

**POLSKI KOMPONENT STRATEGII ROZWOJU
EUROREGIONU BAŁTYK**

Wersja końcowa

26 października 2001r.

1. Wstęp

Euroregion Bałtyk, utworzony w 1998 roku, obejmuje obszary gmin i województw położone na terytorium sześciu krajów: Polski, Rosji, Litwy, Łotwy, Szwecji oraz Danii. Przyjęta w umowie o utworzeniu euroregionu nazwa „Bałtyk” nawiązuje do wspólnego dziedzictwa kulturowego, historycznego oraz położenia geograficznego. Po stronie polskiej umowę powołującą euroregion podpisało Stowarzyszenie Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregionu Bałtyk, w którego skład wchodzi 86 gmin z województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, a także władze regionalne.

Ulokowany w południowo-wschodniej części Europy Bałtyckiej euroregion odznacza się geopolityczną specyfiką. Tworzą go podmioty lokalne i regionalne aż z sześciu państw, należących niegdyś do różnych systemów polityczno-gospodarczych, a obecnie znajdujących się w różnych stadiach współdziałania ze strukturami europejskimi. Wśród uczestników współpracy euroregionalnej znajdują się członkowie Unii Europejskiej (Dania, Szwecja), kraj zaliczany do pierwszej grupy kandydatów (Polska), państwa aspirujące do przyszłego członkostwa (Litwa, Łotwa), jak i obszar Federacji Rosyjskiej, pragnącej ułożyć stosunki z Unią Europejską na zasadzie partnerstwa. Reprezentują one władze lokalne i regionalne, zarówno wybrane w drodze demokratycznych wyborów, jak i będące przedstawicielstwem administracji rządowej.

Prawidłowe funkcjonowanie euroregionu zależne jest od wypracowania akceptowanych przez wszystkie strony kierunków rozwoju. Wspólny dokument rozwojowy nie może przy tym być prostą ekstrapolacją strategii i planów rozwoju współtworzących go podmiotów. Przeciwnie, musi zawierać w sobie pewną wartość dodaną, dla której podstawą powinno być porównawcze zestawienie dokumentów rozwojowych na niższym poziomie odniesienia, oraz określenie podobieństw i różnic co do celów i priorytetów rozwoju. Potrzebne jest następnie wspólne poszukiwanie sposobów wzmocnienia atutów i osłabienia bądź wyeliminowania barier rozwojowych. [Służy temu współpraca transgraniczna.](#)

Zasada wyszukiwania wspólnych elementów w oficjalnie przyjętych dokumentach rozwoju w celu wytyczenia kierunków działania na wyższym poziomie odniesienia powinna znaleźć swoje miejsce w tworzeniu strategii rozwoju Euroregionu Bałtyk. Wprowadza ona tym samym pewien schemat metodyczny, polegający na wyjściu od regionalnych analiz strategicznych poprzez grupowanie wspólnych cech w skali ponadregionalnej aż do osiągnięcia uzgodnionego zestawu działań na poziomie całego euroregionu.

[Niniejsze opracowanie stanowi wkład strony polskiej do powstającej strategii rozwoju Euroregionu Bałtyk. Zgodnie z proponowaną metodyką, zasadza się ono na strategiach rozwoju uchwalonych przez władze dwóch współtworzących Euroregion województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.](#)

Wojewódzkie strategie mogą być uznane za podstawowy, najniższy poziom odniesienia; ponieważ – zgodnie ze standardami programowania rozwoju regionalnego, wprowadzonymi ustawą o samorządzie wojewódzkim oraz ustawą o zasadach wspierania rozwoju regionalnego – są opracowywane w drodze partnerstwa społecznego, ze znaczącym udziałem środowisk lokalnych oraz administracji rządowej. Oznacza to, że ich treść jest akceptowana

przez inne polskie podmioty będące stronami porozumienia euroregionalnego: stowarzyszenie gmin oraz wojewodów¹.

Prezentowany dokument zawiera część analityczną oraz syntetyczną. W pierwszej z nich dokonano analizy sytuacji społeczno-gospodarczej, ekologicznej oraz przestrzennej polskiej części Euroregionu, w oparciu o informacje pochodzące z opracowań programowych (strategie rozwoju, programy operacyjne) przyjętych przez samorządy województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Wypracowana w ten sposób ocena stanu wyjściowego jest uzupełniona analizą SWOT. Część druga przedstawia układ dostępnych dla współpracy transgranicznej celów i priorytetów rozwoju polskiej części Euroregionu, skonstruowany na podstawie strategii rozwoju obu województw. Dalszy rozdział poświęcony jest rozpoznaniu możliwości finansowania wspólnych działań rozwojowych ze środków krajowych i zagranicznych – w perspektywie przystąpienia Polski do Unii Europejskiej.

Należy przy tym zaznaczyć, że zarówno cała strategia rozwoju Euroregionu Bałtyk, jak i jej polski komponent, ma wymiar aplikacyjny. Nie zawiera zatem cech dokumentu długofalowego, nie jest budowana oddolnie i nie zawiera wizji rozwoju rozpatrywanego obszaru w pewnym horyzoncie czasowym. Nie towarzyszy jej szeroki i długotrwały proces konsultacyjny, wzbogacany opiniami władz lokalnych oraz partnerów gospodarczych i społecznych.

Przeciwnie, bazując na uchwalonych i wdrażanych w życie strategiach rozwoju obu województw, polski komponent strategii euroregionalnej ma charakter selektywny, ukierunkowany na zewnętrzne aspekty współdziałania. W związku z tym uwypukla te priorytety rozwojowe, do wdrażania których wydatnie może się przyczynić współpraca transgraniczna. Priorytety te łączy element ponadgranicznych przepływów osób, dóbr, informacji i idei.

Wychodząc z takiego założenia, zarówno ocena aktualnego stanu rozwoju (tzw. sytuacji wyjściowej), jak i układ priorytetów i kierunków działań nie przywołują wielu istotnych problemów rozwoju, których rozwiązanie lub minimalizowanie ma miejsce w klasycznych sektorowych bądź regionalnych programach operacyjnych, formułowanych niezależnie przez poszczególne województwa. Do takich problemów należą chociażby procesy restrukturyzacyjne w rolnictwie, służbie zdrowia i opiece społecznej oraz produkcji przemysłowej.

Uzgodniony przez stronę polską dokument strategiczny, umożliwiając dokonanie analiz powiązań polskich regionów członkowskich z sąsiadami na wschodzie i północy, posłuży do sformułowania strategii rozwoju obszaru transgranicznego, jakim jest Euroregionu Bałtyk.

2. Charakterystyka ogólna polskiej części Euroregionu Bałtyk

Obszar współpracy transgranicznej w ramach Euroregionu Bałtyk (w skali wojewódzkiej) obejmuje po polskiej stronie 42,5 tys. km². Pod względem powierzchni ponaddwukrotnie przewyższa część szwedzką (22 tys. km²), a trzykrotnie – część rosyjską (Obwód Kaliningradzki - 15,1 tys. km²); jest również najbardziej zaludniony (prawie 3,7 mln mieszkańców, wobec 930 tysięcy osób zamieszkujących drugą w kolejności część rosyjską).

¹ Podmiotami współtworzącymi Euroregion Bałtyk w Polsce są: Stowarzyszenie Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregionu Bałtyk (w którego skład wchodzi 86 gmin) oraz Wojewodowie i Marszałkowie województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Polska część Euroregionu położona jest w granicach kilkunastu regionów fizycznogeograficznych. Przebiegające równoleżnikowo pasy orograficzne (pobrzeża i pojezierza) wpływają na dużą rytmikę rzeźby i dynamikę wysokości bezwzględnych i względnych. Maksymalna różnica wysokości pomiędzy najwyżej i najniżej położonymi terenami (polodowcowymi wzniesieniami na Pojezierzu Kaszubskim i Mazurskim a depresjami żuławskimi) przekracza 300 metrów, a konfiguracja terenu jest nadzwyczaj urozmaicona (płaska delta Wisły a falista i pagórkowata rzeźba pobrzeży i pojezierzy, z głębokimi rozcięciami erozyjnymi). Znaczną zmiennością krajobrazową odznacza się również strefa brzegowa, reprezentująca różnorodne typy wybrzeża – od piaszczysto-wydmowego poprzez mierzejowe i bagniste w ujściach rzek przyziemskich - aż po wysokie urwiska klifowe zbudowane z gliny morenowej. Liczne zbiorniki wodne (Zalew Wiślany, jeziora polodowcowe), wartkie rzeki oraz duża lesistość potęgują walory przyrodniczo-krajobrazowe i potencjał turystyczny polskiej części Euroregionu.

Nierównomierne rozmieszczenie zasobów naturalnych, a zwłaszcza rozkład przestrzenny powierzchni leśnych, wód i gleb, wpływają na dysproporcję naturalnych warunków rozwoju. Wąska strefa nadmorska pełni funkcje produkcyjno-usługowe (przemysł stoczniowy, przeładunki portowe, żegluga, rybołówstwo, turystyka morska) oraz rekreacyjne (turystyka pobytowa i wypoczynek). Znajdują się tu również cenne obszary chronione (Słowiński Park Narodowy, Nadmorski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzei Wiślanej), liczne zabytki kultury materialnej i duchowej.

Strefa pojezierna, gęsto zalesiona i słabo zaludniona, wykształciła funkcje związane z gospodarką rolną, leśną (produkcja drewna), turystyką kwalifikowaną oraz wypoczynkiem. Z kolei obszar ujścia Wisły (Żuławy Wiślane) spełnia podstawowe funkcje produkcji rolniczej, rozwiniętej na bardzo żyznych glebach.

