

*Ewa Nowińska-Laźniewska\*, Piotr Nowak\*\**

## **WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA W RAMACH PROJEKTÓW INTERREG III NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH**

Artykuł dotyczy istotnego problemu podnoszenia konkurencyjności regionów przy wykorzystaniu instrumentu międzynarodowej współpracy. Na przykładzie projektów INTERREG realizowanych przez różnych partnerów w dziedzinie logistyki omówiono działania mające na celu wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw i regionów.

Pierwszy projekt – ECO4LOG – realizowany jest w ramach programu współpracy międzyregionalnej INTERREG III C i promuje wykorzystanie infrastruktury intermodalnej zlokalizowanej w korytarzu transportowym przebiegającym wzdłuż granicy Polski i Niemiec i dalej na południe poprzez Austrię, Węgry i Słowenię aż do Morza Adriatyckiego. Przedsięwzięcie ma na celu poprawę współpracy międzyregionalnej w zakresie transportu dóbr pomiędzy podmiotami zainteresowanymi tą współpracą, także z uwzględnieniem administracji publicznej. Innym jego celem jest wzrost efektywności wykorzystania istniejącej sieci transportowej poprzez usprawnienie przepływu informacji.

Drugi z projektów – o akronimie CORELOG – realizowany w ramach INTERREG III B CAD-SES, ma na celu rozwój rozwiązań logistycznych korzystnych dla przedsiębiorstw, operatorów logistycznych oraz danego regionu – propagowanie koordynacji działań różnych podmiotów prywatnych i publicznych oraz studia wykonalności wypracowanych modeli współpracy. Analiza najważniejszych czynników mających wpływ na realizowane strategie zarządzania łańcuchem dostaw oraz ocena działań podejmowanych przez jednostki administracyjne (na poziomie narodowym, regionalnym i lokalnym) wpływających na rozwój transportu poprzedzi fazę wdrożeniową, polegającą na przeprowadzeniu akcji pilotażowych realizujących założenia skoordynowanej logistyki regionalnej.

Współpraca transgraniczna stanowi bardzo ważny element współpracy międzyregionalnej w Unii Europejskiej. O jej znaczeniu świadczy między innymi fakt, że w kolejnych okresach programowych UE jej ranga nie słabnie. Należy podkreślić, że realizacja programu INTERREG w latach 2004–2006 pokazała bardzo duży potencjał mobilizacyjny instytucji zainteresowanych udziałem w niej, mierzony liczbą składanych aplikacji oraz zatwierdzanych projektów. Instytucje takie jak władze regionalne oraz instytucje równoważne publicznym szczególnie chętnie angażowały się w projekty związane z tematyką badań i innowacji oraz społeczeństwa informacyjnego, a także w te odnoszące się do ochrony środowiska, zabezpieczeń przed ryzykiem związanym z jego dewastacją oraz w projekty

---

\* Katedra Europeistyki Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.

\*\* Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu.

związane z alternatywnymi źródłami energii, a także dziedzictwem historycznym i kulturą. Bogata lista zagadnień obejmowanych przez projekty wskazuje na szerokie spektrum zainteresowań i oddziaływania programu. Znaczenie programu jest tym większe, im bardziej skłania on do aktywności regionalnych aktorów. Istotą tej inicjatywy stanowi współpraca międzynarodowa oraz dodana wartość, jaką stwarza kooperacja podmiotów o podobnym profilu mająca na celu rozwiązywanie problemów zidentyfikowanych przez nie jako wspólne.

Dzięki realizacji projektów następuje wymiana cennych doświadczeń w różnych dziedzinach, definiowanych jako dobre/najlepsze praktyki. Dla Polski jako nowego kraju członkowskiego program na szczególne znaczenie, ponieważ stanowi ważny instrument ułatwiający nawiązywanie kontaktów z instytucjami zaangażowanymi w rozwój regionalny innowacji, gospodarki opartej na wiedzy, środowiska itp. Projekty rozpoczęte dzięki konkursom ogłaszającym przez INTERREG w okresie 2004–2006 nadal trwają, przynosząc wymierne efekty. Jednocześnie przygotowywane są programy stanowiące kontynuację inicjatyw współpracy międzyregionalnej, terytorialnej i przygranicznej. Celem autorów nowych programów jest kontynuacja pozytywnych doświadczeń realizowanych projektów i wykorzystanie potencjału zaktywizowanych już regionów. Wyzwania, które podejmują nowe programy, to: starania o większą konkurencyjność europejskich gospodarek na globalnym rynku, wyrównywanie zróżnicowania poziomu rozwoju regionów Europy oraz wyrównywanie szans rozwojowych wewnątrz regionów (między obszarami metropolitalnymi i wiejskimi), a także zapobieganie zmianom klimatycznym i walka z ich skutkami.

Zasadniczym celem tej pracy jest pokazanie istotnej roli projektów transgranicznych w podnoszeniu konkurencyjności w takich dziedzinach jak innowacyjność, poprawa infrastruktury komunikacyjnej itp. Realizując zasadniczy cel artykułu, autorzy kolejno omawiają następujące zagadnienia:

- 1) znaczenie programu INTERREG III,
- 2) znaczenie współpracy transgranicznej w nowej perspektywie finansowej 2007–2013;
- 3) realizacja projektu w obszarze INTERREG EAST zlokalizowanym wzdłuż granicy Polski z Niemcami przez Czechy, Słowację, Austrię, Węgry i Słowenię aż po Adriatyk,
- 4) najważniejsze elementy realizacji projektu mającego na celu podnoszenie konkurencyjności przez stymulowanie logistycznego rozwoju regionów i podnoszenie ich konkurencyjności dzięki wspieraniu rozwiązań kooperacyjnych.

## **1. Charakterystyka Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG oraz Europejskiej Współpracy Terytorialnej**

Specyfika współpracy międzynarodowej w projektach typu INTERREG związana jest z mobilizacją potencjału aktorów regionalnych z wielu regionów, zaangażowaniem władz reprezentujących te regiony oraz aktywnym uczestnictwem tzw. *public equivalent bodies* – podmiotów równoważnych publicznym (insty-

tucji otoczenia biznesu, organizacji pozarządowych i jednostek naukowych). Realizacja projektów finansowanych z budżetu INTERREG musi sprzyjać tworzeniu wartości dodanej wynikającej ze współpracy międzyregionalnej. Ważną cechą tej współpracy jest odniesienie projektów do programów wykorzystania funduszy strukturalnych w różnych krajach. Analizując działania realizowane w ramach projektów, można stwierdzić, iż program INTERREG, jak również jego następca w latach 2007–2013, czyli Europejska Współpraca Terytorialna, koncentruje się na działaniach tzw. miękkich, takich jak wymiana doświadczeń i najlepszych praktyk oraz tworzenie nowych i wzmocnienie już istniejących ponadnarodowych powiązań sieciowych w zakresie planowania przestrzennego i rozwoju regionalnego. Działania te realizowane są poprzez przygotowywanie ponadnarodowych koncepcji, planów i programów rozwoju oraz sprawdzanie tych koncepcji w ramach działań pilotażowych o wymiarze ponadnarodowym. Bardzo często działaniom tym towarzyszą konferencje i seminaria, dzięki którym rozpowszechnia się informacje o wynikach projektów. Przy okazji wyżej wymienionych działań dopuszcza się finansowanie inwestycji na małą skalę – uzupełniających działania „miękkie”.

