

Bartosz ZAKRZEWSKI, Gabriel NOWACKI, Rafał KOPCZEWSKI

AUTOSTRADA A2 KLUCZOWYM ELEMENTEM INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ WSCHODNIEJ POLSKI

W artykule omówione zostały problemy dotyczące infrastruktury transportu drogowego wschodniej Polski, w tym województw: mazowieckiego i lubelskiego, na przykładzie biegnącej przez te województwa autostrady A2. Przedstawiono argumenty, że powstająca w II Paneuropejski Korytarzu Transportowym infrastruktura drogowa jest kluczowym czynnikiem bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego wschodniej Polski a także istotnym elementem bezpieczeństwa ekonomicznego, gospodarczego, społecznego i militarnego całego naszego kraju.

WSTĘP

Drogowy ruch pasażerski i towarowy w Polsce dynamicznie narasta z każdym rokiem. Wynika to przede wszystkim z: zamożności naszego społeczeństwa, atrakcyjności turystycznej naszego kraju, rozwoju handlu zagranicznego, intensyfikacji inwestycji i kontaktów biznesowych oraz szybkości i wygody podróży [6]. Istniejąca sieć drogowa oraz połączeń komunikacyjnych, zwłaszcza na wschodzie naszego kraju, zarówno w ruchu krajowym, jak również w międzynarodowym, od lat napotyka jednak wiele trudności w dalszym rozwoju, pomimo oddania do eksploatacji w 2017 r. 356 km nowych dróg ekspresowych i autostrad oraz modernizacji dróg wojewódzkich i powiatowych. Szczególnie dotyczy to tranzytowej infrastruktury drogowej. Wzrost liczby pojazdów w Polsce cały czas postępuje a rynek motoryzacyjny pozostaje w dalszym ciągu nienasycony. Dodatkowo występuje tu zjawisko kongestii współczesnych miast, które nie mogą poradzić sobie z narastającym ruchem miejskim [10]. Stąd rysuje się pilna potrzeba budowy nowych dróg na terytorium Polski, zwłaszcza na wciąż niedoinwestowanym wschodzie naszego kraju [5].

W artykule skupiono się na autostradzie A2, która doprowadzona do Warszawy ale na wschód od tego miasta pozostaje ciągle tylko w planach (poza obwodnicą Mińska Mazowieckiego). Twierdzimy, że szybka rozbudowa i modernizacja tej drogi do parametrów magistralnej drogi autostradowej (autostrady) wpłynie w istotny sposób na dotychczasowy przewóz ładunków i pasażerów w relacji międzynarodowej Polska – Białoruś, Rosja, Kazachstan czy dalej Chiny. Poprawi się w istotny sposób dostęp obywateli tych państw, a zwłaszcza sąsiedniej Białorusi, do stolicy Polski Warszawy (jako hubu przesiadkowego), będą miały także istotny wpływ o charakterze regionalnym dla mieszkańców województw lubelskiego i wschodniej części województwa mazowieckiego [2]. **Twierdzimy tym samym, że nakłady poniesione na budowę tej drogi dość szybko, jak na standardy europejskie, się zwrócą.**

Celem tego artykułu jest przywołanie argumentów za pilną potrzebą rozbudowy trasy A2 na wschód od Warszawy. **Struktura tego materiału** to jeden punkt (składający się z trzech podpunktów), dotyczący charakterystyki inwestycji drogowych na trasie autostrady A2 podzielonej na terenie województwa mazowieckiego i lubelskiego na trzy odcinki: pierwszy podpunkt dotyczy odcinka Mińsk Mazowiecki – Siedlce; drugi opisuje odcinek Siedlce – Biała Podlaska, trzeci podpunkt charakteryzuje modernizację odcinka

drogowego Biała podlaska – granica Polski w Kukurykach. Całość kończy stosowne zakończenie z wnioskami i propozycjami.

Bazą dla czynionych analiz są zebrane informacje statystyczne z dostępnych źródeł i raportów. Główną **metodą badawczą** jest obserwacja, analiza i wnioskowanie oraz rachunek efektywności ekonomicznej inwestycji drogowej przeprowadzony dla opisywanych odcinków dróg w ITS [2, 6].

1. AUTOSTRADA WOLNOŚCI W II PANEUROPEJSKIM KORYTARZU TRANSPORTOWYM

Autostrada A2 na terytorium Polski jest częścią Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Nr II przebiegającego przez Niemcy, Polskę, Białoruś i Rosję. Polski odcinek Korytarza prowadzi trasą Świecko – Poznań – Łódź – Warszawa – Kukuryki. Na przejściu granicznym w Świecku łączy się z niemiecką autostradą A12 zaś w Kukurykach z białoruską drogą magistralną M1. W węźle Stryków przecina autostradę A1; skrzyżowane są zatem Korytarz II z Korytarzem VI [18].

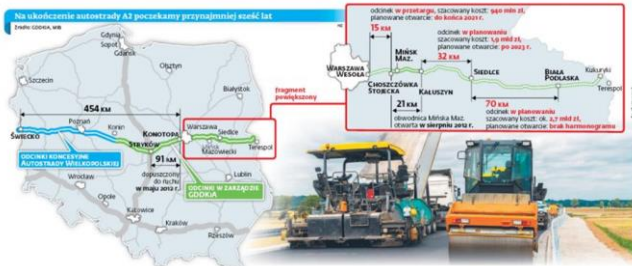
Budowę autostrady A2 w kierunku wschodnim zapowiedziano po zwiększeniu limitu finansowego dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023. Zgodnie z deklaracjami, autostrada ma być budowana aż do Białej Podlaskiej. W ten sposób skomunikuje budowany w okolicy tego miasta terminal przeładunkowy. Jednocześnie, w okolicach Międzyrzecza Podlaskiego stworzyłaby połączenie z projektowaną międzynarodową trasą Via Carpatia (S19) [3, 15].

Odcinek Warszawa granica państwa w Kukurykach jest fragmentem autostrady A-2 (nazwaną Autostradą Wolności - 657 km), która docelowo ma połączyć Wielką Brytanię szlakiem lądowym przez Holandię, Niemcy i Polskę z Białorusią i Rosją. Autostrada ta obecnie dociera jedynie do Warszawy, a jej wschodni odcinek od Warszawy do granicy z Białorusią jest ukończony tylko fragmentarycznie (obwodnica Mińska Mazowieckiego). Odłożona w czasie budowa autostrady A2 w kierunku wschodnim od Warszawy ma zakończyć trudności kierowców zarówno samochodów osobowych, jak i ciężarowych podróżujących zakorkowaną Drogą Krajową nr 2 z Białej Podlaskiej i Siedlec (i innych okolicznych miejscowości) do Warszawy i odwrotnie. Jest też niezwykle ważna dla ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych jadących ze wschodu na zachód Europy i odwrotnie.

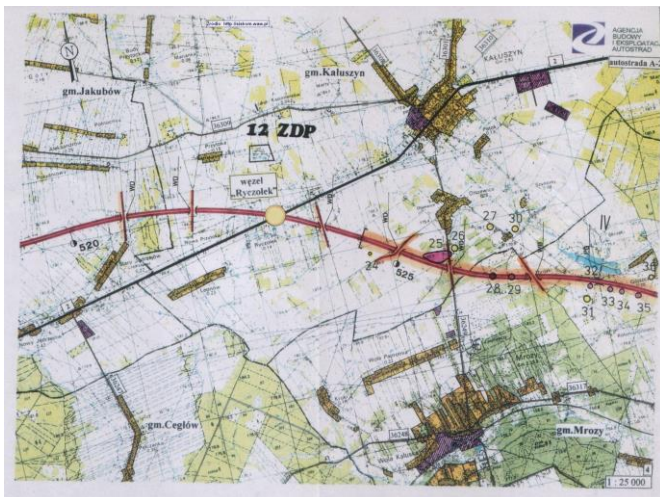
1.1. Mińsk Mazowiecki – Siedlce A2

Jednym z najistotniejszych odcinków Autostrady A2 na trasie Warszawa – granica państwa z Białorusią jest odcinek autostrady A2 Ryczolek – Obwodnica Siedlec inaczej nazywany także odcinkiem Mińsk Mazowiecki – Siedlce.

Budowa autostrady na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce usprawni ruch, ograniczy korki, zmniejszy hałas [12]. Brak tego odcinka autostrady jest barierą w rozwoju Polski wschodniej, w tym miasta Siedlce, leżącego w pasie oddziaływania Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Nr II. Odcinek ten zostanie wybudowany w całości prawdopodobnie dopiero w roku 2024. Tymczasem odcinek Mińsk Mazowiecki - Siedlce jest niezwykle ważny dla rozwoju całego regionu wschodniego Mazowsza i Południowego Podlasia.



Rys. 1. Fragmenty autostrady A2 w województwach mazowieckim i lubelskim [25]



Rys. 2. Węzeł Ryczolek przed Kaluszynem [22]

W ITS [16] przeprowadzono rachunek efektywności ekonomicznej dla tej inwestycji. Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkość 1 340 160 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 32 km oraz roczne zyski wynikające z inwestycji w wysokości 84 118 758,54 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że **koszty budowy odcinka Mińsk Mazowiecki – Siedlce zwrócą się w przeciągu 15,93 lat**. Inwestycja ta zwróci się zatem dość szybko jak na zachodnioeuropejskie standardy [13].

Kontynuacja budowy autostrady A2 w kierunku wschodnim, w tym odcinka Mińsk Mazowiecki – Siedlce, jest zagadnieniem o skali ponadregionalnej. Do 2020 roku powstanie, miejmy nadzieję, łącznik autostradowy między Warszawą i obwodnicą Mińska Mazowieckiego, co zmniejszy czas przejazdu ze stolicy na Południowe Podlasie o godzinę. Władze Siedlec przekonują, że dzięki autostradzie mają szansę stać się prężnym, „kompletnym” ośrodkiem regionalnym. Już obecnie zahamowały spadek ludności, nieśmiało pojawiają się inwestorzy. Specjaliści z ITS i SGH uważają, że po powstaniu

A2 Siedlce zwiększą liczbę ludności do 100 tys. mieszkańców doskonale skomunikowanych z aglomeracją stołeczną [4, 7].