Znaczącymi walorami przestrzeni polskiej części Euroregionu Bałtyk są:

- nadmorskie położenie i wynikające z niego silne powiązania gospodarcze (gospodarka morska) w skali całego Regionu Morza Bałtyckiego;
- unikatowe w skali europejskiej zasoby przyrodnicze, stanowiące strategiczny przedmiot współpracy wszystkich partnerów współdziałających w Euroregionie Bałtyk;
- wysokiej wartości dziedzictwo kulturowe, stanowiące o tożsamości i wspólnej przeszłości społeczności nadbałtyckich, w tym: zamek w Malborku, zespoły architektoniczne Gdańska i Fromborka oraz odbudowywana Starówka w Elblągu.

Do zasadniczych elementów struktury przestrzennej polskiej części Euroregionu Bałtyk należą:

- nadmorskie pasmo osadnicze aglomeracji trójmiejskiej, rozciągające się na długości 60 km; w którym skupia się działalność produkcyjna bezpośrednio i pośrednio związana z morzem, jak również usługi ponadregionalne (nauka, edukacja, kultura, ochrona zdrowia); aglomeracja trójmiejska stanowi załęczek powstającego obszaru metropolitalnego południowego Bałtyku;
- punktowe ośrodki wzrostu o znaczeniu ponadregionalnym (Olsztyn, Słupsk, Elbląg), uzupełniane siecią ośrodków subregionalnych (zamieszkałych przez 50-70 tysięcy mieszkańców – np. Starogard Gdański, Elk) oraz ponadlokalnych (z 20-30 tys. mieszkańcami);
- krzyżowy układ paneuropejskich osi infrastruktury transportowej, w postaci dwóch, prostopadłych do siebie korytarzy drogowo-kolejowych TINA: nr VI (Trójmiasto – Łódź/Warszawa – Katowice – południowa granica Polski – Ateny/Stambuł) oraz IA (Ryga-Kłajpeda-Kaliningrad-Elbląg-Trójmiasto, z planowanym przedłużeniem w

kierunku zachodnim, tzw. *Via Hanseatica*); układ ten uzupełnia sieć dróg krajowych, dowiązująca do przyszłej Autostrady A1 oraz położonej na wschód od granic obszaru trasy *Via Baltica*, infrastruktura transportu kolejowego, połączeń żeglugowych z infrastrukturą przejść granicznych;

- duże porty morskie aglomeracji trójmiejskiej, port w Elblągu, a także sieć małych portów morskich;
- bardzo rozwinięty system obszarów chronionych, obejmujących 42% powierzchni obszaru polskiej części Euroregionu (w województwie warmińsko-mazurskim aż 51%); na system ten składają się: 2 parki narodowe, 17 parków krajobrazowych, obszary chronionego krajobrazu oraz rezerваты przyrody; pojezierza i tereny przyległe do Zalewu Wiślanego stanowią obszary węzłowe o znaczeniu międzynarodowym, ujęte w strukturze Europejskiej Sieci Ekologicznej EECONET.

3. Ocena sytuacji rozwojowej obszaru

a. Rozmieszczenie ludności, sytuacja demograficzna i kwalifikacje na rynku pracy

Polska część Euroregionu Bałtyk odznacza się dużymi dysproporcjami w rozmieszczeniu ludności. Gęstość zaludnienia (ok. 90 osób na km²) uśrednia przeciętne wartości notowane dla województwa pomorskiego, zbliżone do średniej krajowej, i wyjątkowo niskie wielkości dla województwa warmińsko-mazurskiego (ok. 60 osób na km²), które plasują je na ostatnim miejscu w kraju. Z gęsto zaludnioną aglomeracją trójmiejską, którą zamieszkuje ponad 25% ogółu ludności analizowanego obszaru, kontrastują rzadko zamieszkałe tereny pojezierne, gdzie gęstość zaludnienia spada poniżej 30 osób/km². Odmienne dla obu województw układy osadnicze znajdują swoje potwierdzenie w odmiennych wartościach wskaźnika urbanizacji. Województwo pomorskie, ze wskaźnikiem ludności miejskiej na poziomie 68,5 % (stan na koniec 1999 roku), należy do czterech najbardziej zurbanizowanych regionów Polski, podczas gdy wskaźnik ten dla województwa warmińsko-mazurskiego wypada poniżej średniej krajowej.

Analizowane terytorium charakteryzuje się młodą strukturą wiekową, która zwłaszcza na obszarach wiejskich znacznie odbiega od średniej krajowej. W obu regionach udział ludności w wieku przedprodukcyjnym jest wyższy od przeciętnej, a w Pomorskiem towarzyszy mu większy od średniej odsetek ludności w wieku produkcyjnym. Wyraźnie niższe wartości odnoszą się do udziału ludności w wieku poprodukcyjnym. Młoda struktura demograficzna stanowi efekt wysokiego przyrostu naturalnego, który stawia oba województwa wśród najbardziej dynamicznych regionów Polski (2,7‰ dla warmińsko-mazurskiego i 2,4‰ dla pomorskiego). Tendencji tej sprzyja niski wskaźnik zgonów.

Obszary o wysokim udziale ludności w wieku przedprodukcyjnym, a niekiedy i produkcyjnym, są zarazem słabo zurbanizowane, co stwarza zagrożenie dużej nadpodaży osób zdolnych do pracy w stosunku do istniejących miejsc zatrudnienia i – w konsekwencji – nasilenia negatywnych zjawisk na rynku pracy. Dodatkowe zagrożenie niewielka mobilność mieszkańców na obszarze obu województw, która generalnie przybiera charakter jednokierunkowy. Strumienie migracji płyną zwłaszcza w kierunku aglomeracji trójmiejskiej i jej bezpośredniego zaplecza, a ich przyczyną jej poszukiwanie miejsc pracy. Selektywna migracja z dalej położonych obszarów wiejskich (opuszczają je bardziej przedsiębiorczy mieszkańcy) potęguje skalę problemów strukturalnych, związanych z bezrobociem i

społecznymi patologiami. Należące do najwyższych w kraju wartości odpływu ludności z województwa warmińsko-mazurskiego (-1,3‰), przy dodatnich wskaźnikach (a zatem napływie ludności) dla województwa pomorskiego (+ 0,5‰) mogą stopniowo zaostrzać sytuację na rynku pracy.

Oba województwa dotknięte są problemem bezrobocia. W warmińsko-mazurskim stopa bezrobocia osiąga najwyższe wartości w kraju (25,8 % w sierpniu 2001), w pomorskim dynamika jej wzrostu jest bardzo szybka (z 13,8 % w końcu roku 1999 do 17,5 % w sierpniu 2001). Zjawisko to jest szczególnie dotkliwe na obszarach charakteryzujących się najniższym stopniem zurbanizowania i industrializacji, a najwyższym odsetkiem terenów rolnych i leśnych – gdzie stopa bezrobocia przekracza 33 %. Stosunkowo niewielki wskaźnik charakteryzuje miasta aglomeracji trójmiejskiej i bezpośrednio przyległych do niej obszarów. Zwraca uwagę wyższe niż przeciętnie w kraju bezrobocie wśród kobiet.

Podstawowym problemem rynku pracy w obu województwach jest dość niski poziom wykształcenia i kwalifikacji zawodowych, utrudniający znalezienie zatrudnienia. Najliczniejszą grupę osób pozostających bez pracy stanowią bezrobotni z wykształceniem podstawowym i niepełnym podstawowym, a w następnej kolejności - z wykształceniem zasadniczym zawodowym. Wzrasta bezrobocie wśród młodzieży, z uwagi na pojawienie się na rynku pracy roczników wyżu demograficznego. Nierozwiązanym wciąż problemem jest strukturalne bezrobocie na obszarach postpegeerowskich.

Stosunkowo niski jest udział absolwentów liceów ogólnokształcących i średnich szkół zawodowych w ogólnej liczbie absolwentów, z wyraźnymi dysproporcjami pomiędzy Trójmiastem a resztą analizowanego obszaru. Podobnie niewysoki jest wskaźnik osób studiujących, osiągający wartości znacznie poniżej średniej krajowej, pomimo istnienia dużych ośrodków akademickich (Trójmiasto, Olsztyn, Słupsk i Elbląg). Liczba studentów na 10 tys. mieszkańców sytuuje województwo warmińsko-mazurskie na ostatnim miejscu w kraju.

Strukturę zatrudnienia w polskiej części Euroregionu należy uznać za korzystną, z wyższą niż przeciętna dla kraju dominacją sektora usług i mniejszym udziałem zatrudnionych w rolnictwie. W województwie pomorskim udział sektora usług w strukturze zatrudnienia jest jeszcze bardziej wyraźny. Coraz większy udział w liczbie zatrudnionych ma sektor prywatny oraz małe i średnie przedsiębiorstwa, choć nadal średnie wskaźniki dla obu województw nie przekraczają średniej krajowej.

b. Produkcja przemysłowa, małe i średnie przedsiębiorstwa, sektor badawczo-rozwojowy

Podobnie jak w przypadku rozmieszczenia ludności, również i struktura działalności gospodarczej w polskiej części Euroregionu wykazuje znaczące dysproporcje przestrzenne. Zasadniczy potencjał społeczno-gospodarczy zgromadzony jest w Trójmieście i sąsiadujących powiatach. Położone dalej obszary, z wyjątkiem ośrodków miejskich Olsztyna i, do pewnego stopnia, Elbląga, odznaczają się niższą dynamiką rozwojową, wysoką stopą bezrobocia i słabszym potencjałem gospodarczym. Nierównomierności rozwoju poszczególnych subregionów stanowią główną przeszkodę w stabilnym i trwałym wzroście potencjału społeczno-gospodarczego obu województw, utrudniającą ich przestrzenną spójność i konkurencyjność. Na uwagę zasługują też różnice w poziomie rozwoju gospodarczego pomiędzy obu, wchodzącymi w skład Euroregionu Bałtyk, województwami.

