

Saara

Spis treści

1. Wstęp.....	1
2. Sytuacja polityczna	1
3. PKB i zatrudnienie	2
4. Najważniejsze branże przemysłu Saary	5
4.1 Przemysł motoryzacyjny.....	5
4.2 Przemysł wydobywczy	6
4.3 Przemysł metalurgiczny	6
4.4 Energetyka	7
4.5 Przemysł ceramiczny	7
5. Handel zagraniczny	7
6. Współpraca z zagranicą.....	8
7. Transport	9
7.1 Transport drogowy	9
7.2 Transport kolejowy	9
7.3 Transport lotniczy	10
7.4 Żegluga morska i śródlądowa.....	10
8. Szkolnictwo wyższe i ośrodki naukowo- badawcze.....	10

1. Wstęp

Saara (niem. Saarland) jest jednym z najmniejszych krajów związkowych Republiki Federalnej Niemiec. Położony jest na południowym zachodzie kraju i w obrębie Niemiec graniczy z Nadrenią-Palatynatem (niem. Rheinland-Pfalz).

Jego zachodnia granica jest równocześnie granicą państwową z Francją i Luksemburgiem. Wraz z francuskim regionem Lotaryngią, belgijską Walonią, Luksemburgiem oraz niemieckim krajem związkowym Nadrenią-Palatynatem tworzy Region Saar-LorLux. Land leży na obszarze Średniogórza Niemieckiego, obejmując południowy skraj gór Hunsrück i zachodnią część pogórza Pfälzer Bergland. Około 1/3 powierzchni landu pokryta jest lasami. Największą rzeką jest Saara, od której land wzięł swoją nazwę.

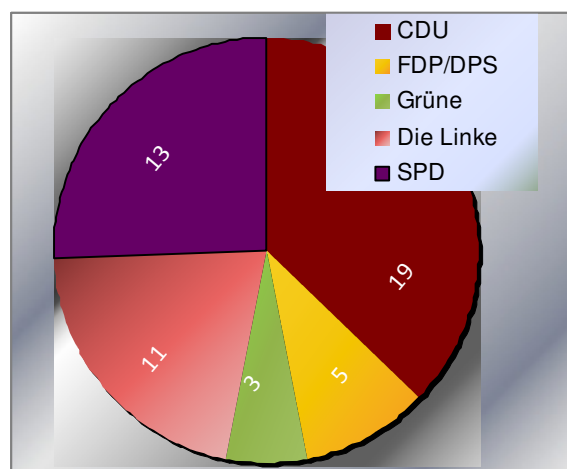
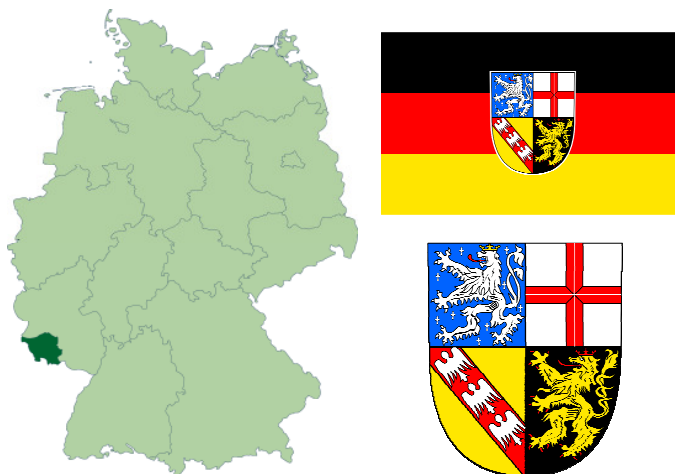
Stolicą landu jest Saarbrücken, zamieszkiwane pod koniec roku 2008 przez ponad 176.000 mieszkańców. Liczba ludności landu w połowie roku 2009 wynosiła 1.027.700 osób. Daje to przy powierzchni wynoszącej 2.568,70 km² jedną z najwyższych gęstości zaludnienia spośród wszystkich landów niemieckich, wynoszącą 400 osób/ km². Ludność koncentruje się przede wszystkim w leżącym na południu i najbardziej uprzemysłowionym Zagłębiu Saary.

Podział administracyjny obejmuje 5 powiatów (Merzig- Wandern, Neunkirchen, Saarlouis, Saarpfalz i St. Wendel) oraz Stadtverband Saarbrücken, związek składający się ze stolicy landu i gmin otaczających.

2. Sytuacja polityczna

Najwyższym organem ustawodawczym kraju związkowego Saary jest parlament krajowy (Landtag). Jego siedzibą jest stolica landu, Saarbrücken. W gestii parlamentu leży oprócz mianowania premiera landu także uchwalanie ustaw krajowych, w tym budżetu. Posłowie wybierani są na kadencję trwającą 5 lat.

Ostatnie wybory do Landtagu odbyły się 30 sierpnia 2009 roku, przy frekwencji wynoszącej 68%. Wygrała w nich partia CDU (Unia Chrześcijańsko-



Wykres 1. Rozkład miejsc w Landtagu po wyborach z 30.08.2009 roku.

