

JAN WENDT
Katedra Geografii Ekonomicznej
Uniwersytet Gdański

GEOPOLITYCZNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU I ZMIAN W PRZEBIEGU KORYTARZY TRANZYTOWYCH W EUROPIE ŚRODKOWEJ

Geopolityka i granice

Uwarunkowania geopolityczne, zasięg przestrzenny i poziom rozwoju gospodarczego państwa wpływają na jego bezpieczeństwo, politykę zagraniczną i przebieg procesów ekonomicznych. Celem niniejszego szkicu jest próba określenia znaczenia i wielkości wpływu położenia geopolitycznego i jego zmian na rozwój sieci transportowej. Wydaje się bowiem, iż położenie fizyczno-geograficzne i uwarunkowania ekonomiczne powinny jako główne determinować rozwój infrastruktury transportowej, a często tak nie jest. Specyfika tematu, to jest geopolityczna analiza procesów ekonomicznych, z natury rzeczy narzuca pracy interdyscyplinarny charakter. Badanie przemian geopolitycznych i ich wpływu na transport obejmuje wiele dyscyplin naukowych, z których do najistotniejszych dla tej pracy należą geografia polityczna, historia gospodarcza i polityczna, ekonomika transportu i nauki polityczne w ich przestrzennym aspekcie. Analiza przebiegu ładunków transportowych i procesów geopolitycznych dla ustalenia wielkości powiązań zachodzących pomiędzy nimi wymaga daleko idących uogólnień oraz syntezy zjawisk gospodarczych. Dla oceny wielkości i znaczenia wpływu położenia geopolitycznego na kształtowanie się sieci transportowej istotne wydaje się również ukazanie formowania się i zmian w przebiegu wybranych korytarzy transportowych świata.

Wysocze dyskusyjnym do dziś terminem jest pojęcie geografii politycznej i powiązanej z nią geopolityki.¹ Geografia polityczna jest dziedziną zajmującą się wzajemnym oddziaływaniem przestrzeni geograficznej i procesów politycznych.² Określa się ją również jako badanie zjawisk politycznych w ich kontekście przestrzennym lub jako studium przestrzennych różnic i podobieństw o charakterze politycznym.³ Jeden z najwybitniejszych polskich geografów zajmujący się geografiami polityczną, J. Loth, definiował jej cel i zadania następująco: „*Geografia polityczna stawia sobie za zadanie badać państwo obiektywnie z rozmaitych punktów widzenia. Celem ostatecznym geografii politycznej jest subiektywne ujęcie sumy swoich obserwacji, dotyczących poszczególnych państw i przeciwstawieniu ich sobie w formie porównawczej, otwierając tą drogą nowe dziedziny badań. Każde państwo tak ujęte i przeciwstawione innym nabiera wówczas pewnej wyrazistości, indywidualność jego się uwydatnia i pozyskujemy materiał, który jest nie tylko źródłem ciekawych obserwacji dla obywatela miłującego swoją ojczyznę, lecz przede wszystkim niezmiernie cennych dla zawodowych polityków i dyplomatów, którzy tym właśnie materiałem w życiu ciągle operują i na każdym kroku ciągle się z nim spotykają.*”⁴

Twórcą terminu „geopolityka” był publicysta szwedzki R. Kjellen, który w pracy „*Der Staat als Lebensform*” nazwał geopolitykę „*nauką o państwie jako organizmie geograficznym lub zjawisku w przestrzeni.*”⁵ Wyznaczył także szereg gałęzi wiedzy opisujących pole zainteresowań nauk o państwie, wśród których obok geopolityki znaczącą rolę odgrywały polityka władzy, polityka gospodarcza, etnopolityka i polityka społeczna.⁶ R. Sieger pod pojęciem geopolityki przedstawia politykę geograficzną, to znaczy określenie sztuki władania państwem z geograficznego punktu widzenia. Geopolityka zaczyna się tam, gdzie mamy do czynienia z prognozowaniem politycznym w aspekcie przestrzennym z uwzględnie-

¹ A. Wolff-Powęska, *Doktryna geopolityki w Niemczech*, Poznań 1979, s. 131.

² J. Barbag, *Współczesne problemy geografii politycznej*, *Przegląd Geograficzny*, 1968, nr 1, s. 67.

³ J. Barbag, *Zarys geografii politycznej*, Warszawa 1971, s. 17.

⁴ J. Loth, *Państwo Polskie w oświetleniu geografii politycznej; Studia społeczne i gospodarcze*, Warszawa 1925, s. 204.

⁵ R. Kjellen, *Der Staat als Lebensform*, Leipzig 1917, s. 46.

⁶ Krytykę poglądów R. Kjellena przedstawia w swojej pracy. A. Wolff-Powęska, op. cit., s. 113 i nast.

niem potencjału gospodarczego i demograficznego państwa.⁷ Z wielu różnych definicji wydaje się, iż najlepiej istotę geopolityki oddają prace geopolityko w szkoły monachijskiej, którzy zdefiniowali geopolitykę w następujący sposób: „*Die Geopolitik ist die Lehre von der Erdgebundenheit der politischen Vorgänge. Sie fußt auf der breiten Grundlage der Geographie, insbesondere der Politischen Geographie als der Lehre von den politischen Raumorganismen und ihrer Struktur. Die Geopolitik will Rustzeug zum politischen Handeln liefern und Wegweiser im politischen Leben sein. Damit wird sie zur Kunstlehre, die die praktische Politik bis zur notwendigen Stelle des praktische Absprungs vom festen Boden zu leiten fähig ist. Nur so wird dieser Sprung von Wissen zum Können und nicht vom Nichtwissen aus erfolgen, woher er sicher weiter und gefährlicher ist. Die Geopolitik will und muß zum geographischen Gewissen des Staates werden.*”⁸ Wśród czołowych geografów zajmujących się w swoich badaniach geografia polityczna i geopolityka wymienić można E. Huntingtona, H. J. Mackindera, A.T. Mahana. Wśród polskich uczonych szczególnie wkład w badania geografii politycznej i geopolityki włożyli M. Kiełczewska, J. Loth, W. Nałkowski, S. Pawłowski, E. Romer, J. Smoleński, S. Srokowski, J. Barbag, M. Koter, S. Otok i M. Rościszewski.

Różnicę pomiędzy geopolityką a geografiami geopolityczną K. Haushofer przedstawił w następujący sposób: „*Geografia polityczna rozpatruje państwo pod kątem przestrzeni, geopolityka zaś przestrzeń pod kątem widzenia państwa.*”⁹ K. Haushofer traktował geopolitykę jako sposób na zrozumienie historii i polityki poprzez wyciągnięcie odpowiednich wniosków z wzajemnego oddziaływania na siebie dwóch czynników: siły i przestrzeni.¹⁰ Z kolei A. Haushofer uważał, iż głównym problemem badawczym geopolityki jest ocena zmiennych stosunków w przestrzeni pomiędzy środowiskiem (geograficznym) i funkcjonującymi w nim politycznymi formami.¹¹ Rozpatrując historyczne warunki ludzkiej ekumeny,

⁷ R. Sieger, Unterschiede zwischen dem Wachstum der Staaten und dem der Nationen, Zeitschrift für Geopolitik, 1924, s. 110.

⁸ Bausteine zur Geopolitik, Zeitschrift für Geopolitik, 1928, s. 27.

⁹ J. Barbag, Zarys geografii politycznej, Warszawa 1971, s. 13.

¹⁰ Por. ocena poglądów K. Haushofera w pracy: A. Wolff-Powęska, op. cit., s. 133; A. Piskozub, Między historiozofią a geozofią, Gdańsk 1994, s. 74, F. Braudel, Historia i trwanie, Warszawa 1971, s. 224.

¹¹ Szerzej por. A. Haushofer, Allgemeine politische Geographie und Geopolitik, Heidelberg 1951, w której A. Haushofer neguje kierunek organiczny R. Kjellena i K. Haushofe-

w szczególności bazę żywieniową, labilność danej przestrzeni pod względem jakości i wysokości urodzaju, dostrzegł on jednocześnie rolę człowieka jako współtwórcy politycznych i kulturowych faktów.¹² Na skutek wykorzystania geopolityki do podbudowy teoretycznej dla ekspansji kolonialnej oraz użycia jej przez propagandę Niemiec Hitlerowskich (Volk ohne Raum, Lebensraum, Herrenvolk, Mitteleuropa) uznano, że stała się z nauki próbującej wyjaśnić wpływ elementów deterministycznych środowiska geograficznego na rozwój społeczeństw i prawidłowości politycznych, pseudonauką o wątpliwym dorobku badawczym, który bez poddania krytyce merytorycznej był rugowany z oficjalnej nauki ze względu na powiązania z propagandą Rzeszy. Wśród kontynuatorów badań geopolitycznych po 1945 r. nie ma liczących się badaczy z byłych Krajów Demokracji Ludowej. Geopolityka rozwijała się za to w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych, zwłaszcza że środowisko geograficzne, bez względu na ideologiczną podstawę w badaniach, odgrywa istotną rolę w rozwoju społeczeństw,¹³ „organizmów państwowych”, w dziedzinie społecznej, ekonomicznej i militarnej.¹⁴ A także znacząco wpływa na położenie polityczne państwa, gdyż znajduje się ono „w ścisłym związku z położeniem geograficznym i nieraz jest wprost wynikiem tamtego”.¹⁵ Chodzi tu przede wszystkim o to, jaka jest zależność jednego państwa od drugiego¹⁶ pod względem politycznym i strategicznym, czyli obronnym. Oczywiście jest rzeczą, iż samo położenie geograficzne wywiera nieraz wpływ decydujący na charakter położenia politycznego. Wśród kontynuatorów badań geopolitycznych w szeroko rozumianym nurcie geografii politycznej przodują obecnie badacze z krajów Europy Zachodniej oraz USA, którzy rozszerzając badania państwa w aspekcie przestrzeni stworzyli szereg nowych koncepcji geopolitycznych - „heartlandu” H. J. Mackindera, teoria obszarów kresowych N.J. Spykmana, strefy drżenia (pogranicza) - „Shatter-belt” S. B. Cohena.

ra wysuwając na pierwsze miejsce w kształtowaniu przestrzeni politycznej rolę człowieka.

¹² A. Wolff-Powęska, op. cit., s. 134-135.

¹³ Por. T. Szczurkiewicz, *Studia socjologiczne*, Warszawa 1969, s. 130.

¹⁴ E.E. Rice, *Wars of the Third Kind: Conflict in Underdeveloped Countries*, London 1990, s. 23-48.

¹⁵ Zauważył to już Napoleon, czemu dał wyraz w swojej korespondencji „La politique des Etats est dans leur geographie” - z listu Napoleona do króla Prus (10.11.1804). Cyt. za : E. Romer, *Ziemia i państwo*, Lwów-Warszawa 1939, s.325.

¹⁶ J. Loth, op. cit., s.212; por. także S. Arnold, *Geografia historyczna, jej zadania i metody*, Przegląd Historyczny, 1929, s.91-120.