Dość wysokie w stosunku do średniej krajowej przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto odnotowuje się w województwie pomorskim, pod względem którego zajmuje ono trzecie miejsce w kraju. W województwie warmińsko-mazurskim stopień zamożności mieszkańców odbiega niekorzystnie od średniej krajowej, a poziom przeciętnych wynagrodzeń osiąga najniższe wartości w kraju.

Poziom wartości produktu krajowego brutto na 1 mieszkańca, według parytetu siły nabywczej w roku 1998, w województwie pomorskim osiągał przeciętne wartości. Sąsiednie województwo uplasowało się w najsłabszej grupie regionów, a jego udział w PKB nie przekroczył 3%.

Dynamiczny wzrost usług rynkowych spowodował zmniejszenie udziału przemysłu w strukturze wartości dodanej województwa pomorskiego. Obecnie województwo zajmuje w tej dziedzinie dziesiąte miejsce w Polsce, a pod względem wartości produkcji sprzedanej na 1 mieszkańca - piąte. Udział województwa warmińsko-mazurskiego w krajowej produkcji sprzedanej wynosi zaledwie 2,5%, co daje mu odległe miejsce wśród polskich regionów.

Wybijającą się cechą regionalnej gospodarki jest znaczną koncentracją działalności przemysłowej w aglomeracji trójmiejskiej. Na trzy pierwsze, pod względem wolumenu produkcji, działy - produkcję przetworów ropy naftowej i pochodnych, produkcję artykułów spożywczych i napojów oraz produkcję sprzętu transportowego - przypada aż 55,6% całości wartości sprzedanej przemysłu. Zjawisko to, z punktu widzenia oceny konkurencyjności gospodarki, należy uznać za niekorzystne. Znaczna koncentracja oznacza silniejszą podatność na wahania koniunktury i większe uzależnienie od wahań cen na rynkach światowych. Z kolei w województwie warmińsko-mazurskim struktura produkcji przemysłowej jest bardziej zrównoważona, choć dominują branże ekstensywne, związane z przetwórstwem zasobów naturalnych (produkcja artykułów spożywczych i napojów, produkcja mebli i wyrobów z drewna).

Zmniejszający się udział branż innowacyjnych w produkcji przemysłowej stawia województwo pomorskie zaledwie w środku stawki polskich regionów. Z punktu widzenia potencjału badawczo-rozwojowego i akademickiego głównych ośrodków miejsko-przemysłowych Pomorza, jak też zmniejszania się siły motorycznej ekstensywnych, zasobochłonnych branż przemysłowych, wartość tego wskaźnika należy uznać za niewystarczającą. Udział dóbr intensywnych technologicznie w eksporcie z obszaru województwa pomorskiego w latach 1995-1998 utrzymywał się na poziomie 9 %, zaś udział przedsiębiorstw zlokalizowanych na obszarze obecnego województwa pomorskiego w ogólnopolskich nakładach na działalność innowacyjną wyniósł w roku 1998 nieco powyżej 6%. Województwo warmińsko-mazurskie jest jeszcze mniej konkurencyjne – plasuje się na 13. miejscu w kraju pod względem nakładów na działalność innowacyjną w przemyśle.

Oba województwa współtworzące Euroregion Bałtyk zdecydowanie różnią się co do poziomu konkurencyjności. Wysoką (B) klasę atrakcyjności inwestycyjnej dla kapitału zagranicznego w rankingach Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo pomorskie zawdzięcza najwyższym notowaniom dla dostępności komunikacyjnej i atrakcyjności turystycznej, a dość wysokim dla poziomu rozwoju przemysłu. Mimo wysokich not i dużego przyrostu liczby spółek z kapitałem zagranicznym (piąte miejsce w Polsce pod względem dynamiki przyrostu liczby spółek w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców) region nie zdołał przyciągnąć większych inwestycji, pomimo relatywnie wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej. Można ten fakt wiązać z niedostatecznym tempem prywatyzacji wielkich zakładów przemysłowych oraz z małym udziałem sektora prywatnego w produkcji sprzedanej regionu,

a także z niskimi standardami obsługi potencjalnych inwestorów, jak też słabym marketingiem i promocją regionu. Z kolei niska ocena atrakcyjności inwestycyjnej dla województwa warmińsko-mazurskiego (klasa D) jest pochodną niezadowalającej jakości infrastruktury (zwłaszcza dróg lokalnych), słabej dostępności transportowej i telekomunikacyjnej, niskiego poziomu uprzemysłowienia oraz niższego poziomu dochodów i wydatków z budżetów gminnych.

Zaangażowanie kapitału zagranicznego w inwestycje na obszarze województwa pomorskiego stanowi 4 do 5 procent całości inwestycji zagranicznych w Polsce. Kapitał ten lokuje się przede wszystkim w największych miastach regionu (Trójmiasto, Słupsk) oraz w niektórych ośrodkach rangi regionalnej (Kwidzyn, Lębork, Malbork). Na niewielkim poziomie pozostają wciąż inwestycje zagraniczne w sektorach: innowacyjnym oraz bankowo-finansowym. Jeszcze silniejsza koncentracja inwestycji ma miejsce w województwie warmińsko-mazurskim, w którym preferowane są największe ośrodki miejskie (Olsztyn, Elbląg).

W Trójmieście obserwuje się koncentrację lokalizacji głównych instytucji otoczenia biznesu i wspierania rozwoju regionalnego. Znajdują się tam centrale banków, ośrodki szkoleniowo-doradcze, centra transferu technologii oraz targi stałe. W podregionie słupskim oraz w województwie warmińsko-mazurskim nasycenie instytucjami tego typu jest znacznie mniejsze. Duże konsekwencje dla rozwoju społeczno-gospodarczego ma deficyt instytucji wspierania biznesu w skrajnie położonych rejonach obu województw.

c. Turystyka i zasoby kulturowe

W przestrzeni województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego występują liczne zasoby naturalne i walory kulturowe, stanowiące o wysokiej atrakcyjności obszaru polskiej części Euroregionu dla turystyki masowej i kwalifikowanej. Są to:

- Gęsta sieć rzek przymorskich oraz dorzecza Wisły, duże skupiska jezior, jak również duże zasoby wód podziemnych, w tym solankowych;
- Wysoki udział terenów leśnych i chronionych w ogólnej powierzchni województw, liczne osobliwości przyrody, długi odcinek wybrzeża morskiego z odcinkami mierzejowo-zalewowymi, zmienność krajobrazów oraz występowanie licznych zabytków kultury materialnej i techniki;
- Duża intensywność występowania i bogactwo zasobów środowiska kulturowego, ukształtowane przez nawarstwianie się w historii tradycji i dziedzictwa polskiego, kaszubskiego, pruskiego, hanzeatyckiego, a także kresowego i ukraińskiego;
- Symbolika tzw. Zielonych Płuc Polski jako obszaru o wybitnych wartościach ekologicznych, wypromowana w Europie Bałtyckiej.

Baza noclegowa w obiektach turystycznych plasuje województwo pomorskie na drugim, a warmińsko-mazurskiego na czwartym miejscu w kraju. Liczba miejsc noclegowych w przeliczeniu na 10 tysięcy mieszkańców niemal trzykrotnie przewyższa średnią krajową; większa od średniej wartości dla Polski jest również liczba osób korzystających z noclegów. Działalność turystyczna jest najbardziej intensywna w gminach nadmorskich i Pojezierza Kaszubskiego oraz w okolicy Wielkich Jezior Mazurskich. Negatywnym zjawiskiem jest malejąca liczba turystów zagranicznych korzystających z noclegów, pomimo stabilnej, a nawet wzrastającej liczby cudzoziemców przekraczających granicę państwową.

W polskiej części Euroregionu Bałtyk istnieją korzystne warunki dla rozwoju agroturystyki, obejmującej pobyty wypoczynkowe w gospodarstwach rolnych oraz prywatnych domach

i pokojach, wynajmowanych na terenach odznaczających się pięknem krajobrazu. Liczba kwater agroturystycznych w województwie pomorskim przekracza 1 tysiąc, podczas gdy w województwie warmińsko-mazurskim działalność agroturystyczną prowadzi ponad 2 tysiące gospodarstw wiejskich.

Istotną barierą rozwojową utrudniającą pełne wykorzystanie potencjału turystycznego analizowanego obszaru jest ukierunkowanie zaplecza turystycznego na obsługę sezonową (okres wakacji i urlopów letnich), niedostatek ofert całorocznych, dopasowanych do oczekiwań wybranych grup odbiorców (np. turystyka konferencyjna, uzdrowska, sanatoryjna) oraz brak kompleksowego marketingu regionalnego.

d. Infrastruktura komunalna

Mimo bogatych walorów i zasobów przyrodniczych, województwa wchodzące w skład Euroregionu, a szczególnie województwo pomorskie, borykają się ze znaczącymi problemami ekologicznymi. Przymorskie położenie Pomorza, przy ujściu Wisły do Bałtyku, skutkuje występowaniem zagrożenia powodziowego o charakterze odlądowym (rzeki) i odmorskim. Do najbardziej narażonych obszarów należą: Żuławy Wiślane, Dolina Dolnej Wisły, strefa nadmorska w rejonie ujść rzek, zwłaszcza ujść Wisły oraz na odcinkach brzegów dolinnych i niektórych mierzejowych, a także doliny Redy, Łeby, Słupi i Pasłęki.