Tab. 1. Dane techniczne projektu Mińsk Mazowiecki - Siedlce

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	32 km
Klasa drogi	A
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierijne	W ramach inwestycji planuje się m.in.: wiadukty drogowe, autostradowe i ekologiczne na przecięciach z drogami poprzecznymi i liniami kolejowymi, przejazdy gospodarcze dla obsługi przyległych terenów, mosty nad rzekami, przepusty drogowe i ekologiczne pod trasą główną, drogami poprzecznymi, serwisowymi i zjazdami.
Termin realizacji	2021-2024
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W ramach inwestycji planuje się m.in.: ekrany akustyczne w formie wałów i ścian przeciwhałasowych, pasy zieleni izolacyjnej, rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne (sedymentacyjne), osadniki wpustowe i separatory, zastawki awaryjne na wylotach zbiorników, uszczelnienie dna rowów i zbiorników geomembranami, przejścia dla zwierząt, obustronne ogrodzenie dla zwierząt.
Koszt (w zł)	1 340 160 000,00

Dla specjalistów Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie nie jest obojętne, choćby z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, czy w najbliższych latach autostrada A2 będzie się kończyła w środku Kaluszyna, czy na obwodnicy Siedlec, z pominięciem zurbanizowanych, podsiedleckich wsi. Tymczasem już obecnie pomimo braku autostrady w Siedlcach lokują się inwestycje. W 2017 r. przy ulicy Wyszyńskiego w Siedlcach powstał budynek handlowy Stalchemia, którego deweloperem jest firma Budomatex, a wyłącznym agentem odpowiedzialnym z komercjalizacją jest Savills. Współcześnie Stalchemia w Siedlcach będzie obiektem typu convenience o powierzchni najmu na poziomie 6200 metrów kwadratowych, na której znajdzie się 12 lokali handlowo-usługowych. Na zewnątrz obiektu dostępnych będzie 350 miejsc postojowych. Budynek handlowy powstaje na działce przy ulicy Wyszyńskiego, na terenie byłej Odlewni Staliwa Stalchemak, w sąsiedztwie Południowej Dzielnicy Przemysłowej. Inwestorem projektu jest firma Budomatex. Takich inwestycji byłoby zdecydowanie więcej gdyby została wybudowana autostrada A2 do Siedlec.

Z innych inwestycji o charakterze społecznym, które lokują się współcześnie w Siedlcach można wymienić: budowa stadionu miejskiego, nowe perony na dworcu PKS, obwodnica drogowa Siedlec, hale sportowe, nowa galeria handlowa, do tego plany budowy autobusowego centrum przesiadkowego wraz z nową ulicą Pileckiego w centrum miasta.

Siedlce są stolicą subregionu a zarazem miastem dynamicznego rozwoju w harmonii z otoczeniem. Misją władz lokalnych jest zapewnienie jak najlepszych warunków do długofalowego, zrównoważonego rozwoju opartego na wiedzy, nowoczesnych technologiach, przedsiębiorczości, umożliwiającego wzrost zatrudnienia i poprawę warunków życia mieszkańców z zachowaniem wartości kulturowych i środowiska naturalnego.

Budowa autostrady A2 z Mińska Mazowieckiego do Siedlec pomogłaby zrealizować plan, według którego Siedlce byłyby stolicą całego obszaru wschodniego województwa mazowieckiego. Do realizacji tego planu konieczne są działania związane z dostępnością komunikacyjną, edukacją i kulturą, lecznictwem, sportem, turystyką i rekreacją, funkcjami administracyjnymi i ogólnie pojętym rozwojem społeczno-gospodarczym. By Siedlce nadal dynamicznie się rozwijały konieczna jest modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej (np. modernizacja odcinków dróg stanowiących podstawowy i dodatkowy układ drogowy miasta, budowa tunelu pod torami kolejowymi i parkingów w sąsiedztwie PKP, modernizacja dworca

PKP), a także: podnoszenie stanu i budowa infrastruktury edukacyjnej oraz sektora kultury, wsparcie placówek ochrony zdrowia oraz modernizacja infrastruktury jemu służącej, budowa i poprawa stanu infrastruktury sportowej (m. in. budowa Regionalnego Ośrodka Sportu, Rekreacji, Rehabilitacji i Turystyki), turystyczno-rekreacyjnej (infrastruktura turystyczna nad zalewem siedleckim) oraz wspieranie działań podmiotów działających w tych dziedzinach, a także działania zmierzające do umacniania przez Siedlce roli silnego ośrodka administracyjnego.

Budowa Autostrady A2 z Mińska Mazowieckiego do Siedlec wzmocni wartość szeregu planowanych działań, związanych z: wsparciem i stymulowaniem różnych sektorów działalności gospodarczej, promocją gospodarczą i pozyskiwaniem inwestorów oraz monitoringiem i diagnozowaniem sytuacji gospodarczej miasta, umocnieniem sektora obsługi biznesu, integracją oferty edukacyjnej ze specyfiką lokalnej gospodarki oraz wsparciem procesów elastyczności podaży pracy oraz wzmocnieniem sektora poradnictwa zawodowego.

Budowa autostrady A2 do Siedlec pomogłaby lokalnym decydom w zapewnieniu ładu przestrzennego, umocniłaby szeroko pojęte relacje miasta z otoczeniem przyrodniczym oraz efektywnymi i zrównoważonymi systemami organizacji infrastruktury transportowej oraz informacyjnej. W ramach tego celu wyodrębnić można takie składowe jak:

- 1) usprawnienie układu drogowo-ulicznego,
- 2) optymalizacja gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami,
- 3) rozwój systemów ciepłowniczych, gazowych i elektrycznych,
- 4) poprawa ładu przestrzennego w mieście,
- 5) rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego oraz
- 6) rozwój komunikacji publicznej.

Budowa autostrady A2 do Siedlec zwiększyłaby szanse na rozwój miasta związany m.in. z: rozbudową infrastruktury drogowej i transportu publicznego, modernizacją i rozbudową infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej, energetycznej, teleinformatycznej oraz gospodarki odpadami oraz rewitalizacją i poprawą stanu przestrzeni publicznych (w tym terenów zieleni).

Budowa A2 do Siedlec przyspieszyłaby szereg działań związanych z kapitałem społecznym, aktywnością obywatelską oraz jakością życia i bezpieczeństwem publicznym i przyczyniłaby się do:

- 1) aktywizacji społeczności lokalnej, w tym organizacji pożytku publicznego,
- 2) poprawy bezpieczeństwa publicznego,
- 3) poprawy bezpieczeństwa socjalnego mieszkańców,
- 4) rozwoju budownictwa mieszkaniowego w strefach ciężenia autostrady.

Czynnikiem, który przemawia za koniecznością budowy autostrady A2 z Mińska Mazowieckiego do Siedlec jest także stały wzrost liczby samochodów osobowych w Siedlcach i okolicach. W ciągu 5 lat (2009-2013) liczba pojazdów zwiększyła się o ponad 10 tys. Zwiększa to zagrożenie dla stanu środowiska naturalnego, pogarsza się bowiem jakość powietrza oraz zwiększa poziom hałasu [12]. Budowana autostrada A2 wyprowadziłaby ruch tranzytowy z miasta co zmniejszyłoby hałas i polepszyło jakość wdychanego powietrza.

W Siedlcach funkcjonuje kilkadziesiąt średnich i dużych przedsiębiorstw w tym m.in.:

- Polimex-Mostostal SA – przedsiębiorstwo działające w branży budowlanej, produkcyjnej i energetycznej, z główną siedzibą w Warszawie; w Siedlcach spółka prowadzi działalność w zakresie zabezpieczeń antykorozyjnych, cynkowania ogniowego, produkcji krat pomostowych oraz wyrobów stalowych, m.in. konstrukcji stalowych, silosów, zbiorników, kominów czy kanałów

spalin; zakład zatrudnia ok. 1,5 tys. pracowników; w ostatnim czasie Polimex-Mostostal SA prowadził rozmowy w sprawie sprzedaży zakładu w Siedlcach, jednak ostatecznie odstąpił od tej decyzji.

- Stadler Polska Sp. z o.o. – przedsiębiorstwo działające w branży produkcji pojazdów szynowych. Szwajcarska Grupa Stadler Rail posiada zakłady w ośmiu lokalizacjach: w Bussnang, Altenrhein i Winterthur w Szwajcarii, w Berlinie w Niemczech, w Siedlcach w Polsce, w Pusztaszabolcs i Solnok na Węgrzech oraz w Algierze w Algierii. Zakład produkcyjny Stadler Polska w Siedlcach powstał w 2007 r. na terenie wydzierżawionej od PKP hali montażowej po tym, jak w czerwcu 2006 roku Stadler Bussnang AG otrzymał pierwsze zlecenie z Polski na dostawę 14 pociągów FLIRT. W zakładzie produkowane są pojazdy dla przewoźników z całej Europy, a w firmie Stadler Polska zatrudnienie znajduje ponad 500 wykwalifikowanych pracowników (aktualnie liczba pracowników stale wzrasta). Do końca czerwca 2013 r. siedlecki zakład opuściło 128 gotowych pociągów. Obecnie w Siedlcach produkowane są pociągi FLIRT dla włoskiego Südtiroler Transportstrukturen AG, niemieckiego Veolia Verkehr Regio GmbH oraz austriacko-węgierskiego przewoźnika GYSEV, a także pojazdy FLIRT w wersji szerokokorowej dla estońskiego Elektriraudtee oraz dla Kolei Białoruskich.
- Carfi Polska Sp. z o.o. – przedsiębiorstwo zajmujące się produkcją wyrobów z plastiku dla różnych gałęzi przemysłu takich jak: przemysł motoryzacyjny, wyroby z zakresu bezpieczeństwa, narzędzia ogrodnicze i rolnicze oraz inne. Wchodzi ono w skład Grupy Carfi, do której należą obecnie Carfi Portugal, Carfi Polska, Carfi Tools, Inovstep.
- Altrad-Mostostal Sp. z o.o. – przedsiębiorstwo działające w branży budowlanej, zajmuje się produkcją rusztowań, szalunków i materiałów budowlanych.
- Fabryka Narzędzi Skrawających Fenes SA – przedsiębiorstwo działające w branży produkcyjnej; zajmuje się produkcją maszyn skrawających;
- PSI Spółdzielczy Producent Sprężyn – przedsiębiorstwo działające w branży produkcyjnej, specjalizuje się w produkcji sprężyn technicznych, elementów z drutu i blachy oraz szkieletów siedzeń samochodowych;
- Drosed SA – przedsiębiorstwo działające w branży przemysłu spożywczego; specjalizuje się w produkcji wyrobów drobiowych, zakład w Siedlcach zajmuje się produkcją konserw drobiowych i drobiu świeżego;
- Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska – przedsiębiorstwo działające w branży przemysłu spożywczego, produkuje różnego rodzaju przetwory mleczne;
- Podlaska Wytwórnia Wódek „Polmos” SA – przedsiębiorstwo działające w przemyśle spirytusowym.

Baza ekonomiczna Siedlec opiera się na trzech podstawowych sektorach działalności:

- 1) budowlanym,
- 2) produkcji maszynowej oraz
- 3) rolno-spożywczym.

Siedlce dysponują bogatą i atrakcyjną ofertą inwestycyjną. Na terenie miasta są zlokalizowane obszary Podstrefy Siedlce Tarnobrzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej EURO-PARK WISŁO-SAN. Część strefy zajmują inwestycje m.in. takich firm jak Polimex-Mostostal SA, Valmont Polska Sp. z o.o., Carfi Polska Sp. z o.o. Cały czas w ofercie inwestycyjnej są niezagospodarowane i wolne obszary. Tarnobrzaska SSE jest jedną z najlepiej ocenianych stref funkcjonujących w Polsce. W siedleckiej SSE znajduje się obecnie ponad 60 ha gruntów dla inwestorów.