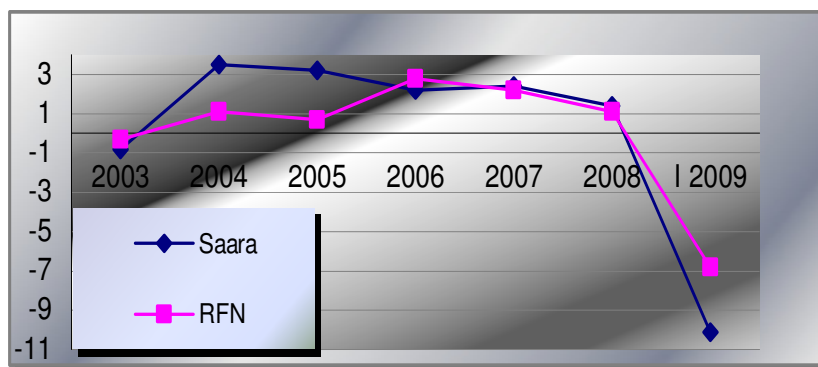
Demokratyczna), zdobywając 34,5% ważnych głosów. Partia ta co prawda zwyciężyła w wyborach, poniosła jednak dotkliwe straty- otrzymała aż 13% mniej głosów niż w wyborach z roku 2004, tracąc absolutną większość którą posiadała w parlamencie od roku 1999. Na kolejnych miejscach plasowały się SPD (Socjaldemokratyczna Partia Niemiec) z 24,5% głosów (zmiana o -6,3% w stosunku do wyborów z roku 2004), Die Linke (Lewica) 21,3% (+19,0%), FDP/DPS (Wolna Partia Demokratyczna) 9,2% (+4,0%) oraz Grüne (Zieloni) 5,9% (+0,3%). Kolejne wybory planowane są na rok 2014. Rozkład miejsc w Landtagu po wyborach z 30.08.2009 przedstawia wykres 1. Ze zwycięskiej partii CDU, która tworzy obecnie koalicję z partiami FDP i Grüne, pochodzi obecny premier Saary, Peter Müller. Pełni on tę funkcję trzecią kadencję z rządu. Obecny skład gabinetu przedstawia się następująco:

- Peter Müller (CDU)- premier kraju związkowego Saary i minister sprawiedliwości,
- Karl Rauber (CDU)- szef kancelarii, minister do spraw federalnych i kultury,
- Peter Jacoby (CDU)- minister finansów,
- Stephan Toscani (CDU)- minister spraw wewnętrznych i ds. europejskich,
- Annegret Kramp-Karrenbauer (CDU)- minister pracy, ds. rodziny, prewencji, minister spraw socjalnych i sportu,
- Christoph Hartmann (FDP)- minister gospodarki i nauki,
- Georg Weisweiler (FDP)- minister zdrowia i ochrony konsumentów,
- Klaus Kessler (Bündnis 90/Die Grünen)- minister szkolnictwa,
- Dr. Simone Peter (Bündnis 90/Die Grünen)- minister środowiska, energii i komunikacji

3. PKB i zatrudnienie

Na przestrzeni roku 2009 gospodarka Saary odczuła boleśnie wpływ światowego kryzysu gospodarczego. W październiku ubiegłego roku nastąpiło wyraźne załamanie zarówno poziomu zamówień, produkcji i obrotów. Niektóre branże zanotowały zmniejszenie tych wskaźników na poziomie -20% do -30%. Ponieważ gospodarka Saary znajdowała się wtedy jeszcze w fazie wzrostu, wypracowując w I połowie roku ubiegłego wzrost PKB na poziomie 3,4%, udało się do końca roku uratować dodatni wynik wzrostu gospodarczego na poziomie 1,6%.

Wraz z nastaniem nowego roku sytuacja ulegała jednak dalszemu pogorszeniu. W I połowie bieżącego roku gospodarka Saary skurczyła się nominalnie o 9,2% i realnie o 10,1%. Był to przebieg znacz-



Wykres 2.
Dynamika rozwoju PKB Saary i Republiki Federalnej Niemiec w latach 2003- I połowa 2009. Dane w %, bez wpływu czynników cenowych.

nie bardziej niekorzystny niż sytuacja w całych Niemczech, gdzie zanotowano w tym samym okresie spadek PKB o 5,4% nominalnie i 6,8% realnie. Dynamika rozwoju PKB Saary i Republiki Federalnej na przestrzeni lat 2003-2009 przedstawia wykres 2.

