

**JAN WENDT**  
Uniwersytet Gdański

## **MORSKI ASPEKT POLSKIEJ POLITYKI TRANSPORTOWEJ I TRANZYTOWEJ**

Położenie geopolityczne Polski w Europie Środkowej wyznacza jej rolę pomostu pomiędzy państwami Europy Zachodniej i Wschodniej, krajami atlantyckimi i śródziemnomorskimi. W przeszłości, przy słabości ekonomicznej i politycznej Rzeczypospolitej stanowiła ona strefę buforową pomiędzy politycznymi mutacjami Rosji a szeroko rozumianym państwem niemieckim, co prowadziło albo do prób podporządkowania jej sąsiadom, albo do jej podziału pomiędzy dwa potężne organizmy państwowe: Rosję i Niemcy. Obecnie położenie w strefie „Europy przejściowej”, z dużym prawdopodobieństwem włączenia w najbliższych latach do struktur Unii Europejskiej i NATO, jest czynnikiem pozytywnym, przyczyniając się do rozwoju stosunków gospodarczych, kulturalnych i naukowych państw Europy Środkowej, stanowiąc dla Polski dodatkowe źródło dochodów z tranzytu, pośrednictwa handlowego i turystyki. Jeśli uwzględnić dodatkowo powiązania międzykontynentalne z Azją, możliwości tranzytu są jeszcze większe, bowiem przez Polskę prowadzi najkrótsza trasa kolejowa z Europy na Daleki Wschód, do Chin, Korei i Japonii, a więc połączenie dwóch najważniejszych, poza Ameryką Północną, makroregionów gospodarczych świata.<sup>1</sup> Przemiany polityczne spowodowały daleko idące przemiany gospodarcze, liberalizację handlu, wzrost mobilności ludności i wzrost przewozów międzynarodowych. Z jednej strony rośnie znaczenie powiązań pomiędzy Europą Środkową i Zachodnią, a państwami sukcesorami ZSRR z drugiej. Dla zapewnienia wzrostu tempa procesów gospodarczych konieczny jest rozwój infrastruktury transportowej w każdym z rodzajów środków transportu, gdyż jej obecna słabość stanowi zaporę dla szybkiego ruchu pasażerskiego oraz towarowego, co w oczywisty sposób ujemnie

<sup>1</sup> T.Lijewski, Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej, *Zeszyty IG i PZ PAN*, 1994, nr 23. s. 5. Szerzej por.: A.Gołaszewski, Etapy doskonalenia połączeń kolejowych Europa-Azja, *Przegląd Komunikacyjny*, 1993, nr 9.

wpływa na rozwój gospodarczy regionu.

Polityka transportowa polega na programowaniu rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływaniu na sprawne jego funkcjonowanie z uwzględnieniem wymagań teorii i praw ekonomicznych.<sup>2</sup> Nieodzownym warunkiem prowadzenia skutecznej polityki transportowej jest uwzględnienie przy jej realizacji polityki tranzytowej. Tranzytem określamy przesyłanie ładunków, osób, informacji i energii przez terytorium danego kraju, gdy punkty nadania i odbioru znajdują się poza jego granicami. Proces przemieszczania dokonywany przez obce dla nadawcy i odbiorcy terytorium (lub port w przypadku tranzytu morskiego), ze swojej istoty, jest integralnie związany z dziedziną międzynarodowego obrotu usług i stanowi ważne źródło dochodów dewizowych dla kraju tranzytowego. Tranzyt jest szczególnym rodzajem usług, gdyż oprócz kosztów związanych z techniczną stroną procesu przemieszczania, dochodzą opłaty związane z dodatkową działalnością kraju tranzytowego - pośrednictwem. Ponieważ rynek przewozów tranzytowych jest rynkiem konsumenta, to istotnym miernikiem oceny i kryterium wyboru kraju tranzytowego jest jakość oferowanych usług tranzytowych, którą charakteryzują: poziom bezpieczeństwa, bezpośredniość i kompleksowość usług, czas i szybkość dostawy oraz niezawodność obsługi ładunków tranzytowych w całym procesie przemieszczania przez terytorium kraju tranzytowego.<sup>3</sup> Realizacja usług tranzytowych w warunkach międzynarodowej konkurencji sytuuje tranzyt zarówno w sferze polityki transportowej jak i w obszarze zainteresowania zagranicznej polityki gospodarczej państwa. Polityka tranzytowa będzie więc obejmowała całą sferę eksportu i importu usług transportowych (najczęściej kraj tranzytowy jest równocześnie krajem tranzytującym). Dla skutecznego prowadzenia polityki tranzytowej staje się niezbędna znajomość pełnego bilansu usług tranzytowych oraz przedpola i zaplecza tranzytowego, którego zasięg odgrywa istotną rolę w przypadku portów polskich. Tak więc przez politykę tranzytową państwa należy rozumieć działalność kształtującą odpowiednie warunki ekonomiczne, polityczne, prawne, organizacyjne i techniczno-eksploatacyjne dla efektywnego rozwoju wszystkich usług tranzytowych, uwzględniającą cele, kierunki i instrumenty zarówno zagranicznej polityki ekonomicznej, jak i transportowej państwa. Z analizy zmian w przebiegu realizacji usług tranzytowych w portach polskich można wysunąć tezę o nieskuteczności prowadzonej polityki transportowej i tranzytowej lub wręcz o ich braku.