Jednym z podstawowych problemów ekologicznych jest zapewnienie czystości wód przez uregulowanie gospodarki wodno-ściekowej i zmniejszenie zanieczyszczeń obszarowych (rolniczych) oraz neutralizacja szkodliwego oddziaływania emisji i odpadów przemysłowych, w szczególności na Żuławy Wiślane. Dużym zagrożeniem jest również niekontrolowany spływ zanieczyszczeń biologicznych z obszarów intensywnego budownictwa rekreacyjnego.

Pod względem stanu zanieczyszczenia wód cieków przeważają odcinki nie odpowiadające normom. O niekorzystnym stanie zanieczyszczenia wody decyduje najczęściej wskaźnik bakteriologiczny – miano Coli, co jest efektem słabego rozwoju infrastruktury oczyszczania ścieków komunalnych, zwłaszcza na terenach wiejskich. Ostatnio poczynione inwestycje spowodowały jednak zmniejszenie ładunków zanieczyszczeń odprowadzanych z wodami rzek przymorskich. Nadal najbardziej zanieczyszczoną rzeką jest Wisła, niosąca zanieczyszczenia z głębi kraju, których natężenie podwyższają zrzuty lokalne. Zdecydowanie lepszy jest stan czystości jezior, które w większości należą do II klasy czystości (około 75%). Sporadycznie występują zbiorniki z wodami nie odpowiadającymi normom.

Średnio 90% ludności miast obu województw obsługiwane jest przez oczyszczalnie ścieków. Niemal wszystkie ośrodki miejskie odprowadzają ścieki komunalne do oczyszczalni mechaniczno-biologicznych. Jedyne pięć miast nie jest wyposażonych w oczyszczalnie ścieków. Większość wsi gminnych posiada oczyszczalnie mechaniczno-biologiczne, które w większości przypadków nie obsługują pozostałych jednostek osadniczych gmin. Tylko w nielicznych gminach istnieją wiejskie oczyszczalnie ścieków poza wsiami będącymi siedzibami gmin. Na szczególną uwagę zasługuje istnienie przestarzałych, nieprawidłowo lub w ogóle nie funkcjonujących oczyszczalni, które miały obsługiwać osiedla mieszkaniowe we wsiach PGR-owskich.

Między stopniem skanalizowania a zwodociągowania obszarów wiejskich (niemal 100% gospodarstw ma doprowadzoną wodę) wciąż istnieją olbrzymie dysproporcje.

Odpady komunalne składowane są biernie, w większości na standardowych wysypiskach gminnych. Spora część wysypisk gminnych nie ma uregulowanego statusu prawnego, co oznacza, że nie spełniają one norm ochrony środowiska.

W niektórych gminach brak w ogóle wysypisk, a odpady składowane są nielegalnie, w miejscach całkowicie do tego nie przystosowanych. Tylko kilka zespołów gmin posiada wspólne, zbiorcze wysypiska. Oznacza to konieczność wspierania organizacji innych związków gminnych zajmujących się wspólną gospodarką odpadami, szczególnie na obszarach wiejskich i terenach cennych przyrodniczo. Około 75% odpadów miejskich stanowią biodegradowalne materiały organiczne. Zachodzi konieczność budowy zintegrowanych systemów zagospodarowania odpadów (segregacja, recykling, utylizacja odpadów komunalnych, przemysłowych i niebezpiecznych).

Sieć gazowa nie dociera do wszystkich miast, a przytłaczająca większość gmin wiejskich nadal jej nie posiada.

f. infrastruktura komunikacyjna

Województwa: pomorskie i warmińsko-mazurskie położone są na przecięciu dwóch szlaków komunikacyjnych: północ – południe i wschód – zachód. Szlaki te w systemie dróg krajowych tworzą:

- droga krajowa nr 1 (Gdańsk - Łódź - Katowice) – w VI Korytarzu TINA,
- droga krajowa nr 7 (Gdańsk - Warszawa) – w VI Korytarzu TINA,
- droga krajowa nr 6 (Berlin - Szczecin - Gdynia - Gdańsk),
- droga krajowa nr 22 (Berlin - Gorzów Wlkp. - Chojnice - Tczew - Elbląg - Kaliningrad),
- droga krajowa nr 16 (Grudziądz – Olsztyn – Augustów),
- droga krajowa nr 51 (Olsztynek – Olsztyn – Bezledy).

W przyszłości układ drogowy mają uzupełnić autostrada A1 oraz dwie drogi ekspresowe: *Via Hanseatica* (Kaliningrad – Elbląg - Trójmiasto – Słupsk – Szczecin – Hamburg) i droga nr 50 (Tczew – Elbląg – Grzechotki). Na wschód od omawianego obszaru znajdować się będzie korytarz komunikacyjny *Via Baltica*, który da możliwość prowadzenia przez obszar województwa warmińsko-mazurskiego ładunków tranzytowych.

Głównym węzłem komunikacyjnym regionu jest Trójmiasto, stanowiące potencjalne multimodalne centrum komunikacyjne. Najważniejszym elementem infrastruktury transportowej są porty morskie Gdańsk i Gdynia wraz z zapleczem przeładunkowym i bazami promowymi. Port gdański utrzymuje regularne połączenia promowe jedynie z Nynashamn w Szwecji. Specjalizuje się w przeładunku towarów masowych i może przyjąć największe statki wchodzące na Morze Bałtyckie. Port morski Gdynia utrzymuje regularne promowe połączenia z portem w szwedzkiej Karlskronie. Głównym atutem portu gdyńskiego jest nowoczesny terminal kontenerowy, jednak bez sprawnego połączenia z układem dróg krajowych. W Elblągu zlokalizowany jest port morski, utrzymujący połączenia pasażerskie i towarowe z portami Morza Bałtyckiego przez Cieśninę Piławską.

Port Lotniczy Gdańsk-Trójmiasto w Rębiechowie zapewnia połączenia krajowe i międzynarodowe z Kopenhagą, Hamburgiem, Brukselą, Frankfurtem i Londynem. Z jego usług korzystają również mieszkańcy bliżej położonych rejonów województwa warmińsko-mazurskiego, na którego obszarze funkcjonuje drugorzędny port lotniczy w Szymanach koło Szczytna.

Dostępność komunikacyjna obszaru jest bardzo zróżnicowana. Reforma administracyjno-terytorialna kraju spowodowała połączenie w jeden organizm fragmentów dawnych województw o odmiennych układach sieci transportowych. W przypadku sieci dróg wojewódzkich przypadających na jednostkę powierzchni oraz liczbę mieszkańców różnice między najlepszymi i najgorszymi powiatami są odpowiednio siedmio- i pięciokrotne. Mniej więcej podobne różnice występują w przypadku dróg powiatowych oraz gminnych i lokalnych. Zamykane ostatnio nierentowne połączenia autobusowe i kolejowe dodatkowo ograniczają możliwość rozwoju gospodarki i turystyki na obszarach położonych z dala od głównych ośrodków województw pomorskiego i warmińsko-mazurskiego. Niewykorzystywany jest potencjał kolei w przewozach pasażerskich i towarowych, a duże obciążenie dróg i obiektów technicznych powoduje ich szybką dekapitalizację. Większość węzłów transportowych nie odpowiada potrzebom, kierunkom i natężeniu ruchu, a przepustowość i stan techniczny pomorskiej sieci drogowej należy uznać za niewystarczające. Dotyczy to między innymi dróg obsługujących ruch turystyczny w pasie nadmorskim, sieci drogowej powiatu kwidzyńskiego oraz głównych osi komunikacyjnych wschód – zachód i północ – południe. Drogi obu województw nie są przystosowane do nasilającego się ruchu ciężkich pojazdów.

Jaskrawo widoczne jest niedoinwestowanie infrastruktury na wsi. Pod względem stopnia telefonizacji (liczba abonentów telefonicznych na 1000 ludności) w 1999 roku województwo pomorskie zajmowało trzecie miejsce w kraju, ale udział abonentów mieszkających na wsi wynosił jedynie 15,7%. W konsekwencji liczba abonentów na tysiąc mieszkańców w miastach wynosiła 342, na wsi natomiast 139. Województwo warmińsko-mazurskie zajmuje miejsce trzynaste, ze średnim wskaźnikiem 198 abonentów na tysiąc mieszkańców.

