LECH MICHALSKI
Politechnika Gdańska

SYSTEM TRANSPORTOWY REGIONU MORZA BAŁTYCKIEGO PO ROZSZERZENIU UNII EUROPEJSKIEJ

Abstract: Transport System of Baltic Sea Region after Enlargement of European Union. The Baltic Sea Region is an area of economic co-operation and creates conditions for the development of international transport. Intensive works on improving transport accessibility of the region are conducted by many Baltic organizations drawing together countries, regions, cities, transport companies, including ports. In recent years there has been a rapid increase in traffic between the Baltic countries and regions. A special moment for these changes was the Polish and Baltic States accession to the European Union, which has changed the rules of economic co-operation and its prospects. At the same time large disparities appeared in the quality of national transport networks, „bottlenecks" and neglect in the environment systems and transport safety. The results of many Baltic transport projects show that. Hence, there are expressed by the countries of the Baltic Sea Region needs within the development of the TEN-T net in order to ensure proper internal and external accessibility of the Region, conditioning its competitiveness in Europe and worldwide.

Wprowadzenie

Region Morza Bałtyckiego, z punktu widzenia położenia, jak i powiązań transportowych, jest odnoszony do różnie zdefiniowanych obszarów, a mianowicie bezpośrednio położonych przy linii brzegowej regionów (województw), całych państw (Dania, Niemcy, Polska, Rosja, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja), a także państw położonych dalej, dla których kraje lub porty bałtyckie mają istotne znaczenie w prowadzeniu międzynarodowej wymiany towarowej. Niezależnie od granic Regionu Morza Bałtyckiego społeczno-gospodarcze znaczenie systemu transportowego i potrzeby jego dalszego rozwoju uwarunkowane są:

- istniejącym i potencjalnym popytem na przewozy krajowe i międzynarodowe w obrębie Regionu Morza Bałtyckiego i przewozy tranzytowe przez Region (w obrębie Unii Europejskiej i poza nią);

- istniejącymi i potencjalnymi możliwościami przewozowymi wynikającymi z obecnego stanu technicznego infrastruktury transportowej i form organizacyjnych transportu oraz planów rozwoju sieci.

Przystąpienie Polski, Litwy, Łotwy i Estonii do Unii Europejskiej, wspólnego obszaru gospodarczego i układu z Schengen zmieniły na wielu płaszczyznach uwarunkowania transportowe. Szczególne znaczenie dla oceny istniejącego i kierunków dalszego systemu transportowego ma wielkość, struktura rodzajowa i kierunkowa przewozów osób i towarów między krajami Regionu Morza Bałtyckiego. Największa wymiana towarowa jest między Niemcami a Danią, Norwegią, Szwecją, Finlandią, Rosją i Polską, a także między Rosją a Białorusią oraz Finlandią i Polską. Duża część tej wymiany odbywa się systemem rurociągowym poza obszarem regionów nadbałtyckich. Potencjał gospodarczy Niemiec i Rosji oraz mały Krajów Bałtyckich decyduje o bezwzględnej wielkości wymiany towarowej w Regionie Morza Bałtyckiego. Po przystąpieniu Polski do UE zwiększył się polski eksport do krajów Regionu Morza Bałtyckiego, jednocześnie dynamika wzrostu tego eksportu była niższa niż innych krajów (Komornicki 2008). Prognozy przyszłej wymiany handlowej w Regionie wskazują, że wzrost wymiany będzie większy na kierunku wschód-zachód niż północ-południe, co stanowi uzasadnienie dla rozwoju autostrad morskich i infrastruktury w korytarzach *Via/Rail Baltica* (Gawlikowska-Hueckel *et al.* 2007) i *Via Hanseatica*. Ze względu na położenie, podstawowym narzędziem realizacji wymiany towarowej w Regionie oraz elementem integracji ekonomicznej i przestrzennej tej grupy jest transport morski. Jest to silne uwarunkowanie rozbudowy portów w bałtyckich krajach UE i Rosji. Przewiduje się silną koncentrację strumieni towarowych i przewozów przez porty w St. Petersburgu i Kaliningradzie (Grzelakowski 2004). W ocenie mocnych i słabych stron istniejącego systemu transportowego Regionu Morza Bałtyckiego stwierdza się m.in., że (Komornicki 2008):