Do priorytetowych zadań dla akwizycji ładunków tranzytowych należy rozwój infrastruktury transportowej i międzynarodowych korytarzy transportowych,

<sup>2</sup> W. Grzywacz. Polityka transportowa, Szczecin 1991, s. 20-21. Szerokie podejście teoretyczne zagadnienia porównaj w: W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzewski, Polityka transportowa, Gdańsk 1994.

<sup>3</sup> J. Wronka, Polska polityka tranzytowa, *Przegląd Komunikacyjny*, 1990. nr 1, s. 5.

zwłaszcza korytarzy Północ- Południe i Północny Zachód-Południowy Wschód.<sup>4</sup> Dla realizacji południkowego połączenia transportowego w Europie Środkowej wydaje się konieczne zwiększenie w znaczący sposób nakładów inwestycyjnych na rozwój infrastruktury transportowej. W Polsce, największym pod względem terytorialnym państwie regionu Europy Środkowej, do najpilniejszych zadań należy budowa autostrad: Gdańsk- Łódź-Cieszyn (A-1), Świecie- Poznań- Warszawa-Brześć (A-2) i Zgorzelec- Wrocław-Kraków- Przemyśl (A-4). W modernizacji przewozów kolejowych głównym zadaniem jest racjonalizacja przewozów kolejowych i reorganizacja PKP wraz z usamodzielnieniem jednostek gospodarczych, zmniejszeniem zatrudnienia, zlikwidowaniem nierentownej działalności oraz ustanowieniem wiarygodnego systemu rozliczenia kosztów i przepływu informacji. Równolegle z transformacją przemysłu z ciężkiego na lekki nastąpić powinien spadek przewozów ładunków kolejami, dzięki czemu możliwa będzie likwidacja części rozbudowanej nadmiernie i nierównomiernie infrastruktury kolejowej, co pozwoli na zwiększenie rentowności przewozów.<sup>5</sup>

Istotnym, aczkolwiek mało realnym, ze względu na konieczne poważne nakłady finansowe, elementem w rozwoju sieci transportowej Polski w powiązaniu z infrastrukturą w regionie jest planowany rozwój wodnych dróg śródlądowych. Najbardziej atrakcyjnym z potencjalnych połączeń wodnych wydaje się szlak Duisburg -Hanower -Magdeburg- Berlin-Odra, a dalej Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim do Bydgoszczy, z której możliwe są dwa kierunki: pierwszy do Warszawy - Kanałem Żerańskim do Zegrza, przez Bug do Muchawca i Brześcia, który ma dobre połączenie z siecią wodną Białorusi, Rosji a przez Dniepr i Ukrainę z Morzem Czarnym oraz drugi-z Bydgoszczy Wisłą i Nogatem do Malborka i Elbląga oraz Zalewu Wiślanego, który stanowi dogodne połączenie z Królewcem, a dalej przez Niemen do Kowna i Grodna.<sup>6</sup> Oprócz kierunku równoleżnikowego istnieje także możliwość budowy kanału łączącego Odrę i Dunaj, które to połączenie stworzyłoby przez budowę odcinka Koźle-Ostrowa najkrótsze i najbardziej ekonomicznie opłacalne dla Czech i korzystającej z opłat tranzytowych Polski połączenie południowej części regionu Europy Środkowej z Bałtykiem, z portami Szczecin-Świnoujście. Realizacja dróg wodnych na obu kierunkach zmieniałaby całkowicie przebieg ładunków tranzytowych w Europie Środkowej a leżący na ich skrzyżowaniu port w Kostrzynie uzyskałby duże znaczenie jako port

<sup>4</sup> J.Burnewicz, K. Wojewódzka-Król Europejska polityka transportowa, Gdańsk 1993.