4. Analiza SWOT polskiej części Euroregionu Bałtyk

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Nadmorskie położenie • Warunki przyrodnicze umożliwiające rozwój różnych form turystyki • Młoda społeczność, zwłaszcza na obszarach wiejskich • Aglomeracja trójmiejska jako jedno z głównych ogniw rozwoju gospodarczego kraju i przyszła metropolia bałtycka • Rozwinięta sieć ośrodków o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym i ponadlokalnym, dająca podstawy do przenoszenia impulsów rozwojowych z metropolizującego się obszaru aglomeracji trójmiejskiej • Tranzytowe położenie na styku dwóch paneuropejskich korytarzy 	<ul style="list-style-type: none"> • Duża dysproporcja w poziomie rozwoju gospodarczego oraz jakości życia pomiędzy obu, współtworzącymi Euroregion, województwami • Niski stopień spójności przestrzennej w wymiarze ponadregionalnym (odmienne układy osadnicze w obu województwach, różne funkcje gospodarcze, nierównomierne rozmieszczenie działalności gospodarczej pobudzającej regionalną konkurencyjność) • Duży udział ludności w wieku przedprodukcyjnym na obszarach słabo zurbanizowanych, o niskim potencjale gospodarczym • Niewielka mobilność mieszkańców • Jednokierunkowe strumienie migracyjne ku dużym ośrodkom miejskim, efekt

<p>transportowych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozwinięty system obszarów chronionych • Korzystna struktura zatrudnienia, z wyższą dominacją sektora usług i mniejszym udziałem zatrudnionych w rolnictwie • Rosnący udział sektora prywatnego oraz małych i średnich przedsiębiorstw w liczbie zatrudnionych • Korzystne kierunki przekształceń lokalnej gospodarki • Istnienie portu lotniczego o klasie międzynarodowej • Rozwinięta baza noclegowa dla potrzeb turystyki i agroturystyki • Bogactwo kulturowe i etniczne społeczności obu województw • Atrakcyjność osiedleńcza i turystyczna • Dobre doświadczenia z międzynarodowej współpracy na szczeblu lokalnym i regionalnym 	<p>„wymywania” bardziej zaradnych mieszkańców z obszarów wiejskich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wysoka i wciąż rosnąca stopa bezrobocia, zwłaszcza na obszarach wiejskich odległych od ośrodków wzrostu gospodarczego i łączących je pasm infrastrukturalnych • Wyższe niż przeciętne w kraju bezrobocie wśród kobiet • Niewysoki wskaźnik osób studiujących • Niski udział branż innowacyjnych w produkcji sprzedanej przemysłu • Słabe otoczenie biznesu, zwłaszcza w sektorze małych i średnich przedsiębiorstw • Słabe zaplecze badawczo-rozwojowe, nie odpowiadające potencjałowi akademickiemu • Sezonowa oferta i słaba jakość usług turystycznych, brak produktu turystycznego • Nieuregulowany problem utylizacji odpadów • Niedoinwestowanie infrastrukturalne obszarów wiejskich (niski stopień skanalizowania i gazyfikacji obszarów wiejskich, słaba dostępność telekomunikacyjna i internetowa) • Wysokie wskaźniki przestępczości, zwłaszcza w województwie pomorskim
--	--

Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Bliskość przyszłej granicy Unii Europejskiej jako czynnik ożywiający wymianę transgraniczną • Polityka przedakcesyjna wspierana instrumentami finansowymi Unii Europejskiej, dająca możliwość poprawy spójności przestrzennej, społecznej i gospodarczej regionów • Wzrost współpracy politycznej i gospodarczej w Regionie Morza Bałtyckiego, pobudzany nowymi inicjatywami programowymi Unii Europejskiej • Prawne, instytucjonalne oraz ekonomiczne instrumenty wspierające rozwój regionalny oraz współpracę transgraniczną • Utrwalenie się globalnej tendencji do budowania gospodarki opartej na wiedzy, upowszechnienie wykształcenia. • Poprawiający się stan środowiska 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak stabilnej polityki regionalnej oraz skoordynowanego programowania funduszy przedakcesyjnych • Wzrastające bezrobocie wśród młodzieży w efekcie wchodzenia na rynek pracy roczników wyżu demograficznego • Marginalizacja gospodarcza regionu wynikająca z opóźnień w realizacji kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (Autostrada A1, <i>Via Hanseatica</i>, uzależnienie funkcjonowania portu lotniczego od polityki państwa) • Zagrożenie powodziowe obszarów odgrywających zasadniczą rolę dla rozwoju gospodarczego (np. Żuławy Wiślane, odcinki strefy nadmorskiej) • Uzależnienie dominującego sektora gospodarki morskiej od wahań

<p>naturalnego dzięki dużym inwestycjom komunalnym</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trójmiasto jako potencjalny multimodalny węzeł transportowy o znaczeniu międzynarodowym • Poprawiające się wskaźniki wykształcenia • Możliwości realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych ze środków pomocowych po wejściu Polski do Unii Europejskiej • Decentralizacja finansów publicznych i wzmocnienie władz regionalnych w Polsce. • Marketing regionalny jako narzędzie przyciągania kapitału zagranicznego • Możliwość produkcji wysokogatunkowej żywności w oparciu o technologie przyjazne środowisku • Rozwój współpracy między wyższymi uczelniami oraz jednostkami naukowo-badawczymi; • Utworzenie wyższej uczelni ukierunkowanej na kształcenie w układzie międzynarodowym 	<p>koniunktury</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zmniejszająca się dostępność komunikacyjna obszarów peryferyjnych wskutek likwidacji nierentownych połączeń autobusowych i kolejowych • Pogarszający się stan techniczny dróg i obiektów inżynierskich wskutek przenoszenia transportu ładunków na tabor drogowy • Brak motywacji do współdziałania środowisk samorządowych, gospodarczych i naukowych. • Postępujące rozwarstwienie ekonomiczne społeczeństwa, a zwłaszcza utrwalanie się obszarów bezrobocia, ubóstwa i zacofania cywilizacyjnego.
--	--

5. Transgraniczne priorytety rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk

Na podstawie oceny sytuacji społeczno-gospodarczej oraz spójności przestrzennej polskiej części Euroregionu Bałtyk został dokonany wybór priorytetów rozwoju. Wpisują się one w generalny cel działania, nazwany:

„Wykorzystanie współpracy transgranicznej do realizacji przedsięwzięć poprawiających jakość życia społeczności lokalnych, kwalifikacje na rynku pracy, poziom rozwoju gospodarczego oraz stan środowiska naturalnego województw współtworzących Euroregion Bałtyk.”

Długofalowym efektem tego działania jest uzyskanie przez polską część Euroregionu pozycji konkurencyjnej odpowiadającej jej potencjałowi ludnościowemu.

Wybór priorytetów rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk dostosowany jest do realnych możliwości oddziaływania przedsięwzięć prowadzonych w ramach współpracy transgranicznej na tendencje rozwojowe tego obszaru. Istotne są również uwarunkowania zewnętrzne wynikające z przebiegu procesu akcesyjnego i integracji ze Wspólnotami Europejskimi. Ma to szczególne znaczenie w kontekście realizacji wspólnych projektów przy współudziale środków Unii Europejskiej.

Zgodnie ze standardami programowania rozwoju regionalnego, hierarchiczny układ priorytetów i kierunków działania niniejszego dokumentu powinien z jednej strony uwzględniać treść strategii rozwoju województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, a z drugiej – zapisy Wstępnego Narodowego Planu Rozwoju jako podstawowego obecnie

dokumentu formalnego uprawniającego do pozyskiwania środków pomocowych przeznaczonych na rozwój regionalny.

Transgraniczne priorytety rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk, proponowane do uwzględnienia w dokumencie strategicznym dla całego Euroregionu, sytuują się więc w obszarze wyznaczonym:

- Przebiegającym pionowo układem wzajemnie przenikających się priorytetów rozwoju regionalnego państwa i społeczności regionalnych, ujętych we Wstępnym Narodowym Planie Rozwoju, Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego oraz w strategiach wojewódzkich;
- Przebiegającym poziomo układem sekwencji planowania i programowania przedsięwzięć rozwojowych, przebiegającej od analizy sytuacji wyjściowej – poprzez ocenę problemów rozwojowych obszaru, wynikłych z istnienia słabych stron i zewnętrznych zagrożeń – aż po konkretne projekty, bazujące na strategii rozwoju;
- Statutowym zakresem działania Euroregionu Bałtyk;
- Zakresem tematycznym Specjalnej Inicjatywy na rzecz Regionu Morza Bałtyckiego (*Special Action in Favour of the Baltic Sea Region Poland*) w ramach Phare CBC;
- Zakresem tematycznym wspólnych działań planistyczno-przestrzennych, możliwych do realizacji w ramach Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG IIIB dla Regionu Morza Bałtyckiego oraz związanych z nią środków Phare i Tacis.

Wyselekcjonowany na tej podstawie zestaw priorytetów wpisujących się w cel generalny obejmuje:

1. **Rozwój kontaktów międzyludzkich budujących demokrację lokalną**
2. **Rozbudowę i modernizację infrastruktury komunikacyjnej**
3. **Rozwój turystyki**
4. **Ochronę i kształtowanie środowiska przyrodniczego**
5. **Poprawę bezpieczeństwa i przeciwdziałanie patologiom społecznym**

Należy zaznaczyć, iż zgodnie z zasadą ciągłości procesu planowania strategicznego, określone powyżej priorytety powinny stanowić podstawę odniesienia przy budowie właściwej, długofalowej strategii rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk. Przeniesienie ich w tym kształcie do sukcesywnego dokumentu będzie jednak możliwe po uprzedniej weryfikacji efektywności zrealizowanych w ich ramach przedsięwzięć.