Ponieważ w opisie cech inicjatywy INTERREG rozróżnienie projektów „miękkich” i „twardych” odgrywa istotną rolę, należy określić, jakie cele, typ działań, koszty i efekty związane są z jednymi i drugimi. **Projekty „miękkie”** dotyczą zazwyczaj zmian w szeroko rozumianej sferze ekonomiczno-organizacyjnej instytucji realizującej projekt. **Projekty „twarde”** polegają na inwestowaniu i tworzeniu infrastruktury, np. linii technologicznej, drogi, oczyszczalni ścieków. Projekty te koncentrują się na sferze technologiczno-technicznej. Projekty „miękkie” mogą stanowić część „twardych”, jeżeli dotyczą procesu przygotowawczego i wdrażającego projekt.

Tab. 1. Charakterystyka projektów „twardych” i „miękkich”

Charakterystyka	Projekty „miękkie”	Projekty „twarde” – inwestycyjne i infrastrukturalne
Typ działań w projekcie	Inwestycje w człowieka – zmiana świadomości, zachowań, wzrost wiedzy, nabycie kwalifikacji	Zakup, konstrukcja maszyn i urządzeń, budowa
Środek, dzięki któremu osiąga się cel w projekcie	Warsztaty, konferencje, koncepcje, analizy	Inwestycja – maszyna, linia technologiczna Infrastruktura – droga, wodociąg, kanalizacja
Cele	Możliwe do osiągnięcia krótkoterminowo	Możliwe do osiągnięcia długoterminowo
Koszty	Rezultat osiągnięty jest zazwyczaj niższym kosztem	Zazwyczaj wysoki budżet
Efekty	Zmiana świadomości, zachowań, wzrost wiedzy, nabycie kwalifikacji	Budynek, maszyna, linia technologiczna, droga, wodociąg

Źródło: opracowanie własne.

Potrzeba finansowania projektów w ramach współpracy regionalnej wynika z faktu, że bogate doświadczenia związane z realizacją projektów w ramach funduszy strukturalnych dotyczą poszczególnych krajów, natomiast realizacja projektów w ramach inicjatywy INTERREG umożliwia podzielenie się tymi doświadczeniami pomiędzy regionami oraz lepsze przygotowanie się do absorpcji środków. Nie bez znaczenia jest rola projektów INTERREG jako czynnika integrującego podmioty w danym regionie. Dzięki realizacji międzyregionalnych projektów istnieje możliwość porównania poziomu rozwoju regionów, a regiony gorzej rozwinięte zyskują szansę uczenia się na bazie doświadczeń tych lepiej rozwiniętych. Projekty INTERREG wspierają zrównoważony rozwój ponad granicami państw i regionów i wzmacniają spójność społeczno-gospodarczą Wspólnoty poprzez propagowanie współpracy transgranicznej (komponent A), ponadnarodowej (komponent B) i międzyregionalnej (komponent C).

**Komponent A obejmuje współpracę przygraniczną** władz publicznych sąsiadujących ze sobą obszarów w celu rozwijania przygranicznych ośrodków gospodarczych i społecznych poprzez wdrażanie zarówno projektów infrastrukturalnych, jak i „miękkich”:

- stymulowanie przedsiębiorczości i rozwoju małych firm (w tym firm sektora turystycznego),
- rozwój wspólnego transgranicznego systemu ochrony środowiska,
- modernizacja i rozbudowa istniejącej sieci powiązań transportowych w celu zwiększenia dostępności terenów przygranicznych,
- wsparcie inicjatyw społeczności lokalnych (fundusz mikroprojektów),
- rozwój kapitału ludzkiego i instytucjonalnych form współpracy transgranicznej,
- wykorzystanie zasobów ludzkich i materialnych w dziedzinie badań naukowych, rozwoju technologicznego, edukacji, kultury w celu zwiększenia produktywności obszaru i jego zdolności do kreowania miejsc pracy.

**Komponent B opiera się na współpracy transnarodowej** między władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi w ramach dużych regionów paneuropejskich, mającej na celu zrównoważony i skoordynowany rozwój przestrzenny. W ramach komponentu B tworzone są możliwości dla rozwoju infrastruktury transeuropejskiej i opracowania strategii rozwoju przestrzennego w skali międzynarodowej przy uwzględnieniu współpracy miast i obszarów wiejskich służącej zrównoważonemu rozwojowi. Ponadto finansowane są projekty z zakresu ochrony środowiska i rozwoju społeczeństwa informacyjnego. Większość realizowanych projektów to projekty „miękkie”, stanowiące przygotowanie do przedsięwzięć infrastrukturalnych, wdrażanych w ramach regionalnych lub krajowych programów finansowanych z funduszy strukturalnych.

W ramach komponentu B INTERREG Polska uczestniczy w dwóch programach: BSR – dla państw regionu Morza Bałtyckiego i CADSES – dla państw obszaru Europy Środkowej, Adriatyckiej, Naddunajskiej i Południowo-Wschodniej. We współpracę w programie bałtyckim zaangażowanych jest 11 krajów (zob. ryc. 2, s. 34), przy czym obszar kwalifikowany do wsparcia z Europejskiego

Funduszu Rozwoju Regionalnego (ang. ERDF) obejmuje: całe terytorium Danii, Estonii, Finlandii, Łotwy, Litwy, Polski i Szwecji oraz niemieckie landy: Berlin, Brandenburgię, Hamburg, Bremę, Meklemburgię-Pomorze Przednie, Szlezwik-Holsztyn i Dolną Saksonię (częściowo). W programie uczestniczyć mogą również partnerzy rosyjscy z Kaliningradu, St. Petersburga oraz obwodów: leningradzkiego, pskowskiego, nowogrodzkiego, murmańskiego i archangielskiego, a także z republiki Karelii i okręgu nienieckiego. Na Białorusi programem objęte są obwody: miński, grodzieński, brzeski i witebski.

