

TOMASZ PARTEKA

Politechnika Gdańska

TRANSEUROPEJSKIE SIECI TRANSPORTOWE W KSZTAŁTOWANIU KONKURENCYJNEJ PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ I POLSKIEJ

Abstract: In the article author shows the problem of European transport network in connection with the process of metropolisation of Polish cities. Development concepts of European Transport Network were linked up with preconditions stemming from Lisbon Strategy and European Spatial Development Perspective (ESDP). The author suggests establishing new European transport corridors after 2006: Gdańsk-Odessa corridor as well as Helsinki-Riga-Kaunas-Lublin-Kiev corridor. Both of them could connect European area with new EU candidate countries. The concept of motorways of the sea and their importance for Poland is emphasised in the system analysis of transport.

1. Problem powiązań TEN¹ a Strategia Lizbońska

Strategia Lizbońska przyjęta na posiedzeniu Rady Europejskiej w marcu 2000 r. jest długofalowym programem społeczno-gospodarczym, którego celem jest, aby Unia do 2010 r. stała się: „najbardziej konkurencyjną i dynamiczną, opartą na wiedzy gospodarką na świecie, zdolną do trwałego rozwoju, tworzącą większą liczbę lepszych miejsc pracy oraz charakteryzującą się większą spójnością społeczną”².

¹ TEN: Trans European Network: transeuropejskie sieci systemów infrastruktury technicznej: transportu, telekomunikacji, energetyki. TEN-t: jeden z systemów TEN obejmujący transeuropejskie sieci transportowe podsystemów: drogowego, kolejowego, morskiego, powietrznego.

² J. Szomburg (red.), *Polska wobec Strategii Lizbońskiej. Biała Księga 2003*. Polskie Forum Strategii Lizbońskiej Gdańsk-Warszawa 2003. s. 8.

Jeden z segmentów Strategii Lizbońskiej dotyczy liberalizacji i integracji rynków przemysłów sieciowych, w tym transportu. Segment ten pozostaje w silnym związku z trzecim (oprócz ekonomicznego i społecznego) filarze Strategii, który został dołączony po szczycie w Göteborgu (czerwiec 2001r.). Filar ten dotyczy szerokiej formuły bardziej zrównoważonego, trwałego rozwoju w aspekcie dbałości o trwałe fundamenty rozwoju i środowisko naturalne – zaś jego celem jest ograniczenie zmian klimatycznych i zachowanie zasobów naturalnych.

Dylemat i konflikt polega na tym, że:

- po pierwsze: transport nie jest systemem technicznym przyjaznym dla środowiska, zaś w jego strukturze gałęziowej poziom szkodliwych oddziaływań najwyżej lokuje transport drogowy, potem lotniczy, następnie wodny śródlądowy, morski (oprócz nadzwyczajnych awarii tankowców) oraz kolejowy; system transportowy, w przeciwieństwie do przemysłu, rejestruje gorsze efekty poprawy stanu środowiska;
- po drugie: sprawny transport warunkuje wzrost gospodarczy, jest atrybutem konkurencyjności, zaś nowoczesne technologie transportowe (logistyka) preferują transport drogowy jako najbardziej elastyczny, co w efekcie powoduje kongestie na głównych drogach Europy;
- po trzecie: liberalizacja rynków, w tym transportowego, sprzyjając efektywnemu funkcjonowaniu jednolitego rynku, nie zawsze respektuje inne cele;
- po czwarte: konieczność realizacji celów ekologicznych i społecznych wymaga interwencji.

Problem TEN-t jest jednym z siedmiu przedsięwzięć w zakresie transportu postulowanych w Strategii:

- dążenie do przyspieszenia otwarcia rynków transportowych, głównie kolejowego;
- uruchomienie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;
- ułatwienie dostępu do rynków usług portowych;
- poprawa standardów bezpieczeństwa morskiego;
- usprawnienie funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego;
- wprowadzenie efektywnych instrumentów regulacji rynków transportowych – głównie cen za użytkowanie infrastruktury oraz skutecznych, proekologicznych instrumentów podatkowych;

- budowa i modernizacja transeuropejskich sieci transportowych (TEN-t) zapewniających integralność ekonomiczną i spójność przestrzenną poszerzonej Wspólnoty³.

