpracy gospodarczej Rosji z krajami europejskimi, ochronę bezpieczeństwa ekonomicznego regionu i rozwój SSE. Program ambitnie zakładał również przekształcenie obwodu z regionu dotacyjnego w region – dawcę budżetu federalnego (*ABC Inwestora w Federacji Rosyjskiej*, 1997). Niestety, efekty uchwały nie przyniosły oczekiwanych efektów. Następny kompleksowy program działań zmierzających do rozwiązania problemów eksklawy przedstawiony został na posiedzeniu rządu Federacji Rosyjskiej 22 marca 2001 roku. Zakładał on przekształcenie Kaliningradu z regionu funkcjonującego głównie w oparciu o import w strefę produkcyjno-eksportową. Samo pojawienie się projektu było wyrazem wzrostu, dotychczas bardzo ograniczonego zainteresowania władz federalnych problemami tego regionu. Jednak wcielenie w życie tego przedsięwzięcia było mało prawdopodobne m.in. z powodu braku funduszy oraz niewielkiej determinacji lokalnych i federalnych elit władzy (B. Cichocki, 2001).

Poziom skumulowanych inwestycji zagranicznych w latach 1993-2001 wyniósł 81,9 mln USD. Napływ inwestycji zagranicznych do obwodu w roku 2003 wyniósł 56, 2 mln USD i wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o prawie 18%. Głównymi inwestorami zagranicznymi w 2003 roku byli: Cypr – 25 mln USD; Niemcy – 5,9 mln USD; Holandia – 4,4 mln USD; Szwajcaria – 3,6 mln USD. W 2004 roku wartość inwestycji, jakie ulokowano w obwodzie, wynosiła 61,9 mln USD. Inwestycje lokowane były w sektorze zaopatrzenia techniczno-materiałowego – 42,7%, handlu i gastronomii – 22,3%, przemyśle – 18,3% i telekomunikacji – 9,1%. W porównaniu z rokiem 2002 dało się zauważyć zwiększenie napływu kapitału do sektora handlu i gastronomii oraz zmniejszenie niemal o połowę udziału sektora przemysłu w absorpcji inwestycji ogółem. Głównymi inwestorami w 2004 roku byli: Cypr – 11,2 mln USD, Polska – 9,5 mln USD, USA – 8,0 mln USD, Szwajcaria – 6,8 mln USD, Litwa – 5,7 mln USD. Zwraca uwagę wysoka pozycja Polski oraz zmniejszenie napływu kapitału z Cypru⁴.

⁴ Warunki działania w Obwodzie Kaliningradzkim. Informator dla przedsiębiorców, Wydział Ekonomiczno-Handlowy Konsulatu Generalnego RP w Kaliningradzie, Kaliningrad 2005.

W 2005 roku Polska wysunęła się na pierwsze miejsce – 15,9 mln USD. Kolejne miejsca zajęli: Cypr – 13,8 mln USD, Wyspy Normandzkie – 10,9 mln USD, Szwajcaria – 10,0 mln USD i Litwa – 9,1 mln USD⁵.

Napływ inwestycji zagranicznych do obwodu w roku 2005 wyniósł 75,3 mln USD i wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o 21,7%. Zdecydowaną większość – ponad 55 mln USD stanowiły kredyty i operacje finansowe. Wielkość inwestycji bezpośrednich nie przekroczyła 19 mln USD. Inwestycje lokowano głównie w sektorze finansowym, handlu i przemyśle przetwórczym. W porównaniu z rokiem 2004 nastąpiło znaczne zwiększenie napływu kapitału do sektora finansowego oraz znaczne zmniejszenie udziału inwestycji bezpośrednich. Generalnie jednak, podobnie jak w latach poprzednich, napływ kapitału zagranicznego do obwodu był niewielki.

23 grudnia 2005 roku Duma Państwowa FR przyjęła nową Ustawę o Specjalnej Strefie Ekonomicznej w Obwodzie Kaliningradzkim, którą 27 grudnia zatwierdziła Rada Federacji. Ustawa reguluje nowy porządek prawny, powstały w związku z powołaniem i funkcjonowaniem SSE, z uwzględnieniem geopolitycznego położenia Obwodu Kaliningradzkiego, i ma na celu przyspieszenie socjalno-gospodarczego rozwoju tego regionu. Ustawa weszła w życie 1 kwietnia 2006 roku. Została przyjęta na okres 25 lat, a prawa nabyte z tytułu starej ustawy z roku 1996 obowiązywać będą jeszcze przez 10 lat. Organem zarządzającym SSE jest Administracja Strefy działająca w ramach Administracji Obwodu i powoływana w uzgodnieniu z władzami federalnymi. Ustawa zakłada, że prawo do bezcłowego wwozu towarów na teren obwodu przysługuje podmiotom posiadającym status Rezydenta Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Rezydentem SSE może być osoba prawna odpowiadająca wymaganiom ustawy i wpisana do rejestru rezydentów. Wpisanie do rejestru wymaga spełnienia następujących warunków:

- osoba prawna została powołana zgodnie z ustawodawstwem FR i zarejestrowana w Obwodzie Kaliningradzkim;
- produkcja towarów wykonywana jest wyłącznie na terytorium Obwodu Kaliningradzkiego;
- inwestycje prowadzone są na terenie Obwodu Kaliningradzkiego.

Uzyskanie statusu Rezydenta SSE wymaga zainwestowania w ciągu trzech lat 5 mln euro (150 mln rubli).

Ustawa określa także obszary wyłączone z działalności w ramach SSE, a mianowicie:

- sektor wydobywania ropy i gazu, a także działalność usługową w tej dziedzinie;
- produkcję alkoholu etylowego, wyrobów spirytusowych, wyrobów tytoniowych i innych towarów akcyzowych z wyłączeniem samochodów osobowych i motocykli, zgodnie z wykazem zatwierdzonym przez Rząd Federacji Rosyjskiej;
- handel hurtowy i detaliczny;
- remont AGD i przedmiotów osobistego użytku;
- sfera działalności finansowej.

Ustawa przewiduje także ulgi podatkowe. Obejmują one zwolnienia z podatku dochodowego i z podatku od nieruchomości na okres 6 lat, a na kolejnych 6 lat – zwolnienia w wy-

⁵ Informacje Wydziału Ekonomicznego Konsulatu RP w Kaliningradzie.

sokości 50%. W ustawie przewidziano udogodnienia dla rezydentów i ich przedstawicieli w postaci uproszczonego trybu wizowania pozwalającego na uzyskiwanie wiz bezpośrednio na przejściu granicznym.

Ustawa określiła kryterium dostatecznego przerobu w okresie przejściowym. Powinien być spełniony jeden z następujących warunków:

- w rezultacie operacji zaistniała zmiana kodu w nomenklaturze towarowej na poziomie jednego z pierwszych czterech znaków;
- w rezultacie operacji uzyskano wartość dodaną w wysokości 30%.

Kryterium dostatecznego przerobu nie spełniają operacje związane między innymi z przechowywaniem i transportem towarów, przygotowaniem ich do sprzedaży (sortowanie, przepakowywanie), mieszaniem towarów z różnych krajów, o ile nie prowadzi to do zmiany ich charakterystyki, a także proste operacje montażowe.

Przyjęcie ustawy zakończyło kilkuletni okres niepewności i oczekiwań biznesu oraz stworzyło ramy do dalszego działania. Oczekuje się napływu dużych inwestorów, tak rosyjskich, jak i zagranicznych oraz nowych dróg technologii.

Ustawa, w przeciwieństwie do poprzedniej, jest zorientowana na dużych inwestorów, szczególnie kapitału moskiewskiego i stawia na rozwój poprzez ulgi w podatkach dochodowym i od nieruchomości, a nie zwolnienia z cła. Wśród zalet ustawy wymienia się znaczne uproszczenia trybu wizowego oraz fakt, iż zakłada ona dziesięcioletni okres przejściowy. Zwraca uwagę brak odniesienia w ustawie do małego i średniego biznesu, dla którego próg 5 mln euro stanowi barierę, a także do uproszczonego trybu uzyskiwania pozwoleń na pracę i to w świetle narastającego w obwodzie deficytu wykwalifikowanej siły roboczej⁶. Do listopada 2007 zarejestrowano w SSE 51 rezydentów z deklarowaną wartością inwestycji kapitałowych sięgającą 26 mld rubli.

Półtora roku od początku działalności SSE w nowej formule nie sprawdziły się przewidywania związane z napływem inwestycji zagranicznych. Oprócz już znajdujących się w SSE pięciu inwestorów zachodnich nikt nowy na razie nie przyszedł. Główne deklaracje inwestycyjne złożyły firmy z kapitałem rosyjskim, zamierzające inwestować w przetwórstwo rolno-spożywcze, produkcję konserw rybnych, budownictwo i elektrotechnikę.

Odkryto także, że ustawa nie przewidziała małych i średnich przedsiębiorstw. Część miejscowych rezydentów zalegalizowała już zaplanowane inwestycje na ulgi w strefie. W ten sposób dochody firm uległy zwiększeniu, a budżet obwodu otrzymał mniej podatków, co niedobrze wróży wobec ogromnych planów dotyczących rozwoju infrastruktury społecznej i transportowej w Kaliningradzie. Planowane przeorientowanie gospodarki polegające na zastępowaniu importu produkcją eksportową oraz napływ nowoczesnych technologii „know-how” dotychczas nie potwierdziły się. Czynnikiem hamującym rozwój SSE są ograniczenia infrastrukturalne, głównie niedorozwój kompleksu transportowego oraz deficyt dostarczanego do obwodu gazu ziemnego. Stan ten ma zmienić budowa nowego głębokowodnego portu morskiego, utworzenie hubu transportowego w porcie lotniczym Chrabrowo i szeroko zakrojona modernizacja dróg.

Nowe projekty w obwodzie dają jednak szansę na pięć tysięcy nowych miejsc pracy. Przy obecnym tempie zatrudnienia w ciągu 25 lat funkcjonowania strefy może to dać łącznie 25 tys. miejsc pracy.

⁶ Informacje Wydziału Ekonomicznego Konsulatu RP w Kaliningradzie

Dzisiaj trudno przewidzieć jak SSE będzie w Obwodzie Kaliningradzkim oddziaływała będzie na polską przestrzeń. SSE ma podnieść poziom gospodarki kaliningradzkiej w perspektywie średnio i długookresowej tak, aby była ona konkurencyjna w skali bałtyckiej i europejskiej.