Priorytety realizowane w ramach tej części programu:

- 1) wspieranie działań na rzecz rozwoju przestrzennego w odniesieniu do określonych regionów i sektorów, w tym wspieranie opracowania wspólnych strategii i planów działań dla makroregionów, wspieranie zrównoważonego rozwoju przestrzennego w określonych sektorach oraz wzmacnianie zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju obszarów przybrzeżnych, wysp i innych obszarów szczególnych,
- 2) promocja struktur terytorialnych wspierających zrównoważony rozwój regionu Morza Bałtyckiego, w tym: wspieranie zrównoważonych policentrycznych struktur osadniczych, tworzenie zrównoważonych połączeń komunikacyjnych dla poprawy integracji przestrzennej oraz poprawa właściwego zarządzania dziedzictwem kulturowym i przyrodniczym, a także krajobrazem i zasobami naturalnymi,
- 3) wspieranie tworzenia instytucji oraz wzmacnianie transnarodowego rozwoju przestrzennego.

Priorytetowo traktowane są projekty wymagające działań międzynarodowych i wykazujące wartość dodaną dzięki wspólnym rozwiązaniom. Typowe formy działań aktywności projektowej to: warsztaty i seminaria, upowszechnianie informacji, prowadzenie analiz (np. rynkowych), wspólne przedsięwzięcia pilotażowe, wdrażanie przykładów najlepszej praktyki, budowanie sieci współpracy.

Przykłady rezultatów projektowych:

- plany ramowe lub koncepcje sektorowe dla obszarów szczególnych,
- studia wykonalności, w tym plany inwestycyjne,
- koncepcje marketingowe, systemy zarządzania,
- małe inwestycje infrastrukturalne dla projektów pilotażowych o znaczeniu transgranicznym,
- ponadnarodowe sieci współpracy i bazy danych.

Obszar współpracy w ramach INTERREG III B CADSES Europy Środkowej, Adriatyckiej, Naddunajskiej i Południowo-Wschodniej obejmuje następujące kraje (cały obszar): Austria, Grecja, Albania, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Serbia i Czarnogóra, Była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Węgry, Polska, Mołdawia, Rumunia, Republika Słowacka, Słowenia oraz wybrane regiony Niemiec (Badenia-Wirtembergia, Bawaria, Saksonia, Saksonia-Anhalt, Berlin, Brandenburgia, Turynia, Meklemburgia-Pomorze Przednie), Włoch (Apulia, Molise, Abruzja, Marche, Friuli-Wenecja Julijska, Veneto, Emilia-Romania, Lombardia, Trydent-Górna Adyga, Umbria,

Basilicata) i Ukrainy (obwody: odeski, zakarpacki, lwowski, wołyński, iwano-frankowski i czerniowiecki).

Głównym celem jest wsparcie współpracy ponadnarodowej promującej zrównoważony i skoordynowany rozwój przestrzenny (terytorialny). Spośród obszarów współpracy wyznaczonych w ramach komponentu B program CADSES obejmuje największe terytorium, w jego skład wchodzi 18 państw. Ze względu na dużą różnorodność krajów i regionów biorących udział we współpracy w ramach tego programu oraz długość i charakter granic (w tym granic zewnętrznych UE) problematyka integracji przestrzennej w obszarze CADSES ma szczególne znaczenie.

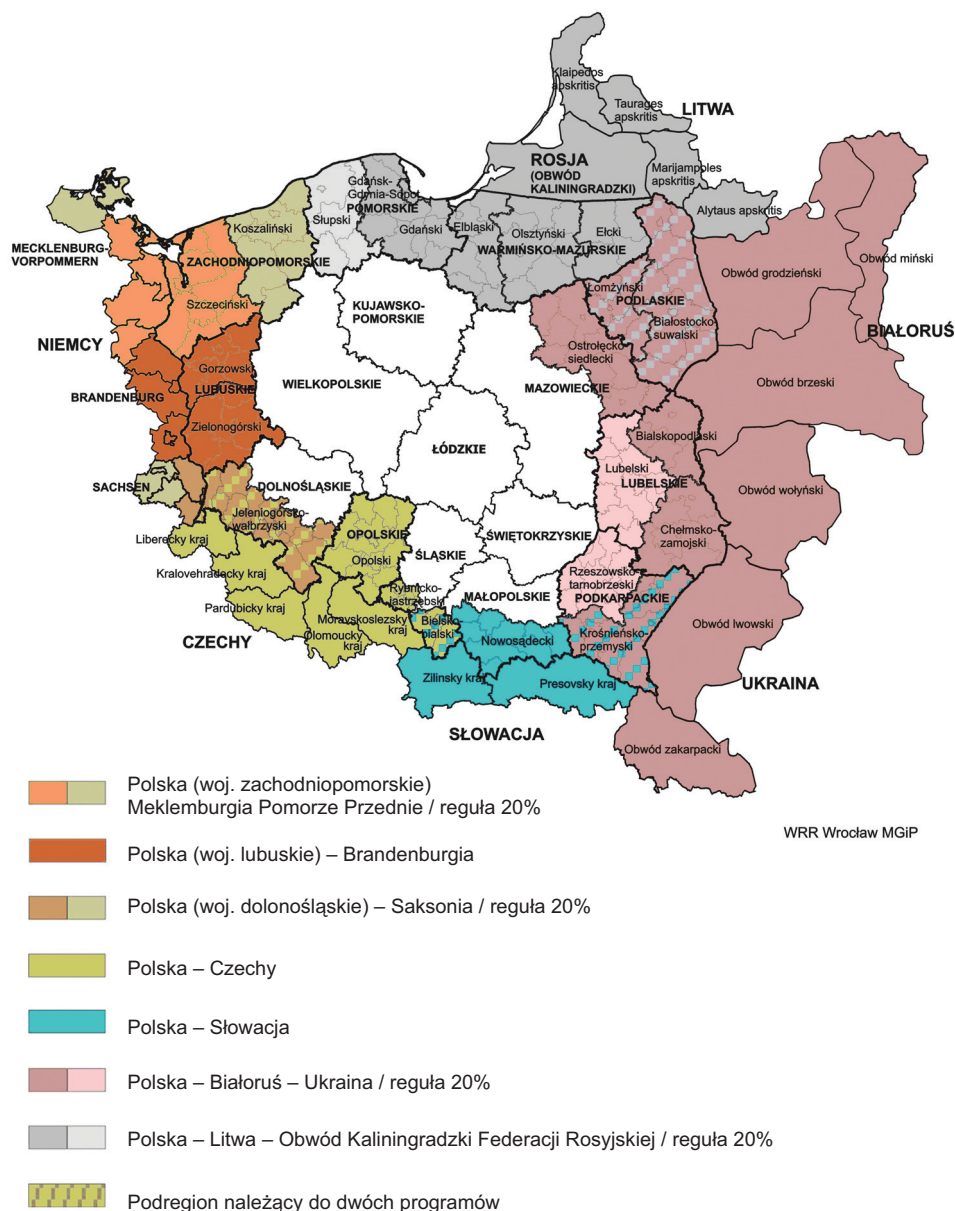
W programie operacyjnym określono następujące priorytety:

- 1) wspieranie rozwoju przestrzennego i działań podejmowanych dla osiągnięcia spójności społeczno-gospodarczej poprzez wspieranie wdrażania wspólnych strategii i działań, kształtowanie rozwoju miast, wspieranie sieci miejskich i współpracy miast, kształtowanie rozwoju obszarów wiejskich, oddziaływanie przestrzenne imigracji,
- 2) wydajne i zrównoważone systemy transportu oraz dostęp do społeczeństwa informacyjnego poprzez rozbudowę sprawnych systemów transportowych wspomagających zrównoważony rozwój, poprawę dostępu do wiedzy i społeczeństwo informacyjne,
- 3) zarządzanie krajobrazem oraz dziedzictwem naturalnym i kulturowym poprzez ich ochronę i rozwój,
- 4) ochrona środowiska, gospodarowanie zasobami i przeciwdziałanie ryzyku poprzez wspieranie ochrony środowiska i gospodarowania zasobami, zarządzania kryzysowego i zapobiegania katastrofom, wspieranie zintegrowanej gospodarki wodnej i ochrony przeciwpowodziowej.

Rodzaje przedsięwzięć:

- ponadnarodowe koncepcje, plany i programy rozwoju przestrzennego,
- ustanowienie nowych i wzmocnienie już istniejących ponadnarodowych powiązań sieciowych w zakresie planowania przestrzennego i rozwoju regionalnego,
- działania pilotażowe o wymiarze ponadnarodowym (wykorzystujące ponadnarodowe koncepcje lub strategie),
- wymiana wiedzy oraz doświadczeń pomiędzy podmiotami realizującymi politykę rozwoju przestrzennego,
- organizacja konferencji, seminariów, rozpowszechnianie informacji,
- finansowanie inwestycji na małą skalę, np. centra informacji i innowacji o znaczeniu międzynarodowym (wykorzystujące ponadnarodowe koncepcje lub strategie).

W ramach programu realizowane są projekty dotyczące planowania przestrzennego i rozwoju regionalnego, jak również innych polityk sektorowych, mających powiązania z planowaniem i rozwojem przestrzennym. W każdym projekcie uczestniczyć może wielu partnerów, zarówno publicznych, jak i – co jest charakterystyczne dla tego programu – prywatnych.



Ryc. 1. Programy Inicjatywy Wspólnotowej Interreg III A w Polsce

Źródło: <http://www.interreg.gov.pl>.

**Ostatni z omawianych – komponent C INTERREG** dotyczy współpracy międzyregionalnej w skali europejskiej, której celem jest rozwój powiązań sieciowych w zakresie polityki regionalnej, upowszechnianie systemowych przykładów właściwego rozwiązywania problemów, wymiana informacji i doświadczeń dotyczących rozwoju. Jednym z formalnych celów programu INTERREG III C

jest ułatwienie współpracy między władzami publicznymi lub instytucjami równoważnymi organom publicznym w całej Europie ze zwróceniem szczególnej uwagi na międzyregionalną wymianę doświadczeń i *know-how*. Ważną cechą międzyregionalnej współpracy – w porównaniu ze współpracą ponadnarodową (INTERREG III B) i ponadgraniczną (INTERREG III A) – jest możliwość wyboru partnerów europejskich oparta w większym stopniu na dotychczasowych doświadczeniach i zainteresowaniach tematycznych niż na lokalizacji w ramach odrębnego obszaru geograficznego. Dlatego działania programu INTERREG III C angażują zazwyczaj partnerów co najmniej z jednej strefy programowej INTERREG III C (Północ, Wschód, Południe i Zachód).



- Państwa członkowskie UE
- Państwa spoza UE

Ryc. 2. Obszar realizacji programu INTERREG III B BSR

Źródło: <http://www.interreg.gov.pl>.





■ Regiony UE/państwa członkowskie

■ Państwa spoza UE

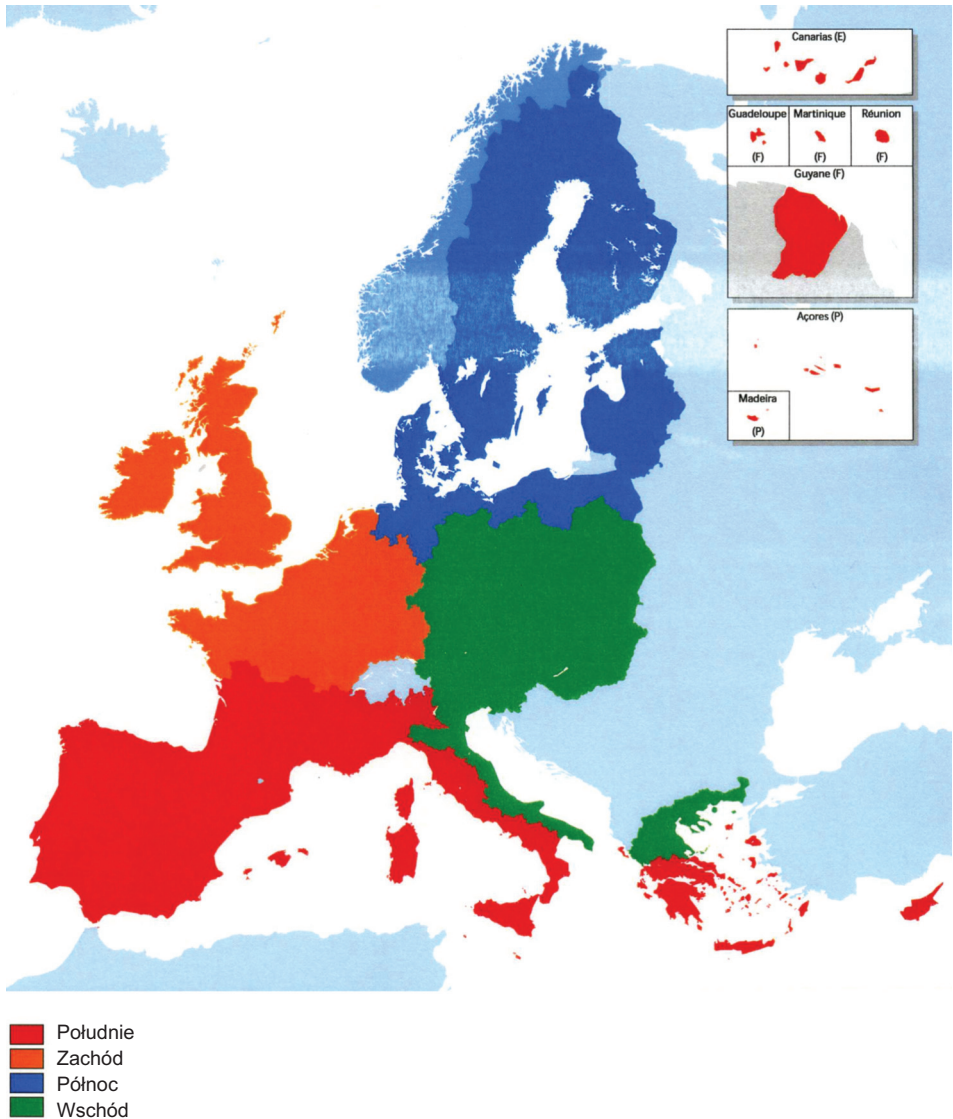
Ryc. 3. Obszar realizacji programu INTERREG III B CADSES

Źródło: <http://www.interreg.gov.pl>.