Na terenie miasta Siedlce swoją siedzibę ma Wschodnia Izba Gospodarcza. Izba skupia obecnie ok. 30 przedsiębiorstw. Ponadto w Siedlcach działa Klastr Spożywczy, powstały na początku 2015 r. Celem funkcjonowania Klastra jest podniesienie konkurencyjności przedsiębiorstw z branży spożywczej, prowadzenie badań naukowych dla stworzenia nowych produktów i technologii, szkolenie kadr, wymiana doświadczeń i wspólna promocja. Klastry to skoncentrowane przestrzennie formy współpracy międzysektorowej (partnerami Klastra Spożywczego zostali m.in. Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny, Mazowiecki Ośrodek Doradztwa Rolniczego, Agencja Rozwoju Mazowsza, Wschodnia Izba Gospodarcza, Mazowiecka Izba Rolnicza oraz prywatne przedsiębiorstwa z branży mięsnej).

W przypadku badanego odcinka Mińsk Mazowiecki – Siedlce przetarg na realizację inwestycji ma zostać ogłoszony w II kwartale 2019 roku. W tym wypadku podpisanie umowy planowane jest na I kwartał 2020 roku. Sama realizacja inwestycji przypada na czas od połowy 2021 roku do III kwartału 2023 roku.

Najważniejszą mocną stroną Siedlec możliwy do wykorzystania w przypadku budowy autostrady A2 jest czynnik położenia miasta w układach sieci drogowej, kolejowej oraz osadniczej. Po jej budowie wystąpi:

- zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu,
- zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego,
- rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców,
- udrożnienie systemu tranzytowego.

Budowę autostrady A2 do wschodnich granic województwa zaliczyć zatem możemy do strategicznych kierunków rozwoju województwa. Do głównych atutów Siedlec w przypadku jej budowy zliczyć należy: ofertę terenów inwestycyjnych (również w bezpośrednim sąsiedztwie miasta), potencjał podmiotów gospodarczych oraz dobre położenie w układzie osadniczym, drogowym i kolejowym.

Budowę autostrady A2 oraz rozwój sieci TET a także przedłużenie funkcjonowania specjalnych stref ekonomicznych w Polsce to dla Siedlec największe szanse rozwojowe. Analiza wskazuje, że z punktu widzenia Siedlec, gospodarka oparta o duże przedsiębiorstwa przyciągane dobrym położeniem komunikacyjnym i atrakcyjną ofertą inwestycyjną powinna być w najbliższym czasie priorytetem. Bez tego trudne będzie wypracowanie nowej dynamiki rozwoju dla miasta, potencjału, które wygeneruje kolejne, synergiczne efekty rozwojowe.

Transeuropejska sieć transportowa to strategiczne odcinki i węzły dróg samochodowych i kolejowych w Europie. Przez Siedlce przebiega międzynarodowa linia kolejowa E20 oraz droga krajowa Nr 2, położona w korytarzu przyszłej autostrady A2. Modernizacja istniejących i budowa nowych połączeń drogowych z siecią TEN-T przyczyni się do wykorzystania potencjału Siedlec, przede wszystkim terenów inwestycyjnych. Wybudowanie autostrady A2 na odcinku Mińsk Mazowiecki - Siedlce sprawi, że tereny wokół miasta będą bardziej atrakcyjne. Sama zapowiedź doprowadzenia autostrady A2 do Siedlec spowodowała wzrost ceny działek budowlanych w mieście o 10-20 zł/m². Przedłużające się oczekiwanie na inwestycję szybko skoryguje tego typu ruch cen. Z budową autostrady związane będą modernizacje istniejących i budowa nowych odcinków dróg łączących się z siecią TEN-T, a także wsparcie i lobbowanie za szybką realizacją inwestycji krajowych w infrastrukturę transportową jak budowa autostrady A2.

W związku z planowaną budową autostrady A2 priorytetowe działania miasta powinny się skupić na budowie i modernizacji układu drogowego (wraz z obiektami drogowymi) połączonego z siecią TEN-T oraz podejmowaniu działań wspierających budowę autostrady A2.

Biorąc pod uwagę powyższe analizy i wnioski widzimy, że **zwrot całej wartości projektu, budowy autostrady pomiędzy Mińskiem Mazowieckim a Siedlcami, nastąpi po 15,93 latach** od jej wybudowania. Wynika to głównie z obecnego natężenia ruchu drogowego, który będzie się zwiększał. To okres do akceptacji, który według autorów będzie tak naprawdę krótszy. Niezwykle istotny jest jednak także czynnik społeczny tej inwestycji. Budowa autostrady zmniejszy odpływ ludności Siedlec do Warszawy. Jeśli będzie porządna droga do stolicy kraju i będzie można dojechać do Warszawy w ciągu godziny, to stawiamy tezę, że osób osiedlających się w Siedlcach będzie nawet więcej niż obecnie. Zwiększą się tym samym inwestycje w budownictwo. **Budowa Autostrady A2 na odcinku do Warszawy do Siedlec jest jedną z największych szans rozwojowych dla tego miasta.** Przyciągnie także kolejnych inwestorów m.in. z branży TSL. By miasto dynamicznie się rozwijało autostrada ta jest zatem po prostu niezbędna i konieczna.

1.2. Siedlce – Biała Podlaska

W ramach II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego kolejnym ważnym odcinkiem autostradowym łączącym stolicę kraju z granicą wschodnią Polski jest odcinek Siedlce – Biała Podlaska. Na odcinku tym występuje niezwykle ważne skrzyżowanie z DK nr 19, inaczej nazywaną drogą Via Carpathia. Skrzyżowanie „Autostrady Wolności” z Via Carpathia ma miejsce w Międzyrzeczu Podlaskim. To nieduże miasto, liczące ok. 17 tys. mieszkańców, które może stać się doskonałym miejscem do lokalizacji wielu inwestycji związanych z sektorem TSL w tym centrów magazynowych i logistycznych. W Międzyrzeczu Podlaskim krzyżują się następujące drogi krajowe i wojewódzkie:

- DK2 E30 kierunek Terespol – Biała Podlaska – Międzyrzec Podlaski – Warszawa – Świecko,
- DK19 kierunek Białystok – Bielsk Podlaski – Międzyrzec Podlaski – Lublin – Rzeszów,
- DW 806 kierunek Łuków,
- DW 813 kierunek Parczew – Łęczna.

Funkcjonuje obwodnica północna Międzyrzecza Podlaskiego w ciągu DK nr 2 (E30) oraz obwodnica zachodnia w ciągu DK nr 19, docelowo w ciągu drogi ekspresowej S19 (Via Carpathia). W planach jest budowa autostrady A2, która ma przebiegać kilka kilometrów na północ od miasta.

W Międzyrzeczu Podlaskim znajduje się stacja kolejowa na międzynarodowej linii kolejowej E 20 Moskwa – Warszawa – Berlin. Funkcjonuje tu przedsiębiorstwo PKS. Duże znaczenie mają również prywatne mikrobusy, zapewniające szybkie połączenia z Warszawą, Lublinem, Białą Podlaską, Siedlcami i Białymstokiem. W przeszłości we wsi Krzewica istniało lotnisko wojskowe „Krzewica” o nawierzchni trawiastej (długość pasa startowego wynosiła 2250 m), a w samym Międzyrzeczu Podlaskim lotnisko prywatne należące do hr. Potockich.

Międzyrzec Podlaski to jednak przede wszystkim ośrodek usługowy dla pobliskiego regionu rolniczego; w którym zlokalizowany jest także przemysł rolno-spożywczy, drzewny, odzieżowy, ponadto zakłady przemysłu maszynowego, skórzanego oraz produkcja pędzli i szczotek [19]. W Berezie koło Międzyrzecza Podlaskiego znajduje się ponadto kopalnia odkrywkowa żwiru i piasku – „Żwirownia”.



Rys. 3. Plan przebiegu odcinka A2 Siedlce – Białą Podlaską [23]



Rys. 4. Schemat projektowanego odcinka A2 - Siedlce do węzła Ciecibór pod Białą Podlaską [26]

Autostrada na odcinku Siedlce – Białą Podlaską miałaby duże znaczenie łącząc dwa największe miasta Południowego Podlasia pomiędzy sobą a także ze stolicą kraju i granicą z Białorusią. W przyszłości świetnie skomunikowanym miejscem będzie zwłaszcza skrzyżowanie autostrady A2 z drogą ekspresową S19 w pobliżu Międzyrzec Podlaskiego. Niestety brak odcinka autostrady A2 z Siedlec do Białej Podlaskiej to duża bariera w rozwoju infrastruktury transportowo-logistycznej na wiele lat. Współcześnie przez Południowe Podlasie, czy patrząc szerzej Euroregion Bug, po stronie polskiej nie przebiega żadna (!) ukończona autostrada i droga szybkiego ruchu. Tym samym potencjał rozwojowy wschodniej Polski jest marnowany, a równolegle za naszą wschodnią granicą rośnie groźna konkurencja gotowa przyjąć obsługę ładunków z Rosji i Chin.

Tab. 2. Dane techniczne projektu Siedlce – Białą Podlaską

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	67 km
Klasa drogi	A
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierijne	W ramach inwestycji planuje się wybudować m.in.: wiadukty drogowe, autostradowe i ekologiczne na przecięciach z drogami poprzecznymi i liniami kolejowymi, przejazdy gospodarcze dla obsługi przyległych terenów, mosty nad rzekami, przepusty drogowe i ekologiczne pod trasą główną, drogami poprzecznymi, serwisowymi i zjazdami.
Termin realizacji	2021 - 2024
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W ramach inwestycji planuje się wybudować m.in.: ekrany akustyczne w formie wałów i ścian przeciwhałasowych, pasy zieleni izolacyjnej, rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne (sedymentacyjne), osadniki wpustowe i separatora, przejścia dla zwierząt.
Koszt (w zł)	2 807 300 000,00

Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 2 807 300 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 67 km oraz roczne zyski wynikające z inwestycji w wysokości 132 534 508,51 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że **koszty budowy odcinka Siedlce – Białą Podlaską zwrócą się w przeciągu 21,18 lat.**

Budowa Autostrady A2 na odcinku Siedlce- Białą Podlaską ma duże znaczenie przede wszystkim dla miasta i gminy Międzyrzec Podlaski. Miasto Międzyrzec Podlaski znajduje się na szlaku komunikacyjnym stopnia:

- międzynarodowego – europejska trasa E-30 Cork – Paryż – Berlin - Moskwa – Omsk oraz linia kolejowa E-20 stanowiąca korytarz transportowy łączący Berlin z Moskwą;
- krajowego –skrzyżowanie dróg nr 19 Kuźnica Białostocka – Białystok – Lublin – Rzeszów i nr 2 Świecko- Poznań – Warszawa – Terespol;
- wojewódzkiego - w skali regionalnej Międzyrzec Podlaski zlokalizowany jest w odległości: ok. 100 km do Lublina – stolicy województwa, 130 km do Warszawy – stolicy kraju i sąsiadującego województwa mazowieckiego; ok. 150 km do Białegostoku – stolicy województwa podlaskiego.