Relacje pomiędzy transgranicznymi priorytetami rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk a priorytetami rządowych i wojewódzkich dokumentów strategicznych przedstawia poniższa tabela:

Priorytety strategii rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk	Priorytety Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego	Osie Wstępnego Narodowego Planu Rozwoju /poza osią 6 rozwiniętą w NSRR/
Priorytet nr 1: Rozwój kontaktów międzyludzkich budujących demokrację lokalną	Priorytet E: Rozwój współpracy regionów Priorytet D: Wsparcie obszarów wymagających aktywizacji i	Oś 1: Poprawa konkurencyjności gospodarki poprzez modernizację i strukturalne dopasowanie sektora przemysłu i usług

	zagrożonych marginalizacją	
Priorytet nr 2: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej	Priorytet A: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury, służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów	Oś 3: Integracja gospodarki polskiej poprzez modernizację i rozbudowę sieci transportowych
Priorytet nr 3: Rozwój turystyki	Priorytet B: Restrukturyzacja bazy ekonomicznej regionów i tworzenie warunków jej dywersyfikacji	Oś 2: Przekształcenia strukturalne w rolnictwie i rybołówstwie, rozwój obszarów wiejskich
Priorytet nr 4: Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego	Priorytet D: Wsparcie obszarów wymagających aktywizacji i zagrożonych marginalizacją; Priorytet A: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury, służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów	Oś 4: Tworzenie warunków trwałego zrównoważonego rozwoju poprzez modernizację i rozwój infrastruktury ochrony środowiska
Priorytet nr 5: Poprawa bezpieczeństwa i przeciwdziałanie patologiom społecznym	Priorytet C: Rozwój zasobów ludzkich; Priorytet B: Restrukturyzacja bazy ekonomicznej regionów i tworzenie warunków jej dywersyfikacji	Oś 5: Rozwój zasobów ludzkich i zatrudnienia

6. Strategiczne kierunki działań

PRIORYTET 1: ROZWÓJ KONTAKTÓW MIĘDZYLUDZKICH BUDUJĄCYCH DEMOKRACJĘ LOKALNĄ

Przesłanką do ożywienia kontaktów międzyludzkich w obszarze Euroregionu jest współpraca instytucji rządowych i samorządowych, zapisana we wspólnych dokumentach politycznych całego Regionu Morza Bałtyckiego (Agenda 21, VASAB 2010 itd.). Uzgodnione kierunki działań w skali Europy Bałtyckiej stanowią dla samorządów terytorialnych istotny wyznacznik możliwości realizacji wspólnych, transgranicznych przedsięwzięć rozwojowych. Podstawą ich formułowania powinno być rozstrzygnięcie, które z kluczowych problemów rozwoju lokalnego i regionalnego można rozwiązać w oparciu o wzajemne przekazywanie doświadczeń ponad granicami państw. Jest to więc proces oddolny, pobudzany przez potrzeby środowisk lokalnych, i zakorzeniony w strategiach rozwoju województw (społeczności regionalnych).

Nadrzędna ranga omawianego priorytetu w stosunku do pozostałych wynika ze znaczenia kontaktów międzyludzkich w budowaniu trwałej sieci współdziałania w regionie transgranicznym. Uruchamiane bezpośrednimi i zdalnymi kontaktami przepływy idei i informacji tkwią u podstaw wspólnych przedsięwzięć rozwojowych w sferze materialnej (infrastruktura) i niematerialnej (inwestycje w kapitał ludzki).

Do najważniejszych potrzeb stawianych przed przedsięwzięciami wykorzystującymi kontakty międzyludzkie jest wzmacnianie aktywności społecznej, przedsiębiorczości oraz tożsamości kulturowej regionalnych społeczności. . Szczególne wsparcie powinno dotyczyć obszarów wiejskich, dotkniętych problemem strukturalnego bezrobocia jako zjawiska wielopokoleniowego. Przed współpracą transgraniczną pojawia się więc szansa wzbogacania pakietu działań ujmowanych w sektorowych i regionalnych programach operacyjnych budowanych przez poszczególne regiony o sprawdzone i rekomendowane wzorce pobudzania działalności społeczno-gospodarczej, które przyczyniłyby się do:

- Wzmacniania więzów wewnątrz środowisk lokalnych, które prowadziłyby do powstawania wspólnot sąsiedzkich (*neighbourhoods*);
- Wzrostu liczby małych i średnich przedsiębiorstw w branżach „przyszłościowych”, czerpiących siłę z zasobów naturalnych polskiej części Euroregionu, kwalifikacji miejscowej społeczności oraz możliwości kooperacyjnych w obrębie Euroregionu Bałtyk;
- Wzmocnienia sektora instytucji wspierania biznesu na obszarach położonych z dala od głównych ośrodków gospodarczych, a także do poprawy współdziałania między nimi;
- Prowadzenia skutecznego marketingu regionalnego, promującego obszar polskiej części Euroregionu jako atrakcyjnej lokalizacji dla zamieszkania, działalności biznesowej, w tym operowania kapitału zagranicznego, oraz rekreacji i wypoczynku.

Realizacja omawianego priorytetu ma na celu zmniejszenie tempa wzrostu stopy bezrobocia w aspekcie pojawiania się na rynku pracy roczników wyżu demograficznego oraz wypromowanie walorów przyrodniczych, kulturowych i społecznych polskiej części Euroregionu. Przewidywane kierunki działań obejmują następujące zagadnienia:

- 1.1 Organizowanie sieci liderów lokalnych animujących działania środowisk lokalnych**
- 1.2 Tworzenie programów edukacyjnych nastawionych na kształtowanie aktywności społecznej, przedsiębiorczości i tożsamości kulturowej**
- 1.3 Promowanie powstawania instytucji transgranicznych wspierających współdziałanie społeczności regionalnych**
- 1.4 Organizowanie szkoleń, seminariów i wystaw integrujących społeczność Euroregionu, w tym skierowanych do dzieci i młodzieży**
- 1.5 Współdziałanie w zakresie ochrony zdrowia, opieki społecznej oraz kultury fizycznej i sportu**
- 1.6 Rozwój marketingu regionalnego, trwale promującego walory i zasoby polskiej części Euroregionu Bałtyk**

PRIORYTET NR 2: ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY KOMUNIKACYJNEJ

Sprawnie funkcjonująca infrastruktura komunikacyjna jest zasadniczym warunkiem stabilności gospodarczej i społecznej danego obszaru. Szczególnie dotyczy to obszarów

problemowych wewnątrz województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego oraz obszarów stykowych wzdłuż ich granic. W pierwszym przypadku ich mała dostępność transportowa i telekomunikacyjna stanowią istotną barierę dla rozwoju gospodarki i turystyki; w drugim – przestrzenna i funkcjonalna niespójność wynikająca z odmiennych systemów transportowych odziedziczonych po starym układzie administracyjnym województw powoduje napięcia społeczne. Poważnym wyzwaniem jest również odtworzenie historycznych powiązań gospodarczych i szlaków handlowych łączących ośrodki położone przy ujściu Wisły oraz nad Zalewem Wiślanym, które wymaga inwestycji w obrębie przejść granicznych. Poprawa wewnętrznej integracji polskiej części Euroregionu i jej dostępności z zewnątrz uwarunkowana jest ponadto inwestycjami kapitałowymi w zakresie sieci drogowej i obiektów inżynierskich (wiaduktów, mostów, kanałów).

Z uwagi na zakres potrzeb w sferze inwestycji komunikacyjnych, rozdział kompetencji pomiędzy administracją rządową i samorządową co do budowy i utrzymania obiektów infrastruktury, a także możliwości finansowe jednostek samorządu terytorialnego, działania ujęte w omawianym priorytecie mają dwojaki charakter.

W pierwszym przypadku, odnoszą się do inwestycji infrastrukturalnych gmin, powiatów i województw, prowadzonych za pomocą własnych środków, uzupełnianych w razie potrzeby z funduszy zewnętrznych, w tym pomocowych.

W drugim przypadku, są to inwestycje wielkoskalowe, realizowane przy dominującym bądź całkowitym zaangażowaniu środków resortów centralnych, na podstawie stosownych zapisów w dokumentach strategicznych państwa (np. Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2000-2006). Dotyczą one najczęściej dróg krajowych, magistrali kolejowych, portów lotniczych. Realizowane inwestycje mają też często charakter komercyjny i prowadzone są przez zawiadujących infrastrukturą operatorów (np. porty handlowe, sieć telefonii stacjonarnej i komórkowej, połączenia światłowodowe dla potrzeb komunikacji internetowej). Ponieważ prawne decyzje i środki niezbędne dla zrealizowania przedsięwzięć tego typu wykraczają poza kompetencje samorządów lokalnych i regionalnych, potrzebne są działania lobbingsowe uzmysławiające potrzeby inwestycyjne władzom rządowym oraz instytucjom międzynarodowym skłonny do uczestnictwa w kosztach.

Celem podstawowym realizacji tego priorytetu jest poprawa wewnętrznej spójności i dostępności polskiej części Euroregionu, przede wszystkim w sferze infrastruktury drogowej, kolejowej oraz telekomunikacyjnej. Wynikające stąd kierunki działania to:

- 2.1 Modernizacja dróg lokalnych poszerzających obszar obsługi ośrodków o znaczeniu ponadlokalnym**
- 2.2 Modernizacja i zwiększenie przepustowości połączeń transportowych o znaczeniu wojewódzkim, spełniających funkcję tranzytową dla przewozów towarowo-pasażerskich**
- 2.3 Promowanie rozwiązań multimodalnych, wykorzystujących potencjał kolei, dróg wodnych oraz międzyregionalnych połączeń lotniczych w obsłudze ruchu przewozowego**
- 2.4 Wspieranie i lobbowanie na rzecz centralnych inwestycji transportowych poprawiających konkurencyjność polskiej części Euroregionu oraz jej zewnętrzną dostępność, w szczególności dotyczących budowy Autostrady A1, korytarza transportowego Via Hanseatica, inwestycji na drogach krajowych i magistralach kolejowych, budowy przejść granicznych oraz rozwoju sieci portów lotniczych**
- 2.5 Działania na rzecz wzmocnienia roli transportu morskiego, w tym zwłaszcza budowy sieci kooperacji małych portów morskich**

2.6 Wspieranie komercyjnych przedsięwzięć poprawiających dostępność telekomunikacyjną i informatyczną polskiej części Euroregionu

PRIORYTET NR 3: ROZWÓJ TURYSTYKI

Bogactwo i różnorodność walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych polskiej części Euroregionu w sposób naturalny predysponuje turystykę do odrywania roli działalności „flagowej” na tym obszarze. Uznawane za priorytet w dokumentach współpracy bałtyckiej oraz inicjatywach wspólnotowych (INTERREG), przedsięwzięcia z zakresu turystyki mają wymiar ponadregionalny, oddziałując jednocześnie na kilka sfer problemowych. Po pierwsze, dzięki pobudzeniu ruchu turystycznego przyczyniają się do wzrostu zamożności społeczności lokalnych. Po drugie, budując sieciowe układy elementów infrastrukturalnych (np. rowerowych czy kajakowych tras turystycznych wraz z towarzyszącą infrastrukturą) zwiększają przestrzenną spójność całego Euroregionu. Po trzecie, angażując podmioty publiczne i prywatne zainteresowane komercyjnymi efektami inwestycji budują klimat partnerstwa w planowaniu i dążeniu do realizacji wytyczonych celów. Doświadczenia wspólnych, międzynarodowych projektów przestrzennych (INTERREG IIC) wskazują na to, że przedsięwzięcia w dziedzinie turystyki należą do najbardziej efektywnych i skutecznych, z uwagi na zapewnioną ciągłość procesu inwestycyjnego – od stadium przygotowawczego, w którym większy udział mają władze terytorialne, po etap wykonawczy, realizowany przy dużym, jeśli nie całkowitym, zaangażowaniu sektora prywatnego. Atutem partnerstwa staje się znacznie zmniejszenie kosztów inwestycyjnych.