Inną ważną cechą działań INTERREG III C jest tworzenie europejskiej wartości dodanej w połączeniu z korzyściami dla partnerów uczestniczących w programie. Oznacza to, że typowe działania w programie INTERREG III C nie tylko polegają na wykorzystaniu doświadczeń wszystkich partnerów (np. doświadczenia uzyskane w wyniku realizacji przedsięwzięć współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych przez jednego lub większą liczbę partnerów), lecz także

powinny dążyć do uzyskania wpływu w szerszej, europejskiej skali. Dzięki temu doświadczenia i *know-how* uzyskane w ramach INTERREG III C są zazwyczaj związane nie tylko z partnerami, lecz także z jednostkami spoza partnerstwa.

Dla celów zarządzania programem terytorium Unii Europejskiej zostało podzielone na **cztery strefy programu**: Północ, Wschód, Południe oraz Zachód.



Ryc. 4. Obszar i strefy realizacji programu INTERREG III C

Źródło: <http://www.interreg.gov.pl>.

Następujące aspekty współpracy są przedmiotem dofinansowania w ramach programu:

- a) wymiana w zakresie rodzajów działań wspieranych w ramach **Celu 1 oraz 2** funduszy strukturalnych,
- b) wymiana w zakresie współpracy międzyregionalnej łączącej organy publiczne lub ich odpowiedniki zaangażowane w inne programy **INTERREG**,
- c) wymiana w zakresie współpracy międzyregionalnej w dziedzinie **rozwoju miejskiego**,
- d) wymiana w zakresie współpracy międzyregionalnej łączącej regiony zaangażowane w trzy tematy regionalnych **działań innowacyjnych** na lata 2000–2006,
- e) wymiana w zakresie **innych tematów** istotnych dla współpracy międzyregionalnej.

## **2. Znaczenie współpracy transgranicznej w nowej perspektywie finansowej 2007–2013**

W okresie programowym 2007–2013 współpraca w wymiarze transgranicznym, transnarodowym i międzyregionalnym promowana będzie w ramach odrębnego, nowego Celu 3 polityki spójności Unii Europejskiej – Europejskiej Współpracy Terytorialnej. O rosnącym znaczeniu współpracy terytorialnej w Unii Europejskiej świadczy również zwiększenie wysokości środków z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego przeznaczonych na realizację międzynarodowych przedsięwzięć promujących współpracę pomiędzy partnerami pochodzącymi z krajów UE, a także z krajów z UE sąsiadujących. W latach 2007–2013 na rozwój współpracy terytorialnej przeznaczono łącznie środki finansowe w wysokości UE 7,75 mld euro. Polska, z racji swojego położenia geograficznego oraz dużego zainteresowania polskich partnerów rozwojem współpracy terytorialnej, może stać się jednym z głównych beneficjentów programów realizowanych w ramach Celu 3 w okresie 2007–2013. Przewiduje się realizację następujących programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej z udziałem Polski:

- współpraca transgraniczna:
  - trzy dwustronne programy na granicy polsko-niemieckiej (z udziałem Meklemburgii, Brandenburgii i Saksonii),
  - Polska–Republika Czeska,
  - Polska–Słowacja,
  - Polska–Litwa,
  - Polska–Szwecja–Dania–Litwa–Niemcy (południowy Bałtyk),
- współpraca transnarodowa:
  - obszar Europy Środkowo-Wschodniej,
  - region Morza Bałtyckiego,
- program współpracy międzyregionalnej obejmujący całe terytorium UE.

Na granicach zewnętrznych UE współpraca transgraniczna z krajami partnerskimi będzie wspierana ze środków Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa

i Partnerstwa. W ramach tego instrumentu z udziałem Polski realizowane będą programy współpracy transgranicznej z Ukrainą, Białorusią i Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Wszystkie programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej koncentrują się na wzmacnianiu innowacyjności regionów, wspieraniu dyfuzji innowacji i wzmacnianiu rozwoju wiedzy, a także na odpowiedzialnym wykorzystaniu środowiska (zarządzanie zasobami naturalnymi, redukcja ryzyka wpływu materiałów niebezpiecznych na środowisko, promocja wykorzystania energii odnawialnej oraz przyjaznych środowisku technologii).

Programy koncentrujące się na konkretnych terytoriach, np. nowy program dla Europy Środkowo-Wschodniej czy też dla regionu Morza Bałtyckiego, rozszerzają listę priorytetów o poprawę dostępności regionów poprzez rozwój logistycznej współpracy multimodalnej, promowanie zrównoważonej i bezpiecznej mobilności oraz wykorzystanie nowoczesnych technologii IT jako alternatywnej metody zwiększania dostępu do regionu oraz o rozwijanie konkurencyjności i atrakcyjności miast i regionów (rozwój policentrycznej struktury osiedleńczej, wykorzystanie walorów kulturowych dla wzmocnienia atrakcyjności miast i regionów).

Tab. 2. Zestawienie priorytetów określonych w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej

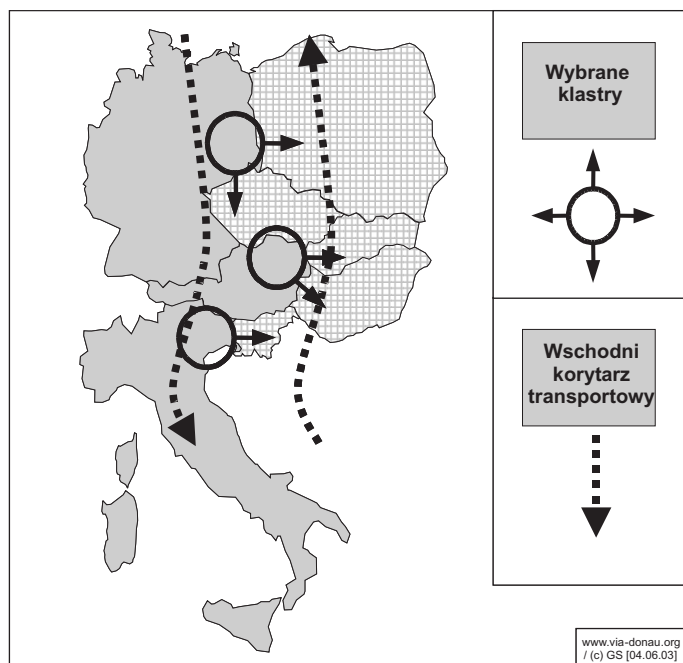
Wyszczególnienie	INTERREG IV C – obszar całej Europy	Obszar Europy Środkowo- Wschodniej	Region Morza Bałtyckiego
1. Innowacje	X	X	X
2. Środowisko	X	X	X
3. Dostępność regionów		X	X
4. Atrakcyjność i konkurencyjność miast i regionów		X	X

Źródło: opracowanie własne.