Z dyskusji nad położeniem geograficznym można wnioskować, że położenie geopolityczne jest wynikiem złożenia się położenia fizyczno-geograficznego państwa lub regionu zajmującego określoną przestrzeń w środowisku geograficznym (wraz z jego elementami) ze stosunkami politycznymi panującymi w określonym czasie pomiędzy poszczególnymi państwami. Tak więc z punktu widzenia polityki i gospodarki miejsce (przestrzeń) zajmowane w środowisku geograficznym przez państwo można określać jako mniej lub bardziej korzystnie położone geopolitycznie. Dodatkowe zmienne wraz ze zmianą poszczególnych składowych w gospodarce lub polityce państw sąsiednich powodują zmianę położenia geopolitycznego. Na jakość położenia geopolitycznego oprócz położenia fizyczno-geograficznego i sytuacji politycznej w regionie znaczący wpływ wywiera kondycja ekonomiczna kraju. Klasycznym przykładem ilustrującym zmiany położenia geopolitycznego może być Hiszpania. Terytorium półwyspu Iberyjskiego podbite przez Rzymian w 133 r. p.n.e. stało się jedną z wielu prowincji cesarstwa tracąc na znaczeniu po likwidacji państwa Hannibala. Kolejny rozkwit półwysep zawdzięczał podbojowi przez Arabów tworzących słynny z osiągnięć naukowych i kulturalnych kalifat Kordoby. Następny okres stagnacji wiązał się z walkami chrześcijan o dominację na półwyspie. Przeniesienie centrum handlowego Europy do północnych Włoch dodatkowo zmniejszyło polityczne znaczenie Hiszpanii. Dopiero otwarcie na Atlantyk i odkrycie drogi do Indii wokół Afryki oraz nowego kontynentu na zachodzie stworzyły potęgę militarną i ekonomiczną z Portugalii i Hiszpanii w XVI wieku. Kolejny regres następował stopniowo wraz ze wzrostem znaczenia Anglii i Francji co doprowadziło do okupacji półwyspu na początku XIX wieku. Podobną zmianę wartości położenia geopolitycznego w różnych okresach historii można zauważyć w położeniu Wielkiej Brytanii, Kanady czy Panamy. Zmienia się również wraz z rozwojem techniki strategiczne położenie wysp lub półwyspów stanowiących dogodne bazy wypadowe dla państw morskich (Gibraltar, Malta, Cypr, Singapur, Falklandy) ale także status państw buforowych, oddzielających państwa o dużym potencjale ekonomicznym i ludnościowym (np. Nepal i Bhutan pomiędzy Chinami i Indiami).

Wpływ położenia geopolitycznego na rozwój transportu najwyraźniej widoczny jest w przypadku budowy połączeń międzypaństwowych i w przewozach tranzytowych. Tak więc granice państwa są jednym z kluczowych zagadnień w geopolityce. Granice zawsze odgrywały istotną rolę w historii ludzkości określając terytorialną tożsamość państwa. Pierwotnie nie miały charakteru liniowego, stanowiąc przeważnie strefę lub pas

przygraniczny o nieokreślonej przynależności państwowej.¹⁷ Powstanie granic, czyli określenie przestrzennego zasięgu dominacji wiąże się prawdopodobnie z immanentną potrzebą zaznaczenia praw własności do terytorium przez człowieka, grupy ludzi, wykształconej w toku rozwoju społeczeństw. Ważną rolę w rozwoju granic odegrał również potencjał demograficzny i ekonomiczny. Na obszarach gęściej zaludnionych i zagospodarowanych proces ten przebiegał szybciej, na terenach bezludnych i mało pod względem ekonomicznym aktywnych, powoli.¹⁸ Współczesne granice w Europie mają swe źródło w podziale państwa Karola Wielkiego pomiędzy jego wnuków: Lotara I, Ludwika Niemieckiego i Karola II Łysego. A oni układem w Verdun w 843 r. podzielili cesarstwo na trzy części, ustalając po raz pierwszy w Europie, w miarę dokładne, linearne granice pomiędzy swoimi dziedzinami. Za okres przełomowy dla kształtowania się granic można uznać przełom XIX i XX w.¹⁹ kiedy cała prawie ekumena pokryta została siecią linearnych granic.

Poza prawno-politycznymi funkcjami granice odgrywają ważną rolę ekonomiczną. Każda granica jest w większym lub mniejszym stopniu barierą ograniczającą migrację ludzi, swobodną wymianę towarów, środków finansowych, a czasami również możliwości wzajemnego oddziaływania kulturalnego i ideologicznego. Problem przerwania ciągłości procesów ekonomicznych jest wyraźnie widoczny zwłaszcza w dziedzinie transportu, w którym na skutek istnienia granic pojawiło się zjawisko tranzytu oraz kontroli pasażerów i ładunków przy przekraczaniu granicy. W Europie krajami z gospodarką zależną od tranzytu są Austria, Białoruś, Czechy, Macedonia, Mołdawia, Słowacja, Szwajcaria, Węgry oraz kilka „mini” państw takich jak np. Luksemburg, Lichtenstein i Andora.. Problemy wynikające z braku dostępu do morza łagodzone są w niektórych przypadkach dogodnym położeniem geograficznym, które czyni z tych państw terytorium tranzytowe dla ich sąsiadów.

¹⁷ J. Barbag, *Geografia polityczna ogólna*, Warszawa 1987, s. 61, R. Hennig, *Geopolitik*, Leipzig-Berlin, 1931, s. 107-109, szerzej w pracy K. Haushofer, *Die Grenzen in ihrer geographischen und politischen Bedeutung*, Berlin-Grünwald 1927.

¹⁸ J. Barbag, *Geografia...*, s. 62.

¹⁹ *Ibid.*, s. 61. Doskonałą prezentację typów granic od fizycznych-morskich, rzecznych, górskich przez matematyczne, etniczne, strategiczne i gospodarcze przedstawia R. Hennig, *op. cit.*, s. 113-149. Szerzej o granicach por. w pracy R. Sieger, *Die Grenze in der politischen Geographie*, *Zeitschrift für Geopolitik*, 1925, s. 661.

Zmiana położenia geopolitycznego w Europie Środkowej i warunki kształtowania się korytarzy tranzytowych

W latach 1918 i 1945 w Europie Środkowej miała miejsce dwukrotna zmiana położenia geopolitycznego wszystkich państw regionu. Zgodnie z pojmowaniem geopolityki przez Bismarcka, państwo niemieckie a wcześniej pruskie realizowało swoją politykę zagraniczną dostosowując przestrzeń geograficzną, zasięg terytorialny kraju, do aktualnych potrzeb gospodarczych, a jeżeli nie było to możliwe na drodze dyplomatycznej, to należało egzekwować prawo „egoistycznego” wzrostu narodu na drodze siły militarnej. Jak trafnie zauważył P. Kennedy, rozwój militarny i gospodarczy Niemiec był ściśle związany ze spiralą kolejnych podbojów i grabieży.²⁰

Jak wynika z przebiegu wydarzeń historycznych trzy główne państwa regionu tj. Czechosłowację, Węgry i Polskę cechowało wybitnie niekorzystne położenie geopolityczne. Brak pewnych politycznie i gospodarczo sojuszników w połączeniu z wrogo nastawionymi państwami sąsiednimi spowodował po 1938 r. rozbite Czechosłowacji, Polski oraz włączenie Węgier do wojny przeciwko ZSRR wraz z Niemcami. Położenie geopolityczne Węgier, skomplikowane po traktacie w Trianon, pozbawiło ten kraj nie tylko dostępu do morza ale także dużej części ziem rdzennie węgierskich, zamieszkałych przez Madziarów i przyłączonych do Czechosłowacji, Jugosławii oraz Rumunii. Państwa te w obawie przed rewizjonizmem węgierskim, wspierając się wzajemnie, utworzyły antywęgierski (Mała Ententa) sojusz nie dbając o bardziej realne zagrożenie i dominację gospodarczą czy wręcz militarną Rzeszy oraz ZSRR.

Z punktu widzenia geopolityki niemieckiej brak było również podstaw fizyczno-geograficznych do istnienia państwa czechosłowackiego. Nie przewidywał go nawet pasowy schemat państw europejskich F. Ratzla, który pomiędzy Polską na północy, Grecją na południu, Niemcami na zachodzie i Rumunią na wschodzie przewidywał istnienie jedynie Austrii i silnego państwa węgierskiego.²¹ W połączeniu z ruchami odśrodkowymi mniejszości niemieckiej pozbawiało to państwo czechosłowackie oparcia na zachodzie, a pretensje węgierskie do wschodnich krańców Słowacji i polskie do Zaolzia skomplikowały sytuację polityczną rządu czechosłowackiego, zmuszając go do szukania sojuszników we Francji czy nawet w ZSRR. W okresie 1945-1989 w Europie Środkowej i na jej zapleczu najważniejszymi ugrupowaniami gospodarczymi były Rada

²⁰ P. Kennedy, *Mocarstwa świata*, Warszawa 1994, s. 305

²¹ F. Ratzel, *Politische Geographie*, Berlin 1903, s. 258.

Wzajemnej Pomocy Gospodarczej utworzona w 1949 r. przez kraje socjalistyczne oraz Europejska Wspólnota Węgla i Stali (1951 r.) rozszerzona do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej w 1957 r. grupującej część państw Europy Zachodniej a później także Europy Śródziemnomorskiej.

Przynależność państwa do określonego ugrupowania polityczno - gospodarczego wraz z wzrastającą współpracą i integracją gospodarczą jest czynnikiem sprzyjającym wzajemnej współpracy transportowej a także świadczeniu usług tranzytowych. Międzynarodowe i wewnętrzne uwarunkowania polityczne w istotny sposób wpływają na politykę tranzytową. I tak odprężenie w stosunkach międzynarodowych pozytywnie oddziałuje na politykę tranzytową a działania wojenne w oczywisty sposób ujemnie wpływają na wymianę międzynarodową, prowadząc w krańcowej postaci do zaniku przewozów towarowych nie tylko przez terytorium państw objętych konfliktem, ale także przez kraje powiązane politycznie czy gospodarczo ze stronami walczącymi. Równie ujemny wpływ na obroty tranzytowe mogą mieć restrykcje gospodarcze stosowane najczęściej ze względów politycznych przez kraje o odmiennym ustroju politycznym lub różniące się ideologicznie. Konfliktowa sytuacja polityczna, nawet nie prowadząc do działań wojennych staje się szczególnie niekorzystnym czynnikiem w polityce tranzytowej prowadzi bowiem do zmian kierunków przebiegu potoków ładunków tranzytowych, często wbrew logice gospodarczej a nawet zaniku przewozów. Brak wzajemnego zaufania w stosunkach politycznych jest łatwy do zauważenia w zmniejszeniu się obrotów handlowych i w tranzycie, a powolny proces poprawy stosunków międzynarodowych znacząco wpływa na zwolnienie tempa wzrostu przewozów. Wielkość przewozów tranzytowych (zależna od pewności tranzytowej) jest szczególnie wrażliwa na niepokoje społeczne. Zakłócenia porządku publicznego, strajki występujące w transporcie czy portach zarówno państwa tranzytującego jak i tranzytowego. Zakłócenia w obsłudze tranzytu w transporcie (koleje) jak i przeładunku (porty) powodują ucieczkę tranzytu do konkurencyjnych portów lub na konkurencyjne linie transportowe.