W odniesieniu do zdiagnozowanych problemów rozwojowych polskiej części Euroregionu, rolę stymulowanych transgranicznymi przepływami przedsięwzięć turystycznych, zarówno infrastrukturalnych, jak i szkoleniowo-instytucyjnych, należy upatrywać w wyzwalaniu bodźców rozwojowych dla gospodarki i życia społecznego, w postaci:

- Tworzenia nowych, trwałych miejsc pracy w sektorze „branż czasu wolnego” (*leisure industries*), takich jak: hotelarstwo, gastronomia, sport i rekreacja, kultura i rozrywka;
- Ożywienia branż komplementarnych, u podstaw których leżą zasoby naturalne i dorobek kulturowy danego obszaru (np. rzemiosło i rękodzielnictwo, ceramika artystyczna i użytkowa, meblarstwo);
- Organizowania się podmiotów gospodarczych zajmujących się obsługą ruchu turystycznego oraz instytucji doradczych i pomocniczych;
- Zwiększenia przedsiębiorczości miejscowych społeczności w „przechwytywaniu” ruchu turystycznego (agroturystyka, wczasy lecznicze, poszerzanie oferty aktywnych form wypoczynku);
- Wzmocnienia kompleksowych procesów restrukturyzacyjnych na obszarach wiejskich, a zwłaszcza na terenach po upadłych państwowych gospodarstwach rolnych.

Podstawowy cel omawianego priorytetu, jakim jest pełne wykorzystanie potencjału turystycznego polskiej części Euroregionu, powinien być wdrażany poprzez następujące kierunki działań:

3.1 Budowa i modernizacja infrastruktury obsługi ruchu turystycznego, w tym zwłaszcza bazy turystycznej przystosowanej do obsługi całorocznej oraz urządzeń obsługi turystyki kwalifikowanej

3.2 Budowa regionalnych i lokalnych tras turystycznych, w tym sieci ścieżek rowerowych

- 3.3 Tworzenie i promocja produktu turystycznego polskiej części Euroregionu Bałtyk**
- 3.4 Organizacja zaplecza instytucjonalnego dla działalności turystycznej, w tym aktywizacja regionalnych i lokalnych organizacji turystycznych na obszarach przygranicznych**
- 3.5 Kształcenie kadr dla turystyki i agroturystyki**

PRIORYTET NR 4: OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

Uzyskanie wysokich standardów życia społeczności obu województw wymaga podjęcia działań poprawiających stan otoczenia życia człowieka, zwłaszcza poprzez inwestycje infrastrukturalne na obszarach wiejskich. Polepszenie stanu instalacji przeciwpowodziowych zagrożonych terenów, jak również zwiększenie zasięgu i jakości funkcjonowania infrastruktury komunalnej, w tym zwłaszcza oczyszczalni ścieków, systemów zagospodarowania odpadów i sieci gazowej, wpłynie na zmniejszenie uciążliwości gospodarowania zasobami środowiska przyrodniczego województwa, a równoległe – na poprawę warunków życia społeczności wiejskiej. Dostosowywanie, za pomocą proponowanych działań, obszarów wiejskich do nowych inicjatyw inwestycyjnych zwiększy ich potencjał gospodarczy i poprawi jakość życia.

Wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego ma istotne konsekwencje transgraniczne, z uwagi na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń drogą powietrzną i wodną. Szczególnie dotkliwe skutki przynosi to w przypadku ścieków bytowych i przemysłowych, przedostających się z biegiem rzek przymorskich i poprzez system jezior do otwartych zbiorników wodnych (Zalew Wiślany, Morze Bałtyckie).

Wysoka jakość zasobów naturalnych znajdujących się na obszarze polskiej części Euroregionu stwarza duże szanse rozwoju działalności, przynoszących korzyści ekonomiczne dla miejscowych społeczności. Należą do nich:

- energetyka opartej na źródłach odnawialnych (energia wodna, wiatrowa, czy pochodząca z utylizacji biomasy). Podstawowym efektem inicjatyw w tym zakresie jest ograniczenie stopnia zanieczyszczenia powietrza z emitorów punktowych oraz wprowadzanie małej retencji minimalizującej skutki powodziowe;
- produkcja zdrowej żywności;
- wykorzystywanie rzepaku do produkcji oleju napędowego.

Obok niezbędnych inwestycji komunalnych i racjonalizacji gospodarczego wykorzystywania zasobów naturalnych, należytą uwagą należy objąć konieczność poprawy efektywności ochrony przyrody i krajobrazu w celu zapobieżenia degradacji zasobów siedliskowych.

Podstawowym celem przedsięwzięć w tym priorytecie jest poprawa środowiskowych warunków życia mieszkańców i osób przyjezdnych oraz kształtowanie proekologicznej działalności gospodarczej poprzez następujące kierunki działań:

- 4.1 Porządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w jednostkach osadniczych polskiej części Euroregionu, a zwłaszcza na obszarach wiejskich**
- 4.2 Poprawa czystości wód rzek i zbiorników wodnych oraz regulacja stosunków wodnych pod kątem ochrony przeciwpowodziowej i tworzenia małej retencji**
- 4.3 Poprawa jakości powietrza i gleby poprzez neutralizację zanieczyszczeń**

- 4.4 Promowanie działań gospodarczych wykorzystujących wysoką jakość zasobów naturalnych, w tym odnawialne źródła energii**
- 4.5 Wzmocnienie systemu form ochrony przyrody, szczególnie na obszarach transgranicznych**
- 4.6 Rewitalizacja krajobrazu na obszarach intensywnej penetracji turystycznej**
- 4.7 Edukacja ekologiczna mieszkańców i osób przyjezdnych**

PRIORYTET NR 5: POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I PRZECIWDZIAŁANIE PATOLOGIOM SPOŁECZNYM

Bezpieczeństwo publiczne i socjalne stanowi jeden z najważniejszych czynników wpływających na jakość życia. Poziom bezpieczeństwa, choć odczuwany w kategoriach osobistych, przy nasileniu się niekorzystnych tendencji społeczno-gospodarczych może stosunkowo szybko stać się problemem społecznym, prowadząc do pojawienia się postaw apatii i bierności.

Mimo iż poprawa stanu bezpieczeństwa publicznego i socjalnego jest zadaniem przynależnym służbom publicznym administracji rządowej i samorządowej danego państwa, współpraca transgraniczna może w tej mierze pełnić pożyteczną rolę. Dzięki przedsięwzięciom szkoleniowo-edukacyjnym bazującym na wymianie doświadczeń, zachodzi możliwość szerszego uczestnictwa społecznego w zapobieganiu zjawiskom patologicznym, jak też stałego podnoszenia umiejętności wśród pracowników powołanych do tego instytucji.

Za podstawowy cel przedsięwzięć zawartych w niniejszym priorytecie należy uznać zwiększenie poczucia bezpieczeństwa publicznego i socjalnego wśród miejscowej społeczności poprzez następujące kierunki działań:

- 5.1 Pobudzenie postaw woluntarystycznych na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu**
- 5.2 Polepszenie współpracy służb prewencyjnych ze społecznościami lokalnymi**
- 5.3 Tworzenie zintegrowanych, opartych na współpracy transgranicznej, programów aktywizacji społecznej i zawodowej oraz przeciwdziałania patologiom społecznym**
- 5.4 Realizacja akcji profilaktycznych wśród młodzieży i osób dorosłych**

7. Uwarunkowania realizacji celów i priorytetów rozwoju

Realizacja celów i priorytetów rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk, opartych na współpracy transgranicznej, uwarunkowana jest istniejącym stanem prawno-organizacyjnym w sferze polityki regionalnej państwa oraz kompetencji i zdolności wykonawczych samorządu województwa, powiatu i gminy. Efektywność przyszłych wspólnych przedsięwzięć zależy tym samym od wprowadzenia szeregu usprawnień o charakterze organizacyjnym, finansowym i operacyjnym.