### **3. Przykład realizacji projektu w obszarze INTERREG EAST zlokalizowanym wzdłuż granicy Polski z Niemcami przez Czechy, Słowację, Austrię, Węgry i Słowenię aż po Adriatyk**

W ostatnich latach obserwuje się silny wzrost przepływów towarowych pomiędzy krajami dotychczasowej piętnastki UE i nowymi krajami członkowskimi, dotyczy to także korytarza północ-południe w obszarze INTERREG EAST prowadzącego wzdłuż granicy Polski z Niemcami przez Czechy, Słowację, Austrię, Węgry i Słowenię aż po Adriatyk. Konkurencyjność regionów w dziedzinie logistyki może być zwiększana w sposób tradycyjny, poprzez rozwój infrastruktury drogowej, kolejowej i infrastruktury służącej żegludze śródlądowej.

Oprócz tych kosztownych prac związanych z rozwojem infrastruktury obsługi coraz intensywniejszych strumieni towarowych może poprawić efektywne wykorzystanie różnych środków transportu (intermodalność) połączone z innowacyjnym zastosowaniem rozwiązań informatycznych oraz kreowanie nowych rozwiązań organizacyjnych. Kilka regionów zlokalizowanych w obszarze INTERREG EAST promuje w ramach projektu o akronimie ECO4LOG<sup>1</sup> wykorzystanie intermodalnych sieci i infrastruktury intermodalnej. Jest to projekt trzyletni przewidziany do realizacji w latach 2004–2006 o łącznym budżecie w wysokości 1 380 000 euro.



Ryc. 5. Zasięg terytorialny projektu ECO4LOG

Źródło: opracowanie własne.

Partnerami przedsięwzięcia są instytucje o zróżnicowanym profilu, których wspólną cechą jest zainteresowanie zagadnieniami logistycznymi, w tym szczególnie problematyką rozwoju infrastruktury logistycznej i jej wpływu na rozwój regionów. Konsorcjum projektu tworzą Technische Fachhochschule Wildau – niemiecka uczelnia techniczna z siedzibą w Wildau (Brandenburgia) pełniąca funkcję koordynatora oraz politechnika w Koszycach na Słowacji, a także jednostki naukowe z Polski, Słowenii i Węgier – Instytut Logistyki i Magazynowania (Wielkopolska), Prometni Institut z Lublany oraz Instytut Transportu z Budapesztu.

<sup>1</sup> ECO4LOG – rozwój koncepcji „4<sup>th</sup> Party Logistics” w krajach Unii Europejskiej i krajach kandydujących położonych wzdłuż osi Brandenburgia–Saksonia–Austria (*Development of an East border Corridor 4th party LOGistics service approach along the axis Brandenburg-Saxonia-Austria with neighbouring accession countries*).

Ponadto uczestniczą w nim dwie firmy austriackie zajmujące się na zlecenie rządu analizami logistycznymi – TINA Vienna i viaDonau – oraz dwa terminale logistyczne – jeden zlokalizowany w Glauchau (Dolna Saksonia), drugi trimodalny port rzeczny na Dunaju w miejscowości Enns. Dopełnienie konsorcjum stanowi uczestnictwo w nim IHK Frankfurt Oder – Izby Przemysłowo-Handlowej z siedzibą we Frankfurcie nad Odrą – oraz słowackiego Ministerstwa Transportu. Z uwagi na duży zasięg oddziaływania konsorcjum obszar projektu na potrzeby analiz i prac badawczych podzielono na dwa mniejsze tzw. klastry – południowo-centralny (obejmujący regiony na Słowacji, w Austrii, na Węgrzech i w Słowenii) i północny (Polska – Wielkopolska i Niemcy – Brandenburgia i Saksonia). Poniższa rycina przedstawia zasięg terytorialny projektu.

Najważniejszymi osiągnięciami poznawczymi wynikającymi z realizacji opisywanego projektu są między innymi:

- obserwacja i ocena efektów ekonomicznych i ekologicznych pojawiających się na skutek powstawania w regionach centrów logistycznych,
- badanie rozwoju terminali w korytarzach transportowych analizowanych w projekcie ECO4LOG, ze szczególnym uwzględnieniem intermodalnych terminali przeładunkowych,
- prognoza dalszych inwestycji, możliwości współpracy pomiędzy ww. terminalami i zapotrzebowania na finansowanie ewentualnych przyszłych inwestycji,
- badanie terminali objętych projektem pod kątem: rozwiązań organizacyjno-prawnych, istniejącej infrastruktury, usług świadczonych przez terminale, strategii współpracy pomiędzy nimi, potencjału dalszego rozwoju (plany inwestycyjne, plany wsparcia finansowego dla tych inwestycji),
- analiza przewozów intermodalnych w regionie objętym projektem ECO4LOG wykorzystująca dane o przepływach towarowych.

Wnioski wynikające z analiz przeprowadzonych w projekcie wskazują, iż istniejąca obecnie infrastruktura intermodalna nie stanowi przeszkody dla zwiększenia intermodalnego transportu towarowego na terenie objętym klastrem północnym (Brandenburgia, Dolna Saksonia i Wielkopolska). Dla rozwoju transportu intermodalnego na tym obszarze konieczna jest natomiast konsekwentna liberalizacja sektora transportu kolejowego. Proces ten jest już zaawansowany w Niemczech, natomiast wymaga przyspieszenia w Polsce. Operatorzy kolejowi, których właścicielem jest państwo, nie są w stanie wdrożyć działań przyczyniających się do wzrostu kolejowych przewozów towarowych. Jedynym rozwiązaniem w takiej sytuacji jest stworzenie na tym rynku zdrowej konkurencji.