4. Ochrona środowiska na pograniczu polsko-kaliningradzkim

Wschodnie pogranicze Polski po zakończeniu II wojny światowej funkcjonowało jako jedyny w swoim rodzaju obszar przyrody chronionej. Zachowały się tu liczne, stosunkowo mało przekształcone obszary o bardzo wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych. Po drugiej stronie granicy, gdzie aktywność gospodarcza była jeszcze niższa, a przepisy graniczne jeszcze surowsze, zachowały się obszary o podobnych walorach, stanowiące swego rodzaju uzupełnienie terenów znajdujących się po stronie polskiej. Zresztą wyznaczona po II wojnie światowej granica przecięła wiele cennych kompleksów przyrodniczych stanowiących ekologiczną całość takich jak akweny, doliny rzeczne czy wielkie obszary leśne.

Transgraniczne obszary chronione powinny stać się wydzielonymi funkcjonalnymi, obejmującymi całe jednostki administracyjne lub ich części o skoordynowanych planach zagospodarowania przestrzennego i rozwoju gospodarczego, z zachowaniem niezbędnej troski o stan środowiska przyrodniczego. Obszary te powinny być także terenem ścisłej współpracy terenowych władz i samorządów oraz służb ochrony środowiska zarówno na poziomie lokalnym, w obrębie każdego z graniczących państw, jak i na poziomie transgranicznym.

4.1. Zalew Wiślany

Zalew Wiślany wraz z Mierzeją Wiślaną, Wzniesieniem Elbląskim i Żuławami Wiślanymi, tworzy unikatowy kompleks przyrodniczo-krajobrazowy, ciągnący się na pograniczu Polski i Obwodu Kaliningradzkiego. Zalew Wiślany stanowi ostoję ptactwa wodnego, a świat roślinny Mierzei Wiślanej oraz Wzniesień Elbląskich obfituje w rzadkie gatunki i zbiorowiska roślinne. Do wybitnych walorów krajobrazowych i przyrodniczych dochodzą także cenne walory kulturowe otoczenia. Walory te nie są jednak w pełni zabezpieczone. Znajdują się tu dwa parki krajobrazowe „Mierzeja Wiślana” i „Wzniesienia Elbląskie”. Nie zapewniają one dostatecznej ochrony samemu zalewowi. Pełne zabezpieczenie zapewnić może kompleksowa ochrona całej Mierzei Wiślanej i całego Zalewu Wiślanego wraz z obrzeżami prowadzona wspólnie przez stronę polską i kaliningradzką.

Na Mierzei Wiślanej po stronie rosyjskiej w roku 1963 utworzono rezerwat zoologiczny „Wislinskaja Kosa”. Poza ochroną ptaków wodnych i ssaków ochronie podlegały tu unikatowe pasy wydmy, lasy oraz plaże i przylegające obszary morskie oraz zalewowe. Rezerwat o pow. 21 km² obejmował swym zasięgiem całą rosyjską część Mierzei Wiślanej od granicy z Polską, aż do niewielkiej miejscowości Kosa położonej w pobliżu Cieśniny Piławskiej. Miejscowość tę zamieszkuje około 1000 osób. Nieliczne elementy zagospodarowania na mierzei to pozostałości po dużym lotnisku wojskowym przy miejscowości Kosa oraz duża stacja radiolokacyjna w pobliżu granicy z Polską. Wzdłuż mierzei prowadzi droga gruntowa, na niewielkich odcinkach wyłożona betonowymi płytami.

Niestety, w 2004 roku rezerwat „Wislinska Kosa” niespodziewanie zniknął ze wszystkich nowych map i opracowań ukazujących się w Kaliningradzie. W 2006 roku jedna z berlińskich firm konsultingowych rozpoczęła opracowanie dotyczące przyszłego zagospodarowania Mierzei Wiślanej. Strona rosyjska dotychczas nie była w stanie wyjaśnić tajemniczego zniknięcia rezerwatu.

Obwód, według źródeł rosyjskich, jest regionem kłęski ekologicznej. Na wybrzeżu morskim znajduje się dziewięć głównych źródeł zanieczyszczeń (gorących punktów), na które szczególnie uwagę zwróciła Komisja Helsińska (HELCOM). Ponad połowa miejscowości obwodu nie posiada skutecznie działających oczyszczalni ścieków, a funkcjonujące nie zapewniają dostatecznego oczyszczenia. W Kaliningradzie nie ukończono budowy nowej oczyszczalni. W dalszym ciągu eksploatuje się oczyszczalnię mechaniczną z początku ubiegłego wieku.

Do dzisiaj największym problemem Zalewu Wiślanego jest, jak podają źródła kaliningradzkie, jego hipereutrofizacja. Głównym sprawcą zanieczyszczeń jest półmilionowe miasto Kaliningrad, z którego surowe, nieczyszczone, agresywne ścieki płyną otwartym kanałem bezpośrednio do Zalewu Wiślanego. Z ujścia kolektora do Zatoki Primorskiej co minutę wlewa się ponad tona ścieków. Wody zalewu w pobliżu ujścia kolektora zawierają prawie całą tablicę Mendelejewa. Do Pregoi setkami rynsztoków i wcięć wpływają fekalia i odpady komunalne. Porty, terminale naftowe także zrzucają bezpośrednio do Pregoi zaolejone wody i ścieki przemysłowe. Rocznie z terytorium całego Obwodu Kaliningradzkiego do Bałtyku dostaje się 300–350 mln m³ ścieków, z czego 75% nieczyszczonych. Wraz ze ściekami do zalewów wpływa rocznie około 300 ton produktów ropopochodnych, 3–3,5 tony substancji powierzchniowo czynnych, 92 tys. ton związków organicznych, 6,7 tys. ton azotu, 1,8 tys. ton fosforu, 14 tys. ton siarczanów, 5–10 ton cynku oraz 1 tona niklu.

W celu poprawy sytuacji ekologicznej Zalewu Wiślanego, niezbędne jest podjęcie wspólnych działań w całej zarówno polskiej jak i rosyjskiej części zlewni tego akwenu. Programy rozwoju społeczno-gospodarczego Obwodu Kaliningradzkiego zakładają także rozwiązywanie problemów ekologicznych.

Wszystkie miasta nadzalewowe w Polsce posiadają już oczyszczalnie ścieków. Miasta w woj. warmińsko-mazurskim wyposażone są w sieć kanalizacji sanitarnych przeciętnie w 87%. W latach 1991–1999 w 32 miastach województwa zbudowano wysokosprawne, komunalne oczyszczalnie ścieków, co stanowi 65% wszystkich miejskich oczyszczalni województwa. W dalszym ciągu trwa budowa i projektowanie następnych oczyszczalni. W tym samym czasie zbudowano także oczyszczalnie ścieków w 31 ośrodkach gminnych, co stanowi 62% wszystkich gminnych oczyszczalni. Na 50 ośrodków gminnych 40 posiada oczyszczalnie ścieków. Spośród istniejących oczyszczalni miejskich, część starszych oczyszczalni, w celu dostosowania parametrów ścieków oczyszczonych do obowiązujących norm, wymaga modernizacji. Na terenach wiejskich występują jeszcze duże różnice pomiędzy liczbą zbudowanych sieci wodociągowych i kanalizacyjnych.

Podstawą międzynarodowego współdziałania przy tworzeniu transgranicznych obszarów chronionych w tej części Europy może być tzw. Deklaracja Wigierska, podpisana w 1992 roku w Wigrach przez przedstawicieli rządów, władz terytorialnych i naukowców z Polski, Rosji, Litwy, Łotwy, Białorusi i Ukrainy. Deklaracja zakłada ścisłą współpracę pomiędzy sygnatariuszami w zakresie ochrony środowiska i ekorozwoju.

Mierzeja Wiślana włączona została także do Zielonego Pierścienia Bałtyku – projektu mającego na celu turystyczne i kulturotwórcze wykorzystanie naturalnych walorów przyrod-

nicznych obszarów nadbałtyckich oraz społeczną integrację ludności zamieszkującej region Morza Bałtyckiego.

W ramach sieci ECONET stanowiącą podstawę do prowadzenia zintegrowanych działań w zakresie ochrony przyrody i wprowadzania w życie założeń rozwoju zrównoważonego cała Mierzeja Wiślana uznana została za obszar węzłowy o znaczeniu międzynarodowym, charakteryzujący się nagromadzeniem unikatowych pod względem przyrodniczym obiektów o randze międzynarodowej oraz zespołów roślinnych i ostoi przyrody o znaczeniu europejskim.

Park Krajobrazowy Mierzei Wiślanej, wraz z pasem wód morskich do głębokości 10 m, jak i pasem wód zalewowych, o szerokości 1 mili morskiej włączony został przez HELCOM do Obszarów Chronionych Morza Bałtyckiego (BSPA – Baltic Sea Protected Areas). Są to miejsca naturalne (lub w niewielkim stopniu przekształcone przez człowieka), posiadające najwyższą wartość przyrodniczą w skali całego Bałtyku.

Mierzeja i Zalew Wiślany położone są na obszarze regionalnej struktury współpracy transgranicznej – utworzonego w roku 1998 Euroregionu Bałtyk. Główne cele współpracy euroregionalnej zakładają m.in. ochronę i poprawę stanu środowiska, rozwój turystyki w obszarze przygranicznym, usprawnienie ruchu granicznego, wymianę kulturalną i opiekę nad wspólnym dziedzictwem kulturowym.

Wszystkie przesłanki i uwarunkowania wskazują na potencjalne możliwości rozwijania polsko-rosyjskiej współpracy transgranicznej w dziedzinie turystyki i ochrony środowiska na Mierzei i Zalewie Wiślanym. Istnieją możliwości opracowania wspólnych strategii i planów. Na ich podstawie można by opracować konkretne projekty **utworzenia transgranicznego parku narodowego w skład którego weszłaby Mierzeja Wiślana i duża część Zalewu Wiślanego**, systemu ochrony wód w Zalewie Wiślanym i jego zlewni po obu stronach granicy.

4.2. Obszar Suwalsko-Wisztyniecki

Obszar Suwalsko-Wisztyniecki położony jest na pograniczu Polski, Litwy i Obwodu Kaliningradzkiego FR. O jego unikatowości decyduje niezwykle nagromadzenie form rzeźby młodoglacjalnej z dużymi deniwelacjami terenu, jeziorami, wybitnie kontynentalnym klimatem oraz związanymi z tym reliktowymi gatunkami roślin i zwierząt (G. Rąkowski, 2000). Cała rosyjska i litewska część obszaru jest objęta ochroną prawną. W części polskiej znajdują się Wigierski Park Narodowy, 2 parki krajobrazowe (Puszczy Rominckiej i Suwalski) z 8 rezerwatami oraz kilka użytków ekologicznych.