1. Warunek usprawnienia relacji pomiędzy strukturami zarządzania

Najistotniejszym z nich jest wzmocnienie pozycji samorządów wojewódzkich, które w ślad za kompetencjami prowadzenia polityki regionalnej na zarządzanym przez siebie terytorium

powinny zostać wyposażone w stabilne źródła dochodów budżetowych. Pozostawienie regionów w roli zaledwie konsumentów dotacji i subwencji centralnych wypacza mechanizm prowadzenia racjonalnej polityki rozwojowej, w której samorząd wojewódzki jest inicjatorem, koordynatorem i realizatorem kluczowych, makroskalowych przedsięwzięć, przynoszących wymierne rezultaty dla sytuacji społeczno-gospodarczej obszaru województwa.

W aktualnym systemie samorządy wojewódzkie zachowują jedynie funkcję inicjującą (na mocy strategii rozwoju województwa) i w dość ograniczonym zakresie – koordynującą. Powstaje więc chwiejny układ silnego centrum i dość silnych samorządów lokalnych, współpracujących – na mocy ustawy o zasadach wspierania rozwoju regionalnego – ze słabym finansowo partnerem regionalnym. Zakłócone relacje pomiędzy strukturami zarządzania, mierzone potencjałami finansowymi, mogą prowadzić do znacznego rozproszenia środków pomiędzy drobne inwestycje o znaczeniu lokalnym i pozostawianie współpracy transgranicznej poza głównym nurtem programowania rozwoju regionalnego w Polsce.

2. Warunek tworzenia układów partnerskich i montażu środków finansowych

Praktykowane w standardach programowania rozwoju partnerstwo publiczno-prywatne w sieciowym układzie współdziałających instytucji umożliwia koncentrację sił i środków na rzecz realizacji celów strategicznych. W przypadku dużych, ponadlokalnych przedsięwzięć rozwojowych, których koszty przekraczają możliwości finansowe pojedynczego podmiotu (np. gminy), przejawem partnerstwa jest jednoczenie interesów sąsiadujących z sobą jednostek w celu zrealizowania wspólnej inwestycji i tym samym zwiększenie jej statusu strategicznego. Akces instytucji prywatnej do układu partnerskiego oznacza dodatkowe zmniejszenie ryzyka inwestycyjnego, ponoszonego w sytuacji przechodzenia od etapu przygotowawczego do wykonawczego, z uwagi na możliwość odstąpienia od realizacji niewykonalnych zapisów w dokumentacji planistycznej.

3. Warunek woli korzystania z doświadczeń współpracy transgranicznej

Doświadczenia krajów Unii Europejskiej wskazują na znaczący udział współpracy międzyregionalnej w rozwiązywaniu strukturalnych problemów rozwoju społeczno-gospodarczego. Korzystanie z dziedzictwa regionów europejskich w prowadzeniu polityki regionalnej uwarunkowane jest jednak istnieniem politycznej woli przełożenia kontaktów z partnerskimi regionami na konkretne wspólne działania współfinansowane ze środków unijnych. Potrzebne jest także powołanie trwałych międzyregionalnych zespołów roboczych, funkcjonujących dla potrzeb rozwiązywania problemów rozwojowych, nie zaś dla potrzeb pojedynczych, oderwanych projektów.

4. Warunek utrzymywania korzystnego klimatu inwestycyjnego przez władze samorządowe

Biorąc pod uwagę ciągłość procesu inwestycyjnego, którego zaczątkiem mogą być kreowane przez współpracę transgraniczną przedsięwzięcia pobudzające aktywność zawodową miejscowych społeczności lub poprawiające standardy infrastruktury otoczenia produkcyjnego, konieczne jest tworzenie dogodnych warunków aktywizacji kapitału rodzimego oraz lokalizacji inwestycji zagranicznych. Wymaga to stałego podnoszenia jakości działania administracji publicznej, klarowności i szybkości procedur decyzyjnych oraz wypracowania przez samorządy terytorialne procedur wieloletniego planowania finansowego i inwestycyjnego.

5. Warunek uruchomienia mechanizmów programowania rozwoju regionalnego

Umiejętność formułowania wspólnych dokumentów rozwojowych w postaci programów operacyjnych warunkuje pozyskiwanie funduszy wspierających priorytety i cele strategiczne w ramach wsparcia rozwoju regionalnego. Polski system programowania rozwoju regionalnego, zasadzający się na kontraktach wojewódzkich, ulega stopniowemu rozszerzeniu, obejmując rezerwy finansowe w dyspozycji ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, środki ministrów branżowych alokowane terytorialnie, a także fundusze Phare (Phare ESC - Spójność Gospodarcza i Społeczna oraz Phare CBC - Program Współpracy Transgranicznej). Na dzień dzisiejszy poza systemem pozostają środki zarządzane przez euroregiony oraz środki agencji i funduszy centralnych. Należy przypuszczać, iż niebawem również i one podlegać będą wprowadzanym kontraktami zasadom ubiegania się o wsparcie. Oznaczać to może zdecydowane rozszerzenie kryteriów, na podstawie których selekcjonowane będą projekty z dziedziny współpracy transgranicznej o nowe, dotąd nie stosowane w praktyce projektów euroregionalnych, jak na przykład udział społeczności w planowaniu, przygotowaniu i realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia czy też określenie wymiernego, wyliczalnego wpływu realizacji projektu na sytuację społeczno-gospodarczą obszaru, na którym jest zlokalizowane.

8. Finansowanie celów i priorytetów rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk

Ważnym elementem w realizacji wspólnych przedsięwzięć jest projekcja możliwości finansowych partnerów polskich w ramach dostępnych środków własnych oraz uruchomionych na ten cel funduszy centralnych w ramach krajowej polityki regionalnej. Wielkość środków przeznaczonych na finansowanie przedsięwzięć rozwojowych wynikających z transgranicznych priorytetów rozwoju polskiej części Euroregionu Bałtyk zależy zatem od rozmiarów puli:

- Środków własnych jednostek samorządu terytorialnego oraz wspomagających je podmiotów pożytku publicznego, które mogą być przeznaczone na współpracę transgraniczną;
- Środków finansowych budżetu państwa kierowanych na rozwój regionalny w ramach systemu kontraktów wojewódzkich;
- Środków pomocowych Unii Europejskiej w okresie przedakcesyjnym oraz po przystąpieniu do Wspólnot Europejskich.

Z analiz potencjału absorpcyjnego jednostek samorządu terytorialnego województwa pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, dokonanych przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, wynika, że łączna kwota dostępna na cele inwestycyjne w budżetach samorządów lokalnych i regionalnych osiąga poziom uprawniający do ich łączenia w tzw. montażu finansowym ze środkami pomocowymi Unii Europejskiej². Kluczowe znaczenie będzie miało zatem wykształcenie umiejętności formułowania i prowadzenia projektów oraz monitorowania ich efektywności w standardach unijnych.

Objęcie środków Phare CBC, subsydiujących współpracę transgraniczną, kanonami programowania rozwoju regionalnego oznacza, obok duplikowania procedur zarządzania i raportowania efektów realizacji przedsięwzięć rozwojowych, utrzymywanie nakładów na ten cel w granicach przewidywanych rządowymi rozporządzeniami. W latach 2001-2002 nie powinny one przekraczać 5% wielkości strumienia finansowego wspierającego rozwój regionalny danego województwa, niezależnie od potrzeb rozwojowych, ilości i kwoty

² Kaczor T., Tomalak M., 2000, Potencjał inwestycyjny jednostek samorządu terytorialnego, IBnGR, Warszawa

przygotowanych projektów oraz poziomu wkładu własnego ze strony podmiotów firmujących przedsięwzięcia. Należy przewidywać, że podobne ograniczenia będą towarzyszyły kolejnym rządowym programom wsparcia, co uszczupli możliwości uzupełniania przez samorządy terytorialne budżetów promowanych przez nie inwestycji ze środków pomocowych.

Kolejne, jeszcze bardziej surowe limity środków na współpracę transgraniczną wprowadziła Komisja Europejska. Według przyjętego dokumentu programowego na lata 2001-2006, oba województwa, w ramach Euroregionu, mogą aspirować do środków bałtyckiego komponentu Phare CBC, którego pula wynosi 3 mln euro rocznie. Składają się nań dwie linie:

- tzw. *Grand Scheme* – finansujący projekty infrastrukturalne, skoligacone z Interreg IIIA (klasyczna współpraca transgraniczna) – 2 mln euro rocznie do podziału pomiędzy cztery województwa Polski północnej;
- tzw. *Special Action in Favour of the Baltic Sea Region Poland* – przeznaczony na projekty „miękkie” – szkoleniowe, instytucjonalne i planistyczne, w wysokości 1 mln euro rocznie do podziału pomiędzy cztery województwa Polski północnej w ramach trzech euroregionów.

Podejmowane są również starania o skierowanie na współpracę w Regionie Morza Bałtyckiego dodatkowych środków w ramach Phare Spójność Gospodarcza i Społeczna na rok 2002 i kolejne.

Wielkość Funduszy Strukturalnych dostępnych dla polskiej części Euroregionu po wejściu do Unii Europejskiej jest pochodną daty akcesji. Według wyliczeń Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, pula przypadająca na oba województwa może sięgać nawet 700 mln euro rocznie, co stanowi poważne wyzwanie dla potencjału absorpcyjnego regionów i gotowości projektowej. Dodatkowo, kwota ta może zostać powiększona o środki Funduszu Spójności oraz Inicjatywy Wspólnotowej INTERREG, której dwa komponenty: współpracy transnarodowej (IIIB) oraz interregionalnej (IIIC) zostaną otwarte dla polskich podmiotów. Przy dużej aktywności instytucji publicznych z obszaru obu województw, międzynarodowe działania w sferze wzmacniania instytucjonalnego, zasobów ludzkich oraz planowania przestrzennego będą mogły zyskać dofinansowanie rzędu kilkunastu milionów euro.