Tradycyjne podpory gospodarki landu, przemysł motoryzacyjny, maszynowy i metalurgiczny zanotowały największe spadki w ponad pięćdziesięcioletniej historii istnienia Saary. Podczas gdy jeszcze w połowie ubiegłego roku wykazywały one dwucyfrowe wzrosty zarówno poziomu zamówień jak i obrotów, pod koniec roku bieżącego niektóre z nich walczą o przetrwanie, przy spadkach zamówień i obrotów w przedziale od 30% do 50%. W okresie od stycznia do września roku 2009 osiągnięte przez przemysł przetwórczy obroty wynosiły 14,2 mld euro, co stanowiło spadek aż o 29,6% w porównaniu z rokiem ubiegłym. Kwota eksportu przemysłu przetwórczego landu kształtowała się na poziomie 48,7%. Największe spadki zanotowała branża motoryzacyjna a w szczególności jej poddostawcy. Pomimo wprowadzenia instrumentu stymulacji rynku motoryzacyjnego w postaci jednorazowej zapomogi wysokości 2.500 euro przy kupnie nowego samochodu i złomowaniu starego, obroty branży zmniejszyły się o 31,3% w porównaniu rok do roku, osiągając poziom 5,5 mld euro. Znacznie, bo aż o 34,1% zmniejszył się także poziom zamówień.

W dziedzinie poziomu zatrudnienia tylko dzięki wprowadzeniu przez rząd federalny różnorodnych instrumentów wspierania rynku pracy zanotowano spadki o „jedynie” 3,8%. Większych spadków udało się uniknąć poprzez wprowadzenie skróconego czasu pracy oraz instrumentu stymulującego sprzedaż na rynku motoryzacyjnym (Abwrackprämie). Mimo tych kroków poziom zatrudnienia zmniejszył się w przemyśle o 3.900 osób, do poziomu 85.160. Najdalej idącą redukcję zatrudnienia przeprowadziła branża motoryzacyjna przeżywająca obecnie dotkliwe problemy.

Budownictwo ocenia mijający rok niejednoznacznie. Z jednej strony uwidoczniły się niewielkie trendy wzrostowe (w szczególności w dziedzinie zamówień publicznych w budownictwie podziemnym), mające bezpośredni związek z wdrożonymi programami koniunkturalnymi rządu niemieckiego. Z drugiej zaś strony, szczególnie w dziedzinie prac wykończeniowych, wyraźnie widoczne jest nadal spowolnienie obrotów i poziomu zamówień. Obroty branży wynosiły w pierwszych 9 miesiącach obecnego roku 715,8 mln euro, co oznaczało ich spadek o 4,2% rok do roku. Zwiększył się jednak portfel zamówień, który obecną łączną wartością 567,0 mln euro wyprzedza wynik zanotowany przed rokiem o 9,5%.

Ilość nowych pozwoleń na budowę zmniejsza się w dalszym ciągu znacząco. Co prawda po wcześniejszej zapaści związanej z wycofaniem się rządu federalnego z dofinansowania budowy lub zakupu mieszkań (tzw. Eigenheimzulage) w dalszym okresie nastąpiła stabilizacja poziomu wydawanych pozwoleń, jednak obecnie znów obserwuje się jego spadek, co nie pozwala branży optymistycznie spoglądać w przyszłość.

Liczba zatrudnionych w budownictwie landu wynosiła w przeciągu roku 2009 średnio 8.920 osób, co oznaczało spadek ilości pracowników branży o 1,8% rok do roku.

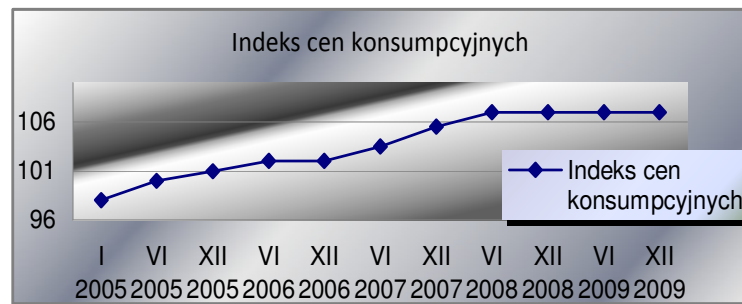
W dziedzinie handlu zanotowano zarówno pozytywne, jak i bardzo negatywne tendencje. Najlepiej rozwijał się zgodnie z przewidywaniami handel nowymi samochodami, który napędzany był pakietem dopłat przy złomowaniu starego pojazdu i kupnie nowego (Abwrackprämie). Sprzedaż samochodów wzrosła w dwucyfrowym przedziale w porównaniu rok w rok (nominalnie o 14,9%, natomiast realnie o 14,7%). Inne dziedziny handlu

detalicznego nie zanotowały natomiast prawie żadnych pozytywnych efektów. Obserwowano znacznie obniżony poziom konsumpcji, kształtującej się także poniżej wyników zanotowanych w roku ubiegłym. Wzrost branży handlu detalicznego z wyłączeniem handlu samochodami i sprzedażą paliw wyniósł realnie tylko 0,3%. Największe straty zanotował w roku 2009 handel hurtowy.

Taki rozwój przebiegu koniunkturalnego spowodował znaczne redukcje zatrudnienia, szczególnie w dziedzinie handlu hurtowego. Handel detaliczny (bez sprzedaży samochodów i paliwa) zredukował poziom zatrudnienia o 2,0%. Liczba osób zatrudnionych na cały etat zmniejszyła się przy tym o 1,0%, natomiast liczba osób zatrudnionych dorywczo o 2,7%.