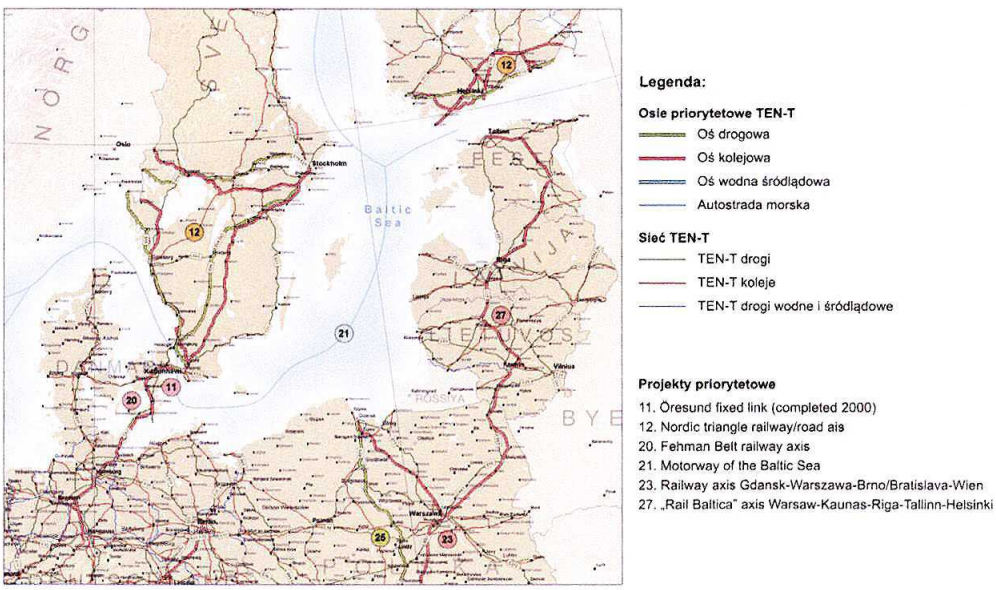
a) do mocnych stron należą:
   - wysoki stopień integracji gospodarczej w Trójkącie Nordyckim;
   - dobrze rozwinięta sieć połączeń promowych;
   - wysoka ranga skandynawskich portów lotniczych,
   - sąsiedztwo Rosji posiadającej międzykontynentalne połączenia lądowe z Dalekim Wschodem;
   - znaczne rezerwy przeładunkowe portów na południowym i wschodnim Bałtyku;
   - wrażliwość krajów skandynawskich na problemy środowiska naturalnego;
   - potencjalne połączenia tranzytowe (zwłaszcza kolejowe) na kierunku wschodnim, w tym przede wszystkim ukraińskim;
b) do słabych stron należą:
   - bariery w ruchu tranzytowym przez teren Obwodu Kaliningradzkiego;
   - słaba integracja systemów transportowych na południowym i wschodnim wybrzeżu Bałtyku;
   - niska jakość sieci transportowych w Polsce (wzdłuż wybrzeża) i w krajach bałtyckich;

- sprzeczność interesów w zakresie rozwoju transportu, zwłaszcza w przypadku obsługi ruchu międzykontynentalnego;
- zamarzanie północnej części akwenu Morza Bałtyckiego;
- utrudnienia w żegludze na Zalewie Wiślanym.

Z punktu widzenia nowych członków Unii Europejskiej, takich jak Polska, Litwa, Łotwa i Estonia przynależność do Wspólnoty i Regionu Morza Bałtyckiego pojawiła się szansa efektywniejszego korzystania z bogatych doświadczeń krajów skandynawskich w dziedzinie równoważenia rozwoju transportu i bezpieczeństwa transportu. Te aspekty stają się coraz ważniejszym warunkiem nowoczesnego rozwoju infrastruktury transportu.

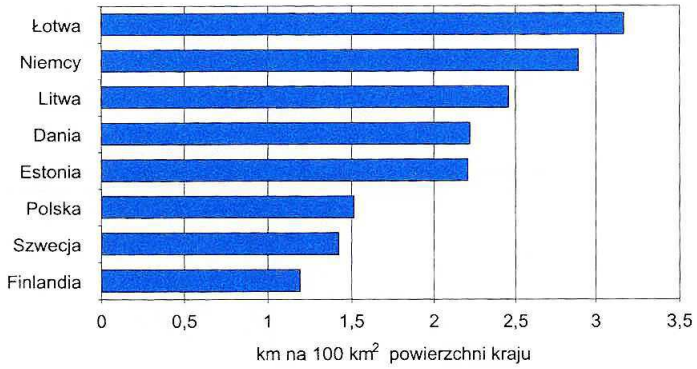
1. Sieć TEN-T w Regionie Morza Bałtyckiego

Transeuropejska siec transportowa TEN-T jest najważniejszą siecią w Unii Europejskiej, której celem jest zapewnienie sprawnego działania i rozwoju rynku wewnętrznego UE oraz zapewnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Na mocy prawa, transeuropejska sieć transportowa jest tworzona etapami przez integrację infrastruktury sieci transportu drogowego, kolejowego, autostrad morskich, portów żeglugi morskiej i śródlądowej, transportu lotniczego oraz innych punktów połączeń wewnętrznych między sieciami modalnymi we Wspólnocie. Istotną rolę