Wynika z tego, że problem budowy i modernizacji transeuropejskich sieci transportowych TEN-t powinien pozostać jednym z priorytetów Funduszy Spójności. Struktura działań i zadań tego priorytetu nie powinna być prostą kontynuacją (czasami wręcz mechanicznego wydłużenia korytarzy) struktury TEN-t w okresie 2000-2006.

Tranzytowe położenie Polski jest atutem i zagrożeniem. Atut polega na wiązaniu polskiej przestrzeni gospodarczej i transportowej między silnymi regionami europejskimi (północne z południowymi) oraz jądrem gospodarczym Europy z regionami wielkiej chłonności rynkowej (Rosja). Zagrożeniem jest prymat transportu drogowego, powodujący uruchomienie ścieżki wzrastającej uciążliwości środowiskowej i szybkiego zużywania technicznego dróg wysokiej przepustowości. Jak ograniczyć ten proces w obszarze koncepcji TEN-t? Celowe jest świeże spojrzenie na sieć TEN-t z pozycji Europejskiej Umowy o Ważniejszych Międzynarodowych Liniach Transportu Kombinowanego i Obiektach Towarzyszących (sieć AGTC)⁴.

Sieć AGTC nadal nie powinna być tylko wyróżnikiem na mapie postulowanych połączeń kolejowych krajów członkowskich, lecz priorytetem TEN-t.

Jeśli Polska nie wprowadzi w okresie 2007-2013 połączeń multimodalnych na osi Zachód-Wschód – nie można mówić o realizacji Strategii Lizbońskiej. Oczywiście nie jest to problem zadekretowania decyzji lecz mechanizmu ekonomicznego, który wymusi przewóz naczep drogowych, nadwozi wymiennych i kontenerów na liniach kolejowych.

Wnioski dla Polski:

1. Struktura TEN-t zdeterminuje podstawowy układ sieciowy przestrzeni transportowej Polski na dziesięciolecie, biorąc zaś pod uwagę trwałość transportowych inwestycji infrastrukturalnych są to dominanty gospodarcze o skutkach nieodwracalnych dla rozwoju gospodarczego i przestrzennego.
2. Struktura TEN-t w okresie 2000-2006 powstała z nikłym respektem opinii Polski jako kraju kandydackiego i respektowała

³ J. Szomburg (red.), *Polska wobec...*, op. cit. s. 33.

⁴ Umowa podpisana 1 lutego 1991r. przez państwa członkowskie EKG ONZ weszła w życie w październiku 1993 r.

głównie interesy 15 państw UE, co nie oznacza wcale pełnej zgodności z interesami Polski.

3. Sieć transeuropejska oparta na korytarzach służy w złożeniu spójności całej Europy, a więc zakłada dominację funkcji tranzytowej. Istota efektu gospodarczego polega na umiejętnym łączeniu tej funkcji z celami rozwoju regionalnego. Przykładem negatywnym jest efekt regionalny, a raczej brak, budowy autostrady A2 (np. woj. opolskie), gdzie zadziałał efekt tunelowy.
4. Konieczne są jasne i trwałe strategiczne, czytelne także dla społeczeństwa, odpowiedzi na pytania:
 - czy ścieżka priorytetu dla autostrad w pełnych parametrach technicznych – od granicy do granicy – jest celowa i efektywna dla rozwoju gospodarczego Polski jako komponentu konkurencyjności gospodarki europejskiej?
 - jak osiągnąć klarowny efekt trwałego rozwoju w rozumieniu trzeciego („ekologicznego”) filara Strategii Lizbońskiej, aby wyjść z retoryki dokumentów na strukturę gałęziową projektów według hierarchii „przyjazności dla środowiska”: kolej, żegluga, transport lotniczy, a na końcu transport drogowy?
 - jak ochronić polskie – a więc także europejskie i globalne – zasoby środowiska przed przestrzenną segmentacją, a więc postępującą degradacją, w wyborach tworzenia nowych korytarzy transportowych TEN-t oraz realizacji korytarzy⁵ zaplanowanych w edycji TEN-t 2000-2006?; czy można w związku z tym przyjąć założenie wyższych kosztów realizacji TEN-t w Polsce ze względu na wciąż jeszcze względnie zwarte i wartościowe kompleksy przyrodnicze, których UE (oprócz Skandynawii) – już nie ma?⁶
 - czy Polska szukając sojuszników w UE powinna zbliżyć swoje stanowisko do poglądów krajów skandynawskich i kreować realną ścieżkę *sustainability*, czy też podda się presji liderów gospodarczych UE (Niemcy, Francja) i utrwali efekt tunelowy całej nowej sieci TEN-t?
 - czy okres 2007-2013 jest fazą ostatniej szansy przeciwdziałania nadmiernej presji na środowisko?; unia piętnastki jest już prze-