Załamanie koniunkturalne które można było zaobserwować w ciągu roku wpłynęło znacząco na rynek pracy. Ilość zatrudnionych posiadających umowę o pracę z ubezpieczeniem społecznym kształtowała się w połowie sierpnia bieżącego roku na poziomie 348.900 osób, tj. 1,8% lub 6.300 osób mniej niż przed rokiem, z czego 124.900 osób zatrudnionych było w przemyśle przetwórczym, 224.000 w sektorze usług. Największe straty, wynoszące bez mała 5.800 zatrudnionych, poniósł przemysł przetwórczy. Podobną sytuację dotyczącą poziomu zatrudnienia obserwuje się obecnie w całych Niemczech. W tym kontekście zaobserwować można było w landzie znaczny wzrost ilości osób zatrudnionych czasowo na zasadach skróconego czasu pracy (Kurzarbeit). Podczas gdy w ubiegłych latach ich liczba nie przekraczała kilkuset, na początku roku bieżącego wynosiła już 11.000, dochodząc do 35.000 w kwietniu. Obecnie liczba osób zatrudnionych na takich zasadach znów nieznacznie spadła.

Indeks cen konsumpcyjnych w roku 2009 powrócił- po serii drastycznych wzrostów w latach ubiegłych- do swojego „normalnego” przebiegu. Występujące w ostatnich latach znaczne zwwyżki indeksu spowodowane były wzrastającymi w zawrotnym tempie cenami paliw płynnych i żywności. W miesiącach letnich roku ubiegłego zanotowano inflację na poziomie 3,6%, co było najwyższym wynikiem notowanym od 15 lat. W porównaniu tych samych miesięcy bieżącego roku nie zanotowano inflacji, a w miesiącach kolejnych, poprzez działanie efektu bazowego powstającego przy porównywaniu z wysokimi wartościami z roku poprzedniego, zanotowano nawet ujemny przyrost inflacji. Przebieg indeksu cen konsumpcyjnych w latach 2005-2009 obrazuje wykres 3.



Wykres 3. Przebieg indeksu cen konsumpcyjnych w latach 2005-2009. Rok 2005 jest rokiem bazowym (indeks=100)

Obecnie dalszy rozwój indeksu cen konsumpcyjnych jest dość trudny do przewidzenia. Z jednej strony cena baryłki ropy naftowej, po rekordowo niskich notowaniach z początku bieżącego roku, zaczęła się w jego trakcie ponownie podnosić, poruszając się obecnie na bez mała dwukrotnie wyższym poziomie niż na początku roku. Z drugiej zaś strony

podobne tendencje rozwojowe przebiegu cen zaobserwowano wśród artykułów spożywczych, co może wskazywać na szybszy wzrost inflacji w roku 2010.

Zły stan gospodarki Saary odzwierciedlała także ilość upadłości tamtejszych firm w roku 2009. Ilość zarejestrowanych do końca września przypadków, wynosząca 342 to wzrost ich liczby aż o 35% w porównaniu rok do roku. Największa liczba upadłych przedsiębiorstw działała w handlu (91 przy 44 przypadkach w roku ubiegłym). Na kolejnych miejscach znajdowały się budownictwo (61 przypadków, wzrost o 13% rok do roku), przemysł przetwórczy i hotelarstwo (po 36 przypadków). Ilość miejsc pracy utraconych na skutek zakończenia działalności gospodarczej przez te zakłady przekraczała liczbę 5.200.

4. Najważniejsze branże przemysłu Saary

4.1 Przemysł motoryzacyjny

Saara posiada doskonałe położenie geograficzne do rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Położona jest pomiędzy dwoma największymi europejskimi rynkami motoryzacyjnymi- niemieckim i francuskim. W promieniu 500 km znajduje się aż 75% wszystkich zakładów produkcyjnych przemysłu motoryzacyjnego w Europie, co zwiększa atrakcyjność landu również dla poddostawców przemysłu motoryzacyjnego. Branża automotive jest największym sektorem gospodarki Regionu SaarLorLux. Na terenie landu działa sieć ponad 150 przedsiębiorstw, producentów i poddostawców. Zatrudniają oni łącznie ponad 42.000 osób, co czyni Saarę trzecim największym zagłębiem przemysłu motoryzacyjnego w Niemczech. Land wyróżnia się także największą gęstością 602 pojazdów na 1000 mieszkańców, oraz najgęstszą siecią dróg i autostrad spośród wszystkich krajów związkowych. Do najważniejszych przedsiębiorstw przemysłu motoryzacyjnego w landzie należą:

- Ford-Werke GmbH- zakłady produkcyjne koncernu Ford w Saarlouis, zatrudniające ponad 6.300 osób produkują dziennie w granicach 2.000 pojazdów. Ponadto w pobliżu zakładu przy udziale inwestycyjnym Saary powstał Ford Supplier Park, strefa przemysłowa poddostawców współpracujących z Fordem. Zaliczają się do nich np. Stadco, Johnson Controls i Teneco. Park zatrudnia łącznie ponad 2.000 osób,
- Robert Bosch GmbH Werk Homburg- poddostawca. W Homburgu znajduje się największa na świecie fabryka koncernu w dziedzinie wytwarzania pomp wtryskowych do silników wysokoprężnych w technologii Common Rail. Zatrudnia ponad 6.300 pracowników i jest największym pracodawcą w regionie,
- ZF Getriebe GmbH- poddostawca przemysłu samochodowego w dziedzinie układów przeniesienia napędu. Zakład w Saarbrücken wytwarza ponad 1,5 mln automatycznych skrzyni przekładniowych w roku, zatrudniając ponad 5.000 osób,
- Schaeffler KG- poddostawca w dziedzinie łożysk tocznych. Zakłady w Homburgu zatrudniają ponad 2.000 osób,
- ThpenKrupp Drautz Nothelfer, ThyssenKrupp Gerlach- zakłady koncernu ThyssenKrupp, produkujące w Wadern i Homburgu narzędzia do tłoczenia oraz kute wały korbowe do silników spalinowych. Zatrudnienie przekracza łącznie 2.000 osób,

- Halberg Guss GmbH, poddostawca w dziedzinie odlewanych bloków silników i wałów korbowych, obecnie 1.300 zatrudnionych,
- Nemaq Dillingen GmbH, poddostawca w dziedzinie odlewanych z aluminium bloków silników spalinowych, obecnie 900 zatrudnionych,
- Michelin Reifenwerke KGaA, poddostawca w dziedzinie opon samochodowych. Ponad 1.300 zatrudnionych, dzienna produkcja przekraczająca 4.400 opon,
- Saarstahl AG, poddostawca z branży metalurgii. Zatrudnia ponad 5.000 pracowników i w 60% produkuje na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego.

4.2 Przemysł wydobywczy

Przemysł wydobywczy węgla kamiennego przez dwa ubiegłe stulecia kształtował krajobraz przemysłowy landu. Przez długie lata był on wiodącym sektorem tutejszej gospodarki, jednak od połowy ubiegłego wieku systematycznie traci na znaczeniu. Obecnie na terenie landu działa już tylko jedna głębinowa kopalnia węgla kamiennego o nazwie Bergwerk Saar, należąca do mającej swą siedzibę w Nadrenii Północnej- Westfalii spółki RAG Deutsche Steinkohle AG. Według danych spółki, pod koniec roku 2008 bezpośrednio przy wydobyciu zatrudnionych było 2.870 osób, wydobycie kształtowało się na rocznym poziomie ok. 1 mln ton, natomiast w całej spółce zatrudnionych było ponad 4.900 osób. Przemysł wydobywczy wpływa ponadto na rozwój branży poddostawców, generując rocznie ponad 73 mln euro obrotu w postaci zamówień. Sieć poddostawców liczyła pod koniec roku 2008 przeszło 630 przedsiębiorstw. Kopalnia jest najważniejszą dostawcą węgla dla tutejszych elektrowni, zaspokajających ponad 90% zapotrzebowania na prąd ze spalania właśnie tego surowca. Z powodu trudności geologicznych, rosnących kosztów wydobycia (szyb jest jednym z najgłębszych w Europie, wydobycie odbywa się z głębokości niemal 1.800 m) oraz stopniowego zmniejszania subwencji rządowych dla niedochodowego wydobycia węgla kamiennego podjęta została decyzja o zakończeniu eksploatacji kopalni w roku 2012.

4.3 Przemysł metalurgiczny

Metalurgia ma w Saarze długą tradycję. Jej rozwój był ściśle powiązany z eksploatowanymi lokalnymi złożami węgla kamiennego i podobnie jak przemysł wydobywczy został dotknięty w ostatnich latach znaczną redukcją zatrudnienia i produkcji. Obecnie na terenie Saary działają 2 huty stali, należące do Dillinger Hütte GTS i Saarstahl AG. Spółka Saarstahl AG zatrudniała w roku 2008 średnio ponad 7.200 pracowników, przy wolumenie produkcji równym 2,53 mln ton i obrocie 2,28 mld euro. Ponad 90% produkcji huty stanowiła stal walcowana, znajdująca zastosowanie m.in. w lokalnym przemyśle samochodowym. Druga z firm, Dillinger Hütte GTS, produkuje w większości stal walcowaną i oprócz przemysłu samochodowego zaopatruje weń także przemysł stoczniowy oraz branżę budowlaną. W roku 2008 wyprodukowano tu 2.27 mln ton stali, przy obrotach wynoszących 3.032 mln euro i zatrudnieniu sięgającym 5.322 osób. Oprócz wymienionych tu największych firm w dziedzinie metalurgii działa także szereg mniejszych zakładów- odlewni, produkujących przede wszystkim na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego. Najważniejsze z nich wymienione zostały w punkcie 4.1.