W przewozach tranzytowych Europy Środkowej, obejmującej swoim obszarem głównie kraje socjalistyczne, decydujące znaczenie odgrywały zawierane w ramach RWPG (gdzie dominującą rolę odgrywał ZSRR) pięcioletnie umowy transportowe, których zasadniczym celem było określenie globalnej ilości towarów, które miały być przeładowywane w portach kraju tranzytowego lub przewiezione lądowymi szlakami

transportowymi. Był to klasyczny przykład gospodarki centralnie planowanej, która nie pozwalała na prowadzenie przez poszczególnych kontrahentów opłacalnej dla nich polityki tranzytowej. Przewidywane w tych umowach wielkości obrotów tranzytowych były w późniejszym czasie podstawą do opracowania szczegółowych rocznych protokołów prezentujących rodzaje użytego środka transportu, strukturę towarową i kierunkową.²² Dominacja ZSRR w RWPG wpływała na uzgadnianie przez strony sposób płatności i zobowiązań w sprawie wzajemności obrotów tranzytowych. Dla słabszej (politycznie i gospodarczo) ze stron były one mniej korzystne lub wręcz przynosiły straty. Na przykład za tranzyt lotniczy Polska, ze względu na położenie geograficzne, powinna była otrzymywać opłaty za korzystanie z korytarzy lotniczych nad swoim terytorium. Jednak zgodnie z podpisanymi przez nią umowami w ramach RWPG, nie otrzymywała zapłaty za przekraczanie granic powietrznych PRL, korzystając z tych samych uprawnień, w zdecydowanie mniejszej skali, ponad terytoriami państw należących do RWPG.²³

Korytarze tranzytowe w Europie Środkowej w latach 1945-1989

W nowej sytuacji geopolitycznej w Europie Środkowej po II wojnie światowej nastąpiło wiele zmian w przebiegu potoków ładunków tranzytowych. Przesunięcie Polski na zachód, przyłączenie części Prus Wschodnich, Pomorza Zachodniego ze Szczecinem oraz Śląska, diametralnie zmieniło kierunki tranzytowe przechodzące przez Polskę. Zanikł z oczywistych powodów tranzyt Rzeszy i Prus Wschodnich na kierunkach równoleżnikowych. Zajęcie przez Rosję Sowiecką Litwy, Łotwy, Estonii i okręgu Królewca wyeliminowało tranzyt z tych terenów zarówno do portów byłych Prus Wschodnich, jak i do portów polskich. Po przyłączeniu Pomorza Zachodniego Polska przejęła, idący do tej pory przez niemiecki Szczecin, tranzyt czechosłowacki i austriacki. Poprzez powiązania sieci kolejowej i szlaków wodnych żeglugi śródlądowej oraz na skutek zniszczenia portu w Rostocku i okupacji radzieckiej również ładunki z terytorium Niemieckiej Republiki Demokratycznej były przesyłane tranzytem przez, teraz polski, Szczecin. Zmiany granic Polski i likwidacja Wolnego Miasta Gdańska spowodowały zanik tranzytu polskiego przez porty niemieckie. Pozbawienie południowo-wschodnich terenów

²²E. Patryn, *Tranzyt a gospodarka narodowa*, Warszawa 1967, s. 215.

²³Stani perspektywy tranzytu morskiego i lądowego w aspekcie bilansu płatniczego państwa, *Wiadomości i propozycje*, Przegląd Techniczny, 1988 nr 45, s. 45.

Polski przez ZSRR i zajęcie przez niego Zakarpacia zlikwidowało granicę polsko-rumuńską i wyeliminowało tranzyt polsko - czechosłowacko - rumuński. Ten sam zabór ziem wschodnich Rzeczypospolitej przez ZSRR zwiększył obszar zaplecza tranzytowego portów polskich. Węgry pomimo zwiększenia odległości od granic Polski, na skutek umów zawartych w ramach RWPG, zwiększyły swój tranzyt przez terytorium Polski prawie siedemdziesiąt razy. Również współpraca z RWPG zapewniła, mimo pogarszających się warunków technicznej obsługi, malejącej pewności przewozów, utrzymanie tranzytu czechosłowackiego. W Europie Środkowej coraz większą rolę zaczyna odgrywać tranzyt ZSRR, zwłaszcza na kierunkach równoleżnikowych przez Polskę i Czechosłowację głównie do NRD, sięgając przykładowo w 1985 r. wartości 92% całości przewozów tranzytowych kolejną przez Polskę.²⁴

Na przewozy ładunkowe w tranzycie znaczny wpływ wywierają niepokoje społeczne, co było szczególnie widoczne w okresie 1980 - 1982 na przykładzie Polski, gdzie nastąpił wyraźny spadek tranzytu na kierunkach południkowych poprzez wycofanie tranzytu „po przekątnej” ZSRR <->CSRS <->NRD w obu kierunkach. Zastąpiono go przewozami bezpośrednimi przez wspólne dla tych państw granice. Innym przykładem był zanik tranzytu ropy naftowej w imporcie do NRD przez Port Północny w Gdańsku a następnie do Płocka, przez który przechodzi rurociąg naftowy z Almietjewska w ZSRR do Schwedt i Leuny oraz Rostocku w NRD. W okresie 1976-1980 NRD importowała tą drogą średnio 950.000 ton rocznie. W 1981 r. import spadł do 55 tys. ton aby zaniknąć zupełnie w kolejnych latach co niewątpliwie miało związek zarówno z sytuacją społeczno-polityczną w Polsce jak i z uruchomieniem pośpiesznie wybudowanego rurociągu łączącego Schwedt i Rostock. W południowej części regionu, podobnie jak w okresie międzywojennym znaczącą wagę posiadał tranzyt niemiecko-włoski przez Austrię w południowo-zachodniej części Europy Środkowej. Wzrosła także rola Dunaju, jako szlaku tranzytowego umożliwiającego transport wodny śródlądowy statkami o nośności ponad 1500 ton. Nastąpił wzrost przewozów równoleżnikowych przez CSRS i Węgry do Austrii i NRD wraz ze wzrostem eksportu z ZSRR do krajów Europy Zachodniej i wycofywaniem się z tranzytu przez Polskę (np. linia promowa Mukran - Kłajpeda). W znaczący sposób wzrosła rola portu w Trieście, głównie dla Austrii, a także przeładowującego ładunki w tranzycie do CSRS i Węgier. W przewozach tranzytowych państw socjalistycznych silną pozycję zajmowały porty Jugosławii: Koper

²⁴A. Piskozub, *Tranzytowe perspektywy Polski*, Warszawa 1987, s. 79.

i Rijeka. Koper stał się portem tranzytowym dla Czechosłowacji z obrotami rocznymi sięgającymi 300 tys. ton, co postawiło go na równi z obrotami czechosłowackimi w Gdańsku. W podobny sposób kierowany był tranzyt węgierski.

Dla ładunków tranzytowych państw Europy Środkowej (Czechosłowacji, Polski, Węgier) silną konkurencję stanowiły szlaki tranzytowe prowadzące do portów niemieckich, a zwłaszcza powiązany z drogą wodną Łaby port w Hamburgu. Pomimo funkcjonowania RWPG obejmował on do 80% ładunków tranzytowych NRD i Węgier oraz 40% ładunków Czechosłowacji,²⁵ co świadczy o pragmatyzmie rządów tych państw. Pewne znaczenie w tranzycie posiadały także porty w Bremie i Lubece ale ze względu na możliwość regulowania opłat tranzytowych w rublach transferowych akwizycja portów polskich mimo słabego rozwoju infrastruktury na terenie całego kraju mogła konkurować z portami niemieckimi. Wpływ zmian położenia geopolitycznego na przebieg ładunków tranzytowych jest również widoczny w infrastrukturze transportowej. Gazociąg orenburski przeprowadzono z ZSRR do NRD przez terytorium CSRS zamiast przez Polskę, w której w okresie budowy miały miejsce liczne strajki. Stosunkowo najslabiej rozwinięty tranzyt przebiegał na kierunkach południkowych. Składają się na to wbrew oficjalnym deklaracjom brak współpracy gospodarczej w ramach RWPG wśród państw Europy Środkowej a także naturalne bariery utrudniające rozwój sieci transportowej, która musiałaby przecinać szereg pasm górskich lub koncentrować się w niewielu naturalnych przejściach.

Jak wynika z analizy tabel prezentujących przesyłanie ładunków tranzytowych przez porty europejskie podlega modyfikacjom determinowanym nie tylko zróżnicowaniem tempa rozwoju gospodarki poszczególnych państw - co jest widoczne na przykładzie spadku wielkości obrotów w latach osiemdziesiątych, ale również zmianom politycznym regionie, którym towarzyszą zmiany w strukturze kierunkowej i ilościowej przesyłanych ładunków.

W latach osiemdziesiątych występuje tendencja zmniejszania obrotów spowodowana kryzysem gospodarczym, który ogarnął cały obóz państw socjalistycznych, doprowadzając w poszczególnych z nich do limitowania sprzedaży lub wręcz wprowadzenia określonych przydziałów towaru. Wysokie zadłużenie tych państw spowodowało zmniejszenie importu oraz spadek tranzytu przez kraje EWG co było rekompensowane wzrostem przeładunku w portach polskich oraz portach byłej Jugosławii -

²⁵ Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1987, s. 204 - 206; 1989, s. 201 - 202.

Rijece i Koprze dzięki powiązaniu gospodarki tych państw oraz możliwości częściowych rozliczeń w rublach transferowych.

Tablica 1

Zmiany udziału przeładunków tranzytowych w wybranych portach europejskich z i do Austrii, NRD i Węgier w latach 1955-1988 w %.^a

Kraj	Rok	Tranzyt tys. ton	Gdańsk Gdynia	Szcze- cin Świno- ujście	Lube- ka	Ham- burg	Brema Bremen -haven	Triest	Rijeka	Koper	Pozo- stałe
AUS- TRIA	1955	3902	—		1,8	9,8	20,2	61,8	6,2	—	0,1
	1965	2696	0,2	1,6	1,0	37,4	9,7	30,8	17,1	—	2,2
	1975	10554	0,4	1,1	0,8	10,0	2,9	68,4	14,7	—	1,7
	1985	12051	0,2	6,5	1,1	16,4	3,8	56,6	8,6	4,7	2,1
	1988	11881	0,3	7,1	1,4	10,6	4,2	54,6	10,1	9,0	2,7
C S R S	1955	3236	28,0	20,9	.	38,0	.	3,4	7,1	—	2,6
	1965	7329	11,3	34,0	.	19,8	0,7	5,6	20,0	—	8,6
	1975	9279	10,0	19,8	.	42,2	0,5	1,7	18,6	—	7,2
	1985	14865	18,7	29,0	0,4	29,0	1,8	0,9	13,3	6,9	0,0
	1988	5649	17,7	31,9	1,8	9,8	1,6	0,3	20,3	6,9	0,1
N R D	1955	1938	7,5	15,7	—	76,8	—	—	—	—	—
	1965	1923	2,7	19,3	—	78,0	—	—	—	—	—
	1975	4279	2,5	6,0	—	91,5	—	—	—	—	—
	1985	4248	1,9	3,0	.	93,5	1,5	0,1	.	.	—
	1988	3507	1,9	6,8	.	89,8	1,5	.	.	.	—
W Ę G R Y	1955	757	13,7	38,7	0,1	15,7	1,1	10,3	20,3	—	0,1
	1965	1466	19,2	20,3	.	9,1	0,1	3,1	32,5	—	15,7
	1975	1774	18,2	13,9	.	13,5	1,6	1,2	32,6	—	19,0
	1985	2805	16,8	14,5	1,1	27,3	2,9	2,8	21,4	13,2	—
	1988	2364	27,0	9,6	.	11,3	2,3	3,3	27,1	19,4	—

^a tranzyt ogółem w tys. ton obejmuje jedynie sumę ładunków skierowanych do wyszczególnionych portów

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych: Gospodarka Morska, Przegląd Statystyczny za odpowiednie lata.

Tablica 1 wskazuje na przenoszenie ładunków tranzytowych pomiędzy wybranymi do analizy portami. Tranzyt Austrii przez Gdańsk, Gdynię i Lubekę cechuje stabilizacja procentowego udziału, który ma oczywiście zwiększoną odpowiednio do zmian wielkości bezwzględnej obrotów austriackich wartość. W latach 1955 - 1965 wielkość spadku obrotów portów bremeńskich i Triestu odpowiada wzrostowi przeładunku w Hamburgu i Rijece a jednocześnie świadczy o skierowaniu handlu au-

striackiego na kraje Europy Zachodniej i Skandynawii. Wysoki wzrost obrotów Triestu od 1971 r. spowodowany był importem ropy naftowej przez oddany do eksploatacji rurociąg AWP, któremu port w Trieście zawdzięcza akwizycje paliw płynnych w imporcie do Austrii. Wskutek rozpoczęcia importowania ropy naftowej tranzyt austriacki zwiększył swoją bezwzględną wielkość o 400% w okresie od 1965 r. do 1971 r. Od lat osiemdziesiątych Austria przenosi ładunki z portu hamburskiego do Triestu i Rijeki, w których koszt przewozu, przeładunku i spedycji są mniejsze a także na Szczecin, coraz silniej konkurujący z Hamburgiem i Bremą głównie wysokością opłat.