W zakresie oddziaływań transgranicznych najbliższe zlokalizowane jest przejście graniczne z Białorusią (Terespol - ok. 65 km), następnie z Ukrainą (Dorohusk – ok. 140 km). Wzajemne oddziaływanie następujących ośrodków miejskich zlokalizowanych w najbliższym sąsiedztwie miasta, tj. do 50 km odległości: Białą Podlaską (29 km), Radzyń Podlaski (27 km), Łuków (32 km), Siedlce (41 km), Łosice (28 km), Siemiatycze (50 km).

Wielkość Międzyrzec Podlaskiego, jego otoczenie, oraz potencjał relacyjny wynikający z położenia geograficznego i usytuowania względem innych, ważnych w powiecie ośrodków miejskich, wpływa w sposób bezpośredni na sytuację społeczno-gospodarczą miasta. Miasto z jednej strony może czerpać korzyści związane z możliwością zaistnienia impulsu rozwojowego związanego z niewielką odległością względem większego, bardziej rozwiniętego rynku pracy, otoczenia gospodarczego, jednocześnie zaś położenie to może implikować szereg negatywnych konsekwencji.

Położenie Międzyrzec Podlaskiego względem największego i najbliższe położonego ośrodka miejskiego w powiecie – Białej Podlaskiej- wskazuje na niewykorzystany potencjał miasta związany z rozwojem funkcji rezydencjalnych, nowych rodzajów usług i funkcji oświatowych. W średniej skali oddziaływania na miasto Międzyrzec Podlaski ująć trzeba miasta o charakterze regionalnym, metropolie zlokalizowane są w odległości do 150 km, tj. Lublin (100 km), Białystok (150 km) i Warszawa (134 km). Międzyrzec Podlaski jest zatem umiejscowiony w dość dużych odległościach geograficznych od najbardziej rozwiniętych ośrodków metropolitalnych. Sytuacja ta nie oznacza jednak braku wpływu tych miast na sytuację społeczno-gospodarczą Międzyrzec. Analiza wskaźników demograficznych takich, jak saldo migracji, perspektywiczność populacji, przyrost naturalny wskazuje na występowanie silnych tendencji rozwoju i przewagi gospodarczej największych miast przyciągających mieszkańców mniejszych miejscowości. Bardziej atrakcyjny rynek pracy, wyższa jakość życia, lepsze perspektywy rozwoju w najsilniejszych ośrodkach stają się współcześnie czynnikami współtworzącymi pozycję konkurencyjną Białegostoku, Warszawy i Lublina. Największe ośrodki miejskie bardzo często wybierane są jako miejsca kontynuacji edukacji i w dalszej perspektywie poszukiwania stałej pracy oraz miejsca zamieszkania.

Budowa autostrady A2 może powstrzymać lub zahamować tendencję spadku demograficznego. Cały obszar wschodniego pogranicza naszego kraju, po obu stronach granic, notuje ujemne saldo migracji. Zarówno polska, białoruska, jak i ukraińska część, która współtworzy analizowany Euroregion Bug [15] nie wykreowała

trwałych struktur odgrywających ważną rolę w wykorzystywaniu potencjału gospodarczego i społecznego tychże obszarów. Regiony te nie stanowią ważnych centrów rozwojowych w systemach ogólnopaństwowych, zwłaszcza ekonomicznych. Potencjał gospodarczy pogranicza wschodniego nie jest w wystarczającym stopniu wykorzystywany w celu stymulowania rozwoju lokalnych gospodarek, także w strefie bezpośredniego oddziaływania Międzyrzecza Podlaskiego. W tym przypadku, istnienie formalnej granicy wpływa na osłabienie więzi i rzeczywistej współpracy w sferze gospodarczej pomiędzy poszczególnymi obszarami transgranicznymi.¹

Na terenie miasta Międzyrzec Podlaski rozwija się sektor usług ukierunkowanych na ruch tranzytowy, turystykę oraz elementy jakości życia mieszkańców. Właśnie takim typem usług jest działalność noclegowo – gastronomiczna.

W mieście funkcjonuje ponadto Międzyrzeczka Strefa Nowoczesnych Usług i Produkcji zlokalizowana jest bezpośrednio przy drodze krajowej nr 2 (w przyszłości powinna do niej docierać Autostrada A2). Strefa jest w pełni uzbrojona w wodociąg, kanalizację deszczową i sanitarną, a także energię elektryczną. Strefa sąsiaduje z terenami przeznaczonymi w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego pod usługi i produkcję – co daje praktycznie nieograniczone możliwości rozwoju [19]. Całkowita powierzchnia działek w strefie wynosi 9,86 ha. Tereny przeznaczone są pod inwestycje o profilu nowoczesnych usług i produkcji, między innymi z sektora: nowoczesnych technologii i IT, przemysłu samochodowego, usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych.

Kluczowym uwarunkowaniem zewnętrznym prowadzenia działalności gospodarczej na terenie Międzyrzecza Podlaskiego jest międzynarodowe połączenie komunikacyjne, jakie przebiega przez miasto zarówno w odniesieniu do połączeń drogowych – przyszła autostrada A2, jak również kolejowych. Duży wpływ zewnętrzny na rozwój przedsiębiorczości na terenie miasta ma jego położenie w pasie pogranicza wschodniego. Rozwój gospodarczy Międzyrzecza Podlaskiego jest ściśle związany z jego położeniem geograficznym i możliwościami nawiązania współpracy w ramach sieci wymiany w obszarze pasa transgranicznego. Lokalny rynek nie posiada cech autonomicznych, jest w dużym stopniu uzależniony od dynamiki i przemian rynkowych w otoczeniu najbliższych miast i dalszych ośrodków metropolitalnych. Międzyrzec Podlaski posiada jednak duży potencjał gospodarczy, o czym świadczy fakt, że miasto zostało sklasyfikowane w grupie ośrodków wiodących ze względu na potencjał inwestycyjny i warunki dla rozwoju przedsiębiorczości spośród miast województwa lubelskiego. Klasyfikacja ta oznacza, iż Międzyrzec został uznany za ośrodek o dużym potencjale w generowaniu miejsc pracy i miejsce, gdzie w przyszłości będą napływać inwestycje. Spośród czynników, które mogą stać się stymulatorami dla rozwoju przedsiębiorczości miasta i regionu wymienić należy, przede wszystkim:

- istnienie Międzyrzeczkiej Strefy Nowoczesnych Usług i Produkcji,
- perspektywę wzmocnienia jakości połączeń komunikacyjnych – droga ekspresowa S19, autostrada A2,
- położenie na międzynarodowym szlaku komunikacyjnych Wschód – Zachód: sieci dróg i magistrala kolejowa, największe szanse związane z powstaniem autostrady A2 z Siedlec do Białej Podlaskiej to:
- powstanie strefy ekonomicznej,
- rozwój sektora logistycznego, spedycji,
- położenie przy wschodniej granicy UE,
- pojawienie się zewnętrznych środków finansowych,

- promocja potencjału województwa lubelskiego w kraju i za granicą,
- powołanie partnerstwa gospodarczego z miastami sąsiadującymi z Międzyrzecem Podlaskim – przede wszystkim Białą Podlaską i Terespołem, celem wykorzystania potencjału pogranicza,
- postrzeganie miasta jako ośrodka wiodącego i atrakcyjnego inwestycyjnie,
- perspektywa sąsiedztwa z węzłem autostrady i drogi ekspresowej S19,
- promocja partnerstwa publiczno-prywatnego,
- utworzenie strefy przedsiębiorczości w pobliżu węzła S19 i DK2,
- dobra opinia na zewnątrz o istniejących na terenie miasta firmach,
- bliskość rynku zbytu – poza granice UE.

W okolicach Międzyrzecza Podlaskiego przyszła autostrada A2 będzie się krzyżowała z trasą Via Carpathia (S19). Ta trasa to szansa na odblokowanie ruchu drogowego z państw bałtyckich na południe Europy a zatem zwiększony tranzyt, ale jednocześnie duża szansa rozwojowa na połączenie wschodnich regionów Polski. Via Carpathia to droga, która scementuje i pobudzi gospodarczo regiony województw podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego, a w miejscu gdzie krzyżuje się z projektowaną autostradą A2, powstanie dogodnie miejsce do lokalizacji nowoczesnych centrów logistycznych i magazynowych. Znacząco skróci się także czas przejazdu z Suwałk do Rzeszowa, który obecnie wynosi aż 7,5 godziny a z Suwałk do Krosna 8,5 godziny.

Trasa Via Carpathia będzie osią wymiany towarowej pomiędzy krajami bałtyckimi a Słowacją, Węgrami czy Rumunią, a zatem blokiem państw Europy Środkowo-Wschodniej. Jej realizacja to jednak daleka przyszłość gdyż nakłady inwestycyjne potrzebne do jej ukończenia i czas na to potrzebny są znaczne. Wobec szczupłości środków finansowych bardziej realna wydaje się (przynajmniej na razie) lokalizacja tej trasy biegnąca przez Warszawę, aniżeli przez Międzyrzec Podlaski.

1.3. Biała Podlaska – Kukuryki (A2)

Omawiany odcinek planowanej autostrady A2 należy do najbardziej „gorących”, projektowanych dróg magistralnych w kraju. Skupia się w nim dyskusja reprezentantów różnych szkół planowania przestrzennego: zwolenników tzw. metropolizacji sieci infrastrukturalnej w Polsce, opowiadających się za łączeniem z „twardym jądrem” rozwojowym Europy Zachodniej, zwolennikami carskiej doktryny strategicznej, zgodnie z którą należy utrudniać dostęp potencjalnemu najeźdźcy w głąb własnego kraju oraz zwolenników integracji europejskiej w celu co najmniej usprawnienia obsługi wielkich potoków w handlu międzynarodowym. Dodatkowo można dodać, że analizowany odcinek przyszłej autostrady ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju polskiego przygranicza w pasie najważniejszego, równoleżnikowego, Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr II. Dodatkowy aspekt zagadnieniu nadaje fakt, iż pozostawienie analizowanego odcinka autostrady A2 w obecnej postaci (DK2) utworzy w skali Europy Środkowej „czarną dziurę autostradową” między wybudowanymi odcinkami autostrady na terenie Unii Europejskiej i tzw. „olimpijką” na Białorusi i w Rosji. Byłoby to sprzeczne z intencjami integracyjnymi Unii Europejskiej, która współfinansuje budowę dróg magistralnych w Polsce.