<sup>5</sup> Szerzej na temat przemian w transporcie lądowym i ich konsekwencji w pracy: J.Adamczyk. Przemiany w transporcie lądowym w Polsce w latach 1989-1992 i kierunki dalszych przemian w perspektywie najbliższych lat, w: Materiałach Konferencji "Problemy transformacji struktur regionalnych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej", Polańczyk, 23-27 maja 1994.

<sup>6</sup> O równoleżnikowym połączeniu tranzytowym przez Polskę drogą wodną szerzej patrz: H.Faist. Die Wasserstrasse Dnepr. Ein Reisebericht mit Kommentar, *Schiffahrt und Technik*, 1991. nr 1, s. 62-81.

śródlądowy. Z systemem Odra-Dunaj związane jest także już działające połączenie wodne Ren-Men-Dunaj, które urzeczywistni ideę sięgającą swymi początkami czasów Karola Wielkiego. Budowa 30 km długości odcinka kanału, którego uroczyste otwarcie odbyło się w 1992 r. stworzyła 3500 km długości szlak wodny łączący Rotterdam i Morze Północne z Konstancą i Morzem Czarnym, stwarzając tym samym najtańszy szlak transportowy w Europie Środkowej (jej południowej części), mający doskonałe połączenie z Europą Zachodnią i Bałkanami.

W transporcie drogowym głównymi kierunkami w rozwoju infrastruktury są modernizacja istniejących dróg ekspresowych oraz budowa autostrad, z których do najpilniejszych inwestycji należą połączenia: Berlin - Warszawa - Mińsk - Moskwa; Lipsk- Drezno - Wrocław - Katowice - Kraków - Lwów - Kijów; Berlin - Drezno - Praga - Monachium; Wiedeń - Budapeszt - Belgrad - Bukareszt - Ateny; *Via Baltica*, *Via Hanseatica* i *Via Intermare*.<sup>7</sup> W ciągu ostatnich ośmiu lat największe inwestycje w infrastrukturze transportowej poczynione zostały we wschodnich landach Niemiec, w których rozbudowano autostrady i drogi szybkiego ruchu, tworząc alternatywne dla nie istniejącej jeszcze TEM połączenie z Saßnitz przez Stralsund do Berlina i następnie przez Drezno i Pragę do Bratysławy. Zelektryfikowana została już w całości równoległa do tego połączenia linia kolejowa. Jeszcze we współpracy z byłym ZSRR ukończono i uruchomiono linię promową łączącą Mukran na Rugii i Kłajpedę z ominięciem portów polskich. Otworzono także nową linię pomiędzy Saßnit a Trelleborgiem, która może przejąć potencjalny tranzyt na kierunku południkowym przechodzący dotychczas przez Szczecin i Świnoujście. Oddane do użytku w 1992 r. połączenie Ren- Men -Dunaj wpłynęło ujemnie na ilość ładunków tranzytowych kierowanych do portów polskich, gdyż kraje tradycyjnie polskiego zaplecza-Austria, Czechy, Słowacja i Węgry uzyskały kolejne dogodne połączenie drogą wodną z portami Morza Północnego. Dzięki rozwojowi infrastruktury transportowej oraz wskutek zmiany położenia geopolitycznego w Europie Środkowej i wzrostu konkurencji w akwizycji przewozów ładunków tranzytowych w przewozach wschód-zachód i północ-południe zaczyna funkcjonować coraz więcej alternatywnych dla biegnących przez Polskę szlaków tranzytowych.<sup>8</sup>

W efekcie wydarzeń politycznych lat 1989-1991 i zmiany położenia geopolitycznego państw Europy Środkowej zaszły daleko idące przemiany w gospodarce i przewozach tranzytowych w tym regionie. W prezentowanym okresie siedmiu lat (1990-1996) nastąpiło wiele zmian w strukturze kierunkowej, towarowej oraz w wielkości obrotów tranzytowych w portach polskich. Ponieważ czas, w

<sup>7</sup>Por. w: H.J.Buchholz, F.D.Grimm (red.), *Zentrensystem als Träger der Raumentwicklung in Mittel-und Osteuropa*, Leipzig 1994, s. 19.