⁵ TINA: kluczowa infrastruktura transportowa krajów kandydujących do Unii Europejskiej, która stanie się częścią TEN-t po rozszerzeniu UE o 10 nowych członków. Sieć TINA powstała w wyniku projektu zrealizowanego przy wsparciu Komisji Europejskiej w 1999 r.

⁶ Warto zwrócić uwagę na raport największych organizacji ekologicznych świata i Europy (m.in. WWF, Friends of the Earth Europe): Conflict Areas between the TEN-t and Nature Conservation. July 2003. www.panda.org./epo. W raporcie oceniana jest m.in. trasa *Via Baltica*.

strzennie zdefiniowana i może tylko próbować odtwarzać utrwalone zasoby?

2. Problem powiązań koncepcji TEN-t oraz Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego (ESDP)

Dokument ESDP uzgodniony na konferencji Rady Ministrów UE w Poczdamie w maju 1999 r. nie ma charakteru wiążącego ani dla organów UE ani dla państw członkowskich. Nie mniej jednak jest to najważniejszy zbiór celów i opcji polityki przestrzennej Unii Europejskiej. Ważne, że jest to stanowisko wspólne o charakterze porozumienia w kluczowych kwestiach dotyczących dążenia do zrównoważonego racjonalnego rozwoju terytorium Europy:

- zwartości ekonomicznej i społecznej;
- zachowania i gospodarowania zasobami naturalnymi i wartościami kulturowymi;
- bardziej zrównoważonego poziomu konkurencyjności terytorium europejskiego.

Należy sądzić, że przed 2007 r. zostaną ukończone prace nad dokumentem ESDP dotyczącym konsekwencji i wizji przestrzennego rozwoju powiększonej Unii Europejskiej. Jeśli nie nastąpią szybkie i radykalne decyzje w strukturze resortów i ich zaplecza ekspertów – Polska nie ma szans na odegranie znacznej roli w tych pracach.

Przekształcenie Rządowego Centrum Studiów Strategicznych w Narodowe Centrum Studiów Strategicznych – nie zaowocowało nowymi treściami. Sytuacja jest groźna, bowiem to RCSS było dotąd odpowiedzialne za dwa fundamentalne dokumenty o charakterze perspektywicznym:

1. Długofalową strategię rozwoju regionalnego kraju,
2. Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju (Kpzk)⁷.

Jednocześnie w strukturze Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej zlikwidowano regionalne wydziały rozwoju, które były łącznikiem między regionalną polityką państwa a regionalną polityką województw – także w aspekcie przestrzennym. Na dodatek, zapaść nauki polskiej skutkuje także zanikiem badań przestrzennej struktury Polski, zaś Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN nie

⁷ W nowej Ustawie o planowaniu przestrzennym z 2003 r. zmieniono nazwę tego dokumentu rządowego rezygnując (słusznie) ze sformułowania: *koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*.

jest w stanie (z braku środków) wygenerować własnych badań dotyczących miejsca, roli i powiązań polskiej przestrzeni z przestrzenią europejską. Nieuchronne pytanie, jakie niebawem pojawi się ze strony Komisji Europejskiej – jaki jest polski wkład w tworzenie nowej struktury przestrzennej Unii 25 państw – nie ma kompletnie przygotowania merytorycznego.