Powstanie A2 do granicy postulowane jest również przez środowiska przewoźników drogowych w Polsce. ZMPD formułowało np. potrzebę rozpoczęcia budowy A2, przy znanym niedoborze środków finansowych, od 6-pasmowego mostu drogowego na Bugu, który zastąpiłby zużytą, awaryjną, utrzymywaną przez stronę białoruską, infrastrukturę mostową na granicy państwa. Badania potwierdzają także przyszłe polepszenie wykorzystania istniejącej

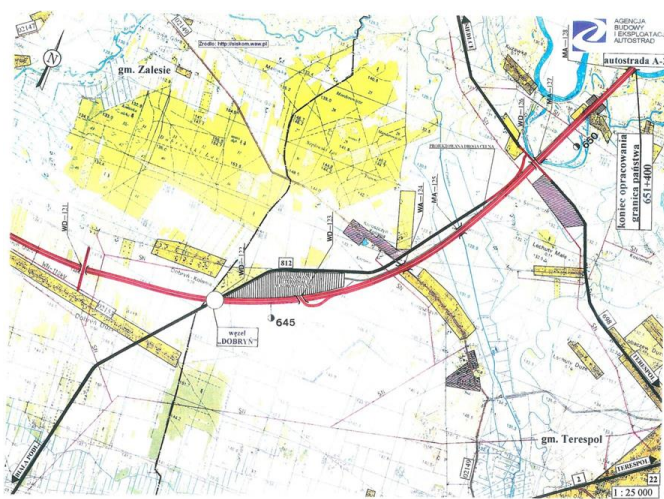
¹ Potwierdzenie tej konstatacji uzyskano w badaniach statutowych dr B. Zakrzewskiego z ITS Warszawa, którymi firma consultingowa Rectus-WOC objęła w latach 2008-2010 ponad 250 przedsiębiorstw na Południowym Podlasiu – przyp. aut.

infrastruktury logistycznej na obszarze przygranicznym Podlasia Południowego (czyli Północnej Lubelszczyzny). Dotyczy to istniejącego Wolnego Obszaru Celnego Małaszewicze-Terespol, niewykorzystanego wielkiego lotniska powojkowego w Białej Podlaskiej oraz postulowanego wielogłęziowego centrum logistycznego na terenie „suchego portu kolejowego” w Małaszewiczach [11, 14]. Wszystkie te obiekty są wykorzystywane w sposób daleki od intensywności. Zgodnie z postulatami przedsiębiorców budowa A2 stanowiłaby impuls dla rozwoju obszarów przygranicza. Umożliwiłaby również wzmocnienia funkcji wielkiej granicznej stacji kolejowej, które obecnie powoli obecnie przesuwają się na obszar Brześcia (na Białorusi) w przegrywanej walce konkurencyjnej.

Należy zauważyć, że autostrada A2 w Paneuropejskim Korytarzu Transportowym nr II, służyć będzie obsłudze ciężarowego transportu samochodowego we współpracy z kolejowymi terminalami kontenerowymi np. czeskim terminalem kontenerowym w Małaszewiczach. Według szacunków służb administracyjno-celnych wartość ładunków przewożonych transportem samochodowym w korytarzu A2 wynosi obecnie 12 mld euro. Lepsze wykorzystanie granicznej infrastruktury transportowej, m.in. dzięki autostradzie, pozwoli na stworzenie dodatkowych powiązań komunikacyjnych z portami Trójmiasta - terminalami kontenerowymi Gdańska i rozbudowywanym z Gdyni. Ma to szczególne znaczenie dla pozbawionej dostępu do morza Białorusi oraz zachodniej Ukrainy.



Rys.6. Projektowany węzeł Biała Podlaska wschód [22]



Rys.7. Projektowany odcinek A2 Dobryń – Granica państwa [22]

Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 1 759 800 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 42 km oraz roczne zyski

wynikające z inwestycji w wysokości 46 032 317,64 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że **koszty budowy odcinka Biała Podlaska – granica państwa zwrócą się w przeciągu 38,23 lat.**

Tab. 3. Dane techniczne inwestycji Biała Podlaska-Kukuryki

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	42 km
Klasa drogi	A
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierijne	W ramach inwestycji planowana jest budowa m.in.: wiaduktów drogowych (autostradowych i ekologicznych) na przecięciach z drogami poprzecznymi i liniami kolejowymi, przejazdów gospodarczych dla obsługi przyległych terenów, mostów nad rzekami, przepustów drogowych i ekologicznych pod trasą główną, drogami poprzecznymi, serwisowymi i zjazdami.
Termin realizacji	2028
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W ramach inwestycji powstaną jest m.in.: ekrany akustyczne w formie wałów i ścian przeciwhałasowych, pasy zieleni izolacyjnej, rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne (sedymentacyjne), osadniki wpustowe i separatory, samodzielne przejścia dla zwierząt, obustronne ogrodzenie dla zwierząt.
Koszt (w zł)	1 759 800 000

Autostrada A2 na odcinku Biała Podlaska – granica państwa polskiego z Białorusią jest konieczna, gdyż obszar nadgraniczny pomiędzy miastem Biała Podlaska i Małaszewiczami/Terespołem jest bliski powstaniu rozbudowanego, wielogłęziowego centrum logistycznego o międzynarodowym znaczeniu [4]. Obszary przygraniczne Polski, a zarazem Unii Europejskiej, leżące w pasie oddziaływania Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr 2, w tym miejscowości takie jak: Terespol, Biała Podlaska, Małaszewicze, są dogodnym obszarem dla lokalizacji przedsiębiorstw z branży logistycznej. W przyszłości poza Małaszewiczami takim dobrze skomunikowanym miejscem będzie także skrzyżowanie autostrady A2 z drogą ekspresową S19 w pobliżu Międzyrzecza Podlaskiego. Niestety brak odcinka autostrady A2 z Mińska Mazowieckiego do Terespoła to duża bariera w rozwoju infrastruktury logistycznej na wiele lat. Realne oddanie odcinka z Warszawy do Kukuryki, nastąpi dopiero ok. 2027 r.! Współcześnie przez Południowe Podlasie czy patrząc szerzej Euroregion Bug po stronie polskiej nie przebiega zatem żadna (!) ukończona autostrada i droga szybkiego ruchu. Tym samym potencjał logistyczny wschodniej Polski jest marnowany, a równoległe za naszą wschodnią granicą rośnie groźna konkurencja gotowa przyjąć obsługę ładunków z Rosji i Chin. Według badań ITS z lat 2008-2012 powołanie takiego CL kosztowałoby w trzech wariantach (w zależności od stopnia skomplikowania): 298 mln zł, 400 mln zł lub 744 mln zł [4, 7].

Wobec wzrostu wielkości przewozów i rozwoju transportu samochodowego centra logistyczne są jednym z elementów porządkujących system transportowy danego regionu i kraju. Dzięki nim możliwa jest realizacja jednej z podstawowych właściwości zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do przestrzeni, związanej z dążeniem do intensyfikacji istniejących struktur i poprawy efektywności ich wykorzystania. W Polsce jednym z kilku dogodnych regionów do rozwoju centrum logistycznego jest leżący blisko wschodniej granicy kraju region Podlasia Południowego. Istnieje tu odpowiednia infrastruktura transportowa, która do dziś nie została w tym celu wykorzystana.

Za przekształceniem w centrum logistyczne istniejącej infrastruktury transportowej w Małaszewiczach, przemawia ostatecznie korzystne położenie geograficzne, które można oceniać w następujących aspektach [8, 17]:

- bliskości wschodniej granicy Unii Europejskiej: graniczne położenie stwarza szanse otwarcia się na rynki wschodnie: Białoruś, Rosję, Kazachstan, Chiny;
- położenia w II Paneuropejskim Korytarzu Transportowym (polski odcinek Świecko-Terespol);
- istnienia niezbędnej infrastruktury do funkcjonowania takiego centrum (terminale transportu intermodalnego);
- charakteru własności oraz obecności gospodarza terenu i infrastruktury (istnienie Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach);
- występującegociążenia masy ładunkowej w kierunku Małaszewicz (potoki ładunków w kierunku wschodnim i przeciwnym);
- możliwości dostępu do transportu kolejowego (szeroki tor doprowadzony z Białorusi) i transportu samochodowego;
- oddalenia infrastruktury podstawowej od centrum miasta Biała Podlaska (ok. 30 km), co zmniejsza uciążliwość funkcjonowania CL dla mieszkańców miasta;
- względnej jednak bliskości miasta Biała Podlaska, będącego chłonnym rynkiem pracy oraz miejscem zbytu dla niektórych towarów obsługiwanych w centrum logistycznym;
- istnienia powojkowego lotniska w Białej Podlaskiej, na którym w przyszłości można byłoby dokonywać przeladunków np. towarów wysokowartościowych.

By tak się stało konieczne jest jednak oddanie całości Autostrady A2 w tym odcinka od granicy miasta Biała Podlaska do granicy państwa polskiego z Białorusią.

Ważnym elementem, który mógłby zostać aktywowany w przypadku budowy autostrady A2 z Białej Podlaskiej do Kukuryk to **Wolny Obszar Celny (WOC)** [1, 11]. WOC to wydzielona część obszaru celnego, na terenie którego krajowe i zagraniczne podmioty gospodarcze mogą prowadzić działalność produkcyjną i handlową, korzystając z systemu zaniechania poboru cła i podatku [1]. WOC jest miejscem, w którym odbywają się typowe dla logistyki procesy składowania, magazynowania, pakowania i przeladowywania towarów przeznaczonych dla odbiorców zagranicznych lub sprowadzonych z importu na potrzeby krajowe². Jeden z takich Wolnych Obszarów Celnych znajduje się w Małaszewiczach. Koncepcja utworzenia tam strefy wolnocełowej zarysowała się już wiosną 1988 r. Rok później 31 maja 1989 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów uznał za właściwe powołanie Wolnego Obszaru Celnego na zasadach spółki kapitałowej [11]. 17 lipca 1989 r. Rada Ministrów ustanowiła Wolny Obszar Celny, którego zarządzaniem miała się zająć powołana do tego celu spółka. Trwały jednak spory polityczne dotyczące sposobu zarządzania WOC i 23 marca 1993 r. Rada Ministrów ponownie wydała Rozporządzenie o utworzeniu WOC w Małaszewiczach, którego zarządzanie powierzono gminie wiejskiej Terespol. Zarządzanie WOC-Małaszewicze posiadającym infrastrukturę techniczną do obsługi polskich obrotów międzynarodowych oddano zatem słabemu, gminnemu samorządowi i stan ten trwa do dzisiaj.

Głównym zadaniem Wolnych Obszarów Celnych (w tym Małaszewicz) jest ułatwienie międzynarodowej wymiany towarowej i obsługi ładunków w tranzycie. WOC w Małaszewiczach utworzono na powierzchni 166 ha pomiędzy międzynarodową trasą Berlin-Warszawa-Moskwa a linią kolejową E20. Place składowe liczą ok. 10 tys. m², na terenie WOC znajduje się także bocznicza kolejowa (7,5 km toru „szerokiego”, azjatyckiego-1520 mm i „wąskiego”, europejskiego-1435 mm) połączona z linią kolejową E20, sieć wodociągowa doprowadzająca wodę z ujęcia o wysokiej wydajności i

jakości, sieć energetyczna i kanalizacyjna, droga główna przystosowana do ruchu ciężkiego. Rozwiązany jest także problem łączności telefonicznej.