<sup>8</sup> Por. J.Wendt. *Konkurencja tranzytowa polskich portów morskich w latach 1989-1993*, [w:] Cz.Ciesielski (red.), *Ku wspólnotce Europy Bałtyckiej*, Gdańsk 1995, s. 95-100.

którym nastąpiły zmiany, wydaje się być zbyt krótki dla rozwoju na znaczącą dla zjawiska skalę powiązań komunikacyjnych (infrastruktury transportowej oraz przeładunkowej w portach), to zmiany w wielkości i strukturze ładunków tranzytowych przeładowywanych w portach wynikają głównie z kryzysu gospodarczego państw leżących na zapleczu portów polskich oraz z prowadzenia nieskutecznej polityki transportowej i tranzytowej przez Polskę.

Dane statystyczne pokazują załamanie się obrotów w 1991r., przy czym, w przypadku tranzytu kolejowego i przez porty, wielkość przewozów spadła do odpowiednio 38% i 28% (w roku 1991 w porównaniu z 1988 r.), to w przypadku transportu wodnego śródlądowego obroty tranzytowe spadły z 230 tys. ton w 1988 r. do 2 tys. ton w 1990 r. i następnie uległy zanikowi. Na spadek przewozów kolejowych (największy w 1991 r.- 45% w porównaniu do roku poprzedniego) najsilniej wpłynęły załamanie się gospodarki w byłym ZSRR, zmiana waluty tranzytowej w systemie MTT i wzrost międzynarodowych przewozów samochodowych. Oprócz tego na wielkość obrotów negatywnie oddziaływało oferowanie konkurencyjnych stawek przez porty niemieckie oraz brak prawnych regulacji pomiędzy PKP a kolejami czesko - słowackimi. Odnośnie do tranzytu północ - południe wpłynęło to również na zmniejszenie wielkości przeładunku ładunków tranzytowych w polskich portach morskich, a zwłaszcza w Gdańsku.

Tab. 1. Przeładunek ładunków tranzytowych w morskich portach handlowych w latach 1990-1996 w tys. ton

Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin - Świnoujście
1990	5022	1149	810	3050
1991	2540 <sup>a</sup>	121	227	2199
1992	3692	112	195	3385
1993	5890	522	692	4675
1994	5104	306	936	3862
1995	3708	298	560	2850
1996	4184	371	719	3094

<sup>a</sup> w tym 23 tys. ton w Kołobrzegu

Źródło: Gospodarka Morska.. Przegląd Statystyczny 1991, Gdańsk 1991, tab. 14; Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1993, Gdańsk 1993, s. 92; Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1994, Gdańsk 1994, s. 99, Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1997, Gdańsk 1997, s.65.

Spadek przewozów tranzytowych w Polsce wyraźnie widoczny w przewozach kolejowych i wodnych śródlądowych wynikający ze zmiany położenia

geopolitycznego Polski, procesu transformacji gospodarczej w Europie Środkowej, upadku ZSRR oraz RWPG wpłynął również na spadek przewozów i przeładunek ładunków tranzytowych w polskich portach w latach 1990-1996 (por. tab.1). Skorzystały na nim przede wszystkim porty Niemiec, Litwy, Łotwy i Estonii oraz Królewiec. Wprawdzie dane statystyczne, a zwłaszcza wzrost obrotów tranzytowych w 1993 r. w porównaniu do 1992 r. w polskich portach morskich (port szczeciński zwiększył obroty o 57%, gdyński o 355%, a gdański o 433%), pozwalają na ostrożny optymizm, jednak propozycje rozwoju szlaków transportowych zarówno w Polsce jak i w krajach sąsiednich wskazują na potencjalne niebezpieczeństwo przejścia ładunków przez porty niemieckie (Hamburg, Lubekę, Bremę i Rostock), zarówno na kierunkach południkowych jak i równoleżnikowych.