Do najciekawszych należy Park Krajobrazowy Puszczy Rominckiej z fragmentem puszczy o dzikim charakterze, porastającym wzgórze morenowe. Przypomina on borealny las szpilkowy, czyli tajgę. Pozostała część puszczy znajduje się na terenie Obwodu Kaliningradzkiego i stanowi część rezerwatu Wisztynieckiego. Rezerwat Wisztyniecki utworzony został w roku 1994, poza głębokim jeziorem (54 m) o wyjątkowej czystości wody, obejmuje także otaczający go kompleks leśny usytuowany na terenie o bardzo urozmaiconej rzeźbie. Całość rezerwatu zajmuje pow. 335 km². Po stronie litewskiej mamy Wisztyniecki Park Regionalny. Tereny chronione w części litewskiej i kaliningradzkiej posiadają dość niską rangę. Suwalski park Krajobrazowy należy do najmniejszych w Polsce.

Dla zachowania wybitnych walorów krajobrazowych i wartości przyrodniczych tego obszaru sztucznie rozdzielonego granicami w tym tak zwartych kompleksów leśnych jak Puszczy

cza Romincka **należy powołać tu trójstronny transgraniczny park narodowy**. Znacznie przy tym trzeba by także rozwinąć jego przyszłą transgraniczną otulinę.

W Obwodzie Kaliningradzkim do granicy z Polską (w pobliżu Mamonowa) przylega także rezerwat Nowosielewski. Jest to rezerwat zoologiczny chroniący rzadkie gatunki ptaków, takich jak np. bocian czarny. Utworzony został w roku 1997 i zajmuje powierzchnię 138 km². Należałoby przeprowadzić badania, czy po stronie polskiej ze względu na warunki przyrodnicze zasadne jest utworzenie dalszej części rezerwatu.

Transgraniczne obszary chronione powinny być terenem ścisłej współpracy władz lokalnych i służb ochrony środowiska Polski i Rosji, mających na celu ochronę terenów najcenniejszych, promocję przyjaznych środowisku form turystyki oraz gospodarowania zgodnie z zasadami ekorozwoju. Dwa graniczące z obwodem województwa: pomorskie oraz warmińsko-mazurskie są zainteresowane współpracą z eksklawą. Zacieśnianie więzi z eksklawą, rozwój kontaktów i powiązań transgranicznych jest ważne dla przygranicznych regionów Polski i Obwodu Kaliningradzkiego. Poprawa sytuacji ekologicznej i infrastruktury stworzyłaby szansę na rozwój usług turystycznych.

4.3. Inne zagrożenia ekologiczne lądowych i wodnych obszarów transgranicznych

Potencjalne zagrożenia ekologiczne ze strony rosyjskiej związane z szybkim rozwojem przewozów ropy naftowej i produktów ropopochodnych to katastrofy ekologiczne spowodowane przez awarie statków (w tym zbiornikowców) i platform wydobywczych ropy naftowej oraz zanieczyszczenia związane z przeładunkami, zrzucaniem wód balastowych itp. na Zalewie Wiślanym i w Zatoce Gdańskiej.

Transgraniczne zagrożenia ekologiczne mogące wpływać na stronę polską związane mogą być także z funkcjonowaniem istniejących baz wojskowych, poligonów i kompleksów magazynowych powodujących szereg problemów w dziedzinie ochrony środowiska. Główne problemy ekologiczne związane są z przechowywaniem i utylizacją amunicji oraz przestarzałego sprzętu wojskowego. Duże niebezpieczeństwo stwarzają arsenały, bazy i magazyny zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie miasta Kaliningrad. Bezpośrednie zagrożenie dla miasta i jego mieszkańców pogłębia fatalny stan techniczny magazynów i często niezgodne z przepisami warunki przechowywania amunicji.

Zagrożeniem a także polem do przyszłej współpracy mogą być również, zbudowane w czasach Prus Wschodnich, a obecnie rozdzielone granicą państwową, systemy melioracyjne. Ich fatalny stan techniczny, wynikający z braku konserwacji oraz powiązań z częścią rosyjską, jest przyczyną zalewania obszarów przygranicznych w powiatach bartoszyckim i kętrzyńskim, a także po drugiej stronie granicy. Na wielu obszarach występują podtopienia i zabagnienia nie tylko pól uprawnych, ale także lasów i parków.

W Obwodzie Kaliningradzkim nie zbudowano dotychczas zakładów utylizacji odpadów. Znaczna część wysypisk powstała w sposób nielegalny. Odcieki z nich zanieczyszczają wody powierzchniowe.

Do zwalczania skutków potencjalnych awarii i likwidacji zagrożeń nadzwyczajnych w obwodzie należy znacznie lepiej niż dotychczas przygotować odpowiednie służby lądowe i morskie po obu stronach granicy.

Odbudowa systemów melioracyjnych, wraz z kanałami, zastawkami i przepustami powinna stanowić jedną z nowych form rozwijania współpracy transgranicznej.

5. Turystyka na obszarach transgranicznych

Wybitne walory przyrodnicze, krajobrazowe, jak również kulturowe i historyczne licznych, w niedalekiej przeszłości „zakazanych” obszarów przygranicznych mogą być podstawą rozwoju turystyki zrównoważonej, która z czasem ma szansę stać się jedną z głównych form aktywności ekonomicznej na tych terenach. Postawienie na turystykę ekologiczną może stworzyć szansę rozwoju terenów przygranicznych oraz poprawę sytuacji ekonomicznej społeczności lokalnych.

Główne kierunki podejmowanych działań w celu promocji rozwoju turystyki w tym rozdzielonym granicą, ale niezwykle atrakcyjnym pod względem dziedzictwa kulturowego regionie, powinny odnosić się do współpracy na poziomie strategicznym, do wspólnego planowania rozwoju usług turystycznych, marketingu oraz integracji rozwoju turystyki transgranicznej z innymi aspektami polityki, takimi jak infrastruktura transportowa, usługi i przejścia graniczne.

5.1. Zalew Wiślany

Mierzeja i Zalew Wiślany położone są na obszarze regionalnej struktury współpracy transgranicznej Euroregionu Bałtyk. Główne cele współpracy euroregionalnej zakładają m.in. ochronę i poprawę stanu środowiska, rozwój turystyki w obszarze przygranicznym, usprawnienie ruchu granicznego, wymianę kulturalną i opiekę nad wspólnym dziedzictwem kulturowym.

Wszystkie przesłanki i uwarunkowania wskazują na potencjalne możliwości rozwijania polsko-rosyjskiej współpracy transgranicznej w dziedzinie turystyki i ochrony środowiska na Mierzei i Zalewie Wiślanym. Rozbudowy wymaga infrastruktura komunikacyjna, niezbędna jest budowa drogi utwardzonej do granicy z Polską w rosyjskiej części mierzei. Wskazane jest otwarcie kolejnych przejść granicznych, w tym w Krynicy Morskiej i Piaskach (sezonowe), przystosowanie małych portów rybackich i budowa niewielkich marin do obsługi statków turystycznych i jachtów, opracowanie i wytyczenie nowych szlaków turystycznych wokół Zalewu Wiślanego i mierzei z Gdańska do Kaliningradu. Mogą to być szlaki wodne, rowerowe, samochodowe itp. (np. szlak zamków gotyckich, szlak dawnych fortyfikacji, szlaki ekologiczne).

Istnieją duże możliwości wykorzystania wód geotermicznych do rozwoju funkcji uzdrowiskowej w Krynicy Morskiej. Wielką atrakcją może być uruchomienie pociągu retro z lokomotywą parową na widokowej trasie wzdłuż zalewu z Elbląga, przez Kadyny (stadnina koni), Frombork, Braniewo do Kaliningradu. Warto także reaktywować kolej wąskotorową na Mierzei Wiślanej. Istnieją potencjalne możliwości rozwoju żeglugowych szlaków morskich przez Zatokę Gdańską do Bałtyjska i dalej na Zalew Wiślany do Kaliningradu, Fromborka i Elbląga, a w drodze powrotnej do Krynicy Morskiej i innych małych portów Mierzei Wiślanej.

Ze względu na zachowanie wysokiej jakości środowiska, na obszarze tym należy unikać turystyki masowej, preferować turystykę kwalifikowaną. Zaplecze usługowe, w tym niewiel-

kie hotele i pensjonaty powinny wyróżniać się bardzo wysokim poziomem świadczonych usług. Poza sezonem letnim na mierzei można rozwijać także tzw. turystykę konferencyjną, szkolenia itp.

Rozwój turystyki transgranicznej na tym obszarze może wpłynąć pozytywnie na ożywienie gospodarcze regionu, dać nowe miejsca zatrudnienia, przyczynić się do rozwoju infrastruktury transportowej i podniesienia jakości środowiska.

Największą przeszkodą do pokonania jest doprowadzenie do otwarcia dla żeglugi rosyjskiej części Zalewu Wiślanego.

5.2. Obszar suwalsko-wisztyniecki

Suwalszczyzna wraz z Wigierskim Parkiem Narodowym i Puszcą Romincką oraz jej naturalne przedłużenie w Obwodzie Kaliningradzkim, część litewska ze względu na unikatowe cechy krajobrazu młodoglacjalnego, jak też liczne walory flory i fauny także doskonale nadają się do rozwoju transgranicznej turystyki kwalifikowanej. Niezbędne byłoby utworzenie tu także turystycznych przejść granicznych (np. pieszych i rowerowych).

Jednym z głównych problemów ograniczających zakładany rozwój turystyki transgranicznej na obu proponowanych obszarach są wprowadzone w październiku 2006 w Obwodzie Kaliningradzkim przepisy o strefie przygranicznej, który zabrania bez specjalnych przepustek wstępu do tej strefy. Na Mierzei Wiślanej wynosi ona 7 km, a na Wyżynie Wisztynieckiej, przy granicy z Litwą aż 13 km a na pozostałych odcinkach z Polską 5 km.

Wspólna promocja tych ciekawych i bogatych pod względem przyrodniczym oraz kulturowym regionów transgranicznych mogłaby być prowadzona w Polsce, Rosji i UE. Rozwój turystyki, przy zachowaniu wysokiej jakości środowiska przyrodniczego może przynosić konkretne zyski, może być także właściwym krokiem w kierunku dalszego zbliżenia Kaliningradu należącego do Federacji Rosyjskiej ku jednoczącej się Europie.

5.3. Kanał Mazurski

Na terenach o nieprzeciętnych właściwościach środowiska przyrodniczego, w których dopuszcza się pewne formy gospodarowania, tworzy się parki krajobrazowe.

Najcenniejszym obszarem objętym tą formą ochrony przyrody w województwie warmińsko-mazurskim jest utworzony w 1977 roku Mazurski Park Krajobrazowy z rzeźbą polodowcową, bogatym światem organicznym i licznymi jeziorami. Jeziora te połączone szlakami wodnymi tworzą unikatową sieć szlaków żeglarskich.