W latach 1990–1995 zainwestowano na terenie WOC Małaszewicze ok. 50 mln dolarów, powstało tam także ponad 500 miejsc pracy. Na terenie Wolnego Obszaru Celnego działają lub działały: Zakłady Mięsne „Dolina Łąk”, terminal przeladunkowy gazu polskoholenderskiej firmy „Gaspol”, importerzy samochodów osobowych. Swoje działki mają tu ponadto Polskie Konsorcjum Gospodarcze S.A., Strefa Wolnocełowa Sp. z o.o., Podlaska Agencja Spedycyjna Sp. z o.o., P.K.P. Cargo oraz Wschodni W.O.C. Małaszewicze S.A. Łącznie w wieczyste użytkowanie przekazano 92 ha W.O.C. [11]

Masowe składowanie towarów w Małaszewiczach wiąże się z szeregiem korzyści: administracyjnych, ekonomicznych, organizacyjnych, korzyści związanych ze składowaniem i przetwarzaniem towarów. Można wyróżnić także korzyści z istnienia WOC dla ich właścicieli, użytkowników oraz dla sektora publicznego. Wymieńmy zatem niektóre z nich:

- towary dostarczane zza polskiej granicy wschodniej do WOC oraz z WOC za granicę wschodnią zwolnione są od pozwoleń na ich obrót;
- w WOC nie stosuje się zakazów i ograniczeń dotyczących niektórych kontroli pozataryfowych np. sanitarnej i fitosanitarnej;
- towary sprowadzane z zagranicy nie podlegają uciążliwym opłatom cła i podatków. Należności celne pobierane są dopiero gdy towar jest wyprowadzony z magazynu i przeznaczony na obszar celny Wspólnoty Europejskiej;
- wprowadzanie, wyprowadzanie oraz reglamentacja towaru partiami i możliwość składowania towaru (właściwie nieograniczona w czasie) na terenie WOC. Towar może być przyjęty na podstawie faktury tymczasowej i nie jest ona wymagana gdy towar nie podlega formalnościom celnym [2];
- towary wprowadzone do WOC spoza Unii Europejskiej można poddać przetworzeniu pod kontrolą celną bez ograniczeń ilościowych i opłat celnych oraz podatkowych. Możliwość ta nie jest jednak dostępna dla firm spoza Wspólnoty;
- właściciele mogą czerpać dochody z dzierżaw oraz wynajmu obiektów i gruntów firmom spedycyjnym, logistycznym i innym, oraz czerpią dochody z działalności usługowej;
- w WOC występuje mniejsza pracochłonność wynikająca z zaniechania formalności celnych;
- istnieje możliwość gospodarczego wykorzystania towaru spoza Unii przed obłożeniem go cłem, dopuszcza się przy tym udział towarów krajowych;
- dochody z podatku od działalności gospodarczej wpływają do skarbu państwa;
- rozwija się działalność gospodarcza i aktywizuje się najbliższe otoczenie WOC, napływają inwestycje [1];
- w przypadku wytworzenia, przerobienia, uszlachetnienia bądź konfekcjonowania towarów na terenie WOC-Małaszewicze stosowane są ulgi inwestycyjne. Zwolnienie 50% stawki dotyczy podatku od nieruchomości, od budynków i budowli. Podmioty, które zainwestują na terenie WOC minimum równowartość 2,5 mln dolarów uzyskują zwolnienie na okres 3 lat.

Na dzień dzisiejszy wielu z wymienionych wyżej korzyści nie można uzyskać, gdyż niemal wszystkim polskim wolnym obszarem celnym brakuje wsparcia prawnego i odpowiedniej promocji, która pozwoliłaby uczynić je konkurencyjnymi w stosunku do WOC w innych regionach Europy. Do WOC w Małaszewiczach nie jest także doprowadzona „porządna” droga – w tym wypadku autostrada A2.

Podstawowym elementem, aktywowanym dzięki wybudowaniu autostrady z Białej Podlaskiej do granicy państwa polskiego, „jądrem” centrum logistycznego powinien zostać także „suchy port”

² W Kodeksie Celnym z 1 stycznia 1998 r. określono, że WOC jest wydzieloną z polskiego obszaru celnego powierzchnią, na której może być prowadzona działalność gospodarcza: przemysłowa, usługowa lub handlowa, z wyłączeniem handlu detalicznego.

kolejowy w Małaszewiczach. Obecnie ma on możliwość przeładunku wszystkich towarów przewożonych przez kolej. Jego zdolność przeładunkowa wynosi ok. 7 mln ton ładunków rocznie, ale wykorzystywany jest w tej chwili w niewielkiej skali. Obecnie „suchy port” PKP Małaszewicze może przeładować w ciągu doby 24 tys. ton różnorodnych ładunków przewożonych przez kolej [9].

Przeładunków dokonuje się w 7 terminalach przeładunkowych (każdy przystosowany do innych ładunków). Trzy z nich funkcjonują w Małaszewiczach [4]:

- terminal Małaszewicze I zajmuje się przeładunkiem ładunków niezjednostkowanych z taboru krytego do taboru krytego. Jest wyposażony w dwie rampy wyspowe o znacznej długości, umożliwiające jednoczesną obsługę dużego, 40-wagonowego pociągu kolei rosyjskich, z uwagi na podwójną szerokość układów torowych: normalny, tj. europejski oraz szeroki, wschodnio-europejski tor;
- terminal Małaszewicze II na dwóch frontach za pomocą 16 suwnic jeszcze w latach 90.-tych XX w. i na początku XXI w. dokonywał przeładunków ładunków zjednostkowanych z taboru otwartego do otwartego oraz przeładunku towarów masowych typu ruda czy nawozy. Terminal był przeznaczony głównie do przeładunku rudy żelaza i żelazostopów, i był wyposażony w dwa układy torów podsuwnicowych i dwie estakady, jedno- i dwutorową, umożliwiające dwustronny przeładunek bezpośrednio do wagonów PKP lub manipulacje rudą żelaza i pochodnymi z wykorzystaniem specjalnych zasobników-składów o dużej pojemności;
- terminal Małaszewicze III specjalizuje się w przeładunku kontenerów. Wyposażony jest w układ torów podsuwnicowych i kontenerowe suwnice bramowe produkcji fińskiej i jugosłowiańskiej, które służą przeładunkowi standardowych kontenerów ISO, a także małych pojemników, złomu, czy surówki.

Pozostałe cztery tzw. „leśne” (usytuowane w lasach) terminale przeładunkowe umiejscowiono w pobliżu Małaszewicz:

- terminal Raniewo - dokonuje się w nim przeładunku towarów zjednostkowanych do taboru krytego oraz załadunku artykułów spożywczych do rosyjskich wagonów chłodni. Terminal dysponuje jedną dużą rampą wyspową oraz rampą boczną;
- terminal Kowalewo jest frontem przeładunku zboża we wszystkich relacjach i frontem przeładunku towarów wrażliwych na opady atmosferyczne, przy użyciu wózków widłowych i innego sprzętu. Posiada dwie rampy przeładunkowe, kilkunastoletnią halę magazynową i układ torów podsuwnicowych;
- terminal Wólka dokonuje przeładunku samochodów oraz materiałów sypkich takich jak nawozy, pasze i jest wyposażony w dwie rampy;
- terminal Podsędków 2 to front suwnicowy, przystosowany do przeładunku towarów zjednostkowanych, którego wyposażenie stanowi rampa wyspowa oraz estakada przeładunkowa [4].

Do głównych walorów lokalizacyjnych tego zespołu stacji kolejowych w Małaszewiczach należą:

- położenie blisko WOC,
- istnienie infrastruktury transportowej łączącej port z zapleczem tranzytowym poprzez połączenie kolejowe i drogowe,
- istniejący potencjał przeładunkowo-składowy o charakterze uniwersalnym zapewniający obsługę ładunków i środków transportu na konkurencyjnym poziomie,
- wysoka rentowność usług przeładunkowo-składowych i innych,
- długoletnie tradycje współpracy ze spedytorami, odpowiednio przygotowane kadry posiadające doświadczenie w zakresie obsługi ładunków, środków transportu i koordynacji procesów usługowych.

„Suchy port” kolejowy w Małaszewiczach spełnia warunki, by sprostać konkurencji kolejowych portów zachodniej Europy. Dysponuje szeroką gamą sprzętu przeładunkowego, takiego jak: suwnice, spredery do kontenerów, chwytaki, wózki widłowe z dodatkowym sprzętem, elewatory do przeładunku materiałów sypkich, urządzenia do jednostkowania ładunków (paletyzowanie, workowanie, pakietowanie), ponadto estakady do przeładunku towarów sypkich i cieczy, rampy wyspowe, boczne i najazdowe, wiaty umożliwiające przeładunek towarów wrażliwych na opady atmosferyczne, place składowe, magazyny paliw płynnych. Na terenie zespołu stacji Małaszewicze ma swoich przedstawicieli wiele firm spedycyjnych, wyspecjalizowane przedsiębiorstwa takie jak „Polcargo”, służby weterynaryjne i sanitarne. Z układem torowym stacji jest połączona podwójna, niespełna trzykilometrowa bocznica (tor szeroki i normalny) Wolnego Obszaru Celnego Małaszewicze-Terespol wybudowana przez firmę „Gaspol”. Na terenie portu znajdują się również inne zakłady: baza napraw maszyn i sprzętu, lokomotywnia, wagonowania, oferujące szeroką gamę usług m.in. usługi kolejowe, samochodowe, diagnostyczne, obróbkę drewna, metali itp.

22 września 2017 r. Poczta Polska i China Post Group podpisały wstępne porozumienie, dotyczące transportu przesyłek drogą lądową z portu przeładunkowego w Małaszewiczach do 30 krajów europejskich. Kolejnym krokiem, będzie podpisanie umowy finalnej, która wejdzie w życie niezwłocznie po wygaśnięciu porozumienia, zawartego na pół roku (do końca marca 2018 r.). Negocjacje prowadzone z China Post Group, których zwieńczeniem jest porozumienie, dotyczyły m.in. przewozu kontenerów z przesyłkami drogą kolejową z Chin do Międzynarodowego Urzędu Wymiany (IOE) w Małaszewiczach i ich dalszego transportu przez Poczta Polską do operatorów europejskich, a także aspektów technicznych współpracy (m.in. ilości przesyłek, sposobu załadunku, taryf). Ekspansja zagraniczna Poczty Polskiej jest jednym z trzech filarów nowej strategii rozwoju Grupy na lata 2017-2021. Celem spółki jest koordynacja wymiany handlowej pomiędzy Azją a Unią Europejską i stworzenie hubu logistycznego dla e-commerce na Nowym Jedwabnym Szlaku. Poczta chce zrealizować to zadanie poprzez przejście obsługi przesyłek pocztowych z Chin do krajów europejskich przywożonych drogą kolejową i zawarcie korzystnych umów z partnerami azjatyckimi oraz operatorami krajów europejskich.