4.4 Energetyka

Saara posiada duże dodatnie saldo bilansu energetycznego, jest więc jednym z ważniejszych eksporterów energii elektrycznej do innych krajów związkowych. Na terenie landu działa 5 dużych elektrowni węglowych w Bexbach, Weiher, Fenne, Ensdorf i Römerbrücke. W pierwszych 9 miesiącach 2008 wytworzyły one według danych Ministerstwa Gospodarki ponad 6,5 mln MWh energii elektrycznej. Oznaczało to drastyczny spadek o 28,8% rok do roku. Głównym powodem takiego stanu rzeczy były problemy natury geologicznej które ujawniły się w tym samym okresie w tamtejszych kopalniach. Spowodowały one znaczny spadek poziomu wydobycia, przy czym elektrownie nie były w stanie krótkoterminowo zastąpić lokalnego surowca importowanym, przez co pracowały dużo poniżej zdolności wytwórczych.

Węgiel kamienny odgrywa niezmiennie największą rolę w mixie energetycznym landu. Jego udział, wynoszący 84%, zmniejsza się jednak sukcesywnie na rzecz odnawialnych surowców energetycznych, m.in. rosnącej w ok. 20% rocznym tempie energetyki wiatrowej (produkcja 103.000 KWh w pierwszych 9 miesiącach roku 2008). Saara należy do krajów związkowych o najdłuższym średnim czasie ekspozycji słonecznej wynoszącym pomiędzy 1700 a 1800 h w roku. Z tego powodu realizowanych jest tu kilka ambitnych projektów w oparciu o technologię fotowoltaiczną, w tym jedna z większych tego typu instalacji na świecie o maksymalnej mocy jednostkowej 7,4 MW, budowanej na dnie zbiornika osadowego jednej z byłych kopalni. Do innych odnawialnych źródeł energii wykorzystywanych w landzie należą m.in. biogaz, biomasa oraz unikalne na skalę światową elektrownie spalające gaz kopalniany zawierający metan. Przeprowadzane są także próby z zastosowaniem na szerszą skalę energetyki geotermalnej.

4.5 Przemysł ceramiczny

Przemysł ceramiczny reprezentowany jest w Saarze przez znaną na całym świecie firmę Villeroy&Boch. Założona została w roku 1748. Siedziba firmy znajduje się w Mettlach. Zajmuje się ona produkcją szerokiej gamy wyrobów ceramicznych, od ceramiki sanitarnej do zastaw stołowych. Spółka- córka V & B Fliesen GmbH produkuje w Merzig flizy. W roku 2008 firma zatrudniała na całym świecie ponad 10.500 pracowników, z czego ponad 3.000 w zakładach na terenie Republiki Federalnej Niemiec, osiągając niemal 841 mln euro obrotu. Obecnie firma, jak i cała branża ceramiczna pogrążona jest w głębokim kryzysie skutkującym znacznym skurczeniem się aktywności gospodarczej i redukcją zatrudnienia łącznie z likwidacją zakładów w północnych Niemczech.

5. Handel zagraniczny

W okresie od stycznia do września 2009 roku wolumen eksportu Saary osiągnął 7.992 mln euro. Był to w porównaniu rok do roku wynik gorszy aż o 16,4%. Najważniejszą grupą eksportowanych towarów były produkty gotowe przemysłu przetwórczego o wartości 7.386 mln euro. Eksport produktów przemysłu spożywczego zamknął się natomiast wartością 342 mln euro. Najważniejszym partnerem handlowym Saary w zakresie eksportu była Francja, z którą wymiana handlowa przyniosła 1.445 mln euro. Oznaczało to udział na poziomie 20,0% w ogólnej wartości eksportu i zarazem spadek poziomu eksportu do tego kraju o 26% rok do roku. Na kolejnych miejscach plasowały się Włochy (962 mln euro, udział w eksporcie Saary na poziomie 12,0% i dynamika -15,3% rok do roku),

Wielka Brytania (859 mln euro, 10,7% i -35,6% rdr) oraz Hiszpania (441 mln euro, 5,5 % i -38,6% rdr). Polska znajdowała się w tym zestawieniu na 10. miejscu, z wolumenem importu z landu wynoszącym 255 mln euro. Do najważniejszych eksportowanych grup towarów zaliczały się pojazdy mechaniczne, których eksport osiągnął wartość 2.249 mln euro, następnie karoserie, podwozia, silniki oraz części zamienne do samochodów (1.009 mln euro) oraz stal (592 mln euro).

W tym samym okresie import wyniósł 7.211 mln euro. Saara dysponuje więc nieznacznym w porównaniu z rokiem ubiegłym dodatnim saldem handlu zagranicznego wynoszącym 10%. Podobnie jak w przypadku eksportu, do najważniejszych grup produktów zaliczały się produkty gotowe przemysłu przetwórczego (6.267 mln euro), import żywności zamknął się zaś kwotą 482 mln euro. Najważniejszymi partnerami Saary w dziedzinie importu była ponownie Francja (1.445 mln euro, udział w imporcie Saary na poziomie 20,0% i dynamika -26,0% rok do roku) oraz Hiszpania (947 mln euro, 13,1% i +0,8% rdr) i Wielka Brytania (523 mln euro, 7,3% i -34,5% rdr). Polska zajmowała pod względem eksportu towarów i usług do Saary 13. miejsce, z wolumenem eksportu 173 mln euro. Do najważniejszych grup importowanych towarów zaliczały się podwozia, karoserie, silniki i części zamienne do samochodów (1.210 mln euro), następnie samochody osobowe (851 mln euro) i wyroby przemysłu farmaceutycznego (758 mln euro). Wzrost widoczny był w szczególności w dziedzinie importu samochodów z Japonii oraz pozostałych krajów Unii Europejskiej, w których producenci niemieccy posiadają fabryki montujące przede wszystkim samochody kompaktowe.