Zmiany kierunków przesyłania ładunków tranzytowych nastąpiły także w tranzycie Czechosłowacji, którego wielkość wzrosła do końca lat osiemdziesiątych, aby wskutek kryzysu gospodarczego spaść do poziomu około 6 mln ton w tranzycie przez porty. W obrotach CSRS przez cały badany okres wyraźnie silną pozycję zajmuje port w Hamburgu, w którym przeładowuje się od 38% w 1955 r. do 29% w 1985 r. całości tranzytu Czechosłowacji kierowanego przez porty. Kolejnym portem o fundamentalnym dla gospodarki CSRS znaczeniu jest kompleks Szczecin - Świnoujście, w którym proponowano nawet utworzenie osobnej bazy dla floty handlowej i przeładunku tego państwa. Do 1955 r. przeładowywano w nich oraz w Gdańsku i Gdyni prawie 50% całości tranzytu. W latach sześćdziesiątych przeładunki tranzytowe dla CSRS i Węgier sięgały w portach polskich odpowiednio 42,2% i 36,8% (w 1966).²⁶ Wraz z rozwojem gospodarki w latach 1965-1980 i powiązaniem jej w dużym stopniu z handlem z EWG i EFTA wzrastała rola Hamburga (w 1975 r. - 42,2%) przy spadku obrotów przez Gdańsk oraz Rijekę -czwarty istotny dla gospodarki CSRS port tranzytowy. Postępujący kryzys gospodarczy, niepokoje społeczne i polityczne w Polsce zmniejszyły obroty CSRS do 4191 tys. ton w 1985 r. (w 1980 r. - 8177 tys. ton) w wielkościach bezwzględnych a w przeładunku przez porty polskie z 2,6 mln w 1980 r. do 2,4 mln ton w 1981 r. i 1982 r. Spadek był szczególnie silny w porcie gdańskim. Problemom gospodarczym towarzyszy przenoszenie ładunków z Hamburga do Szczecina oraz powolny zanik przeładunków w Trieście i Bremie. Tak jak i w Austrii pojawia się tranzyt przez Koper oraz wzrasta przez Rijekę.

Ze względu na położenie geograficzne (na zapleczu portów morza Bałtyckiego i Północnego) oraz silne powiązania z siecią transportową

²⁶J.Zaleski, M.Rozwadowski, The role of Polish ports in the seaborne transits of the Danube countries, Norwegian Shipping News, 1969, nr 17.

obroty Niemieckiej Republiki Demokratycznej wykazują stosunkowo niewielkie zmiany. Główną tendencją w przeładunku towarów wschodnioniemieckich jest w miarę słabnięcia więzów gospodarczych z RWPG spadek obrotów przez Gdańsk, Gdynię i Szczecin i wzrost przez Hamburg a w latach osiemdziesiątych pojawienie się tranzytu w Bremie. Niewielki spadek udziałów Hamburga na korzyść Szczecina w końcówce lat osiemdziesiątych spowodowany był kryzysem gospodarczym w RWPG, który przy wysokich cenach w Hamburgu zwiększył atrakcyjność tranzytową Szczecina dla NRD.

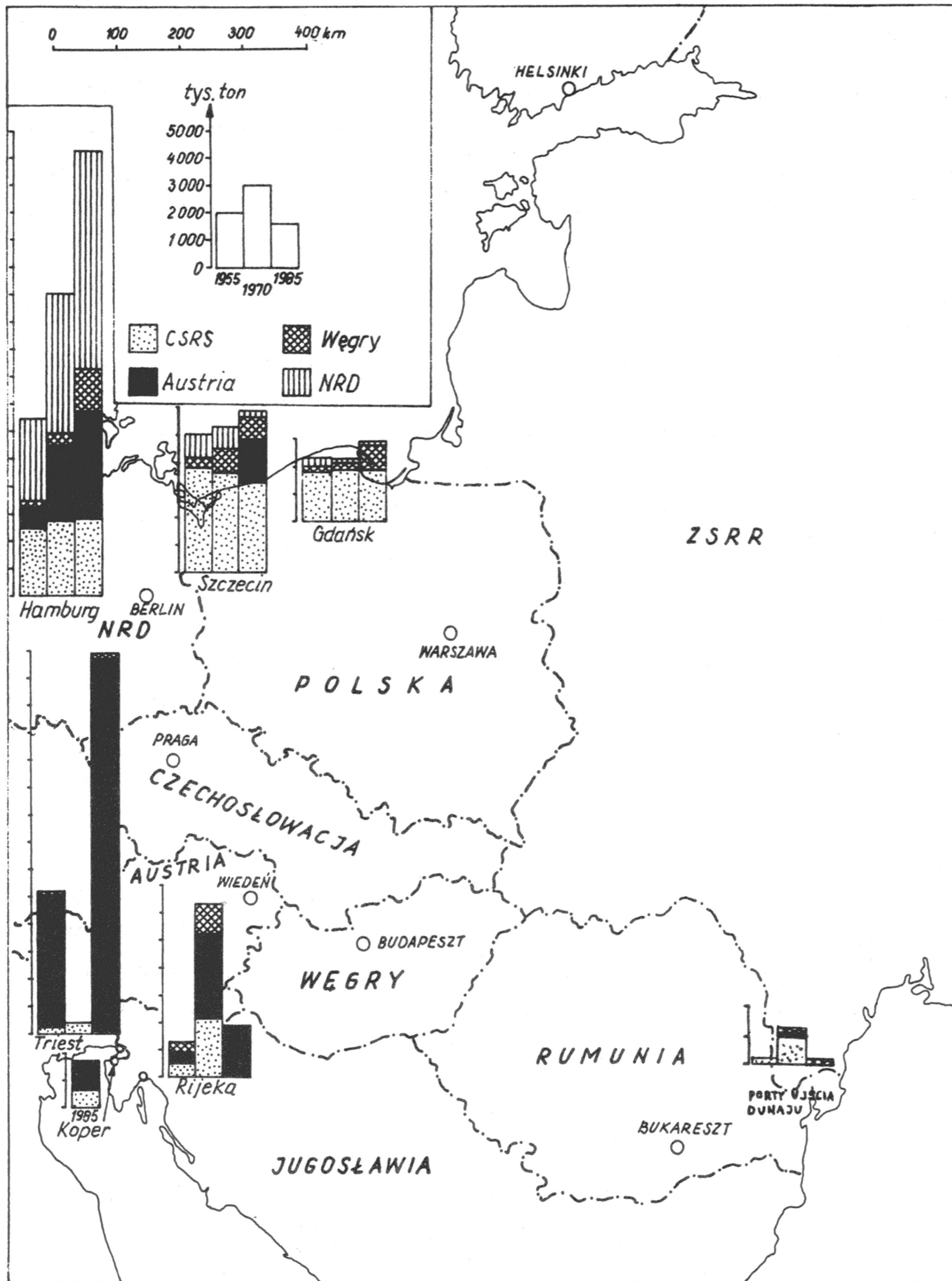
Węgry znajdują się w podobnej do Austrii sytuacji i położeniu tranzytowym, różniąc się ze względu na przesunięcie równoleżnikowe w kierunku wschodnim „naciskiem” na główne kierunki tranzytowe. W latach pięćdziesiątych największe obroty węgierskie notowano w Szczecinie, Rijecie, Hamburgu, Gdańsku i Trieście. Dziesięć lat później silnie zmniejszyły się przeładunki przez Hamburg (o 40%) i Triest (o 35%) oraz Szczecin (o 45%) przy wzroście w Gdańsku (o 42%) i Rijecie (o 60%>). Około 15% całości obrotów Węgier przez porty kierowane było od 1965 r. przez porty radzieckie i rumuńskie przy ujściu Dunaju (Braïła, Gałac, Izmaïł i Ren), tranzyt ten utrzymywał się do 1975 r. (por. tabl. 2 tranzyt przez porty ujścia Dunaju wykazany w kolumnie sygnowanej „Pozostałe” sięgał 19% całości obrotów). W latach osiemdziesiątych następuje kolejna zmiana w kierunkach przesyłania ładunków tranzytowych przez Węgry. Znacząco wzrastają obroty przez Hamburg, oraz pojawiają się obroty ładunkami węgierskimi w Lubece a także następuje wzrost w Bremie. Dalszemu spadkowi w Szczecinie i stabilizacji w Trieście na poziomie 3% towarzyszy wzrost przeładunków w Gdańsku i Gdyni do 27% całości obrotów oraz kolejny już raz pojawienie się tranzytu przez Koper - ok. 300 tys. ton w latach 1982 - 1984 i 500 tys. ton w latach 1985-1988 (do 20% całości obrotów Węgier w 1988 r.). Spada udział tranzytu przez Rijekę, w której wzrost do 27% następuje dopiero w końcu lat osiemdziesiątych. W tranzycie Węgier wysuwa się na pierwsze miejsce port w Gdyni, w którym razem z Gdańskiem 1988 r. przeładowuje się prawie 650 tys, ton (tj. 27%) ładunków tranzytowych Węgier, przy spadku w Hamburgu do 11% (tj. 270 tys. ton). Tranzyt węgierski przyjmuje kierunek południkowy sięgający Rijeki i Gdańska z Gdynią, w których przeładowano około 55% całości tranzytu Węgier. Tabela 2 pokazuje również zasięg przestrzenny ładunków tranzytowych Austrii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Węgier dla głównych portów europejskich, których zaplecza krzyżują się w różnym stopniu w Europie

Środkowej. Wyraźnie widoczne są różnice w zasięgu przedpola tranzytowego Austrii, które w różnym stopniu obejmuje prawie wszystkie porty europejskie. Tranzyt CSRS oraz Węgier kierowany był głównie do portów polskich, Hamburga, Bremy, Triestu i portów jugosłowiańskich Koper i Rijeka. Najmniejsze zróżnicowanie kierunkowe w latach osiemdziesiątych cechuje tranzyt NRD, który prawie w całości kierowany jest do portów Polski (w 1980 r.- Gdański przeładunek ropy naftowej - w 1989 r. Szczecin - drobnica) oraz portu hamburskiego z niewielkimi obrotami w Bremie i Bremenhaven.

Na kierunkach równoleżnikowych w Europie Środkowej dominował tranzyt radziecki - kierowany głównie do NRD tranzyt wojskowy oraz eksport ropy naftowej rurociągiem „Przyjaźń”, gazu rurociągiem orenburskim i transport drogą wodną Dunaju pomiędzy Europą Południowo-Wschodnią a krajami Europy Środkowej. Wielkość obrotów do połowy lat osiemdziesiątych wykazuje tendencję spadkową powodowaną słabością gospodarczą krajów RWPG, które wchodząc w kryzys lat osiemdziesiątych systematycznie zmniejszały obroty handlowe pomiędzy sobą.

W latach siedemdziesiątych i na początku osiemdziesiątych ważną rolę odgrywał tranzyt rurociągiem ropy naftowej z Portu Północnego do NRD i ze Związku Radzieckiego do Gdańska (przez odgałęzienie rurociągu - Płock - Port Północny w Gdańsku) sięgając w obrotach NRD 1 mln ton a z ZSRR 3 mln ton.²⁷ Duże znaczenie posiadał również tranzyt morski pomiędzy Kłajpedą a Mukran na Rugii, który stanowił zabezpieczający i alternatywny dla tranzytu przez Polskę szlak komunikacyjny pomiędzy NRD i ZSRR. Zdecydowanie mniejsze znaczenie odgrywał tranzyt kolejowy na południu od granicy polskiej co spowodowane było do 1988 r. rozwojem linii kolejowych, z których jedynie trasa Monachium - Wiedeń - Bratysława - Budapeszt lub Budapeszt - Oradea stanowić mogły alternatywne połączenie dla tranzytu równoleżnikowego przechodzącego przez Polskę.