Innym elementem, który powinien zostać aktywowany w momencie wybudowania autostrady A2 na odcinku Biała Podlaska-granica państwa byłoby **lotnisko powojenne w Białej Podlaskiej** [14]. Początki funkcjonowania lotniska w Białej Podlaskiej to lata przedwojenne II Rzeczypospolitej (wrzesień 1924 r.). Najlepsze czasy dla swojego funkcjonowania wojskowe lotnisko w Białej przeżywało w latach 80. XX wieku gdy loty szkoleniowe odbywały się tu niemal codziennie. Po upadku komunizmu i wejściu Polski do NATO lotnisko straciło na znaczeniu jako leżące tuż przy wschodniej granicy paktu. W 2002 r. nastąpiło zamknięcie bazy wojskowej na lotnisku oraz przekazanie gruntów do Agencji Mienia Wojskowego. W 2009 r. na mocy ustawy z dnia 10 lipca 2008 r. o zmianie ustawy o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 144, poz. 901), grunty wcześniej zamkniętego dla ruchu lotniska zostały przekazane Miastu Biała Podlaska w formie darowizny. W 2010 r. firma Biała Airport Sp. z o.o. (wcześniej Cargo Hub Warszawa - Biała Sp. z o.o.) wygrała przetarg, na mocy którego podpisano umowę dzierżawy lotniska na okres 35 lat. Następnie w 2011 r. dzierżawca uruchomił lądowisko pod numerem ewidencyjnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego 69. Od maja 2011 r. rozpoczął się okres funkcjonowania lotnictwa General Aviation na lotnisku zarządzanym przez spółkę Biała Airport Spółka z o.o. 28 marca 2013 r. ówczesny Prezydent Miasta Andrzej Czapski wypo-

wiedział umowę dzierżawy lotniska spółce Biała Airport. Zarząd nad obiektem przejął biański Zakład Gospodarki Lokalowej. 1 września 2015 r. decyzją prezydenta Białej Podlaskiej lotnisko przeszło pod pieczę Referatu Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta.

Od kilku lat postuluje się zorganizowanie na terenie Podlasia Południowego jednego z elementów nowoczesnego centrum logistycznego. Do lotniska powinna jednak prowadzić świetnej jakości droga – projektowana autostrada A2. Wynika to z faktu tranzytowego położenia Południowego Podlasia z korzystnym rozkładem infrastruktury transportowej – w regionie tym stykają się transport samochodowy, kolejowy (z szerokim torem kolejowym doprowadzonym z terenu Białorusi do Wolnego Obszaru Celnego w Małaszewiczach), przesyłowy. Elementem uzupełniającym multimodalne centrum logistyczne w Małaszewiczach mogłoby zatem zostać powojskowe lotnisko cargo w Białej Podlaskiej, którego infrastruktura techniczna pozostaje w dalszym ciągu niewykorzystana [11]. W tej chwili lotnisko ma charakter lądowiska i jego działalność nie wykracza poza działalność aeroklubu. Tym samym lotnisko nie spełnia swej ustawowej i rzeczowej funkcji, gdyż jak sama nazwa wskazuje powinny się z niego odbywać regularne loty (pasażerskie czy towarowe) choćby w niedużej skali. Nie pomaga w tym względzie także konkurencja w postaci oddalonego do Białej Podlaskiej o 120 km lotniska w Lublinie, które obecnie obsługuje ok. 30 tys. pasażerów miesięcznie (nie obsługiwane są tam jednak przewozy cargo). Mapa dostępności lotnisk w Polsce wskazuje jednak wyraźnie, że lotnisko w Białej Podlaskiej mogłoby w ograniczonym zakresie obsługiwać także ruch pasażerski gdyż dostępność czasowa większości mieszkańców Południowego Podlasia do najbliższego lotniska w Warszawie czy też Lublinie wynosi ponad 2 godziny.

Lotnisko w Białej Podlaskiej jest wyposażone w dwie drogi startowe – jedną z najdłuższych w Polsce z możliwością pełnej eksploatacji [14]:

- pas główny 3300×60 m,
- pas rezerwowy 2260×30 m,
- pasy lądowania, kołowania i strefy postojowe,
- pełna całodobowa ochrona,
- obszar o powierzchni ponad 70 ha przeznaczony do rozwoju zaplecza usług pasażerskich i transportowych z niezależnym dostępem,
- podziemne zbiorniki do przechowywania ponad 5 mln litrów paliwa,
- osobna bocznica kolejowa zapewniająca bezpośredni dostęp do granicy.

Obecnie lotnisko w Białej Podlaskiej ma status Lądowiska (kod ICAO: EPBP). Lądowisko powstało w 2011 r. na lotnisku powojskowym. Figuruje w ewidencji lądowisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego i dysponuje asfaltową drogą startową o długości 2300 m.

Zgodnie z ustaleniami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Biała Podlaska nieruchomość może pełnić następujące funkcje:

- funkcję lotniskową,
- funkcję produkcyjną,
- składy i magazyny, handel hurtowy, usługi komercyjne, zieleni rekreacyjną.

Orientacyjna cena gruntu wynosi ok. 50 zł/m²

Miasto Biała Podlaska może udostępnić ten teren pod inwestycje w formie dzierżawy lub sprzedaży w formie przetargu. Lotnisko-lądowisko w Białej Podlaskiej znajduje się w dogodnej lokalizacji i tak np. odległości: 4 km od międzynarodowej drogi E30, 1 km od stacji kolejowej, ok. 120 km - międzynarodowy port lotniczy Lublin.

Argumenty, które przemawiają za wznowieniem działalności lotniska w Białej Podlaskiej, to m.in.:

- możliwość pełnego uruchomienia lotniska w ciągu kilku miesięcy;
- istniejące lotnicze przejście graniczne nr 918;
- stosunkowo niewielkie koszty dostosowania istniejącej infrastruktury do odpowiedniej kategorii przyszłego portu lotniczego;
- możliwość zlokalizowania na terenie lotniska podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, ewentualnie rozszerzenie i stworzenie podstrefy Wolnego Obszaru Celnego z Małaszewicz;
- możliwość zatrudnienia na lotnisku dawnej kadry wojskowej zamieszkałej w Białej Podlaskiej i okolicach;
- lotnisko mogłoby stać się elementem kilkucystonowego CL. Pozwoliłoby to na wypracowanie regionalnego systemu komunikacyjnego przy połączeniu trzech gałęzi transportu: samochodowego – kolejowego – lotniczego, a przyszłości może nawet przesyłowego;
- część infrastruktury lotniska w dalszym ciągu może pozostać dogodną bazą do organizacji imprez masowych (koncertów, rajdów samochodowych itp.).

Lotnisko w Białej Podlaskiej wymaga jednak stałego dozoru i konserwacji a nade wszystko szybkich decyzji koncepcyjnych, inwestycyjnych i organizacyjnych władz państwowych, samorządowych a zwłaszcza potencjalnych inwestorów [14]. Bez nich istnieje bowiem ryzyko, iż duży potencjał lotniska w Białej Podlaskiej zostanie zmarnowany.

PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiliśmy ogólną charakterystykę prac nad infrastrukturą drogową we wschodniej części naszego kraju. Twierdzimy z całą stanowczością, że w okresie kilku lat ruch osób i ładunków na trasie Polska – Białoruś, a dalej Rosja, Kazachstan i Chiny zwiększy się [16]. Jedynym wyjściem jest myślenie już dziś o szybkiej rozbudowie Drogi Krajowej nr 2 w magistralną drogę autostradową A2, jako przedłużenie „Autostrady Wolności” ze Świecka do granicy państwa z Białorusią. Budowa autostrady A2 pozwoli na pobudzenie społeczno-gospodarcze regionów wschodniego Mazowsza, i Południowego Podlasia (północnej Lubelszczyzny) [10, 13, 14]. Zmniejszy bezrobocie, wyzwoli nowe miejsca pracy, pobudzi inicjatywę lokalną oraz poprawi dostępność klientów do transportu samochodowego. Będzie miała też wpływ w relacjach międzynarodowych na naszych partnerów z Białorusi.

W wyniku przeprowadzonego w ITS rachunku efektywności ekonomicznej **koszty budowy poszczególnych odcinków autostrady A2 zwrócić się w przeciagu: Mińsk Mazowiecki – Siedlce 15,93 lat, Siedlce – Biała Podlaska - 21,18 lat, Biała Podlaska – granica państwa - 38,23 lat.** Jak na warunki europejskie nie są to długie terminy, a czas ten może być nawet skrócony poprzez korzyści gospodarczo-społeczne wynikające z aktywizacji całego polskiego przygranicza [13].

Dalsze fragmenty przyszłej autostrady według oficjalnej polityki rządu zostaną doprowadzone do Białej Podlaskiej według planów do 2024 r. Do tej pory brak jednak decyzji czy będzie zbudowany odcinek Biała Podlaska – granica państwa z Białorusią. Używa się przy tym argumentu „braku popytu” na ten odcinek argumentując to niskim natężeniem ruchu wynikającym z pomiarów GDDKiA. Jest to jednak krótkowzroczne spojrzenie związane w dodatku tylko z motoryzacją indywidualną, a nie funkcjonowaniem Paneuropejskiego Korytarza Transportowego nr II [17, 18]. Już w 2013 r. specjaliści z SGH i ITS wskazywali na dobroczynne skutki modernizacji DK 2 dla Południowego Podlasia, przy odsunięciu w czasie budowy autostrady [4]. Od tego czasu sytuacja się dynamicznie zmienia. Rośnie handel międzynarodowy, a korytarz transportowy nr 2 przez Polskę

wygrwa zdecydowanie konkurencję z innymi szlakami równoleżnikowymi przez Środkową Europę, co jeszcze na początku tego wieku nie było takie pewne. Wystarczy przejechać się samochodem osobowym DK 2 pomiędzy kolumnami ciężarówek, aby nabrać właściwego dystansu do lansowanego przez niektórych naukowców braku popytu.

Zdając sobie jednak sprawę z realiów, specjaliści związani z Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) i Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Przewoźników a także ITS i SGH, sugerują w najbliższych latach likwidację granicznego, drogowego „wąskiego gardła” między Koroszczynem i Białą Podlaską [3]. Inaczej mówiąc, budowa autostrady A 2 powinna zacząć się od mostu granicznego i niekłopotliwej inwestycji do węzła zapewnającego zjazd na istniejącą, nową obwodnicę Białej Podlaskiej. Po drugiej stronie granicy istnieje obwodnica Brześcia M 1 z węzłem rozjazdowym w Tielmach i dalej z węzłami wielopoziomowymi obwodnicy Kobrynia. Można tylko dodać, że Unia Europejska pomaga nam finansować infrastrukturę transportową formułując priorytetowe cele integracji europejskiej sieci drogowej. Dalsza zwłoka w realizacji A2 utrwała w środku Europy „czarną dziurę” autostradową między tzw. „olimpijką” na wschodzie i istniejącą A2 w Warszawie. Polscy przewoźnicy samochodowi, którzy zajęli zdecydowanie pierwsze miejsce w Europie w obsłudze przewozów międzynarodowych, podkreślają, że mogą utrzymać swoją pozycję ważnych eksporterów usług tylko wtedy, gdy będą jeździć a nie stać w lasach nad granicą.