W czasach Prus Wschodnich zaprojektowano i wykonano znaczną część kanału mającego połączyć Wielkie Jeziora Mazurskie z Pregołą (i Królewcem). Nowa granica utworzona w roku 1945 przecięła kanał na dwie części: polską i rosyjską. Stan „bezruchu” trwał przez ponad pięćdziesiąt lat. W 2002 roku Kanał Mazurski jako turystyczna, transgraniczna droga wodna po raz pierwszy pojawił się w opracowaniu kaliningradzkim. Projekt dokończenia jego budowy i wykorzystania do celów turystyki wodnej poparły także władze województwa warmińsko-mazurskiego. Kanał ma stanowić czynnik dalszego rozwoju międzynarodowej turystyki wodnej na Mazurach i połączyć tą drogą wodną Wielkie Jeziora Mazurskie z Kaliningradem i dalej z Bałtykiem. Strona polska i rosyjska są zainteresowane złożeniem wspólnego projektu, który miałyby współfinansować Unia Europejska.

Koncepcja ukończenia budowy i uruchomienia Kanału Mazurskiego, jako drogi wodnej łączącej Wielkie Jeziora Mazurskie z Kaliningradem i Bałtykiem, wymaga zbadania wszystkich jego aspektów, w tym technicznych, przyrodniczych (hydrologicznych) i ekonomicznych.

6. Współpraca transgraniczna

6.1. Przejścia graniczne

Współcześnie długość granicy pomiędzy Polską a Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej wynosi 232,4 km. Z tego 9,5 km to morze terytorialne, 835 m lądowy odcinek na Mierzei Wiślanej i 4,5 km na Zalewie Wiślanym.

W 2007 roku na granicy polsko-rosyjskiej istniało 8 przejść granicznych (tab. 1.), w tym 6 z możliwością obsługi ruchu osobowego (3 przejścia drogowe, 1 kolejowe, 2 morskie). Wszystkie zlokalizowane były w województwie warmińsko-mazurskim, na terenie którego znajdowało się również przejście lotnicze w Szymanach koło Szczytna.

Tab. 1. Przejścia graniczne na granicy polsko-rosyjskiej (stan na 1.07.2007 r.).

Przejście	Powiat	Gmina	Rodzaj przejścia	Rodzaj ruchu	Uwagi
Bezledy-Bagrationski	bartoszycki	Bartoszyce	drogowe	osobowy/ towarowy	Jedynе przejście drogowe na granicy polsko-rosyjskiej posiadające punkt kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej.
Gołdap-Gusiew	gołdapski	Gołdap	drogowe	osobowy/ towarowy	Samochody o masie całkowitej do 7,5t; autobusy tylko za rejestrowane w RP i FR.
Gronowo-Mamonowo	braniewski	Braniewo	drogowe	osobowy/ towarowy	Ruch towarowy do 6t masy całkowitej.
Braniewo-Mamonowo	braniewski	Braniewo	kolejowe	osobowy/ towarowy	-
Głomno-Bagrationski	bartoszycki	Bartoszyce	kolejowe	towarowy	Wyłączone z eksploatacji ze względu na częściowy brak torów.
Skandawa-Żeleznodorożnyj	kętrzyński	Barciany	kolejowe	towarowy	Bez ładunków wymagających kontroli fitosanitarnej w wozonych do Polski.
Elbląg	Elbląg	Elbląg	morskie	osobowy/ towarowy	-
Frombork	braniewski	Frombork	morskie	osobowy/ towarowy	-
Szymany k. Szczytna	szczycki	Szczytno	lotnicze	osobowy	Możliwość odpraw towarów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie www.sg.gov.pl

Średnia odległość między przejściami lądowymi na pograniczu z Obwodem Kaliningradzkim wynosi 39 km. Ich rozmieszczenie nie jest jednak równomierne. Dobiała końca budowa przejścia drogowego Grzechotki–Mamonowo II, mającego stanowić ważny element infrastruktury korytarza transportowego I A.

Najważniejsze znaczenie w polsko-rosyjskim ruchu granicznym ma przejście drogowe Bezledy–Bagratiowski. Dzięki pracom modernizacyjnym przejście to posiada najlepiej rozwiniętą po polskiej stronie granicy infrastrukturę. W 2005 roku z przejścia w Bezledach skorzystało około 40% osób przekraczających granicę polsko-rosyjską oraz około 80% samochodów ciężarowych

Rozbudowane w połowie lat 90. przejście drogowe Gronowo–Mamonowo uzyskało status międzynarodowy w 1997 roku. Pod względem przepustowości, która wynosi około 1,5 tys. samochodów osobowych, 90 samochodów ciężarowych i 25 autobusów na dobę, Gronowo–Mamonowo jest drugim przejściem na granicy polsko-rosyjskiej. W połowie pierwszej dekady XXI wieku skupiało ono około 1/3 liczby przekroczeń tej granicy, natomiast odsetek odprawianych w tym miejscu samochodów ciężarowych wynosił zaledwie do kilku procent rocznie (T. Komornicki, 2003).

Od 1995 roku na granicy polsko-rosyjskiej funkcjonuje przejście Gołdap–Gusiew. Zakładana przepustowość tego przejścia to 700 samochodów osobowych, 300 ciężarówek i 50 autobusów w ciągu doby. Obsługuje ono ruch osobowy, a od 2002 roku także samochody o masie całkowitej do 7,5 tony oraz autobusy rejsowe i turystyczne zarejestrowane w Polsce i Federacji Rosyjskiej. Istnieje projekt udostępnienia przejścia w Gołdapi także dla autobusów państw trzecich.

Analizowane przejście jest najnowocześniejszym po rosyjskiej stronie granicy, jednak nie w pełni przez nią wykorzystywanym. Zostało rozbudowane przez Rosjan przy wsparciu środków unijnych, z myślą o utworzeniu połączenia tranzytowego Obwodu Kaliningradzkiego z pozostałą częścią Rosji przez Białoruś. Prace mające na celu rozbudowę infrastruktury przejścia, w tym także prowadzącej do niego drogi krajowej nr 65, podjęto również po stronie polskiej. Ich efektem ma być dostosowanie tego miejsca do odpraw wszystkich rodzajów pojazdów. Ruch towarowy na przejściu w Gołdapi, (wprowadzony w 2002 roku) obejmował w 2005 roku prawie 20% przewozów towarowych na granicy polsko-rosyjskiej

Istotne dla poprawy przepustowości granicy polsko-rosyjskiej w północno-zachodniej części województwa warmińsko-mazurskiego, będzie uruchomienie nowego drogowego przejścia osobowo-towarowego Grzechotki–Mamonowo II, planowane na 2009 rok. Zakładana przepustowość przejścia to 5000 samochodów osobowych, 800 ciężarowych oraz 300 autobusów w ciągu doby.

Plany rozwoju infrastruktury na granicy polsko-rosyjskiej przewidują powstanie przejść drogowych na środkowym odcinku granicy: Michałkowo–Żeleznodorożnyj oraz Perły–Kryłowo. Władze lokalne zabiegają także o uruchomienie przejść dla ruchu turystycznego: Piaski–Bałtyjsk na Mierzei Wiślanej, Rapa–Oziersk oraz przejścia rzeczne Stopki–Ostre Baro na Łynie.

Spśród 3 przejść kolejowych w ruchu osobowym między Polską a Obwodem Kaliningradzkim wykorzystywane jest jedynie przejście graniczne Braniewo–Mamonowo. Osobowy ruch graniczny jest tu niewielki, rzędu poniżej 50 tys. przekroczeń granicy w ciągu roku. Stanowi to zaledwie około 1% ogólnej liczby osób przekraczających granicę polsko-rosyjską. W większym stopniu przejście Braniewo–Mamonowo jest wykorzystywane do obsługi

ruchu towarowego. w tym ładunków wymagających kontroli fitosanitarnej. Na bocznicach przy przejściu możliwy jest przeładunek płynnych i sypkich surowców chemicznych, węgla, nawozów, cementu, drewna.

Ruch towarowy prowadzony jest także na przejściu kolejowym Skandawa-Żeleznodoroznyj. Przejście kolejowe Głomno-Bagrationsk, z uwagi na częściowy brak torów po stronie rosyjskiej, wyłączono z eksploatacji.

Dwa przejścia morskie, o statusie międzynarodowym, znajdują się w Elblągu i Fromborku. Na obydwu możliwa jest odprawa osobowa i towarowa. W 2006 roku, przy okazji modernizacji portu w Elblągu, wybudowano, wyposażony w nowoczesne urządzenia rentgenowskie, terminal pasażersko-promowy. Ruch graniczny na morskich przejściach z Rosją zamarł jednak w 2006 roku, ze względu na zmiany przez stronę rosyjską interpretacji umowy dotyczącej żeglugi po Zalewie Wiślanym. W latach największej frekwencji podróży (2001–2003) granicę morską z Rosją przekraczało rocznie około 70 tys. osób. W 2005 roku liczba ta zmalała do 15,6 tys. osób.

Wprowadzenie obowiązku wizowego odzwierciedliło się w zmniejszeniu ruchu granicznego w październiku 2003 roku. W latach 2004–2005 odnotowano wzrost ruchu. Potem liczba ta ustabilizowała się na poziomie 4 mln przekroczeń granicy rocznie.

Około 95% przekroczeń granicy dotyczy osób mieszkających nie dalej niż 100 km od niej, przy czym w odległości do 20 km zamieszkuje 38% Polaków i 52% Rosjan. Czas pobytu ponad 90% osób za granicą wynosi mniej niż jeden dzień. Zła jest sytuacja ekonomiczna mieszkańców obszarów przygranicznych, dla których drobny handel, dzięki istniejącej różnicy cen, jest często jedynym źródłem dochodu.

Towarowy ruch graniczny między Polską i Obwodem Kaliningradzkim odbywa się na 3 przejściach drogowych i 2 kolejowych. Obroty towarowe wykonywane transportem drogowym i mierzone liczbą samochodów ciężarowych odprawianych na granicy, w latach 1990–2006 wzrosły – od poniżej 20 tys. pojazdów rocznie, do około 160 tys. w 2006 roku

Kolejowy ruch towarowy na pograniczu z Obwodem Kaliningradzkim jest relatywnie niewielki w porównaniu do pozostałych odcinków polskiej granicy. Natężenie ruchu po 1990 roku utrzymywało się w przedziale 1500–2100 składów pociągów rocznie. Od 2000 roku, kiedy odnotowano tylko 1228 odpraw pociągów, kolejowy ruch towarowy rósł. W roku 2006 osiągnął wielkość 2914 składów.