²⁷ Jest to tylko tranzyt do Gdańska. Całość obrotów sięgała 40 mln ton rocznie. Por.: T.Lijewski, Zmiany przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1945-1989, Warszawa 1993, s. 125.



Ryc. 1. Zmiany przeładunku ładunków tranzytowych w portach Europy Środkowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Rycina 1 pokazuje zmiany w kierowaniu ładunków tranzytowych przez kraje Europy Środkowej okresie silnego podporządkowania politycznego i gospodarczego Związkowi Radzieckiemu. Był to okres stagnacji ekonomicznej i stabilizacji politycznej zarówno w regionie jak i Europie Zachodniej i ZSRR. W połowie lat osiemdziesiątych coraz wyraźniej widoczne są kryzys gospodarczy w państwach RWPG, rozluźnienie socjalistycznej doktryny w gospodarce i polityce oraz słabnięcie wpływów ZSRR w regionie. Procesom tym towarzyszy przechodzenie tranzytu z kierunków równoleżnikowych na południkowe oraz wzrost udziałów portów zachodnioeuropejskich w obrotach Czechosłowacji, Węgier i Polski (por. ryc. 1). W latach siedemdziesiątych nastąpił wzrost przeładunku w portach polskich oraz rozwinął się tranzyt przez porty ujścia Dunaju. Zdecydowanie wzrosły obroty portów śródziemnomorskich: Triestu i Rijeki natomiast w niewielkim stopniu zwiększył się przeładunek w portach niemieckich. Po kryzysie politycznym w Polsce i wprowadzeniu stanu wojennego wyraźnie zmalały obroty przez porty polskie, zwłaszcza w porcie gdańskim. W dziesięć lat później dzięki rozwojowi sieci rurociągów oraz rozbudowie portu w Koprze głównym kierunkiem tranzytowym dla Austrii został kierunek południowy, który przejął w tranzycie prawie 50% obrotów Austrii, Węgier i CSRS przez porty. Emancypacja polityczna Rumunii (na skalę dopuszczalną w ramach RWPG) oraz kryzys gospodarczy znacząco zmniejszyły obroty handlowe CSRS i Węgier co spowodowało prawie całkowity zanik tranzytu przez porty ujście Dunaju. Koniec lat osiemdziesiątych, odzyskanie suwerenności politycznej i gospodarczej przez Polskę jeszcze w ramach RWPG oraz początek transformacji gospodarki polskiej w połączeniu z przejściem w rozliczeniach z Węgrami, NRD i Czechosłowacją na dewizy spowodował spadek tranzytu przez porty polskie a w połączeniu z kryzysem gospodarczym wszystkich państw RWPG gwałtowne zmniejszenie obrotów tranzytowych.

Korytarze tranzytowe w krajach Europy Środkowej po 1989

Lata 1989-1994 przynoszą poprawę sytuacji ekonomicznej w Europie Zachodniej oraz okres powolnego wychodzenia z zapaści gospodarczej państw Europy Środkowej. Problemy gospodarcze, jak i zmiana sytuacji geopolitycznej w regionie znalazły swój wyraz w zmianach sieci transportowej oraz w przebiegu ładunków tranzytowych. Ze względu na swoje położenie Szwecja wraz z sąsiadami sytuuje się w grupie krajów tranzytowych. Tranzytowe przewozy samochodowe i kolejowe ze Skandynawii do Europy Południowej wynoszą przez Hamburg i Lubekę ok. 8

mln. ton, przez Saßnitz i Warnemünde ok. 1.4 mln ton i przez Świnoujście ok. 0,7 mln. ton.²⁸ W transporcie kolejowym główną rolę odgrywają połączenia z Saßnitz, Hamburgiem i Lubeką. Znaczenie Niemiec wzrosło po podpisaniu umowy pomiędzy Szwecją a Danią o budowie mostu drogowego, łączącego Malmö (Szwecja) i Kopenhagę (Dania) oraz tunelu kolejowego pomiędzy Hälsinborg i Helsingör. Zwiększenie roli tych linii nastąpi po zrealizowaniu planu inwestycyjnego Banverketu na lata 1994-2003, który przewiduje rozbudowę połączeń z Danią i Norwegią dla zwiększenia udziału ładunków tranzytowych w przewozach Szwecji.²⁹ Podobnie koleje niemieckie: wschodniemiecka DR i zachodniemiecka DB liczą na wzrost tranzytu w komunikacji kolejowej i promowej na kierunku Saßnitz - Trelleborg. Przewozy przez teren zjednoczonych Niemiec sięgają obecnie 5 mln ton, a modernizacja sieci obliczona jest na wzrost przewozów do 60 mln ton w 2010 r. Uzyskanie powyższej zdolności przewozowej stanowić będzie zwłaszcza dla DR poważny problem. Transport kolejowy NRD zorientowany był południkowo, główne linie łączyły porty bałtyckie z przemysłowymi rejonami na południu kraju. Linie wschód-zachód są przeważnie jednotorowe i nie zelektryfikowane. Według wstępnych szacunków na unowocześnienie infrastruktury we wschodnich landach potrzeba będzie nie mniej niż 100 mld marek oraz około 10 lat na osiągnięcie poziomu technicznego DB.³⁰ Może to być zadanie zbyt trudne nawet dla gospodarki Niemiec, zwłaszcza że główny nacisk w transporcie tego kraju ma być położony na transport kombinowany, który zaczyna odgrywać wiodącą rolę w przewozach przez Alpy.

W korytarzu transportowym przez Alpy ważną rolę spełnia Austria, kraj zarówno tranzytujący jak i tranzytowy. Tranzyt samochodowy przez Austrię a także Szwajcarię stanowi główny problem transportu międzynarodowego w Europie Zachodniej, gdyż przez Austrię przechodzą główne południkowe szlaki transportowe będącą spoiwem łączącym kraje Unii Europejskiej. Problem ten nie ulegnie likwidacji po przystąpieniu Austrii do Wspólnot Europejskich, gdyż koszty rozbudowy infrastruktury transportowej przewyższają możliwości tego kraju i muszą być finansowane przez wszystkie zainteresowane kraje. Parlament Europejski wyraził

²⁸E.Teichmanowa, W.Socha, EFTA a europejska polityka transportowa, Przegląd Komunikacyjny, 1990, nr 10, s.203.

²⁹R.Sikora, Kolejowe inwestycje infrastrukturalne w Szwecji, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 6, s. 26.

³⁰R.Stawrowski, Integracja kolei niemieckich, Przegląd Komunikacyjny, 1991, nr 6, s. 111.

już zgodę na partycypowanie w kosztach rozwoju infrastruktury transportowej zarówno drogowej jak i kolejowej, na którą usiłuje się częściowo przenieść tranzyt w przewozach kombinowanych.³¹ R. Stawrowski szacuje obecny potencjał przewozowy Austrii na 690 samochodów ciężarowych w 48 pociągach przez przełęcz Brenner i dodatkowo 550 ciężarówek pociągami z Niemiec do Włoch (1991 r.).³² Tak jak system transportowy zachodniej części regionu tak i południowej - Czech i Słowacji wymaga nowych inwestycji, integracji z systemem UE, modernizacji oraz przekształceń organizacyjnych. Dla czeskiego i słowackiego systemu transportowego nowego znaczenia nabiera współpraca zwłaszcza z kolejami austriackimi i niemieckimi. Na podstawie prognozy przewozów tranzytowych rozpatrywana jest możliwość wspólnego rozwoju infrastruktury transportowej oraz prowadzenie wspólnej polityki taryfowej.³³ Pomimo optymistycznych prognoz rozwoju transportu w byłej Czechosłowacji, zakładających wzrost przewozów o 10% a pracy przewozowej o 18% w 2000 r.³⁴ transport tego kraju a raczej jego sukcesorów napotyka na podobne do istniejących w Polsce problemy. W latach 1985-1990 nastąpił wyraźny spadek przewozów towarowych (pasażerskich także) kolejami CSD o 14%.³⁵ Przewozy kolei czesko-słowackich ogarnął kryzys również w 1991 r. Przewozy ogółem spadły z 253 mln ton w 1990 r. do 189 mln ton w roku następnym.³⁶ Zmniejszył się tranzyt nie tylko w obrotach przez porty polskie ale także przez Hamburg, Lubekę i porty Adriatyku. Budowa wielkiej zapory wodnej na Dunaju, ze względu na węgierski protest, została wstrzymana co stawia pod znakiem zapytania możliwość zwiększenia ilości ładunków w transporcie wodnym śródlądowym. Wiele z planowanych inwestycji z braku kapitałów zostało wstrzymanych, istnieją natomiast interesujące koncepcje rozwoju wodnych szlaków transportowych przez Dunaj i Odrę, które mają połączyć Czechy i Słowację z portami bałtyckimi i morza Północnego.

³¹ E.Teichmanowa, *Polityka transportowa EWG - RWPG - Polska*, Warszawa, 1989, s. 60-68

³² R.Stawrowski, *Transport europejski w 1991*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1992, nr 4, s. 7.

³³ P.Rezac, *Koleje CSRS w nowej sytuacji międzynarodowej*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1991, nr 9-10, s. 184.

³⁴ W.Fakau, *Kierunki rozwoju transportu w Czechosłowacji*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1989, nr 4-5, s. 87.

³⁵ J.Perenc, E.Waligórski, *Transport w zmieniającej się Europie*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1993, nr 7, s. 115.

³⁶ R.Stawrowski, *Transport...*, s. 6.