Tendencja spadkowa w przeładunku ładunków tranzytowych utrzymująca się do 1991 r., w którym obroty wynosiły jedynie 2540 tys. ton, w kolejnych latach uległa odwróceniu, ale przy tej wielkości obrotów tranzytowych trudno o optymizm. Udział obrotów tranzytowych w przeładunkach portów spadł do 6,2%. Tak niskie obroty tranzytowe ostatni raz miały miejsce w 1957 r. Największy spadek obrotów nastąpił w porcie gdańskim - 112 tys. ton w 1992 r. w porównaniu do 1149 tys. ton w 1990 r. Równie duży, aczkolwiek procentowo mniejszy spadek nastąpił w przeładunkach w Gdyni - o 72% i Szczecinie - o 28% w analogicznym okresie. Od 1990 r. wyraźnie widoczny jest wpływ kryzysu gospodarczego w krajach zaplecza tranzytowego na eksport tych państw, a od 1991 r. problemy gospodarcze wpływają na zmniejszenie importu krajów Europy Środkowej. Na spadku przeładunków zaciążyły przede wszystkim zmniejszenie ładunków rudy - o 55%, innych ładunków masowych - o 64% i drobnicy - o 27%. Przez port gdański zaprzestano tranzytu rosyjskiej ropy naftowej oraz importu surowców nawozowych dla byłego ZSRR. Z ładunków tranzytowych pozostało w porcie 110 tys. ton drobnicy i 11 tys. ton drewna. Tranzyt węgierski z 432 tys. ton w 1988 r. spadł do 68 tys. ton w 1991 r. i do 11 tys. ton w 1996 r. (por. tab. 2). Najmniejszy spadek tranzytu zanotowano w porcie Szczecin - Świnoujście, w którym przeładowano w 1991r. - 2199 tys. ton, co stanowiło 86,6% całości obrotów tranzytowych przez porty. Uległa również zmianie struktura towarowa i kierunkowa ładunków tranzytowych przeładowywanych w portach. Strukturę towarową ładunków tranzytowych przechodzących przez polskie porty morskie prezentuje tab. 2.

Tab. 2 . Struktura ładunków tranzytowych w polskich portach morskich w tys. ton

Rok	Ogółem	Węgiel + koks	Rudy	Zboże	Drewno	Paliwa	Masowe	Drobnica
1983	6493	211	1370	-	204	2161	592	1955
1984	7746	313	1569	-	232	2652	663	2318
1985	5340	214	1227	6	251	804	527	2311
1986	7160	108	1572	11	203	1681	999	2586
1993	5890	218	260	-	11	19	672	4711
1994	5104	273	425	-	15	1	549	3841
1995	3708	163	561	104	21	224	423	2211
1996	4184	119	789	10	15	-	250	3001

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1986,1989,1994,1997.

Dane zawarte w tab. 2. wskazują na wzrastającą, zwłaszcza w ostatnich latach, rolę drobnicy w przeładunkach tranzytowych. Zanikł prawie zupełnie tranzyt zboża, przeładunki węgla i koksu wykazują tendencję zniżkową. Na stałym poziomie w latach osiemdziesiątych utrzymywały się przeładunki drewna (około 200 tys. ton rocznie), aby po dziesięciu latach zmaleć do około 15 tys. ton. W tym samym okresie w znaczący sposób nastąpił również spadek przeładunku rudy żelaza. Największą zmienność wykazywał tranzyt ropy naftowej w eksporcie ZSRR od 1983 r. (2161 tys. ton), który zanikł zupełnie pod koniec lat osiemdziesiątych. Natomiast w latach dziewięćdziesiątych przeładunki paliw wykazują silne zróżnicowanie zarówno pod względem wielkości jak i struktury kierunkowej. Wielkość przeładunku drobnicy w pierwszym okresie cechowała tendencja zwykła, która doprowadziła do wzrostu przeładunków do poziomu 4700 tys. ton i jego stabilizacji na około 300 tys. ton.

Jeszcze w 1988 r. na pierwszym miejscu pod względem wielkości ładunków znajdował się ZSRR z 3,5 mln ton obrotów przechodzących przez port w Gdańsku. Drugą pozycję zajmował tranzyt z CSRS - 2,8 mln ton, a kolejne ładunki z Węgier - 882 tys. ton i Austrii - 837 tys. ton. Już w następnym roku Czechosłowacja wyprzedziła ZSRR, natomiast tranzyt z Węgier pozostał na trzecim miejscu po spadku obrotów tranzytowych Austrii do wielkości 510 tys. ton. W kolejnych latach nastąpiły jeszcze dalej idące zmiany. W 1991 r. pierwsze miejsce zajmowały ładunki tranzytu czesko-słowackiego przechodzące w 83% przez porty Szczecina i Świnoujścia, na drugim znajdował się tranzyt niemiecki - 722 tys. ton przechodzący w całości przez Szczecin. Kolejną pozycję zajmował tranzyt austriacki kierowany w 89% również przez porty Szczecina i Świnoujścia. Tranzyt Rosji (WNP) zajął ostatnie miejsce z 4 tys. ton, aby w kolejnych latach osiągnąć około 0,5 mln ton i