Kontekst powiązań ESDP-KPZK-TEN-t jest oczywisty. Kierunki rozwoju przestrzennego UE wiążą dwa najsilniejsze elementy przestrzeni:

- 1) metropolie jako bieguny wzrostu generujące rozwój i najsilniej włączone w procesy globalizacyjne,
- 2) systemy transportowe, które wiążą te metropolie i pozostałe główne ośrodki osadnicze w sieć sprawnych powiązań.

Oba te elementy stanowią istotne ogniwo konkurencyjności zewnętrznej i wewnętrznej przestrzeni gospodarczej i geograficznej (fizycznej) UE.

Istotą działań integracyjnych Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności jest tworzenie warunków policentrycznego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego UE. W rozdziale 3 ESDP – *Cele polityki oraz opcje na obszarze Unii Europejskiej* czytamy⁸:

„(67) Z dokonaniem już powiększeniem oraz widokami na poszerzenie w przyszłości Unia Europejska jest już ukształtowana w takiej wielkości i o takim zróżnicowaniu, że zachodzi konieczność dysponowania specjalną strategią przestrzenną. Idea policentrycznego rozwoju musi być kontynuowana, aby zapewnić zrównoważony regionalnie rozwój, jako że UE staje się w pełni zintegrowana w ramach globalnej gospodarki. Kontynuowanie tej idei pomoże uniknąć dalszej nadmiernej ekonomicznej i demograficznej koncentracji w centralnym obszarze UE. Ekonomiczny potencjał wszystkich regionów UE może być tylko wykorzystany w dalszym rozwoju policentrycznym układu strukturalnego. Zwiększenie konkurencyjności UE na globalnym rynku wymaga silniejszej integracji regionów Europy w ramy globalnej gospodarki światowej. W tym kontekście morski charakter UE oferuje korzystne warunki lokalizacyjne. Tworzenie i poszerzanie stref dynamicznego rozwoju integracyjnego daje ważny instrument dla przyspieszenia wzrostu pracy w UE, zwłaszcza w regionach gospodarczo opóźnionych i uważanych jako strukturalnie słabsze”.

⁸ ESDP. *Perspektywy Przestrzennego Rozwoju Europy*. Ministerstwo Gospodarki. Warszawa maj, 2000 (tekst roboczy) s. 18.

W odniesieniu do znaczenia TEN-ESDP zwraca uwagę na nieuchronny dalszy proces koncentracji w korytarzach rozwoju. Tworzą one pasma intensywnej urbanizacji opartej na powiązanych przestrzennie systemach drogowych, kolejowych i lotniczych⁹.

Co to oznacza dla miejsca polskiej przestrzeni, w tym sieci transportowej, w nowej strukturze TEN? Dla lat 2007-2013 fundamentalna jest rola metropolii (wraz z ich regionami).

Wynika to z dwóch przesłanek:

po pierwsze: regiony te uzyskają bardzo poważne impulsy rozwoju w postaci przesądzonych już inwestycji infrastrukturalnych sieci TEN (autostrady, koleje) z Funduszu Spójności 2004-2006; w wyniku tych inwestycji w korytarzach Zachód-Wschód znajdują się one w strukturze sieci miast i regionów metropolitalnych Europy;

po drugie: tylko te regiony są w stanie sprostać kreowaniu „dynamiki technopolijnej”¹⁰, ze względu na koncentrację w tych ośrodkach regionalnych niemal całego zaplecza „produkcji intelektualnej” i „produkcji wiedzy”.

Tak więc, jeżeli chcemy osiągnąć trwały efekt wzrostu gospodarki i pozycji konkurencyjnej kraju, wnosząc w ten sposób wkład do realizacji Strategii Lizbońskiej, należy dokonać radykalnego wyboru strategicznego, polegającego na koncentracji środków dla działań polaryzacyjno-dyfuzyjnych. Taka doktryna polityki spójności może dać najwyższy efekt mnożnikowy. Przed NPR 2007-2013 stoi więc dylemat: czy tworzyć wyższą efektywność i wzrost konkurencyjności przez tworzenie warunków intensywniejszego rozwoju metropolii i ich regionów, co oznacza dalszą (i tak nieuchronną) polaryzację polskiej przestrzeni. czy też udawać, że wyrównujemy dysproporcje dokonując wsparcia w regionach słabych, obniżając efektywność całego układu. Dylemat ten jest wzmacniany mechanizmem funkcjonowania Funduszu Spójności, który wymusza duże inwestycje infrastrukturalne (autostrady, modernizację linii kolejowych, porty morskie i lotnicze) i tak waloryzuje sieć metropolii polskich wiążąc je z siecią europejską.