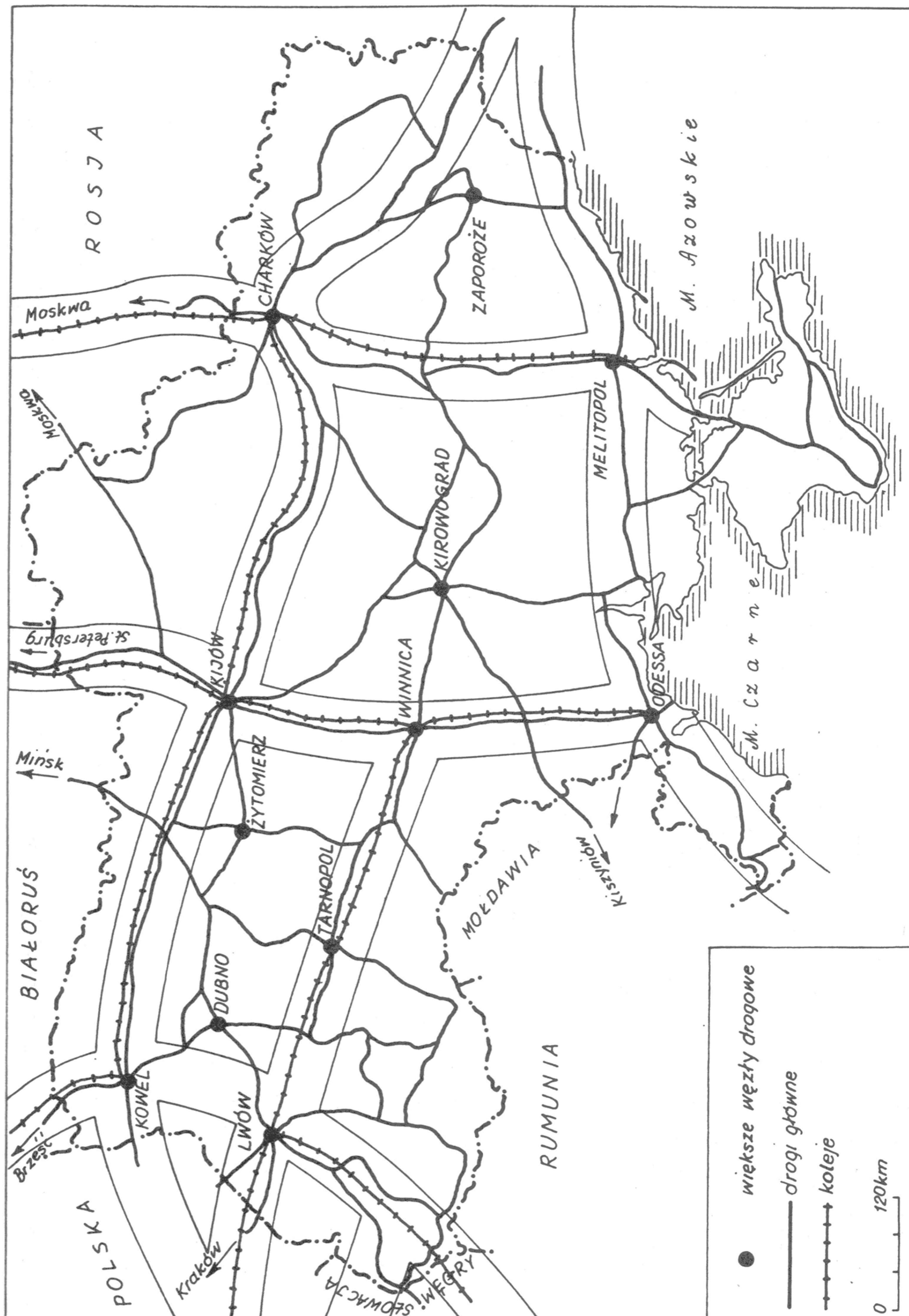
Sytuacja transportowa Węgier, pomimo nieco lepszych wskaźników ekonomicznych kształtuje się podobnie jak Polski, Czech i Słowacji. Dodatkowe problemy stwarza sąsiedztwo państw ogarniętych wojną domową, która może wpłynąć destabilizująco na rozwój gospodarczy Węgier a zwłaszcza na jedno z głównych kryteriów tranzytowych - pewność transportową. W latach 1988-1991 nastąpił spadek ze 105 mln ton do 68 mln ton całkowitych przewozów kolejowych wykazując dodatkowo dalszą tendencję spadkową.³⁷ Mimo tego, przewidując poprawę sytuacji gospodarczej oraz wzrost zapotrzebowania na przewozy „wschód-zachód” prowadzi się na Węgrzech studia rozwoju sieci transportowej, głównie z uwzględnieniem wykorzystania drogi wodnej Dunaju.

Dużą trudność stanowi próba przedstawienia korytarzy tranzytowych na terytorium Ukrainy, Białorusi, Litwy i okręgu królewieckiego. Problemy te spowodowane są brakiem materiału statystycznego, który nawet w badaniach wewnętrznych tych państw jest częściowo traktowany jako tajny oraz ze względu na problemy wynikające ze stosowania do 1991 r. danych całościowych dla obszaru ZSRR a potem WNP. Problem prezentacji zjawiska pogłębia niejasna struktura opłat za przewozy tranzytowe w ramach WNP zwłaszcza dotyczących zaopatrzenia wojsk rosyjskich stacjonujących na ich terytorium podobnie jak i nie uregulowana sprawa wzajemnych rozliczeń finansowych za świadczone sobie usługi tranzytowe. Niestabilna sytuacja gospodarcza Białorusi i kryzys gospodarczy na Ukrainie pogłębia trudności prezentacji zjawiska w stale zmieniającej się sytuacji gospodarczej.

Przez terytorium Ukrainy biegnie równoleżnikowo jeden z dwóch głównych europejskich korytarzy transportowych łączących Europę Zachodnią przez Wrocław, Kraków, Rzeszów, Lwów, Dubno, Żytomierz z Kijowem w kierunku na Kaukaz lub do wybrzeży mórz Czarnego i Azowskiego. Przez Ukrainę przechodzą również szlaki tranzytowe łączące Białoruś z portami morza Czarnego oraz najkrótsze połączenia pomiędzy St. Petersburgiem i Moskwą z Odessą i Sewastopolem. Sieć drogowa jest dość słabo rozwinięta, wynosi 25 km/100 km² (w Polsce 72 km/100 km²)

i wykazuje znaczące dysproporcje. Najbardziej gęstą sieć mają obwody lwowski i stanisławowski a najmniejszą północne obwody Ukrainy. W latach 1990-1992 nastąpił gwałtowny spadek przewozów - 25% a ten-

³⁷ Ibid., s. 5



Ryc. 2. Główne korytarze tranzytowe Ukrainy.

Źródło: Opracowanie własne na podst.: L.G.Rudenko, I.O.Gorlenko, G.P.

Pidgrusznij, Ukraina. Promisłowist, Kiiw 1994 oraz M. Troc, Transport samochodowy Ukrainy, Przegląd Komunikacyjny, nr 8-9, s. 34.

dencje spadkowe utrzymują się nadal.³⁸ Ukraina posiada 15 czynnych portów morskich. Do głównych portów o charakterze tranzytowym należy zaliczyć Izmaił, oraz Odessę.³⁹ O ich znaczeniu świadczy fakt, że w 1988 r. na transport morski Ukrainy przypadło 29% przewozów ładunków i 52% przewozów pasażerskich całego ZSRR.

W latach 1990-1992 nastąpił gwałtowny spadek w przewozach drogą morską z 53 mln ton w 1990 r. do 34 mln ton w 1992 r. a więc o prawie 36%, w tym samym okresie przewozy pasażerskie zmalały o 50% do 13 mln osób w 1992 r.⁴⁰ Podobnie jak na Ukrainie również w gospodarce Białorusi nastąpiło gwałtowne załamanie po upadku ZSRR. Nowe położenie geopolityczne tego kraju, pomimo odzyskania formalnie niepodległości, jest wyjątkowo niefortunne. Brak dostępu do morza zmusza Białoruś do tranzytu ładunków albo w kierunku portów bałtyckich albo czarnomorskich. Problemy graniczne z Litwą, nieuregulowane kwestie wzajemnych zobowiązań z Rosją i Ukrainą, niewielkie możliwości transportowe Łotwy jednoznacznie wskazują na Polskę i jej porty jako głównego partnera tranzytowego Białorusi. Jednocześnie na terytorium tego państwa znajduje się główny równoleżnikowy korytarz w Europie. Łączy on Paryż - Berlin - Warszawę - Mińsk - Moskwę stanowiąc równoleżnikową geostrategiczną oś kontynentu. Posiadanie wpływów na Białorusi ma dla Rosji pierwszorzędne znaczenie geopolityczne, co zresztą ma swój wyraz w stosunkach obu państw. Głęboki kryzys gospodarczy, na który ma duży wpływ Rosja przez uzależnienie Białorusi od dostaw gazu i ropy naftowej, ma swój widoczny wyraz w spadku przewozów kolejowych o 13,8% w 1992 r. w stosunku do roku poprzedniego oraz przewozów samochodowych o 25,3% i rzecznych o 29,4% w analogicznym okresie. Od 1990 r. w transporcie Białorusi występuje stała tendencja spadkowa związana z ogólnym kryzysem gospodarczym w regionie oraz wzrostem (a raczej urealnieniem) cen materiałów, energii, taboru i części zamiennych. Również od 1990 r. wskaźniki charakteryzujące pracę transportu samochodowego ulegają z roku na rok pogorszeniu.⁴¹ Sytuację gospodarczą pogłębia niepewna sytuacja polityczna i konflikty wewnętrzne w Rosji, z

³⁸O.I.Szablija (red.), *Socjalno-ekonomiczna georafija Ukrainy*, Lwiv 1994, s.366-367; M. Troc, *Transport samochodowy Ukrainy*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1994, nr 8-9, s. 34 i 36.

³⁹ O.I.Szablija (red.), op.cit., s.361-364; M.Troc, *Transport morski Ukrainy*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1994, nr 1-2, s.45.

⁴⁰ M.Troc, *Transport morski...*, s. 46 i 47.

⁴¹ M.Gryniewicz, *Transport Białorusi*, *Przegląd Komunikacyjny*, 1993, nr 7-8, s. 26. Ibid., s. 22.

którą Białoruś jest silnie powiązana gospodarczo, a od stycznia 1995 r. także przez umowy wojskowe.

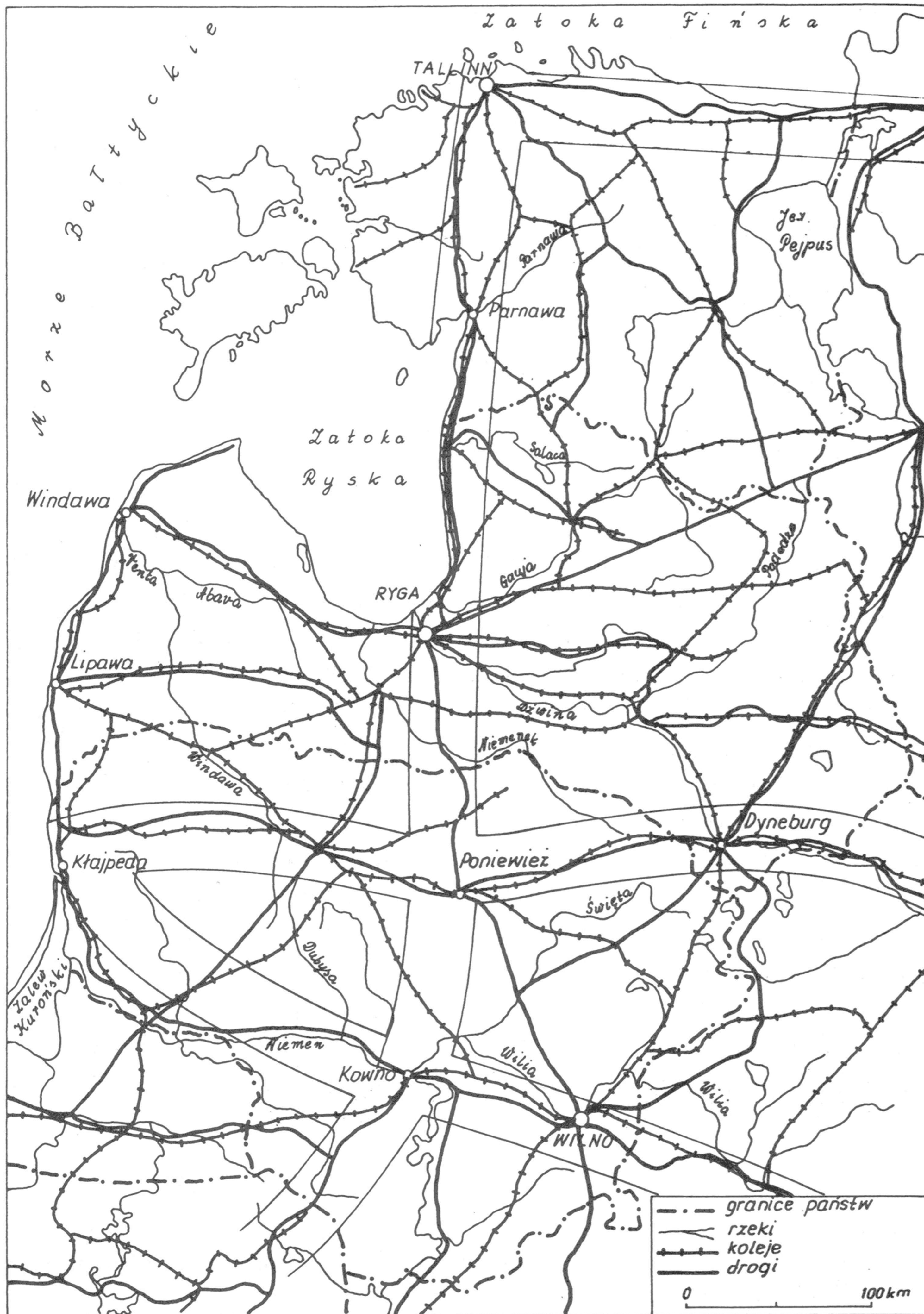
Głównym przewoźnikiem na Litwie jest kolej, której sieć transportowa liczy 2080 km i zapewnia połączenia z krajami nadbałtyckimi, Rosją, Białorusią i Polską. Część przewozów tranzytowych tych państw przechodzi przez terytorium Litwy przez które prowadzi także najkrótsze połączenie pomiędzy okręgiem Królewieckim i Rosją. Do głównych węzłów transportowych należą: Kłajpeda, Kowno, Wilno i Szawle - Radziwiliszki (Siauliai-Radviliskis). Kłajpeda leżąc w północnym, równoleżnikowym korytarzu transportowym Europa Zachodnia-Europa Wschodnia (Rosja) staje się głównym węzłem transportowym Litwy. W 1991 r. przeładowano w tym porcie 18 mln ton z czego obroty tranzytowe szacowane są na 15 mln ton.⁴²