ustabilizować się ostatecznie na poziomie 100 tys. ton. Interesujący wydaje się być gwałtowny wzrost i następnie stabilizacja tranzytu niemieckiego w latach 1990-1996 na poziomie 750 tys. ton, co wynika z wzrostu roli i znaczenia portów Szczecina i Świnoujścia dla wschodnich landów niemieckich i Berlina. Od 1990 r. utrzymuje się tendencja spadkowa w przeładunku tranzytu austriackiego w porcie szczecińskim. Po okresie załamania w 1991 r. wzrósł obrót ładunków czesko - słowackich, sięgając w 1992 r. - 1516 tys. ton. Wyraźny spadek cechuje przeładunek tranzytu węgierskiego, którego wielkość zmalała z 712 tys. ton w 1990 r. do poziomu 6-15 tys. ton w latach 1992-1996. Zdecydowanie mniejsze znaczenie posiada tranzyt z Bułgarii, Rumunii i Jugosławii (lub jej sukcesorów), który jest przeładowywany głównie w Szczecinie. Jego wielkość wyniosła w 1991 r.: 20 tys. ton obroty Bułgarii; 21 tys. ton obroty Rumunii; 4 tys. ton w tranzycie dla Jugosławii.

Tab. 3. Przeładunki ładunków tranzytowych w morskich portach handlowych głównych partnerów tranzytowych Polski w latach 1990 - 1996 w tys. ton

Państwo	Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin - Świnoujście
Austria	1990	211	–	0	211
	1991	243	26	–	217
	1992	29	–	13	16
	1993	12	–	12	–
	1994	1	–	1	–
	1995	1	–	1	–
	1996	–	–	–	–
Czechy i Słowacja	1990	2232	203	427	1605
	1991	908	51	104	753
	1992	1516	32	86	1398
	1993	3049	95	176	2278
Czechy	1994	1376	40	158	1178
	1995	893	66	134	693
	1996	1265	207	132	926
Słowacja	1994	1016	26	58	932
	1995	898	90	181	627
	1996	919	125	138	656
Niemcy	1990	190	120	1	69
	1991	722	–	–	722
	1992	915	–	–	915
	1993	838	4	0	834
	1994	744	–	–	744
	1995	745	–	–	745
	1996	761	–	–	761



Węgry	1990	712	173	331	208
	1991	154	16	68	70
	1992	16		5	11
	1993	6	-	6	-
	1994	11	-	9	2
	1995	15	-	7	8
	1996	9	2	7	-
WNP - Rosja	1990	591	591		-
	1991	4	1	-	3
	1992	64	-	60	4
	1993	569	341	228	-
	1994	236	107	127	2
	1995	99	14	79	6
	1996	75	20	51	4

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1993, 1994, 1996, 1997.

Po 1991 r. pojawił się determinowany czynnikami geopolitycznymi tranzyt Ukrainy i Białorusi. Na skutek uzyskania niepodległości Ukraina stanęła przed problemem rozbudowy powiązań transportowych z zagranicą - szczególnie na kierunku Odessa-porty Zatoki Gdańskiej (*Via Intermare*). Dla rozwoju współpracy polsko - ukraińskiej podstawowe znaczenie mieć będzie budowa szlaku transportowego łączącego porty Morza Czarnego przez Lwów, Lublin do portów Zatoki Gdańskiej - *Via Intermare*. Realizacja tego przedsięwzięcia doprowadzi do aktywizacji terenów, przez które przebiegać będzie przyszły szlak transportowy a jednocześnie doprowadzi do wzmocnienia powiązań gospodarczych pomiędzy Polską i Ukrainą. Przybliży to gospodarkę ukraińską Europie Zachodniej, a jednocześnie pozwoli jej na zwiększenie stopnia emancypacji w stosunku do powiązań gospodarczych z Rosją. Wagę tego kierunku dla Ukrainy jak i połączenia szlakiem transportowym portów Morza Czarnego z portami Morza Bałtyckiego podkreśla fakt podpisania w lutym 1997 r. porozumienia polsko - ukraińskiego o budowie korytarza tranzytowego oraz otwarciu nowego przejścia granicznego ułatwiającego transport na tym kierunku.