6. Współpraca z zagranicą

Specyficzne położenie Saary na granicach zewnętrznych Republiki Federalnej Niemiec predysponuje ten land do współpracy z położonymi po jej drugiej stronie Francją i Luksemburgiem. Tradycyjnie już rozwija się współpraca z Francją, do której w kolejnych latach dołączały następne państwa. Luksemburg przystąpił do współpracy w roku 1971, w roku 2005 do przedsięwzięcia przyłączyła się zaś Belgia (region Walonii). Obecnie regiony te tworzą jedną z najbardziej prężnych organizacji nadgranicznych UE pod nazwą SaarLorLux. W ramach regionu wzrastają zależności gospodarki państw członkowskich - obecnie ponad 150.000 osób dojeżdża codziennie do pracy w innym z państw członkowskich. Najwięcej dojeżdżających do pracy osób z Saary pracuje w Luksemburgu.

Współpraca realizowana jest na 2. płaszczyznach: regionalnej (na tej płaszczyźnie współpracują poszczególne gminy) oraz rządowej (komisje eksperckie spotykają się regularnie, definiując kształt przyszłej kooperacji). Najważniejszymi celami operacyjnymi współpracy jest wzmocnienie gospodarki regionu oraz zwiększenie poziomu zatrudnienia w oparciu o kapitał ludzki, wiedzę i badania naukowe, polepszenie komunikacji pomiędzy narodami zamieszkującymi Region oraz intensyfikacja kontaktów kulturowych. Współpraca na płaszczyźnie samorządów obejmuje zagadnienia wspierania gospodarki.

Od roku 2007 działa wspólna inicjatywa Izb Przemysłowo- Handlowych Mozeli, Palatynatu, Luksemburga, Trewiru i Saary. Jest ona współfinansowana przez Unię Europejską z programu INTERREG i ma za zadanie ułatwić kontakty gospodarcze m.in. poprzez bazę danych przedsiębiorstw poszukujących kooperantów. Prowadzony jest również serwis internetowy dotyczący bieżących wydarzeń gospodarczych w regionie. Oprócz współpracy o charakterze czysto gospodarczym realizowane są również projekty kulturalne i oświatowe mające zbliżyć do siebie ludzi żyjących po przeciwnych stronach gra-

nicy państwowej. Jedną z takich inicjatyw jest np. niemiecko-luksemburskie gimnazjum w Perl. Ma ono w założeniu otwierać młodym ludziom z regionu drogę na międzynarodowe uczelnie wyższe.

7. Transport

Specyfika położenia geograficznego Saary oraz historyczne powiązania gospodarcze z krajami leżącymi w Regionie SaarLorLux powodują konieczność posiadania rozwiniętej sieci transportowej. Saara może poszczycić się najbardziej w porównaniu landów rozwiniętą infrastrukturą drogową a także siecią wodnych połączeń śródlądowych, sięgających aż do największych portów morskich Europy.

7.1 Transport drogowy

Saara posiada bardzo rozwiniętą sieć połączeń drogowych, w tym najgęstszą sieć autostrad spośród wszystkich krajów związkowych Niemiec. W jej skład wchodzi 240 km autostrad, 320 km dróg federalnych oraz nieco ponad 1.340 km dróg krajowych. Najważniejszą inwestycją w dziedzinie dróg jest realizowana od roku 2006 budowa autostrady B269, mającej połączyć sieć autostrad niemieckich w rejonie Saarlouis i francuskich w rejonie St. Avold. Autostrada ta jest jednym z ważniejszych projektów komunikacyjnych realizowanych w ramach Regionu SaarLorLux. Ma za zadanie spowodować znaczne polepszenie bezpośredniej komunikacji między Niemcami, Francją i Luxemburgiem, podnosząc atrakcyjność tego regionu dla nowych inwestycji, szczególnie z dziedziny logistyki.

7.2 Transport kolejowy

Rok 2007 był rokiem przełomowym dla transportu kolejowego landu. Saara została włączona do niemieckiego systemu superszybkich kolei pasażerskich systemu ICE, łączącego land z ważnymi ośrodkami w Republice Federalnej Niemiec oraz we Francji. Czas podróży z Saarbrücken do Paryża skrócił się do 110 minut, stając się realną alternatywą dla połączeń lotniczych. Do obsługi połączenia wprowadzono do użytku nowe wielosystemowe zestawy pociągów pod nazwą ICE 3M, dostosowane do korzystania z prądu o różnych parametrach. Wprowadzenie do eksploatacji tych pociągów wiązało się również z modernizacją dworca kolejowego w Saarbrücken.