⁹ Nie wnikając w kryteria klasyfikacyjne miast – metropolii przyjęto dla celów tej pracy, że polskimi metropoliami (w stanie tworzenia) są: Warszawa, Katowice, Kraków, Poznań, Łódź, Wrocław, Trójmiasto. W ośrodkach tych 15% ludności Polski wypracowuje ok. 35% produktu krajowego brutto.

¹⁰ I. Pietrzyk: *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*. Wydawnictwo Naukowe PWN. Warszawa 2002, s. 69-70.

Oczywiste jest, że priorytety projektów infrastrukturalnych (głównie autostrad) ze środków Funduszu Spójności 2004-2006 na osi Zachód-Wschód, nie tworzą pełnego efektu policentrycznego rozwoju. Inwestycje te wzmacniają gospodarcze jądro UE (Paryż-Berlin-Monachium) nie tworząc nowych wartości dodanych. Zwraca na to uwagę *Raport van Mierta*¹¹.

Wnioski dla Polski:

1. Przyjmując doktrynę policentrycznego rozwoju metropolii polskich powiązanych sieciowo z metropoliami europejskimi, należy przyjąć kryterium wiązania tych ośrodków z siecią transeuropejską jako dające najwyższy efekt mnożnikowy.
2. Polska powinna wnieść wkład w kreowanie nowej wizji przestrzennej Europy przez polskie doświadczenia równoważenia rozwoju z poważnym traktowaniem środowiska przyrodniczego. Oznacza to bardzo dużą staranność w formułowaniu nowej sieci TEN-t w aspekcie wielkich kompleksów wartości różnorodności biologicznej.
3. Bez zainicjowania poważnych prac studialnych nad polską przestrzenią w pełni zintegrowanej z przestrzenią europejską – polityka transportowa rządu polskiego (w tym koncepcja sieciowa) będzie przypadkowym zlepkiem tytułów inwestycyjnych powstałych często pod naciskiem personalnym polityków, co było (w lipcu 2003 r.) przedmiotem przesilenia, przy negocjacji z Komisją Europejską, koncepcji sieci transportowych dla wsparcia środkami Funduszu Spójności 2004-2006.

3. Problem związków TEN i TINA

Realizacja sieci TINA miała służyć w krajach kandydackich:

- poprawie dostępności systemów transportowych do przestrzeni europejskiej;
- dostosowaniu nawierzchni dróg i mostów do nacisków 115 KN/oś;
- poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez wybudowanie niezbędnych obwodnic miast, likwidacji miejsc koncentracji wypadków, poprawie bezpieczeństwa.

Cel ten w Polsce do 2006 r. będzie osiągnięty połowicznie i jest najbardziej skoncentrowany tam, gdzie sieć TINA pokrywała się z siecią TEN-t (oprócz VI korytarza w odniesieniu do A1).

¹¹ *Priority projects for the trans-European transport network up to 2020*. High-Level Group Report. K. van Miert (Chairman) Brussels, June 2003.

Jednocześnie istota tworzenia sieci TINA, wobec nie zamkniętego procesu poszerzania Unii Europejskiej pozostaje aktualna także po 2006 r.

Konieczne jest więc wiązanie procesu realizacji sieci TINA 2000-2006 z kreowaniem nowej sieci TINA PLUS 2007-2013. W sąsiedztwie Polski dotyczy to przede wszystkim Ukrainy jako potencjalnego członka UE.