Wprawdzie dane statystyczne, a zwłaszcza utrzymywanie się obrotów tranzytowych w portach od 1993 r. na poziomie około 4,5 mln ton pozwalają na ostrożny optymizm, to jednak brak polityki tranzytowej lub jej nieskuteczna realizacja w połączeniu z propagowanymi koncepcjami rozwoju szlaków transportowych w Polsce jak i krajach sąsiednich wskazują na potencjalne niebezpieczeństwo przejścia ładunków tranzytowych przechodzących dotychczas przez Polskę przez porty niemieckie, zarówno w kierunkach południkowych, jak i równoleżnikowych. Urząd Rady Ministrów (w lipcu 1993 r.) przyznał budowie autostrady A-1 (Gdańsk - Toruń-Częstochowa - granice państwa) rangę trzeciej

kolejności, co oznacza, że najpierw zostaną wybudowane autostrady biegnące równoleżnikowo przez terytorium Polski. Realizacja takiej polityki transportowej spowoduje przejście ładunków tranzytowych Rosji, Białorusi i Ukrainy przez ośrodki portowe zachodniej Europy. Przesną również istnieć przesłanki ekonomiczne dla rozwoju szlaków transportowych na kierunkach południkowych przechodzące przez Polskę.

Również projekty rozwoju infrastruktury transportowej na Litwie, Łotwie, w Estonii i Rosji wskazują na możliwość zwiększenia udziału portów niemieckich w tranzycie tych państw, dzięki projektom budowy autostrad przechodzących przez wymienione kraje lub nawet skierowania części ładunków do rozbudowywanych i projektowanych portów w rejonie Tallin-Muuga czy St. Petersburga. Budowa drogi szybkiego ruchu *Via Baltica* z odgałęzieniem *Via Hanseatica* spowoduje omięcie portów polskich przez przeładunki z państw WNP. Realizacja powyższej polityki transportowej w dziedzinie inwestycji doprowadzić może do zmniejszenia udziału polskich portów w obrocie tranzytowym na kierunkach południkowych i przyniesie znaczące straty wskutek zmniejszenia się przeładunku wysoko opłacanej drobnicy. Tranzyt ten zostanie przyjęty przez porty niemieckie, a także przez port w Królewcu lub rozbudowane porty Rosji i Estonii.<sup>9</sup> Aby zapobiec temu zjawisku należy nadać priorytetowe znaczenie budowie autostrady A-1 (TEM) i rozwijać istniejące już kontakty w dziedzinie akwizycji ładunków tranzytowych Białorusi, a zwłaszcza Ukrainy wraz z realizacją korytarza transportowego *Via Intermare*. Nieuwzględnienie powyższych postulatów doprowadzi do znaczącego zmniejszenia przeładunków tranzytowych w polskich portach morskich i pozbawi nas korzyści płynących z istnienia ważnego południkowego szlaku transportowego na terytorium Polski.

Brak spójnej polityki transportowej w dziedzinie tranzytu jest również widoczny w żegludze śródlądowej, w której nastąpił zanik przewozów na drodze wodnej Odry. Restrukturyzacji przedsiębiorstw zajmujących się transportem wodnym na Odrze, oprócz podziału na nowe jednostki, nie towarzyszyły żadne znaczące inwestycje, co jest wynikiem nie tylko słabości ekonomicznej Polski, ale także braku jasno sprecyzowanych celów i priorytetów w rozwoju szlaków wodnych w kraju. Przy skrajnie różnych opiniach specjalistów na temat możliwości wykorzystania żeglugi śródlądowej w Polsce i nie sprecyzowanych kompetencjach poszczególnych przedsiębiorstw zajmujących się tym rodzajem transportu nastąpił znaczący spadek przewozów na Odrze, w tym całkowity zanik tranzytu. Kryzys gospodarczy w Europie Środkowej doprowadził nie tylko do ograniczenia tranzytu, ale także do zwiększenia konkurencji pomiędzy krajami tranzytowymi w akwizycji

<sup>9</sup> Por. J.Wendt, Wpływ polityki transportowej państwa na wielkość przeładunku ładunków tranzytowych w portach polskich w latach 1989-1993, [w:] Polskie porty morskie w polityce transportowej kraju w warunkach gospodarki rynkowej. Szczecin 1995, s. 142-151.