Polska wschodnia jeśli chodzi o inwestycje drogowe jest cały czas niedoinwestowana [20]. Rozwój infrastruktury logistycznej we wschodniej Polsce, w tym na Południowym Podlasiu w pasie korytarza transportowego nr 2, zahamowany jest przede wszystkim przez brak odcinka autostrady A2 z Warszawy do Terespolu. Tymczasem polskim przewoźnikom samochodowym rośnie konkurencja na Białorusi. Rząd Białorusi ma plan zarabiania na obsłudze logistycznej europejskiego importu z Chin oraz przechwycenia rynku przewozów z Europy na wschód głównie do państw Unii Celnej. Na Białorusi przy głównych przejściach drogowych od kilku lat budowane są magazyny celno-logistyczne. Tym samym nowoczesne centra logistyczne powstają przy wschodniej granicy Polski po stronie białoruskiej, a nie po polskiej. Pierwszy kompleks logistyczny w Brześciu, nazwany Centrum Transportowo-Logistycznym powstał po zawarciu porozumienia z lokalnymi władzami celnymi 20 września 2011 r. [17] Obiekt ten ma powierzchnię 2,3 tys. km² posiada 6 doków dla samochodów ciężarowych. Znajduje się 6 km od granicy z Polską, z dobrym dojazdem od autostrady M1/E30.

Koniecznym jest także przywrócenie i zaktywizowanie umowy o małym ruchu granicznym z Białorusią, w tym uproszczenie wydawania wiz do Polski, po to by Białorusini mogli przyjeżdżać do naszego kraju i robić u nas interesy lub zakupy, właśnie nowowybudowaną A2. Tuż za naszą wschodnią granicą jest blisko 350 tys. Brześć Litewski. Tak duży potencjał demograficzny położony blisko Południowego Podlasia to wielki ludzki i ekonomiczny kapitał. Białorusini z Brześcia mogliby robić w Polsce zakupy a polskie firmy mogłyby na tym korzystać. Szczelne zamknięcie granicy Polski z Białorusią jest sprzeczne z polskim interesem gospodarczym.

W oparciu o powyższą analizę skutków powstania odcinka autostrady pomiędzy Warszawą a granicą państwa z Białorusią można sformułować następujące rekomendacje o szerszym, strategiczno-rozwojowych charakterze:

- należy bezwzględnie zatroszczyć się o budowę autostrady A2 pomiędzy Warszawą a granicą państwa w Kukurykach;
- powstanie autostrady A2 realnie włączy obszary przygraniczne Południowego Podlasia w krwiociąg systemu transportowego Polski oraz pozwoli wykorzystać zaniedbane atuty rozwojowe

tego regionu (np. lotnisko powojkowe w Białej Podlaskiej, WOC w Małaszewiczach);

- wreszcie lepsze skomunikowanie Białej Podlaskiej i Terespolu z Warszawą i Siedlcami pozwoli udowodnić „izolowanej” obecnie transportowo, lokalnej społeczności korzyści wynikające ze zwiększonej mobilności mieszkańców regionu;
- usprawniony zostanie transport TIR-ów, co zmniejszy uciążliwość tranzytu dużych ładunków dla lokalnej ludności;
- budowa autostrady A2 na tym odcinku przyciągnie nowych inwestorów i zaktywizuje gospodarczo i społecznie region Południowego Podlasia. W październiku 2017 r. podpisana została umowa pomiędzy Poczta Polska a China Post o dystrybucji w Europie przesyłek drobnych z Chin, które przywożone będą koleją w kontenerach. Jeżeli dojdzie do zakupu 40 ha nieużytków na terenie lotniska powojkowego w Białej Podlaskiej za 60 mln zł i powstanie tam baza składowo-dystrybucyjna, to powstanie autostrady A2 będzie jednym z głównych czynników przesądających o sukcesie tego projektu.

Poza znaczeniem czysto ekonomicznym i gospodarczym autostrada A2 **udostępni komunikacyjnie tereny Południowego Podlasia i ułatwi dostanie się z zachodniej i centralnej Polski do krain i lasów doliny Bugu, co ma niebagatelne znaczenie turystyczne**. Pozwoli także na rozwój branży turystycznej w tym agroturystyki, budowę nowych pensjonatów i hoteli.

Tym samym uważamy, że **cel tego artykułu został w pełni zrealizowany**. Niemniej jednak zdajemy sobie sprawę, że wiele drobnych wątków zostało tylko wspomnianych i czeka na dalsze rozwinięcie. Najważniejszym dla nas jest podjęcie decyzji o pilnej i jak najszybszej realizacji budowy autostrady A2 od Warszawy do granicy państwa z Białorusią. Obyśmy nie odkładali tej decyzji na później, bowiem wówczas będzie ją tylko trudniej wykonać, a ruch drogowy i tak będzie się zwiększał.

BIBLIOGRAFIA

1. Andrzejewski R., Fechner I., Wolny Obszar Celny jako punkt węzłowy międzynarodowych sieci logistycznych, „Logistyka”, 2006, nr 2, s. 31-33.
2. Andrzejewski R., Fechner I., Związek Wolnych Obszarów Celnych z centrami logistycznymi, „Logistyka” 2006, nr 5, ss. 79-81.
3. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów*, Poznań: Instytut Magazynowania i Logistyki, „Logistyka” 3/2014, s. 716-722.
4. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu*. Monografia, ITS, Warszawa 2013.
5. Brdulak J., Zakrzewski B., Nowacki G., *Infrastruktura transportu drogowego jako czynnik bezpieczeństwa rozwoju wschodniej Polski*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” Nr 9/2017, s. 39-46
6. Brdulak J., Zakrzewski B., *Zarys teoretyczny zmian systemu transportowego Polski*, „Transport Samochodowy”, nr 1/2008, s. 35-45.
7. Brdulak J., Zakrzewski B.; *Methods for Calculating the Efficiency of Logistics Centres*, „Archives of Transport”, 2013, Vol. 27-28, iss. 3-4, p. 25-43.
8. Brdulak J., Zakrzewski B.; *Ocena ekonomicznej efektywności funkcjonowania Centrum Logistycznego w Małaszewiczach - założenia teoretyczne*, „Transport Samochodowy”, T. 22, Nr 4/2008, s. 26-37.
9. Jadczyk S, Gmina Terespol w dziesięciolecie 1992-2000, Terespol 2004, s. 147

10. Krysiuk C., Nowacki G., Zakrzewski B., *Rozwój miast w Polsce, czynnik transportu*, „Logistyka” nr 4/2015 s. 7813-7822.
11. Kucharuk T., *Wolny Obszar Celny Małaszewicze-Terespol. Zarys historii realizacji projektu*, Biała Podlaska, maj 2005, w: <http://rectus.edu.pl/WOC.doc>
12. Kuśmińska-Fijałkowska, A., Łukasik, Z., & Kozyra, J. (2017). *Noise in Road Transport as a Problem in European Dimension*. In A. Weintrit & T. Neumann (Eds.), *Safety of Sea Transportation: Proceedings of the 12th International Conference on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation (TransNav 2017)*, June 21-23, 2017, Gdynia, Poland (pp. 141–148). London: CRC Press, Taylor&Francis Group.
13. Łukasik Z., Kuśmińska-Fijałkowska A., Kozyra J., Olszańska S., *Evolution of costs in the activity of a transport company within the European Union*, *Ekonomicko-manazerskie spectrum* 11 (Issue 2), s. 53-63.
14. Zakrzewski B., *Former Military Airfield in Biała Podlaska as a Part of New Logistics Centre in Southern Podlasie*, “Security Dimensions. International and National Studies”, 2016, no 19, p. 116–134
15. Zakrzewski B., *Infrastructural company in the development of the Euroregion Bug* w: “Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie”, *Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH*, T. 43, Nr 2/2017, s. 78-87
16. Zakrzewski B., *Instytut Transportu Samochodowego : 60 lat minęło...1952-2012*, ITS, Warszawa 2012.
17. Zakrzewski B., *Logistics Centres of Eastern Poland in The Pan-European Transport Corridor No. 2*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki”, T. 34, 2016, nr 2, s. 215-224.
18. Zakrzewski B., Nowacki G., *Pan-European Transport Corridor No. 2 and the development potential of Mazovia municipalities*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” T. 1725 (12/2016), 1709-1714
19. Zakrzewski B., Zakrzewska D., *Przedsiębiorstwo produkcyjne i procesy realizowane w sferze produkcji*, „Logistyka” nr 3/2014, Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu, s. 6965-6976.
20. Zakrzewski B.; *Transport samochodowy w Polsce wobec problemów dalszego rozwoju na przykładzie regionów wschodnich*, „Gospodarka Materialowa & Logistyka”, T. 1257, nr 5/2016, s. 790-808.
21. GDDKiA <https://www.gddkia.gov.pl/> (dostęp: 29.12.2017).
22. www.SISKOM.com (pobrano dn. 16.10.2017 r.)
23. <http://www.dziennikwschodni.pl/biala-podlaska/autostrada-a2-w-bialej-podlaskiej-podpisz-petycje.n.140729892.html> (pobrano dn. 16.10.2017 r.)
24. <https://conadrogach.pl/mapy/przebieg-autostrady-a2-warszawa-minsk-mazowiecki-siedlce-kukuryki-wschodnia-granica.html> (pobrano dn. 16.10.2017 r.)
25. http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/galerie/1055265_duze-zdjecie_2_a2-pobiegnie-dalej-na-wschod.html (dostęp: 29.12.2017)
26. <http://tygodniksiedlecki.com/t40443-doczekamy.sie.autostrady.htm> (dostęp: 29.12.2017)

The A2 motorway as a key element of Eastern Poland's transport infrastructure

The article discusses problems related to the road transport infrastructure of Eastern Poland, including the following provinces: Mazowieckie and Lubelskie, on the example of the A2 motorway running through these provinces. Arguments were presented that the road infrastructure emerging in the Pan-European Transport Corridor II is a key factor in the security and economic development of Eastern Poland and an important element of our country's economic, social and military security.

Autorzy:

dr **Bartosz Zakrzewski**, adiunkt, Instytut Transportu Samochodowego, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw, tel.: +48 22 43 85 217, fax: +48 22 43 85 401, bartosz.zakrzewski@its.waw.pl

dr hab. inż. **Gabriel Nowacki**, prof. nadzw. WAT, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki/Instytut Organizacji i Zarządzania, 00-908 Warszawa, ul. Gen. S. Kaliskiego 2, tel. +48 (261) 83 94 59, fax: (261) 83 75 39, gabriel.nowacki@wat.edu.pl

mgr **Rafał Kopczeński** – Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki, 00-908 Warszawa, ul. Gen. S. Kaliskiego 2, rafal.kopczeński@wat.edu.pl

JEL: R42 DOI: 10.24136/atest.2018.080

Data zgłoszenia: 2018.05.22 Data akceptacji: 2018.06.15