Oznacza to celowość promowania dwóch powiązań TINA PLUS:

1. Gdańsk-Odesa jako docelowego pan-europejskiego korytarza transportowego obejmującego kolej, drogę i rurociąg. Polska i Ukraina są zainteresowane takim korytarzem, którego wartość dodaną stanowiłoby ożywienie portów (polskich nad Bałtykiem i ukraińskich nad Morzem Czarnym) oparte na paliwach płynnych i kontenerach. Do takiej koncepcji TINA PLUS konieczni są sojusznicy – głównie w Skandynawii, lecz także w Turcji i Rumunii jako krajów kandydackich zainteresowanych dostępem do europejskiej sieci transportowej.
2. Helsinki-Ryga-Kowno-Lublin-Kijów – jako drugi po korytarzu VI pan-europejski korytarz transportowy, południkowej osi spinającej północną Europę (region Morza Bałtyckiego) z południem; wykreowanie takiej osi transportowej o charakterze europejskiej sieci ma ogromne znaczenie dla polskich wschodnich regionów, które bez wzmocnienia czynnikami zewnętrznymi, mają trudności z realizacją trasy Białystok-Lublin-Rzeszów.

Ten sposób myślenia jest zbieżny i rozwija istotę *Raportu van Mierta*, który uznaje ważność rozwoju europejskiej sieci transportowej nie dla dalszego wzmocnienia 15 członków, lecz lepszego związania i tworzenia podstaw rozwoju nowych 10 członków UE. Oznacza to infrastrukturalny powrót do źródeł idei solidarności europejskiej.

Wnioski dla Polski:

Sieć TEN i TINA tworzą „mapę” dostępności do Funduszy Strukturalnych, dlatego istotne jest takie wiązanie tych struktur sieciowych dróg, aby:

- a) tworzyły układ maksymalnie komplementarny, oznaczający wiązanie autostrad z drogami ruchu szybkiego w spójny¹², a nie przypadkowy układ;
- b) postępowała ewolucja sieci TINA w postaci koncepcji sieciowej TINA PLUS wiążącej nowych członków UE z kolejnymi kandydatami.

¹² Koncepcja modelowa takich powiązań została przedstawiona w ekspertyzie L. Michalskiego, T. Parteki: *Koncepcja schematów i układów transportu lądowego zdeterminowana powiązaniem europejskimi*. Min. Gospodarki, Warszawa kwiecień 2002.

3.1. TEN-t a struktura gałęziowa transportu

Wśród systemów transportowych kreujących TEN-t edycji 2000-2006 dominuje transport drogowy oraz kolejowy. Transport lotniczy i morski traktowane są marginalnie i właściwie wiążą się z kilkoma wielkimi realizacjami prestiżowych portów lotniczych (np. Madryt).

Dlatego warto skupić większą uwagę na tych dwóch gałęziach transportu, gdyż mają one dla Polski także istotne znaczenie zwłaszcza w świetle konkluzji dwóch ważnych opracowań wykonanych na zlecenie Komisji Europejskiej:

1. *WHITE PAPER European transport policy for 2010: time to decide*. Brussels, Sept. 2001;
2. *Priority projects for the trans-European transport network up to 2020*, *op. cit.*

Oba opracowania zwracają uwagę na niewykorzystane rezerwy rozwoju transportu morskiego oraz intensywne przemiany w transporcie lotniczym.

3.2. Transport morski

Biała Księga transportu UE z 2001 r. podkreśliła problem *short see shipping* (żegluga krótkiego zasięgu) jako alternatywy dla postępującej kongestii europejskich autostrad, gdzie w obszarze „Niebieskiego Banana” zostały wyczerpane zdolności przepustowe, zaś dalsza rozbudowa generuje dalsze natężenie ruchu.

Z kolei w *Raporcie* van Mierta autorzy proponują listę działań równoważących różne gałęzie transportowe w okresie do 2020 r. Interesujący jest projekt nr 3 (lista 1) nazwany *Motoways of the Sea*. Jest to projekt bardzo istotny dla Polski, gdyż daje szansę polskim portom, które w konkurencji z portami niemieckimi i holenderskimi utraciły dawne pozycje konkurencyjne.

Raport van Mierta będąc tylko propozycją, wywołał burzę w strukturach decyzyjnych zarówno Komisji Europejskiej, jak i rządu polskiego (stosunek do A1).