Wielkość przewozów utrzymywała się w ostatnich latach na poziomie 1,5 mln ton ładunków rocznie. W przywozie do Polski dominował węgiel, nawozy sztuczne, ropa i wyroby ropopochodne. Wśród ładunków wywożonych do Obwodu Kaliningradzkiego znajdowały się artykuły spożywcze, węgiel, samochody przewożone w tranzycie z Belgii, Niemiec i Słowacji. Ruch kolejowy skoncentrowany był na przejściu w Braniewie. Dopiero od 2007 roku obserwuje się znaczne ożywienie przewozów na przejściu w Skandawie, związane z odprawą elementów samochodów osobowych przeznaczonych do montażu w Kaliningradzie.

Przy założeniu pomyślnego rozwoju relacji Rosja-UE i Polska-Rosja przepustowość dotychczasowych przejść granicznych i ich liczba może okazać się niewystarczająca. (łącznie z budowanym przejściem Grzechotki-Mamonowo II i planowanymi przejściami turystycznymi). W tym przypadku niezbędną będzie rozbudowa istniejących przejść wraz z infrastrukturą komunikacyjną do niej prowadzącą. Niektóre z planowanych nowych przejść przewidzianych dla ruchu lokalnego trzeba będzie także przeprojektować i przystosować do dużego ruchu międzynarodowego.

6.2. Koncepcja transgranicznej metropolii bicentrycznej wokół Zatoki Gdańskiej

Po przeciwległych stronach Zatoki Gdańskiej położone są dwa układy osadnicze. Po jej zachodniej stronie kształtująca się Metropolia Trójmiejska, po wschodniej aglomeracja Kaliningradu. Zatoka Gdańska i związany z nią Zalew Wiślany oraz sąsiedni teren lądowy rozdziela granica państwowa pomiędzy Obwodem Kaliningradzki Federacji Rosyjskiej i Rzeczpospolitą Polską. Oba kształtujące się nad Zatoką Gdańską ośrodki przez ponad pięćdziesiąt lat, pomimo że położone w odległości zaledwie 160 km od siebie, nie utrzymywały znaczących kontaktów.

Powiększenie Unii Europejskiej 1 maja 2004 r. spowodowało, że Bałtyk stał się morzem wewnętrznym Unii. Bliskość geograficzna, nadmorskie położenie, relatywnie niezła infrastruktura komunikacyjna, rozwój przejść granicznych, zarówno lądowych jak i morskich to przesłanki wskazujące na szczególne możliwości rozwoju współpracy transgranicznej pomiędzy północno wschodnimi województwami RP i Obwodem Kaliningradzkim FR.

Kształtująca się Metropolia Trójmiejska zdeterminowana jest dwoma czynnikami decydującymi o jej rozwoju: czynnikiem geograficznym wynikającym z nadmorskiego położenia i czynnikiem historycznym względnie niezależnego rozwoju trzech dużych miast tworzących jądro metropolii określanej jako Trójmiasto. W ciągu ostatnich lat związki między trzema miastami leżącymi nad brzegami Zatoki Gdańskiej stały się bardzo ścisłe, tworząc faktycznie Metropolię Trójmiejską, która w miarę rozwoju gospodarczego Wybrzeża rozszerzyła się o sąsiednie miasta.

Aglomeracja Kaliningradu zdeterminowana została czynnikami geograficznymi, historycznymi i geopolitycznymi, jednak znacznie różniącymi się od tych, które cechowały Trójmiasto. Najważniejszym ze względu na swój potencjał ludnościowy i przemysłowy miastem obwodu jest Kaliningrad. To ponad czterystutysięczne⁷ stare, historyczne miasto usytuowane nad Pregolą. Cała aglomeracja liczy 650 tys. mieszkańców.

Nowa sytuacja geopolityczna stworzyła warunki do kształtowania zrębów nowej, potencjalnej, transgranicznej metropolii skupionej wokół Zatoki Gdańskiej. Głównymi ośrodkami tej bicentrycznej metropolii byłyby: Kaliningrad i Trójmiasto.

Pierwszy etapem tworzenia infrastrukturalnych przesłanek rozwoju bipolarnego regionu metropolitalnego i budowania jego konkurencyjności jest wiązka łącząca oba rdzenie urządzeń transportowych i komunikacyjnych.

Od 1991 roku, kiedy to podpisano pierwsze porozumienia, rozpoczęła się współpraca nie tylko na płaszczyźnie oficjalnej, ale i szerzej, poszczególnych gmin i miast, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych. W 1993 roku w Kaliningradzie otwarto Konsulat Generalny RP.

Istotnym obszarem współpracy województwa pomorskiego z Obwodem Kaliningradzkim są kontakty między uczelniami i szkołami wyższymi z obu regionów.

Gdańsk i Kaliningrad współpracują ze sobą także w ramach wielu inicjatyw programów bałtyckich.

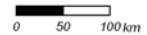
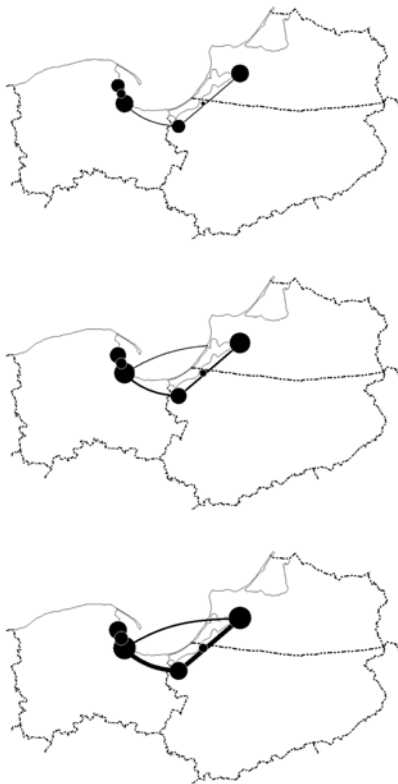
W roku 2009 poza istniejącymi dotychczas połączeniami drogowym i kolejowym łączącym Gdańsk i Kaliningrad, ma zostać uruchomiona droga ekspresowa Gdańsk–Kaliningrad będąca częścią Paneuropejskiego Korytarza nr I A Ryga–Kaliningrad–Gdańsk. Ze względu na intensywny rozwój ruch granicznego pomiędzy Obwodem Kaliningradzkim a Polską, plany zakładają dalszy rozwój przejść granicznych i to zarówno lądowych jak i morskich. Graficz-

⁷ 430 tys. mieszkańców w roku 2002

ny przebieg kształtowania się kolejnych etapów potencjalnej, bicentrycznej metropolii skupionej wokół Zatoki Gdańskiej obrazuje rys. 1. (T. Palmowski 2005). Szerszy, multipolarny obszar współpracy transgranicznej wokół Zatoki Gdańskiej obejmować może także Olsztyn. To ponad 170-tysięczne miasto i stolica województwa warmińsko-mazurskiego świadczy usługi na poziomie ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym. Wyróżnia się także sporym potencjałem naukowo-badawczym związanym głównie z Uniwersytetem Warmińsko-Mazurskim. Olsztyn od lat jest także niekwestionowanym liderem w rozwijaniu współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim. W modelu bipolarnym i multipolarnym bardzo ważną rolę w kształtowaniu rozwoju wzajemnych relacji przypada miastu Elbląg. Miasto to także od dawna należy do najbardziej zaangażowanych w nawiązywanie i rozwijanie partnerskich kontaktów z Kaliningradem. Nie przez przypadek tu właśnie umiejscowiono siedzibę Euroregionu Bałtyk. Miasto wyróżnia się także aktywnością organizacji pozarządowych w współpracujących z obwodem. Kolejne etapy rozwoju modelu multipolarnego współpracy przedstawiono na rys. 2.

Rys. 1. Etapy rozwoju modelu bipolarnego metropolii transgranicznej wokół Zat. Gdańskiej (T. Palmowski, 2005).

Rys. 2. Etapy rozwoju modelu multipolarnego metropolii transgranicznej wokół Zat. Gdańskiej (T. Palmowski, 2007).



Potencjalne płaszczyzny dalszego współdziałania związanego z koncepcją rozwoju układu bipolarnego lub multipolarnego i wzmocnieniem efektu synergii dotyczyć mogą takich dziedzin, jak: rozwój powiązań komunikacyjnych, kształtowanie pasm przedsiębiorczości, kooperacja przedsiębiorstw, rozwój infrastruktury otoczenia biznesu, otwarcie na kadry specjalistów międzynarodowych, zaopatrzenie w energię, współpraca naukowa, współpraca instytucji kultury, ochrona i rewaloryzacja dziedzictwa kulturowego, ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego, współpraca samorządów i organizacji pozarządowych.

Strona polska popiera wszelkie działania zmierzające do likwidacji barier gospodarczych i cywilizacyjnych pomiędzy Obwodem Kaliningradzkim a państwami regionu. Czynnikiem sprzyjającym współpracy regionalnej wokół Zatoki Gdańskiej jest eksklawowy charakter obwodu i stosunkowo szybkie tempo prywatyzacji w Rosji. Przez Trójmiasto i Olsztyn mogą być przenoszone do Kaliningradu i dalej na Wschód innowacje i impulsy rozwojowe.

Bipolarny układ Trójmiasto–Kaliningrad lub szerszy multipolarny z Olsztynem może w przyszłości stać się bałtyckim europolem. Rozwój tego układu osadniczego może w sposób znaczący przyczyni się do stabilnego i zrównoważonego rozwoju sieci miast położonych wokół południowego Bałtyku.

Powstanie układu bipolarnego nad Zatoką Gdańską jest możliwe, przy założeniu dalszego rozwoju dobrych relacji pomiędzy Unią Europejską i Rosją. Zależy to także od tego, czy Kaliningrad, Trójmiasto i Olsztyn potrafią wykorzystać nową sprzyjającą sytuację geopolityczną w Europie Bałtyckiej, wykorzystać atuty geograficzne – bliskość sąsiada, wspólny Zalew Wiśłany, wspólną mierzę Wiślaną, wzajemne powiązania województw północno-wschodnich. Jest to jednak proces skomplikowany i długotrwały.

Misja Metropolii Trójmiejskiej i Kaliningradzkiej ma charakter międzynarodowy o wysokiej konotacji równowagi i bezpieczeństwa europejskiego. Proces wiązania Obwodu Kaliningradzkiego FR w sferę kooperacji bałtyckiej może stanowić istotny wkład Polski w budowanie nowego porządku europejskiego.