Rozwój transportu korzystającego z międzynarodowych szlaków transportowych wpłynie na rozwój infrastruktury kolejowej i samochodowej węzła kownieńskiego, który będzie stanowił skrzyżowanie ważnych szlaków tranzytowych Łotwy z Estonią, Rosji i obwodu Królewieckiego. Litwa wiąże duże nadzieje z projektem międzynarodowej drogi samochodowej o ujednoliconych parametrach prowadzącej z Tallina przez Rygę i Kowno w kierunku Warszawy („Via Baltica”), która wraz z odgałęzieniem biegnącym równolegle do południowych wybrzeży Bałtyku („Via Hanseatica”) znacząco wpłynie na zwiększenie roli Litwy w tranzycie w północnej części Europy Środkowej, jednocześnie negatywnie wpływając na wielkość obrotów tranzytowych Polski.⁴³ Obwód Królewiecki z racji specyfiki swojego położenia stanowiąc enklawę Rosji, zyskuje na znaczeniu geopolitycznym oraz transportowym. W ramach współpracy z Niemcami budowana jest autostrada z Królewca do Braniewa, będąca częścią projektowanej „Via Hanseatica”⁴⁴ Poprzez terytorium Litwy i Białorusi prowadzi główna trasa łącząca Królewiec z Rosją, co w znaczący sposób zwiększa rolę obu tych państw w przewozach tranzytowych.

⁴²V.Paulauskas, Transport Litwy i jego znaczenie w systemie europejskim, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 4, s. 20.

⁴³J.Wendt, Konkurencja tranzytowa portów polskich w latach 1989-1993, w: Cz.Ciesielski (red.) Ku wspólnocie Europy Bałtyckiej, Gdańsk 1995.

⁴⁴ B.Rychłowski, Polityka Polski wobec ZSRR i Niemiec, Sprawy Międzynarodowe, 1991, nr 6, s. 13.



Ryc. 3. Korytarze transportowe Litwy, Łotwy i Estonii.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie V. Paulauskas, op. cit. s. 21

Po 1990 r. rola państw regionu środkowoeuropejskiego uległa zasadniczej zmianie. Nowa sytuacja geopolityczna, zmiany granic państwowych, wyodrębnienie się nowych organizmów państwowych i tworzenie powiązań gospodarczych, a więc transportowych i tranzytowych powodują kształtowanie się nowych korytarzy tranzytowych w tej części Europy.

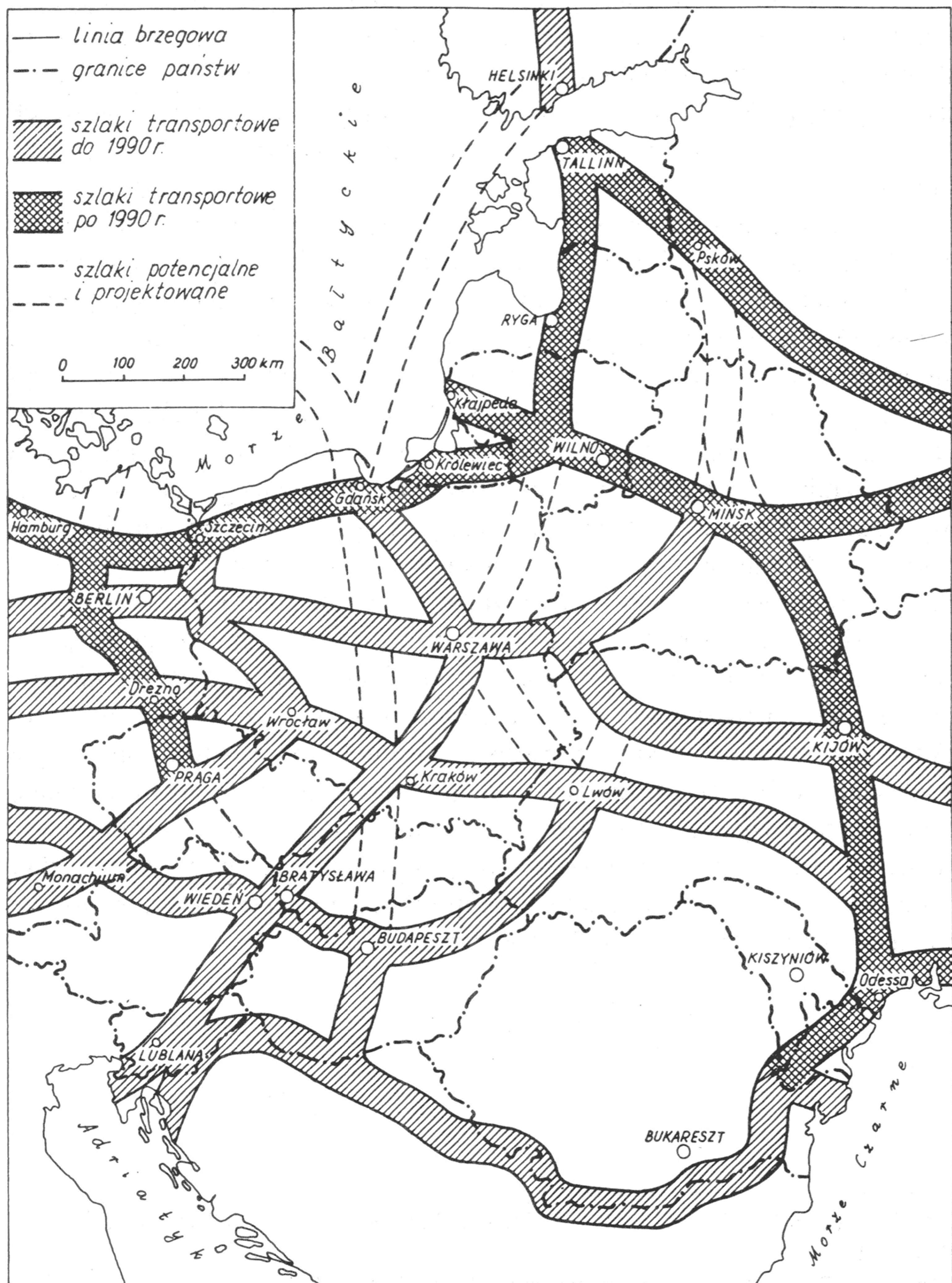
Ze względu na przekształcenia w sytuacji gospodarczej i procesy transformacji w krajach regionu w znaczący sposób zmalał tranzyt na osi wschód-zachód. Kryzys w byłej Jugosławii wpłynął na zmniejszenie przewozów w południowej części regionu, wykluczając w dużej mierze jugosłowiańskie porty Adriatyku. Zmiany geopolityczne w regionie wpłynęły na powstanie korytarzy tranzytowych, łączących Białoruś i Ukrainę z portami w Gdańsku i Gdyni. Wzrosła rola południowego, biegnącego równoleżnikowo przez terytorium Polski szlaku łączącego Ukrainę z Europą Zachodnią. Uległy zanikowi tranzyt z byłej NRD do Niemiec Zachodniej i Gdańska, natomiast nastąpił wzrost tranzytu niemieckiego w Szczecinie, który przegrywa rywalizację z Hamburgiem i Bremą w akwizycji ładunków z Austrii i Czechosłowacji. Odzyskanie niepodległości przez Litwę,⁴⁵ Łotwę i Estonię sprzyja pojawieniu się przewozów na tzw. „Via Baltica” i rozwojowi kontaktów gospodarczych z Niemcami dzięki „Via Hanseatica”. System transportowy Litwy, Łotwy i Estonii obejmując wschodnie wybrzeże Morza Bałtyckiego posiada również znaczącą wagę dla tranzytu Rosji, którego wielkość w samej tylko Estonii w 1994 r. wyniosła 8345 tys. ton,⁴⁶ tworząc w ten sposób zupełnie nowy ważny szlak tranzytowy, który oprócz Estonii⁴⁷ obejmuje także korytarze transportowe biegnące przez Łotwę i Litwę⁴⁸ (por. ryc. 5).

⁴⁵ A.Navikas, A.Ribokas, G.Siulys, Lithuania. Partner in a World Economy, Vilnius 1994, s.24.

⁴⁶ Transport Side 1994, Riigi Statistikaamet, Tallin 1995, s. 10-11.

⁴⁷ Szerzej patrz: K. H. Breitzmann, Structural changes in Baltic Sea transport-the Role of Ports for cohesion in North-Eastern Europe, Gdańsk 1994.

⁴⁸ Komunikacja i transport państw bałtyckich tzw. Pribaltiki por. szerzej. A. Maryański, Litwa, Łotwa, Estonia, Warszawa 1993 oraz H. J. Buchholz, F. D. Grimm, op. cit., s. 102-108.



Ryc. 4. Nowe szlaki tranzytowe w Europie Środkowej po 1990 r.
 Źródło: Opracowanie własne.

Tablica 2

Obroty ładunkowe wybranych portów bałtyckich (w mln ton).

Rok	Porty Litwy	Porty Łotwy	Porty Estonii
1990	15,3	36,2	10,2
1991	18,0	30,2	9,6
1992	14,0	27,4	10,3
1993	14,7	27,6	12,8
1994	14,6	35,1	12,5
1995	12,6	38,9	13,0

Źródło: K.H. Breitzman, Structural changes in Baltic Sea Transport - The Role of Ports for cohesion, w: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny, Gdańsk 1994; Transport Side, Riigi Statistikaamet, Tallin 1995; Take advantage of Latvian ports, Ministry of Transport, Ryga 1996; Landesverband Hafengewirtschaft Mecklenburg-Vorpommern e.V. Rostock 1996.

Natomiast część ładunków Białorusi kierowana jest tranzytem przez Ukrainę do portów wybrzeża morza Czarnego. Zmalały przewozy tranzytowe Rosja-Europa Zachodnia przechodzące przez Węgry i Austrię oraz Czechy i Słowację. Do 8-9 mln. ton wzrósł tranzyt rosyjski przez Estonię.⁴⁹ Przystąpienie Austrii do Unii Europejskiej spowodowało (i proces ten ulegnie pogłębieniu) przeniesienie ładunków tranzytowych z linii Wiedeń - Praga - Wrocław - Szczecin na biegnący również południkowo szlak Łaby, prowadzący do Hamburga. W południowej części regionu wzrośnie rola drogi wodnej Ren - Men - Dunaj, zwłaszcza w przewozach tranzytowych Austrii, Słowacji i Węgier. Widoczny jest także spadek przewozów tranzytowych przez polskie porty morskie, szczególnie w latach 1993-1995 co wynikało nie tylko z kryzysu gospodarczego leżących na zapleczu tych portów krajów ale także z podziału Czecho - Słowacji na dwa odrębne państwa i związanych z tym faktem problemów gospodarczych.