W dziedzinie komunikacji regionalnej podejmowane są różnorakie inicjatywy, mające na celu lepsze skójżarzenie środków transportu regionów Niemiec, Francji i Luksemburga. Sztandarowym projektem realizowanym w tej dziedzinie jest linia kolejki podmiejskiej pod nazwą Saarbahn. Ma ona docelowo połączyć francuskie Sarreguemines poprzez stolicę landu Saarbrücken z Lebach. Długość trasy wynosić ma 44 km, a rozwój ilości pasażerów na oddanych już odcinkach zdaje się potwierdzać jej znaczną rolę w rozwoju kontaktów w regionie. Podczas gdy w roku 1985 z komunikacji zbiorowej przez granicę korzystało 25,3 mln pasażerów, w roku 2005 było ich już 41,9 mln. Stymulacja ruchu przygranicznego odbywa się ponadto przez ujednoczenie biletów obowiązujących na całej trasie w Regionie SaarLorLux oraz regionach sąsiadujących.

7.3 Transport lotniczy

Na terenie Saary zlokalizowane jest jedno międzynarodowe lotnisko komunikacyjne w Saarbrücken- Ensheim. Odgrywa ono ważną rolę nie tylko w regionie po stronie niemieckiej, lecz przyciąga pasażerów także z krajów sąsiednich. Od roku 2001 działa nowy terminal, ciągle unowocześniana jest także infrastruktura lotniskowa, w tym nawigacyjna. W roku 2008 z lotniska skorzystało 517.920 osób, z czego ponad 30% z połączeń czarterowych. Połączenia rejsowe obejmują przede wszystkim lotniska niemieckie. W sezonie letnim dużą popularnością cieszą się także połączenia nieregularne (czartery), głównie w rejon basenu Morza Śródziemnego.

Oprócz międzynarodowego portu lotniczego w Saarbrücken, na terenie landu znajdują się lotniska w Saarlouis- Düren, Marpingen i Dillingen, oraz lądowiska specjalne w Bexbach i Sötern. Są one przeznaczone dla samolotów sportowych i szybowców, stąd nie odgrywają praktycznie żadnej roli gospodarczej.

7.4 Żegluga morska i śródlądowa

Przeptywająca przez land rzeka Saara jest żeglowna na całej swej długości. Łączy się ona z Mozela i Renem, a za ich pomocą możliwe jest dotarcie drogą wodną do portów morskich, jak i ponad 200. innych portów rzecznych na terenie Republiki Federalnej Niemiec. Rzeka była stopniowo regulowana i przystosowywana do żeglugi jednostek śródlądowych. Prace te rozpoczęto już w roku 1974. Do roku 2005 łączna wysokość nakładów na ten cel przekroczyła 1,13 mld euro. Do planowanego zakończenia prac w roku 2011 inwestycje pochłoną szacunkowo kolejne 27,5 mln euro. Po zakończeniu regulacji rzeki będzie ona żeglowna na całym odcinku przepływającym przez Saarę dla jednostek o zanurzeniu maksymalnym 3 m i nośności nie przekraczającej 1.350 ton.

Na terenie Saary działają porty w Saarbrücken, Saarlouis- Dillingen, Merzig i Völklingen. Szczególnie drugi z portów jest ważnym ośrodkiem przeładunkowym dla miejscowego przemysłu metalurgicznego. Porty śródlądowe położone na terenie Saary przeładowały w roku 2008 łącznie 3.807 mln ton ładunków, odnotowując wynik lepszy o 2,9% w porównaniu rok do roku.

8. Szkolnictwo wyższe i ośrodki naukowo- badawcze

W dziedzinie szkolnictwa wyższego Saara posiada sieć 6. uczelni wyższych, z czego 1 zlokalizowany w stolicy uniwersytet (Universität des Saarlandes) i 5 innych szkół wyższych. Jest pośród nich także szkoła niemiecko- francuska (Deutsch-Französische Hochschule), umożliwiająca absolwentom otrzymanie dyplomu niemieckiego, francuskiego i luksemburskiego. Oprócz tego land umożliwia kształcenie w kierunkach technicznych i ekonomicznych, medycznych, muzycznych a także związanych ze sztuką i administracją.

Na terenie Saary działają ponadto liczne ośrodki naukowo badawcze. Należą one zarówno do Towarzystwa Fraunhofera (2 instytuty), jak i Towarzystwa Maxa Plancka (taka sama liczba instytutów). Instytuty Maxa Plancka działające w landzie koncentrują się na tematyce związanej z informatyką i systemami oprogramowania, instytuty Towarzystwa Fraunhofera natomiast na zagadnieniach technologii biomedycznej oraz bezinwazyjnym

badaniu materiałów. Stanowią platformę transferu technologii do przemysłu i współpracują ściśle z gałęziami lokalnej gospodarki.

Opracowano: grudzień 2009 r.

Źródła i pomocne linki:

www.saarland.de

www.ihksaarland.de

www.hwk-saarland.de

www.bundesbank.de

www.invest-in-saarland.com

www.automotive.saarland.de

www.saarlorlux.biz