Zaprezentowany model stanowi jeden z możliwych wariantów dalszego pomyslnego rozwijania współpracy transgranicznej północno-wschodnich województw Polski z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

7. Scenariusze rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego i ich wpływ na polską przestrzeń

Po rozszerzeniu Unii Europejskiej i NATO w kierunku wschodnim, eksklawa kaliningradzka stała się „rosyjskim oknem w Unii Europejskiej”. Pomiędzy Obwodem Kaliningradzkim a Polską i Litwą występuje asymetria w standardach życia i systemach ekonomicznych. Eksperti z Rosyjskiej Akademii Nauk wyliczyli, że wyrównanie różnic w poziomie rozwoju cywilizacyjnego i gospodarczego pomiędzy obwodem i Europą wymaga ogromnych nakładów finansowych. Pozostaje pytanie skąd je wziąć?

Przystąpienie najbliższych sąsiadów obwodu do NATO i Unii Europejskiej wg A. Tuczyńskiego (1999) – naczelnika kierownictwa ekonomicznego Obwodu Kaliningradzkiego, może spowodować nie tylko jego izolację polityczną, lecz także ekonomiczną, gdyż wyroby rosyjskie produkowane w obwodzie nie spełniają standardów Unii Europejskiej. Podczas gdy

kraje sąsiednie restrukturyzują swoje systemy gospodarcze, obwód nie spełniający norm europejskich już znalazł się poza ekonomicznym nawiasem. Bez poważnych przemian strukturalnych systemu ekonomicznego nie będzie możliwe wejście do nowego systemu. Ponieważ cała Rosja nie będzie mogła wejść do społeczności europejskiej, to stać ją zdaniem A. Tuczynskiego, na stworzenie takiego systemu prawnego i takich warunków, by Kaliningrad (stanowiący nieodłączną część Rosji) mógł do niej dołączyć. Niezbędne są tu jednak gwarancje Moskwy. Według ocen politologów skandynawskich i niemieckich, rozszerzenie NATO i Unii Europejskiej na wschód, w dłuższej perspektywie będzie pozytywnie oddziaływało na Obwód Kaliningradzki.

Zwolennicy polityki izolacji obwodu stwarzają przeszkody w otwarciu tu konsulatów państw unijnych. Postawa ta wynika z przekonania, że każda inicjatywa Zachodu wobec Kaliningradu dyktowana jest chęcią zawłaszczenia tego regionu, chęcią podważenia tutaj rosyjskiego panowania. Ta postawa wynika ze świadomości, że ledwie 60 lat temu ziemie te należały do innego państwa i ono prędzej czy później musi się o nie upomnieć. Co więcej, osoby wyznające takie poglądy świadomie bądź nieświadomie wierzą, że sami Kaliningradczycy mogą zechcieć oderwać się od Rosji, jeśli tylko poziom ich życia podniesie się na tyle, że dalsze pozostawanie w ramach Rosji będzie dla nich „nieopłacalne”. Pomimo, że takie obawy są nieuzasadnione, mają one wpływ na podejmowane decyzje.

Nieco mniej irracjonalne i szkodliwe jest stanowisko tych kręgów, które uważają, że wobec rozszerzenia UE i NATO na Wschód należy zapewnić Obwodowi Kaliningradzkiemu gospodarczą samowystarczalność. W dzisiejszych realiach dążenie do samowystarczalności gospodarczej jakiegokolwiek obszaru, który nie jest oddaloną o setki kilometrów od stałego lądu wyspą, jest tyleż nierealne, co niebezpieczne. Naraża bowiem taki region, jak np. Obwód Kaliningradzki, na funkcjonowanie właśnie w charakterze wyspy żyjącej w oderwaniu od procesów zachodzących bezpośrednio za jego granicami. Niestety, takie podejście zdaniem B. Cichockiego wynika z zapisów *Federalnego programu rozwoju Obwodu Kaliningradzkiego do 2010 roku*.

W sprawie Obwodu Kaliningradzkiego Rosjanie cechują się irracjonalną obawą i podejrzliwością przed ekspansją gospodarczą i kulturalną Zachodu. Z tym, że inaczej postrzega się te zagadnienia w Moskwie, inaczej widzą je władze Kaliningradu. Według zachodnich dyplomatów, prezydent Władimir Putin zbyt obawia się, że przyznanie większej autonomii obwodowi zapoczątkuje proces rozpadu Rosji, gdyż w ślad za Kaliningradem może pójść pozostałych 88 regionów.

Bez zgody władz federalnych Rosji na częściową chociażby autonomizację prawodawstwa kaliningradzkiego i bez zdecydowanego przeciwdziałania nadmiernej biurokracji, korupcji i działalności zorganizowanych grup przestępczych region przekształci się w odizolowaną wyspę biedy. Decydujące dla przyszłości Obwodu Kaliningradzkiego będzie to, czy rosyjskie władze federalne, bo to na spoczywa w głównej mierze odpowiedzialność za sytuację w eksklawie, opowiedzą się za polityką integracji czy polityką izolacji tego bałtyckiego, najbardziej na zachód wysuniętego rosyjskiego regionu.

Brak jasnej koncepcji na funkcjonowanie obwodu ze strony Moskwy wywołuje niezadowolony nad Pregolą, zwraca się uwagę, że pewne usamodzielnienie regionu w dużej mierze mogłoby ułatwić władzom regionu, po uzyskaniu namiastki statusu międzynarodowego partnera, zarządzaniem tą eksklawą. Mieszkańcy obwodu chętnie przystają na współpracę z Europą.

Timofiej Bordaczow, ekspert fundacji Carnegie podał trzy warianty postępowania z Obwodem Kaliningradzkim rozpatrywane przez Moskwę:

- otwarcie regionu i przystosowanie norm prawnych do standardów europejskich, -jest to wariant najmniej prawdopodobny;
- wprowadzenie w enklawie tych samych praw, przepisów i standardów co w pozostałych regionach Rosji – odcięty dwiema granicami od Rosji Kaliningrad będzie musiał być silnie dotowany, bo w tych warunkach skazany jest na chroniczną zapaść gospodarczą;
- model mobilizacyjny: Moskwa zamyka granice, ewakuuje z enklawy sporą część mieszkańców, na miejscu pozostaną tylko osoby związane z flotą bałtycką – w efekcie powstaje zamknięta twierdza lub „niezatapialny lotniskowiec”, jest to wariant prawdopodobny.

Zespół doradczy przy gubernatorze (G. Boos) Obwodu Kaliningradzkiego w ramach opracowywanych strategii rozwoju obwodu opracował dwa skrajne warianty:

- przyznanie mu statusu najdalej na zachód wysuniętego skrawka Rosji, którego podstawowym zadaniem jest stacjonowanie znacznych sił zbrojnych przy jednoczesnym totalnym odgrodzeniu Kaliningradu od reszty Europy;
- pełne otwarcie granic i integracja z Unią Europejską – stworzenie wzorcowych form kontaktów Rosji z Unią Europejską (W. Nikitin, 2007).

Dumie Obwodowej Kaliningradu bardzo zależy na maksymalnym powiązaniu miejscowej gospodarki z Unią Europejską.

W *Strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Obwodu Kaliningradzkiego w średniookresowej i długookresowej perspektywie* (przyjętej w marcu 2007 r.) wskazano, że gospodarka obwodu stoi przed alternatywą orientacji handlowej na rynek rosyjski lub kierowania swojego eksportu do krajów europejskich. Jest to także wybór pomiędzy kontynuowaniem procesu dywersyfikacji gospodarki (przy braku liderów) a ściąganiem dużych graczy i co za tym idzie dużych projektów inwestycyjnych. To z kolei może stanowić podstawę do ukształtowania silnej pozycji obwodu w Europie Bałtyckiej. Wybór każdej ze ścieżek ma swoje zalety i wady. W ramach dywersyfikacji przewiduje się silny rozwój wpływów wewnętrznych, a także małego biznesu, przede wszystkim w sferze usług i handlu. Z punktu widzenia makroregionalnego brak obecności potężnych klastrów terytorialnych i centrów usługowych liczących się w przestrzeni bałtyckiej spowoduje trudności obwodu w utrzymaniu wysokiej, międzynarodowej pozycji lidera procesów makroregionalnych. W strategii zaprezentowano cztery scenariusze rozwoju obwodu:

– Scenariusz 1. „**Status quo**” (inercyjny) związany jest z utrzymaniem i ograniczonym wzrostem wybranych segmentów rynku rosyjskiego, oparty na zabezpieczeniu potrzeb lokalnego biznesu. Problemem będzie wstąpienie Rosji do WTO, kiedy w ciągu 7–8 lat opłaty importowe będą musiały zostać obniżone 2,5–2,7 razy. Spadek rentowności spowoduje konieczność wypracowania nowej formuły SSE. W wariantcie tym nastąpi umiarkowany rozwój infrastruktury (transportowej i energetycznej). W warunkach stabilnej sytuacji w Europie Bałtyckiej przewiduje się w ciągu najbliższych 3–5 lat wzrost gospodarczy 6-8%.

– Scenariusz 2. „**Konkurencja na rosyjskim północnym zachodzie**”. Scenariusz związany jest z lokalnymi gospodarkami, które chcą umocnić swoją pozycję na ogromnym rynku rosyjskim, na którym Kaliningrad przez specjalizację ugruntował swoją obecność już w latach 90. XX w. Scenariusz ten (wg źródeł rosyjskich) jest najmniej prawdopodobny, gdyż związa-

ny jest z intensywną rywalizacją pomiędzy rosyjskimi regionami na dotychczasowych i nowych płaszczyznach rosyjskiego rynku wewnętrznego. Jednocześnie w dłuższej perspektywie promowanie interesów rosyjskich w Europie Bałtyckiej może dać lepsze wyniki niż walka pomiędzy regionami rosyjskimi o limitowane fundusze inwestycyjne. Aktualnie Kaliningrad jest niekwestionowanym liderem w produkcji i dystrybucji konserw i elektroniki użytkowej na rynku rosyjskim. Korzyści obwodu w znacznej mierze są jednak uwarunkowane przez cła i podatki SSE. Firmy związane z SSE stanowią znaczącą część lokalnej gospodarki. W scenariuszu tym wewnątrzrosyjskie konkurowanie o duże projekty nie jest perspektywiczne, gdyż kształtujący się klastr transportowy Kaliningradu w perspektywie krótko- i średniookresowej nie jest w stanie konkurować z petersburskim węzłem transportowym, który znajduje się w obszarze wpływów władz federalnych i pełni funkcję drugiej stolicy Rosji.