W południowo-wschodnim krańcu regionu pojawiły się przewozy ładunków dla Mołdawii przechodzące tranzytem przez Ukrainę i Rumunię oraz ładunki ukraińskie w tranzycie przez Mołdawię. Potrzeby gospodarki wojennej w Nowej Jugosławii (Serbia i Czarnogóra) wspomagającej walczących w Bośni i Hercegowinie Serbów zaowocowały nielegalnymi przewozami tranzytowymi zaopatrzenia i broni ale także innych ładunków w tranzycie przez Rumunię i Bułgarię oraz drogą wodną Dunaju (na przykład tranzyt ropy naftowej z Rosją przez Ukrainę, Rumunię lub Bułgarię do Serbii i Czarnogóry). Wzrosła rola i znaczenie najbardziej zachodniego

⁴⁹ Transport Side 1994, Riigi Statistikaamet, Tallin 1995, s.1 1.

z południkowo biegnących korytarzy tranzytowych łączących Skandynawię z Włochami i Grecją, który przebiega przez Niemcy, Austrię lub Szwajcarię.

Tablica 3

Przewozy tranzytowe w polskich portach morskich w latach 1993-1995

Kraje tranzytujące	Lata	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin- Świnoujście
		w tys. ton			
ogółem	1993	5890	522	692	4674
	1994	5104	306	936	3862
	1995	3708	298	560	2850
Austria	1993	12	-	12	-
	1994	1	-	1	-
	1995	1	-	1	-
Czechy	1993	3049*	88*	176*	2785*
	1994	1376	40	158	1178
	1995	893	60	134	693
Niemcy	1993	838	4	-	834
	1994	744	-	-	744
	1995	745	-	-	745
Słowacja	1993	X	X	X	X
	1994	1016	26	58	932
	1995	898	90	181	627
Węgry	1993	5	-	5	—
	1994	11	-	9	2
	1995	15	-	7	8
WNP	1993	569	341	228	-
	1994	236	107	127	2
	1995	99	14	79	5
Tranzyt morski	1993	323	52	271	-
	1994	690	102	579	9
	1995	495	49	436	10

*łącznie z Czecho-Słowacją

Źródło: Gospodarka Morska.. Przegląd Statystyczny, Gdańsk 1996, s.68-69.

Po przystąpieniu Szwecji i Finlandii oraz Austrii do Unii Europejskiej wzrosła rola wschodniej części Niemiec (byłego NRD) jako korytarza tranzytowego dla ładunków skandynawskich. Wszystkie powyższe zmiany w przebiegu ładunków tranzytowych po 1990 r. w dużej mierze wynikają z przemian geopolitycznych i gospodarczych w Europie Środkowej. Należy mieć na uwadze, że również duża część przemian gospodarczych (rynki zbytu, powiązania handlowe, kooperacja gospodarcza) uległa zmianie wskutek przemian geopolitycznych co w efekcie końco-

wym rzutowało na zmiany przebiegu ładunków tranzytowych. Dla dogodnego funkcjonowania przewozów oprócz rozwoju autostrad, linii kolejowych, wodnych dróg śródlądowych konieczne są także zmiany na całym obszarze Europy Środkowej, obejmującym na wschodzie Łotwę, Litwę, Estonię, Białoruś, zachodnią Ukrainę oraz enklawę Rosji - obwód Królewiecki. Do najważniejszych inwestycji w rejonie Królewca należą budowa nowoczesnych przejść granicznych z Polską, rozwój magistrali drogowych do Elbląga (przez Grzechotki) oraz Olsztyna (przez Bezledy) oraz rozwój międzynarodowej żeglugi przybrzeżnej obsługującej ruch turystyczny oraz potencjalnie towarowy w rejonie Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej. Kryzys gospodarczy na Ukrainie i Białorusi oraz pogłębiająca się zależność ekonomiczna tych państw od Rosji przy daleko idącym braku wiarygodnych danych dotyczących wielkości przewozów, ich struktury kierunkowej oraz planów inwestycji i rozwoju infrastruktury transportowej nie pozwalają na szerszą niż to uczyniono prezentację transportu i tranzytu.⁵⁰

Zmiany w położeniu geopolitycznym i związanej z nim sytuacji wewnętrznej państw tranzytowych determinują nie tylko przebieg ładunków ale również plany rozwoju i rozbudowy infrastruktury transportowej służącej również potrzebom tranzytu. Jest to zjawisko typowe dla wszystkich państw i może nawet powodować konflikty międzynarodowe. Właśnie brakiem bezpieczeństwa i terminowości dostaw oraz brakiem zaufania do strony polskiej podyktowane były budowa omijającej polskie porty linii promowej Mukran-Kłajpeda, czy ostatecznie realizacja rurociągu orenburskiego, w Europie Środkowej łącząca ZSRR i NRD przez Czechosłowację. Wcześniej budowany rurociąg naftowy „Przyjaźń” nie tylko posiadał zdecydowanie bardziej ekonomiczny przebieg ale również całkowicie uzależniał aż do budowy Portu Północnego w Gdańsku wraz z terminalem naftowym gospodarkę Polski od RWPG-czyli ZSRR. Podobne procesy zachodziły w całym regionie.

W latach 1945-1989 w Europie Środkowej dominował tranzyt radziecki kierowany równoleżnikowo do NRD i Europy Zachodniej przez korytarze tranzytowe położone w środkowej i południowej Polsce, przez Czechosłowację do Niemiec oraz przez Węgry do Austrii. Główną równoleżnikową drogę wodną stanowił Dunaj z dopływami, służący głównie państwom bałkańskim oraz Węgrom, Czechosłowacji i Austrii. W prezentowanym okresie czasu wyraźnie widoczne jest zjawisko przechodze-

⁵⁰ Infrastrukturę transportową Białorusi i zachodniej Ukrainy w najbardziej wiarygodny sposób prezentuje opracowanie H. J. Buchholza i F. D. Grimma, op. cit., s. 122 i nast.

nia ładunków tranzytowych z kierunków równoleżnikowych na południkowe, związane ze słabnięciem znaczenia ZSRR w końcu lat osiemdziesiątych oraz ze wzrostem gospodarczym w krajach Skandynawii i zwiększeniu obrotów z państwami Bliskiego Wschodu . Budowa rurociągów naftowych tworzących zaplecze Triestu, Rijeki, Kopru i Gdańska dodatkowo zwiększyła rolę przewozów południkowych. Istotną rolę nadal odgrywają wodne połączenia przez Wełtawę i Łabę oraz Kanałem Śródlądowym z portami Niemiec (Hamburg, Brema, Lubeka). Wskutek zaniedbania, niekorzystnej aury oraz spadku zainteresowania ze strony czechosłowackiej i austriackiej nastąpił całkowity zanik przewozów tranzytowych na Odrze. Koniec lat osiemdziesiątych, kryzys gospodarczy w państwach RWPG, emancypacja polityczna „imperium zewnętrznego” a w początku lat dziewięćdziesiątych „imperium wewnętrznego” stworzył kolejny raz nowe uwarunkowania dla rozwoju transportu, jego infrastruktury oraz przewozów tranzytowych w Europie Środkowej.

W latach 1989 - 1992 w Europie Środkowej nastąpiło geopolityczne trzęsienie ziemi. Praktycznie wszystkie państwa regionu zmieniły w części lub wszystkich swoich sąsiadów, niektóre z nich uległy rozpadowi lub zanikowi w zamian pojawiły się zupełnie nowe twory polityczne (np. okręg królewiecki należący do Rosji, niepodległa Białoruś). Kryzys gospodarczy w państwach postsocjalistycznych, zerwanie powiązań gospodarczych, przejście na dewizowe rozliczenie w handlu i świadczeniu usług międzynarodowych doprowadziły do gwałtownego zmniejszenia obrotów towarów a w konsekwencji do spadku tranzytu oraz do zmian kierunków przesyłania ładunków tranzytowych determinowanych nowymi tworzącymi się powiązaniem gospodarczymi i wynikającymi ze zmiany położenia geopolitycznego państw regionu . Przed wszystkim gwałtownie spadły przewozy równoleżnikowe przez Polskę pomiędzy sukcesorami ZSRR i NRD. Nastąpił wzrost w handlu ze Skandynawią, który się utrzyma po przystąpieniu Szwecji i Finlandii do UE. Na konkurencji w akwizycji ładunków w portach na kierunkach południkowych najprawdopodobniej, przy obecnej polityce rządu Rzeczypospolitej może nastąpić eliminacja portów polskich z rynku usług tranzytowych lub co najmniej gwałtowne zmniejszenie ich roli.

Na kierunkach południkowych wzrosła rola Niemiec w przewozach pomiędzy Skandynawią a Europą Południową. W przewozach północ-południe wzrosła również rola Austrii po przystąpieniu do Unii Europejskiej 1 stycznia 1995 r. Po rozpadzie ZSRR i utworzeniu Wspólnoty Niepodległych Państw wzrosła rola Ukrainy i państw bałtyckich - Litwy,

Łotwy i Estonii w przewozach tranzytowych dla Rosji i Królewca. W portach Bałtyku pojawiły się także jako samodzielny tranzyt ładunki Ukrainy, które to państwo próbuje utrzymać niezależność gospodarczą od Rosji a ze względu na zaawansowane przemiany gospodarcze i społeczne Polski przez nią próbuje szukać drogi na Zachód. Przez pierwsze dwa lata po uzyskaniu niepodległości podobne przemiany zachodziły na Białorusi ale po objęciu władzy przez prezydenta Aleksandra Łukaszenko kraj ten ekonomicznie i militarnie podporządkowany został Rosji.

Infrastruktura komunikacyjna oraz funkcjonowanie korytarzy (szlaków) transportowych i tranzytowych stanowi podstawę wszelkich form międzynarodowych stosunków gospodarczych i pozaekonomicznych. Zmiany w infrastrukturze i w przebiegu potoków ładunków tranzytowych z jednej strony wynikają ze współzależności systemów transportowych poszczególnych państw, z drugiej strony zaś są istniejącym i funkcjonującym systemem zależności gospodarczych i politycznych. Mają one silne uwarunkowania w środowisku geograficznym. Jeżeli wzajemne oddziaływanie państw, prowadzenie przez nie polityki sprzyjającej ich rozwojowi przy określonych uwarunkowaniach przestrzennych z uwzględnieniem różnic w potencjale gospodarczym i demograficznym nazwiemy uwarunkowaniem lub determinantą położenia geopolitycznego, to wpływa ono w określonym czasie na rozwój gospodarki niezgodnie z podstawowymi prawami ekonomii oraz jest przykładem prymatu polityki w jej aspekcie przestrzennym nad procesami ekonomicznymi.

Geopolitical Conditions of Development and Changes of Transit Directions in Central Europe

Summary

Geopolitical conditions, spatial range and economic development level of the state influence its safety, foreign affairs policy and economical processes.

The author defines the differences between political geography and geopolitics.

The paper concerns the importance of geopolitical position of a country for development of transportation network. Changes of the geopolitical site in Central Europe in the years 1918-1945 has influenced the circumstances of transit lines forming. The author presents the conditions of transit lines existing and creating. There are also presented transit links in Eastern Europe after War World II and after geopolitical changes in 1989.