Innym wnioskiem wynikającym z przeprowadzonej analizy jest potrzeba wprowadzenia działań, które uniemożliwiłyby dyskryminację prywatnych firm w ich dostępie do infrastruktury kolejowej (praktyka stosowana przez polskiego operatora towarowego transportu kolejowego). Operatorzy kolejowi i właściciele infrastruktury kolejowej zmagają się z olbrzymią i ciągle rosnącą liczbą regulacji i restrykcji, które w dodatku są zróżnicowane w ramach Unii Europejskiej. Niektóre z nich wpływają na wzrost kosztów transportu koleją, nie przynosząc

jednocześnie efektów, spodziewanych na etapie tworzenia przepisów, w postaci wzrostu poziomu bezpieczeństwa lub korzyści dla środowiska naturalnego.

Niezwykle istotne są działania Polski i Niemiec zmierzające do przyspieszenia procedur odprawy celnej na granicy dla towarów transportowanych koleją. Bardzo długi czas odpraw zmniejsza konkurencyjność transportu intermodalnego. Rozwiązaniem, które poprawi obecną sytuację, jest uproszczenie procedur odpraw granicznych oraz preferencyjne traktowanie na granicach transportu kolejowego.

Faktyczną konkurencję pomiędzy transportem kolejowym i drogowym umożliwiłoby urealnienie cen za korzystanie z tego drugiego. Obecnie w Niemczech koszt użytkowania autostrad przez pojazdy ciężarowe jest szacowany na 12 eurocentów za 1 kilometr. Jest on znacząco niższy od faktycznych kosztów zewnętrznych powstających w transporcie drogowym. Dla porównania w Szwajcarii wspomniany koszt wykorzystania autostrady wynosi 60 eurocentów, co w połączeniu z zaostrożonymi wymogami dotyczącymi wagi pojazdów powoduje, że około 67% tranzytu towarów przez terytorium Szwajcarii korzysta z transportu kolejowego.

W zakresie planowania strategicznego niezwykle istotne jest wprowadzenie intermodalnego planu działań skoordynowanego na poziomie międzynarodowym. Jest to bardzo ważne z punktu widzenia optymalnego wykorzystania środków (często pochodzących z unijnego budżetu) oraz powstającej infrastruktury. Postulat powyższy ma zasadniczą wagę dla Polski, gdyż aktualnie programuje się wykorzystanie funduszy unijnych przewidzianych dla naszego kraju w nowej perspektywie finansowej. Dla jak najlepszego wykorzystania funduszy przewidzianych na rozwój systemów intermodalnych konieczne jest czerpanie z bogatych doświadczeń krajów Zachodniej Europy, umożliwienie faktycznego wdrożenia modelu partnerstwa publiczno-prywatnego, a także skrócenie cyklu inwestycyjnego dla nowo powstających elementów infrastruktury intermodalnej.

Rozważając istotne dla regionów zmiany związane z ich logistycznym rozwojem, należy zwrócić uwagę na dwa inne aspekty wynikające z prac w projekcie ECO4LOG – innowacje w zakresie wykorzystania specjalistycznych narzędzi informatycznych oraz innowacje organizacyjne związane z realizacją zdobywającej coraz większą popularność koncepcji „4th Party Logistics”.

Analizy dotyczące dalszego rozwoju narzędzi informatycznych wspierających realizację procesów multimodalnych wskazują, iż niezbędne wydaje się zastosowanie koncepcji 4PL. Zgodnie z tą koncepcją, głównym organizatorem łańcuchów intermodalnych jest operator 4PL. Jego podstawowym zadaniem jest dostarczanie gotowych rozwiązań intermodalnych dla zainteresowanych podmiotów. Operator 4PL analizuje, projektuje oraz integruje wszystkie elementy intermodalnego łańcucha transportowego w celu dostarczenia klientowi gotowego wyrobu. W dalszej kolejności zajmuje się kontrolą opracowanego rozwiązania.

Jako główny wykonawca operator 4PL koncentruje się także na optymalizacji całkowitych kosztów logistycznych w organizowanym intermodalnym łańcuchu przewozowym. W związku z tym usługi 4PL są rozwiązaniem, które z jednej

strony dostarcza gotowy produkt dla potencjalnego klienta, a z drugiej strony koncentruje się na minimalizacji całkowitych kosztów logistycznych. Docelowo operator 4PL ma także integrować wszystkie podmioty zaangażowane w tworzenie intermodalnego łańcucha transportowego dzięki dostępowi do elektronicznej platformy logistycznej. Warto także zaznaczyć, iż występujący obecnie na rynku operatorzy 3PL skupiają się jedynie na aspektach związanych z organizacją łańcucha dostaw.

Stworzenie platformy 4PL, rozumianej jako rozproszone środowisko systemów i narzędzi informatycznych zintegrowanych funkcjonalnie na potrzeby realizacji usług świadczonych drogą elektroniczną, spełniać ma następujące funkcje:

- kojarzenie potrzeb w zakresie usług logistycznych,
- optymalizację procesów związanych z wymianą informacji,
- zarządzanie flotą,
- śledzenie drogi i statusu przesyłki,
- zarządzanie zamówieniami,
- wspomaganie elektronicznej wymiany informacji i dokumentów pomiędzy uczestnikami procesów logistycznych,
- kojarzenie usług ubezpieczeniowych, finansowych i celnych związanych z przepływem towarów,
- zapewnienie współpracy z platformami transakcyjnymi,
- dostarczenie informacji o szlakach komunikacyjnych, centrach logistycznych i dystrybucyjnych, bazach magazynowych, terminalach transportowych.

Niestety, obecnie na rynku wciąż nie ma dostępnego narzędzia w pełni odpowiadającego zaprezentowanym założeniom, głównie z powodu różnorodności i złożoności oczekiwanych jego cech. Kluczem do sukcesu w sprawnej organizacji przewozów intermodalnych jest między innymi szybka i bezproblemowa wymiana informacji pomiędzy wszystkimi uczestnikami łańcucha transportowego. Lepsza wymiana informacji pozwala na usprawnienie procesów związanych z planowaniem przewozów (konsolidację), a co za tym idzie, optymalizację kosztów transportu.

Przeprowadzona analiza rozwiązań informatycznych w wybranych podmiotach logistycznych (terminale kontenerowe, operatorzy logistyczni) wykazała, iż istnieje szereg barier utrudniających wymianę informacji. Najważniejszymi zidentyfikowanymi „wąskimi gardłami” i barierami są:

- niekompletność systemów, uniemożliwiająca pełną informatyzację prowadzonej działalności oraz obsługi klientów,
- utrudniona wymiana danych z innymi uczestnikami łańcucha intermodalnego, uniemożliwiająca szybką awizację przesyłek i przekazywanie dokumentów przewozowych, zwłaszcza w przewozach tranzytowych,
- utrudnione planowanie transportów z punktu widzenia optymalizacji kosztów.