– Scenariusz 3. „**Europejski outsourcing**”. W scenariuszu tym gospodarka obwodu może aktywnie włączyć się w procesy integracyjne w makroregionie. Jest on realistyczny i umiarkowanie pozytywny dla rozwoju społeczno-gospodarczego Obwodu Kaliningradzkiego. Zapewnia utrzymanie odpowiedniego poziomu wzrostu gospodarczego. Szczególnie dotyczy to firm pracujących w ramach sieci międzynarodowych w średnim okresie czasu. Większa liczba firm i przedsiębiorstw spełniających standardy UE przeniesie się do Kaliningradu. Wzrośnie jakość wykonywanej pracy i dorównanie jej do poziomu europejskiego. Wpłyne także na zrównoważony rozwój systemów sieci dystrybucji zorientowanych na rynki zachodnie. W ramach rozwoju procesów społeczno-gospodarczych Obwód Kaliningradzki zintegruje się Europą Bałtycką i północno-zachodnią Rosją. Szczególnie związane to będzie z takimi sektorami gospodarki i obszarami aktywności, które nie mogą rozwijać się w UE z powodów środowiskowych, braku odpowiednich specjalistów i innych. Do grupy tej należy także produkcja energochłonna (niektóre rodzaje metalurgii, budowa i remonty statków) i niektóre formy działalności rolniczej. Nastąpi zdecydowany rozwój połączeń transportowych. Obwód uzyska szybkie połączenia drogowe i kolejowe przez Polskę i kraje nadbałtyckie. Produkt regionalny wzrastający początkowo o 7–10% rocznie, będzie systematycznie malał na skutek wzrostu konkurencji (tania praca, koszty energii) aż do roku 2016.

– Scenariusz 4. „**Lider makroregionalny**” Scenariusz ten zakłada wprowadzenie puli wspólnych projektów infrastrukturalnych oraz agresywną ekspansję na rynki zagraniczne. W związku z wprowadzeniem nowego portfela inicjatyw i projektów wzrośnie w Europie Bałtyckiej rola Kaliningradu. Dużą rolę w tym scenariuszu odgrywać będzie polityka klastrów. Klustry mogą rozwijać się w oparciu o tradycyjne specjalności produkcyjne regionu: transport morski, niektóre segmenty przemysłu spożywczego (rybołówstwo i przetwórstwo rybne), produkcję niektórych rodzajów dóbr konsumpcyjnych (meblarstwo, tekstylia), handel detaliczny oraz turystykę i hotelarstwo. Alternatywą dla rozwoju klastrów mogłoby być wprowadzenie dużych projektów pozwalających na dalszy rozwój specjalizacji regionalnych, koncentrujących się na działalności specyficznej w ramach Europy Bałtyckiej. Mogłoby to dotyczyć poza kompleksem transportowym i portowym także zagadnień energetycznych, ochrony zdrowia, turystyki i kurortów, przeróbki ropy naftowej itp. W wariantcie tym produkt regionalny może wzrastać o 7–12% rocznie, aż do roku 2025.

Kaliningrad – jego przyszłość, stanowi jedną z najistotniejszych kwestii nie tylko dla jego sąsiadów, ale także i dla Unii Europejskiej. Jej rozstrzygnięcie nadal zależy w dużej mierze od postawy Rosji i od jej relacji z integrującą się Europą. Już w 2002 roku podczas sesji Rady Państw Morza Bałtyckiego ówczesny komisarz Patten uświadomił Rosji, że to ona odpowia-

da za plany rozwoju Kaliningradu i że nikt w Unii nie wymyśli „planu Marschala” dla eksklawy. Pomimo tego UE gotowa jest dalej wspomagać ochronę środowiska, edukację, rozwój przedsiębiorczości i zwalczanie AIDS.

Według polskiego analityka B. Cichockiego (2002) Rosja musi zezwolić swojej zachodniej prowincji na większą niezależność w sferze legislacyjnej czy kontaktów zewnętrznych, aby niekompatybilność systemów i nadmierna biurokracja nie utrudniały tej pomocy. Ten sam autor upatruje główne zagrożenie dla rozwoju międzynarodowej współpracy wokół enklawy w za daleko idącej zgodzie na postępowanie według scenariusza rosyjskiego.

Odizolowany od świata zewnętrznego i upadający gospodarczo Obwód Kaliningradzki zagraża bałtyckiej przestrzeni politycznej i wojskowej. By temu zapobiec, należy podejmować działania włączające go do wszystkich możliwych form współpracy bałtyckiej i europejskiej. Dzięki otwieraniu się Europy na Kaliningrad i Kaliningradu na Europę, region ten ma szansę na stopniowe przełamywanie izolacji, która jest głównym czynnikiem jego peryferyzacji. W ramach istniejących granic i przynależności do Rosji Obwód Kaliningradzki mógłby stać się pomostem pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią, Białorusią i krajami bałtyckimi.

Coraz częściej do głosu, szczególnie w samym regionie, dochodzą zwolennicy polityki integracji gospodarczej i społecznej Obwodu Kaliningradzkiego z otoczeniem. Zdają sobie oni sprawę z faktu, że obwód nie może funkcjonować bez ścisłej współpracy z sąsiadami z Europy Bałtyckiej, w szczególności zaś z Polską i Litwą. Sprzyjają oni współpracy transgranicznej, zagranicznym inwestycjom w regionie. Dzięki nim Kaliningrad współpracuje w coraz większym stopniu w ramach wielu inicjatyw i programów bałtyckich. Rozwój sieci komunikacyjnych – w tym projekty *Via Baltica* i *Via Hanseatica* to konkretne korzyści dla Kaliningradu i szansa na lepsze powiązanie z krajami bałtyckimi oraz państwami Unii Europejskiej. Dzięki wsparciu finansowemu Brukseli Kaliningrad aktywnie uczestniczy w międzynarodowych projektach dotyczących planowania przestrzennego, układów komunikacyjnych wokół Bałtyku itp.

Przewaga opcji otwarcia Kaliningradu na kooperację regionalną stanowić może ważny krok na drodze do pełnej integracji Europy Bałtyckiej. Budowanie przyszłości gospodarczej Kaliningradu wymaga równoważenia gospodarczych, ekologicznych, społecznych politycznych aspektów rozwoju, wymaga także równoważenia głównych aktorów, to znaczy Moskwy, obwodu, UE i państw bałtyckich. Gospodarczy sukces Kaliningradu zależeć będzie od wypracowania właściwych relacji pomiędzy UE, NATO, z jednej strony i Rosją z drugiej.

Pomimo podpisania stosownych porozumienia pomiędzy NATO i Rosją oraz Unią Europejską i Rosją droga od rezygnacji z konfrontacji do wszechstronnej współpracy z tymi strukturami wydaje się być odległą.

Zakończenie.

Jaki z zaprezentowanych modeli będzie wprowadzany w życie? Wszystkie są możliwe. Sytuacja będzie zależała od rozwoju sytuacji międzynarodowej, szczególnie w relacjach Rosja–UE i Polska–UE. Rozdającym karty w grze o Kaliningrad jest i będzie jednak Moskwa. Moskwa obawia się, że obwód, którego mieszkańcy mają relatywnie częstsze niż inni mieszkańcy Rosji kontakty z Zachodem, mogą dążyć do oderwania Obwodu Kaliningradzkiego od Rosji. Żeby do tego nie dopuścić wprowadzono zmienioną formułę Specjalnej Strefy Ekonomicznej, gdzie zdecydowanie preferuje się wielki kapitał moskiewski, mający wiązać gospodarczo i finansowo obwód z Rosją. Zdaniem autora w obwodzie będą wprowadzane elementy inno-

wacyjne mające na celu podniesienie jakości gospodarki i życia mieszkańców. Następstwem braku radykalnych zmian i decyzji mogących podnieść poziom gospodarki będzie dalsze „dryingowanie” regionu. Dramatyczna sytuacja wyludniających się terenów wiejskich spowodowała upadek rolnictwa. Większość żywności jest importowana. Ogromne przestrzenie obwodu, które jeszcze kilka lat temu służyły uprawom rolnym ulegają stopniowej „naturalizacji”, czyli zarastają trawą, krzewami i drzewami, część z nich ulega podtapianiu. Widać tu coraz więcej różnych gatunków ptaków. Według informacji specjalistów kaliningradzkich połowa użytków rolnych leży odłogiem. Przez cały czas następuje spadek liczby bydła oraz drobiu. Wzrosło jedynie pogłowie trzody chlewnej oraz kóz. Ambitne lecz „papierowe” regionalne programy celowego rozwoju rolnictwa zakładają wzrost wydajności zbóż, ziemniaków, rzepaku – w stosunku do zbiorów ubiegłorocznych nawet dziesięciokrotnie!

W ostatnim czasie powstał wielki projekt uczynienia z miejscowości Jantarnyj, słynącej z kopalń i zakładu obróbki bursztynu, wielkiego kompleksu gier hazardowych, na Mierzei Kurońskiej ma postać potężny kompleks turystyczno-hotelowy. Jeszcze niedawno forsowano budowę w obwodzie toru dla wyścigów samochodowych „Formuły I”.

Wyraźne jest silne rozwarstwienie społeczne. Majętni epatują swoim bogactwem, wzrasta liczba sklepów i galerii z towarami luksusowymi, które znajdują licznych nabywców. Z drugiej strony mamy coraz większą grupę ludzi biednych, którzy żyją na lub poniżej granicy ubóstwa.

Stopniowe wyrównywanie poziomu gospodarczego w stosunku do sąsiedniej Polski i Litwy mogłoby korzystnie wpłynąć na „ucywilizowanie” granicy i redukcję patologii z tym związanych. Zaangażowani kapitałowe polskich firm jest niewielkie. W obwodzie są zarejestrowane 83 firmy z udziałem kapitału polskiego (stan z 1.04.2007 r.). Niektóre z nich pochodzą z woj. warmińsko-mazurskiego. Rozwija się turystyka wyjazdowa. W szczególności dotyczy to Mikołajek, Sopotu i Zakopanego.

Ze względu na złożoną sytuację polityczną Obwodu Kaliningradzkiego, nie tylko każdy z zaprezentowanych scenariuszy jest możliwy. Możliwe jest także wprowadzanie w życie w poszczególnych latach różnych fragmentów tych scenariuszy. W skrajnym przypadku nie można wykluczyć nawet izolacji obwodu przez Rosję. Jednoznaczne określenie pełnego wpływu Obwodu Kaliningradzkiego na polską przestrzeń w perspektywie trzydziestoletniej nie jest możliwe.

Rekomendacje dla KPZK.

W interesie polskiej racji stanu jest włączanie Obwodu Kaliningradzkiego do polskiego i unijnego obiegu gospodarczego i kulturowego.