Warto, aby koncepcja van Mierta uległa wzmocnieniu i stabilizacji przy tworzeniu koncepcji TEN-t. Dlaczego koncepcja „autostrad morskich” jest atrakcyjna dla Polski?

po pierwsze: tworzy nowe pole konkurencji polskich portów w strukturze powiązań żeglugowych morza Bałtyckiego, jak i powiązań Bałtyku z Morzem Czarnym;

- po drugie: z *Raportu* van Mierta nie do końca wynika (część graficzna) czy równie ważne są „autostrady morskie” kierunków: Dania, Niemcy-Finlandia, Rosja oraz Finlandia-Szwecja-Polska;
- po trzecie: w przypadku związania polskich portów z siecią bałtyckich „autostrad morskich” następuje zrównoważenie połączeń drogowych *Via Baltica* (Helsinki-Ryga-Kowno-Warszawa)¹³ z połączeniami morskimi Helsinki-Ryga-Gdańsk i dalej VI korytarzem pan-europejskim (autostrada A1 i linia kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno); istotne jest, że *Raport* van Mierta wiąże bezpośrednio trasę autostradową A1 oraz kolej w korytarzu VI – z portem w Gdańsku; jest to nowe, międzygałęziowe podejście do kreowania transeuropejskich sieci transportowych.

Według *Raportu* van Mierta istotna jest propozycja dwóch kryteriów dostępności środków Funduszy Strukturalnych do tego projektu:

- 1) propozycję składają co najmniej dwa państwa członkowskie UE,
- 2) do projektu przystępuje mała grupa portów (pożądane dwa w różnych krajach członkowskich).

Będzie to dla Polski problem trudny, choć nie stanowiący bariery. Naturalnym sojusznikiem powinny być dla Gdańska i Gdyni – porty południowej Szwecji (Sztokholm, Karlskrona) oraz Danii (Kopenhaga), z którymi istnieją dobre połączenia promowe. Reaktywowania wymagają powiązania z Helsinkami i Sankt Petersburgiem. Nie są wykluczone także połączenia z portami angielskimi (Londyn).

Wnioski dla Polski:

1. Wśród priorytetów Funduszy Strukturalnych w obszarze problemowym TEN-t należy wzmacniać znaczenie transportu morskiego w interpretacji „autostrad morskich”. Powodzenie tego priorytetu ma ogromne znaczenie dla ożywienia portów morskich oraz rozwoju regionów nadmorskich.
2. Projekt nr 3 („autostrady morskie”) jest komplementarny z VI pan-europejskim korytarzem transportowym i zwiększa jego znaczenie w równoważeniu europejskich systemów transportowych.

¹³ Abstrahując od politycznej ważności *Via Baltica* dla Litwy, Łotwy, Estonii, której Polska była ambasadorem od 1990 r. trzeba pragmatycznie oceniać konkurencyjność tej trasy dla rozwoju portów Gdańska i Gdyni.

4. Podsystem transportu powietrznego

W podsystemie tym zachodzą bardzo istotne procesy przekształceń wpływające na sieć transportową (połączenia i węzły) także Polski. Wynikają one z powiązań trzech czynników:

- a) technologii transportu;
- b) ostrej walki konkurencyjnej i braku klarownego podziału stref interesu dawnych wielkich towarzystw lotniczych;
- c) zagrożenia zewnętrznego.

Ad. (a) technologia transportu

Współczesne porty lotnicze są oprócz węzłów transportu pasażerskiego, wielkimi węzłami logistycznymi uczestniczącymi w światowych i europejskich usługach logistycznych obejmujących transportowanie, składowanie, magazynowanie, utrzymanie zapasów, przy czym transport powietrzny uczestniczy w usługach logistycznych najwyższej jakości ze względu na:

- czas; możliwość dostarczenia przesyłki do dowolnego centrum logistycznego na kuli ziemskiej w ciągu kilkunastu godzin;
- najwyższe bezpieczeństwo ochrony przed utratą ładunku (co jest wadą np. transportu drogowego).