W związku z tym wyraźnie można wyróżnić priorytetowe działania związane z funkcjonowaniem rozwiązań informatycznych w terminalach zlokalizowanych w obszarze, którego dotyczy projekt. Działania te przedstawiają się następująco:



- stworzenie ogólnodostępnego (dostępnego w Internecie) narzędzia do planowania intermodalnych łańcuchów transportowych,
- wykorzystanie narzędzia wspomagającego zarządzanie zasobami w terminalach,
- zapewnienie ochrony i bezpieczeństwa przewożonych ładunków poprzez ciągły monitoring poszczególnych jednostek,
- lepsza wymiana informacji pomiędzy terminalami na poziomie krajowym oraz międzynarodowym.

#### **4. Podnoszenie konkurencyjności poprzez działania mające na celu stymulowanie logistycznego rozwoju regionów i podnoszenie ich konkurencyjności dzięki wspieraniu rozwiązań kooperacyjnych**

Drugi z projektów inicjatywy INTERREG – CORELOG ma na celu stymulowanie logistycznego rozwoju regionów i podnoszenie ich konkurencyjności poprzez wspieranie rozwiązań kooperacyjnych, które w założeniu mają uzupełniać działania zmierzające do rozbudowy infrastruktury transportowej.

Projekt ten oparty jest na przekonaniu, iż w objętych nim regionach istnieje potrzeba zdefiniowania i przetestowania programów, które przyczynią się do wzrostu gospodarczego i usprawnią system transportowy. W regionach tych wykazano potrzebę skoordynowania działań służących interesom sektora prywatnego i publicznego, integracji różnych typów programów (dotyczących planowania przestrzennego, transportu, aktywizacji gospodarczej etc.) oraz działań różnych instytucji z sektora publicznego. W przeszłości działania tego typu były często nieskoordynowane, co skutkowało brakiem kompromisu pomiędzy rozbieżnymi interesami różnych instytucji i podmiotów gospodarczych.

Celem przedsięwzięcia jest zainicjowanie działań, które doprowadzą do wdrożenia regionalnych programów logistycznych. W tym celu zostaną określone wytyczne dotyczące takiego programu w każdym z regionów. W ramach projektu zrealizowane będą projekty pilotażowe stanowiące przykłady kooperacyjnych projektów logistycznych na rzecz usprawnienia systemów transportowych. Partnerzy projektu podejmą próbę stworzenia płaszczyzny współpracy pomiędzy instytucjami odpowiedzialnymi za programowanie, finansowanie i decyzje inwestycyjne oraz graczami na rynku logistycznym (producenci, operatorzy logistyczni i transportowi), których decyzje biznesowe silnie wpływają na planowanie przestrzenne i podział rodzajowy transportu towarowego.

W przedsięwzięciu finansowanym przez INTERREG III B CADSES bierze udział ośmiu partnerów z Polski, Węgier, Słowenii, Austrii, Grecji i Włoch. Już obecnie po zrealizowaniu pierwszej fazy projektu można zidentyfikować listę zaleceń związanych z działaniami władz regionalnych, które chcą aktywnie wspierać logistyczny rozwój regionu, nie ograniczając się tylko do rozbudowy infrastruktury. Podejście „infrastrukturalne” stosowane najczęściej przez instytucje publiczne ogranicza ich rolę do realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych. W opozycji do niego pojawia się propozycja określenia roli władzy regionalnej

jako aktywnego partnera firm działającego na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego, zdolnego do wysłuchania i zrozumienia potrzeb i problemów przedsiębiorstw. Struktura takiej publiczno-prawnej relacji może być traktowana jako kluczowy element decydujący o sukcesie podejścia. W opozycji do projektów transportowych, infrastrukturalnych, realizowanych zazwyczaj w perspektywie wieloletniej, projekty kooperacyjne uwzględniają 1–2-letni horyzont czasowy. Taka metodyka publiczno-prywatnej współpracy może być traktowana jako jedna z kluczowych przewag konkurencyjnych całego regionalnego systemu ekonomicznego.

Władze regionalne działające jako taki aktywny partner firm powinny:

- stworzyć strategię rozwoju regionu w dziedzinie logistyki,
- przygotować podstawy organizacyjne, powołując specjalny wydział zajmujący się realizacją wspomnianej strategii,
- działać na rzecz powstania podstaw prawnych, które służyłyby sprawniejszej realizacji projektu,
- angażować do procesu tworzenia logistycznej polityki regionu różne podmioty działające zarówno na poziomie regionalnym, jak i lokalnym oraz stworzyć system rządzenia zachęcający przedsiębiorstwa, ich branżowe stowarzyszenia, uczelnie, władze lokalne i inne podmioty do aktywnego uczestnictwa w kształtowaniu polityki logistycznej regionu,
- przygotować podstawy finansowe – stworzyć rozbudowany system finansowego wsparcia działań realizujących politykę logistycznego rozwoju regionu,
- inicjować projekty kooperacyjne, które dzięki dobrym rezultatom są powielane przez przedsiębiorstwa w regionie.

Wszystkie omówione w artykule kwestie świadczą o bardzo dużej roli współpracy międzynarodowej i międzyregionalnej, a podnoszenie konkurencyjności jest bardzo ważnym elementem tej współpracy. Rozwiązania proponowane w obu omówionych w artykule projektach ECO4LOG i CORELOG stanowią skuteczny sposób zwiększenia ekonomicznej konkurencyjności regionu, który nie przyczynia się jednocześnie do wzrostu kosztów społecznych i środowiskowych związanych z rozwojem infrastruktury.

## EXAMPLES OF INTERNATIONAL COOPERATION IN INTERREG III PROJECTS

The article describes the important problem of increasing regional competitiveness through the international (interregional and cross-border) cooperation. Activities supporting the competitiveness of companies and whole regions are described in the article using the examples of transregional projects carried out by different partners dealing with logistics.

The first project ECO4LOG carried out in the framework of interregional cooperation programme INTERREG III C promotes the usage of the intermodal

infrastructure located in the transport corridor along Polish and German border and further through Austria, Hungary and Slovenia to the Adriatic sea. One of the main tasks of this project is the improvement of cross-border cooperation in goods transport among bodies which are interested in such cooperation (also public authorities). Another important target of ECO4LOG is the increase of effectiveness of the existing transport network through the improvement of information flows.

The second project has the acronym CORELOG and is carried out in the framework of INTERREG III B CADSES. Its target is the development of logistics solutions favourable for enterprises, logistics operators and the whole region – propagating co-ordination of activities of different organisations, feasibility studies of developed co-operation models.

Analysis and evaluation of the most important factors influencing the strategies of supply chain management and evaluation of activities carried out by administrations (of the national, regional and local level) affecting transport development and economic growth in the region will provide background for the implementation phase. Several pilot actions will test the ideas for coordinated regional logistics development.