Brak jest linii elektroenergetycznych z Polski do Obwodu Kaliningradzkiego. Połączenie sieci energetycznych Polski i Obwodu Kaliningradzkiego (a także sieci litewskiej) stanowi może dalszy kolejny krok kształtowania Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego. Może to być bardzo korzystne dla naszego kraju, gdyż pomoże bądź sprzedawać nasze nadwyżki energii elektrycznej, bądź kupować tańszą energię ze Wschodu. W celu połączenia obu systemów niezbędne jest wybudowanie tylko 11 km linii przesyłowej.

Po oddaniu do użytku remontowanego odcinka drogi S-22 Elbląg–Grzechotki, Mamonowo II–Kaliningrad (stanowiącej część Korytarza I A Ryga–Kaliningrad–Elbląg–Gdańsk), główną drogą dla kontenerowego ruchu drogowego w kierunku Europy Zachodniej będzie trasa S-22, a nie jak zakładają dotychczasowe projekty A-6 (Via Hanseatica) przez Gdańsk–

–Szczecin. Należy podjąć takie działania, by drogę S-22 od Elbląga przez Starogard Gdański, Chojnice, Człuchów, Wałcz i dalej w kierunku zachodnim przystosować do tej funkcji.

Po przedłużeniu linii szerokotorowej linii kolejowej Kaliningrad–Braniewo–Bogaczewo aż do głębokowodnego terminalu kontenerowego w Porcie Północnym w Gdańsku, można by ładunki kontenerowe napływające drogą morską przesyłać koleją bezpośrednio do Kaliningradu i dalej w kierunku Dalekiego Wschodu.

Przy szerokim torze niezbędna jest budowa terminalu kontenerowego (Gdańsk, Zajączkowie Tczewskie, Bogaczewo lub Braniewo) dla przeładunków kontenerów przewożonych torem europejskim z Zachodu do nowego terminalu i dalej szerokim torem do Kaliningradu i dalej na Wschód.

Zmodernizowany, zelektryfikowany i przystosowany do większych prędkości szlak kolejowy Kostrzyn–Gorzów Wlkp.–Krzyż–Piła–Chojnice–Tczew–Elbląg–Braniewo–Kaliningrad mógłby być wykorzystany do przewożenia od granicy zachodniej z Kostrzyna samochodów ciężarowych i kontenerów załadowanych na wagony kolejowe do Kaliningradu, odciążając w ten sposób szlak drogowy S-22.

Gospodarcza reaktywacja drogi wodnej E 70 prowadzącej do Kaliningradu wydaje się być mało prawdopodobna. Natomiast realne może być uruchomienie na tej trasie przy pomocy małych barek pasażerskich żeglugi turystycznej. Droga wodna E 70 może stanowić „ekologiczne” uzupełnienie korytarza transportowego Warszawa–Poznań–Berlin oraz nadbałtyckiego szlaku „Via Hanseatica”.

Porty Kaliningradu i Kłajpedy mogą zdystansować nasze porty i przejąć dużą część ładunków, która przez porty Trójmiasta mogłaby płynąć na Wschód i ze Wschodu na Zachód. Strona polska powinna tak przygotować infrastrukturę i suprastrukturę portową, by rosnącą konkurencję zdystansować szybkością, sprawnością i jakością obsługi przeładunków (szczególnie kontenerów, ro-ro). Niezbędne jest także, o czym już wspomiano, doprowadzenie szerokiego toru z Bogaczewa do terminalu głębokowodnego w porcie Północnym w Gdańsku, modernizacja linii kolejowej Malbork–Elbląg–Braniewo–Mamonowo–Kaliningrad.

Dotychczas brak jest połączenia lotniczego Kaliningradu z Gdańskiem. Aby to zmienić, w negocjacjach ze stroną rosyjską należy rozważyć możliwość utworzenia w obszarze rosyjskiej przestrzeni powietrznej brakującego odcinka korytarza połączenia obu portów lotniczych. Uruchomienie ruchu lotniczego w nowym korytarzu pozwoli mieszkańcom Północnej Polski poprzez Gdańsk i hub w Kaliningradzie na szybkie połączenie ze Wschodem.

Wariant budowy gazociągu Białoruś–Kaliningrad przez Polskę, przy zapewnieniu zaopatrzenia w gaz ziemny północno-wschodnich obszarów naszego kraju, po dopracowaniu wspólnych uzgodnień mógłby być korzystny dla Polski. Jest on jednak mało realny.

Wprowadzenie swobodnej żeglugi w rosyjskiej części Zalewu Wiślanego może przyczynić się do rozwoju żeglugowych połączeń polsko-kaliningradzkich na tym akwenie.

Wybitne walory przyrodnicze i kulturowe dają podstawy do opracowania i utworzenia na Mierzei Wiślanej i dużej części Zalewu Wiślanego nowego, transgranicznego, polsko-rosyjskiego parku narodowego.

Dla zachowania wybitnych walorów krajobrazowych i wartości przyrodniczych obszaru suwalsko-wisztyńskiego, sztucznie rozciętego granicami, należy powołać tu trójstronny, transgraniczny park narodowy.

Należałoby przeprowadzić badania, czy po stronie polskiej ze względu na warunki przyrodnicze zasadne jest utworzenie dalszej części rezerwatu, który po stronie kaliningradzkiej,

w pobliżu Mamonowa przylega do granicy z Polską i służy ochronie rzadkich gatunków ptaków (rezerwat Nowosielewski utworzony w roku 1997, zajmuje powierzchnię 138 km²).

Aby ratować wody Zalewu Wiślanego przed dalszą degradacją (eutrofizacją) absolutnie niezbędne jest wspólne opracowanie i wprowadzenie w życie transgranicznego systemu ochrony wód w Zalewie Wiślanym i całej jego zlewni po obu stronach granicy. Czynnikiem ten warunkuje rozwój innych funkcji, takich jak turystyka.

Przy założeniu pomyślnego rozwoju relacji Rosja–UE i Polska–Rosja przepustowość dotychczasowych przejść granicznych i ich liczba może okazać się niewystarczająca. Niezbędną będzie rozbudowa istniejących i budowa nowych przejść granicznych wraz z infrastrukturą komunikacyjną do niej prowadzącą.

Główne obszary predysponowane do rozwoju turystyki transgranicznej to Zalew Wiślany razem z Mierzeją Wiślaną oraz obszar Suwalsko-Wisztyński.

Do zwalczania skutków potencjalnych awarii i likwidacji zagrożeń nadzwyczajnych w obwodzie należy znacznie lepiej niż dotychczas przygotować odpowiednie służby lądowe i morskie po obu stronach granicy.

Odbudowa systemów melioracyjnych, wraz z kanałami, zastawkami i przepustami powinna stanowić jedną z nowych form rozwijania współpracy transgranicznej.

Koncepcja ukończenia budowy i uruchomienia Kanału Mazurskiego, jako drogi wodnej łączącej Wielkie Jeziora Mazurskie z Kaliningradem i Bałtykiem, wymaga zbadania wszystkich jego aspektów, w tym technicznych, przyrodniczych (hydrologicznych) i ekonomicznych.

Literatura

ABC Inwestora w Federacji Rosyjskiej, Kaliningrad-Rosyjska Specjalna Strefa Ekonomiczna, Sambia Consulting Ltd. Kaliningrad, listopad 1997.

Bugajski D.R., *Polska i międzynarodowa żegluga w Cieśninie Piławskiej*, Polski Przegląd Dyplomatyczny, nr 4 (32)/2006.

Cichocki B., *Rosyjski rząd chce poprawić sytuację w Kaliningradzie*, OSW, 29 marca 2001.

Cichocki B., *Rosyjski status specjalny*, Rzeczpospolita, 12.04. 2002.

Kaliningradzka Oblast w cyfrach 2000, Kaliningrad 2000.

Komornicki T. (2003) *Spatial dimension of the socio-economic connections between Poland and the Kaliningrad district of the Russian Federation* [w:] Palmowski T., Fedorov G., Korneevets V. (red.) *Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland*, Coastal Region 6, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia–Pelplin.

Kowalczyk U., Łuczak B., *Przekop w pełni realny*, Namiary na Morze i Handel, nr 1/2007.

Luks K., *Warunki uprawiania żeglugi na Zalewie Wiślanym*, Przegląd Morski, luty 2006.

Orlienok W.W. (2004) *Geografia jantarnego kraja Rosji*, Jantarny Skaz, Kaliningrad.

Nikitin W., *Kaliningrad: rynek czy szaniec*, Pomerania, lipiec, 2007.

Palmowski T. (1996) *Aktywizacja Zalewu Wiślanego w perspektywie współpracy z regionem królewieckim*, [w:] Lijewski T., Kitowski J. (red.), *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Tom I, Warszawa-Rzeszów.

- Palmowski T. (2002) *Zagospodarowanie przestrzenne i społeczno-gospodarcze obszarów przyległych do drogi wodnej E 70*, [w:] Kubicki J., Perycz E., Waldziński D. (red.), *Perspektywy Elbląga jako węzła transportowego połączeń tranzytowych rzeczno-morskich w relacji Wschód-Zachód*, Akademia Morska w Gdyni i Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Elblągu, Gdynia-Elbląg.
- Palmowski T. (2004) *Vistula Spit – an Opportunity for Development of Cross-border Tourism?*, [w:] Klemeszew A.P. (red.), *Rossijskaja Bałtika: prigranicznoje sotrudniczewstwo, Kaliningradskij Gosudar-swiennyj Uniwersytet*, Bałtijskij Meżregionalnyj Instytut Obszczestwennych Nauk „Rossija i Jewropa: proszłoje, nastojaszczee, buduszczee”, Izdatielstwo KGU, Kaliningrad.
- Palmowski T. (red.) (2007) *Pogranicze polsko-rosyjskie. Problemy współpracy transgranicznej z Obwodem Kaliningradzkim*, Bernadinum, Gdynia-Pelplin.
- Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 2002–2004*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2005.
- Rąkowski G. (2000) *Transgraniczne obszary chronione na wschodnim pograniczu Polski*, Instytut Ochrony Środowiska, Warszawa.
- Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007–2020*.
- Socha R., *Marzenia o mierzei*, Polityka nr 38 (2572)/2006
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Obwodu Kaliningradzkiego w średniookresowej i długookresowej perspektywie*, Kaliningrad 2007
- Strzelczyk J., *Ucieczka ze wschodu. Rosja w polskiej polityce 1989–2002*.
- Tuczyński A., *Kaliningradczykom brakuje wsparcia federalnego*, Rosyjskie Regiony, nr 3(279), luty 1999.
- Województwo warmińsko-mazurskie, Plan zagospodarowania przestrzennego*, Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Olsztyn 2000.
- Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2001–2005*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny we Wrocławiu, Warszawa-Wrocław 2006.