Wielkie porty lotnicze Europy (np. Amsterdam, Madryt) wysiłek inwestycyjny kierują obecnie na cztery zagadnienia:

- 1) rozbudowę części logistycznej portu lotniczego;
- 2) pasy startowe i terminale zdolne do przyjmowania największych samolotów przy najwyższej częstotliwości startów i lądowań;
- 3) zintegrowanie obsługi pasażerskiej przy zmianie środka transportu z samolotu na kolej lub samochód; jest to proces integracji funkcjonalnej z miejskim transportem pasażerskim, szczególnie szynowym przy jednoczesnym oddaleniu części uciążliwych pod względem hałasu od terenów zurbanizowanych;
- 4) zabezpieczenie antyterrorystyczne, zwłaszcza szczelność terenów lotnisk przed infiltracją zamachowców; proces ten będzie postępował wobec zmiany oblicza terroryzmu, który z formy szantażu dla okupu lub uzyskania ustępstw politycznych (np. więźniowie) przeszedł w formę szukania miejsca najwyższego skoncentrowania ofiar.

Ad. (b) konkurencja

W trakcie kilkuletniej walki konkurencyjnej wielkich przewoźników lotniczych pojawił się nowy, początkowo lekceważony, partner rynku. Są to przewoźnicy oferujący drastycznie tanie przewozy pasażerskie między atrakcyjnymi miastami Europy. Oferując ceny kil-

kakrotnie niższe uzyskali oni akceptację klientów na obniżenie standardu obsługi oraz mniejszy i gorszy port docelowy. Rosnąca aktywność turystyczna mniej zamożnych Europejczyków wskazuje na szanse rozwoju tej części rynku przewozów pasażerskich. Oznacza to wzrost znaczenia krajowych i regionalnych portów lotniczych, które mają szansę uczestniczyć w transeuropejskich połączeniach lotniczych.

Ad. (c) zagrożenia zewnętrzne

Jest to kierunek prognozowania o najwyższej niepewności ścierania się błędnej determinacji terroryzmu światowego oraz determinacji państw zwalczających ogniwa strategii terroryzmu. Po okresie zagrożeń kolei przez terroryzm separatystów (zamachy we Włoszech), żeglugi pasażerskiej przez szantażystów (np. „Achille Lauro”) teraz transport lotniczy jest gałęzią transportu skoncentrowanej uwagi terroryzmu fundamentalistycznego.

Wnioski dla Polski:

1. W spójności terytorialnej Europy szansę mają trzy polskie porty lotnicze międzynarodowe:
 - Okęcie jako port głównych połączeń z najważniejszymi ośrodkami Europy;
 - Rębiechowo jako port regionalny (w kategoriach europejskich) obsługujący połączenia północnej Europy;
 - Balice jako port regionalny obsługujący połączenia południowej Europy.
2. Te trzy porty lotnicze powinny zapewniać sprawne połączenie z wszystkimi stolicami państw 25 członków UE. Każdy z tych portów powinien zapewniać bezpośrednie połączenia z Brukselą. Istnienie tych połączeń jest m.in. warunkiem powodzenia szesnastu regionalnych programów operacyjnych po 2006 r.
3. Warunkiem uzyskania przez Okęcie walorów największego portu lotniczego wschodniej rubieży Unii Europejskiej jest, oprócz modernizacji, stworzenie zintegrowanego węzła powietrzno-drogowo-szynowego o parametrach funkcjonalnych analogicznych, jak Madryt. Wymaga to zintegrowania inwestycji pasażersko-logistycznego portu lotniczego z powiązaniem z autostradą A2 i miejskim transportem szynowym. Może to być jeden z wielkich projektów europejskich po 2013 r., jeśli Polska wypracuje podobne poparcie, jak Hiszpania dla lotniska w Madrycie.
4. W spójności terytorialnej Polski istotne jest ustalenie listy lotnisk regionalnych, które powinny uzyskać wsparcie z Funduszy Strukturalnych.

ralnych i Funduszu Spójności w rozwoju ich funkcji regionalnych dla przewozów transeuropejskich (lotniska tanich przewoźników) i przewozów międzyregionalnych. Szczególna referencja powinna dotyczyć lotnisk obrzeży terytorium Polski dających szansę powiązań np. Szczecina z Rzeszowem czy Wrocławia z Olsztynem. Obecny układ komunikacyjny takiej szansy nie daje.

Preferencje powinny dotyczyć dawnych lotnisk regionalnych połączeń LOT oraz lotnisk powojсковych (np. Redzikowo pod Słupskiem) szczególnie tych, które są korzystnie położone w stosunku do dróg krajowych i wojewódzkich.