ładunków, konkurencji, którą Polska z jej słabą infrastrukturą transportową w wyraźny sposób przegrywa. Również zmiana położenia geopolitycznego wyraźnie wpłynęła na wielkość i strukturę kierunkową ładunków tranzytowych przeładowywanych w portach polskich. Powyższe negatywne procesy wynikają z braku wyznaczenia w sposób jednoznaczny celów i instrumentów polityki tranzytowej. Widoczny jest także brak jednego podmiotu prowadzącego całość polityki tranzytowej w sposób ciągły i konsekwentny, co może prowadzić do kryzysu w przewozach tranzytowych przez terytorium Polski. Aby utrzymać słabą tendencję wzrostu, widoczną od 1992 r., należy jak najszybciej sprecyzować polską politykę transportową, jej główne cele i priorytety oraz wskazać konieczne inwestycje w infrastrukturze transportowej i przystąpić do ich realizacji.<sup>10</sup> W ramach polityki transportowej państwa prowadzonej w połączeniu z polityką zagraniczną powinny być przeprowadzone odpowiednie działania zmierzające do utrzymania roli Polski w przewozach tranzytowych w Europie Środkowej.

Wysokie zyski za świadczone usługi tranzytowe oraz zmiana kryterium konkurencyjności tranzytowej z odległościowego na „pewność tranzytową” i czas przebiegu ładunków sprawiają, iż stale wzrasta konkurencja pomiędzy poszczególnymi państwami w akwizycji ładunków. Szczególnie wyraźnie jest ona widoczna w polityce opłat za świadczone usługi transportowe i tranzytowe dla poszczególnych grup ładunków oraz państw tranzytujących. Polityka tranzytowa w dużej mierze polega na stosowaniu specjalnych taryf opłat, udzielaniu rabatu na przewozy wybranych grup ładunków lub poprzez poszczególne szlaki transportowo - tranzytowe. Oprócz posunięć formalno-prawnych i politycznych na politykę tranzytową składa się także techniczno organizacyjne zabezpieczenie tranzytu i jego szlaków. W zmienionej z geopolitycznego punktu widzenia sytuacji Polski, której głównym atutem tranzytowym jest położenie geograficzne, polityka transportowa sięgająca poza rok 2010 powinna skupić się na próbie sprostania konkurencji państw sąsiednich w akwizycji ładunków tranzytowych. Rozwój alternatywnych w stosunku do polskich połączeń transportowych może bowiem doprowadzić do prawie całkowitego wyeliminowania Polski z rynku przewozów tranzytowych.

<sup>10</sup> *Przegląd Komunikacyjny* w numerach 11 i 12 z 1994 prezentuje syntezę "Polityka transportowa", dokument opracowany pod. red. J. Burnewicza. w którym przedstawiono założenia polityki transportowej państwa.

## **The Sea Aspects of Polish Transport and Transit Policy**

### **Summary**

The geopolitical location of Poland in Central Europe determines the role of platform between the countries of Western and Eastern Europe. This location nowadays and very probably access to European Union's structures and the NATO in near future will support the development of economic relations in Eastern Europe and will enable an additional source of income for the country by transit including through the sea ports. To make this development real it's necessary to expand the transport infrastructure for all means of transport because its present weakness is a barrier for goods transportation and it negatively influences the development of the region and the country - it's irrevocable condition of effective transport policy performing to consider the transit policy. The analysis of changes in transit services realization in Polish ports makes conclude that the transport and transit policy is inefficacious or even there's no such a policy. The statistical data show that the turnover broke down in 1991. The evident transit decreasing in railway transport and inland shipping caused by modification of Polish geopolitical location, economic transformation process in Central Europe, the fall of Soviet Union and Council for Mutual Economic Aid had the unprofitable effect on reloading of goods and transit reloading in Polish ports in the years 1991-96. After 1991, the Ukrainian and Belarusian transit determined by geopolitical factors has appeared. After independence regaining by Ukraine this country faced with the problem of reconstructing transport connections with foreign countries, especially in the direction: Odessa - Gdańsk and Gdynia. The substantially important for Polish-Ukrainian co-operation will be constructing of the transport track linking ports of Black Sea via Lvov and Lublin to ports of Gdańsk Bay: „Via Intermare". This assignment will enable to increase activity of regions crossed by the track and also will strengthen economic relations between Poland and Ukraine. The economic crisis in Central Europe caused not only transit decreasing but also competition among the transit countries. In this competition Poland is rather weak competitor because of insufficient transport infrastructure. Also teh changes of geopolitical location highly influenced the amount and directions of cargoes reloaded in Polish ports. These negative processes are a result of lack of univocally defined aims and instruments of the transit policy.