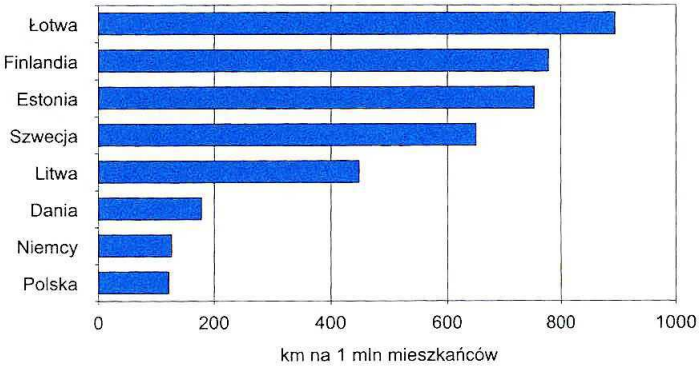
Ryc. 1. Osie priorytetowe TEN-T w Regionie Morza Bałtyckiego

Źródło: Opracowano na podstawie map Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T EA).

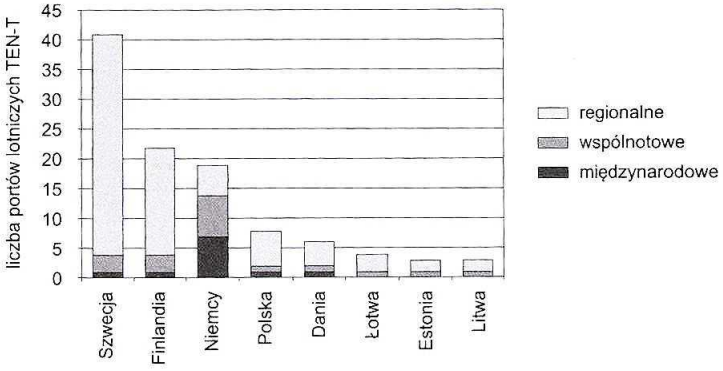


Ryc. 2. Liczba km dróg sieci TEN-T przypadająca na 100 km² powierzchni kraju

Źródło: Opracowano na podstawie TEN-T EA (ryc. 2-4).



Ryc. 3. Liczba km dróg sieci TEN-T przypadająca na 1 mln mieszkańców



Ryc. 4. Liczba portów lotniczych TEN-T w krajach Regionu Morza Bałtyckiego

Tabela 1

Infrastruktura TEN-T w krajach Regionu Morza Bałtyckiego

Kraj	Drogi samochodowe (w km)		Linie kolejowe (w km)		Porty lotnicze		Porty wodne	
Dania	razem	961	razem	928	razem	2	razem	24
	A	883	konw	928	Int	1	Inl	14
	S	15	HS	–	EU	1	Int	7
	inne	63		–	R	–	EU	3
							R	
Estonia	razem	1 002	razem	692	razem	3	razem	5
	A	–	konw	692	Int	–	Inl	5
	S	1 002	HS	–	EU	1	Int	
	inne	–			R	2	EU	
							R	
Finlandia	razem	4 051	razem	3 492	razem	22	razem	19
	A	658	konw	3 492	Int	1	Inl	1
	S	3 393	HS	–	EU	1	Int	18
	inne	–			R	20	EU	–
							R	–
Niemcy	razem	10 491	razem	14 052	razem	19	razem	60
	A	9 933	konw	10 103	Int	7	Inl	45
	S	74	HS	3 949	EU	7	Int	15
	inne	484			R	5	EU	–
							R	–
Łotwa	razem	2 053	razem	1 340	razem	4	razem	3
	A	202	konw	1 340	Int	–	Inl	–
	S	931	HS	–	EU	1	Int	3
	inne	920			R	3	EU	–
							R	–
Litwa	razem	1 604	razem	933	razem	3	razem	1
	A	284	konw	933	Int	–	Inl	–
	S	264	HS	–	EU	1	Int	1
	inne	1 056			R	2	EU	–
							R	–
Polska	razem	4 740	razem	5 187	razem	8	razem	4
	A	613	konw	5 187	Int	1	Inl	–
	S	275	HS	–	EU	1	Int	4
	inne	3 852			R	6	EU	–
							R	–
Szwecja	razem	5 871	razem	4 781	razem	41	razem	25
	A	1 588	konw	3 181	Int	1	Inl	–
	S	4 283	HS	1 600	EU	3	Int	25
	inne	–			R	37	EU	–
							R	–

Legenda: A – autostrady, S – ekspresowe, Konw – konwencjonalne, HS – dużych prędkości, Int – międzynarodowe, EU – wspólnotowe, R – regionalne, Inl - śródlądowe

Źródło: Na podstawie danych TEN-T EA.

w finansowaniu rozwoju sieci TEN-T odgrywają projekty priorytetowe, z których kilka jest zlokalizowanych w Regionie Morza Bałtyckiego, a na obszarze Polski są to: linia kolejowa Gdańsk–Warszawa Brno/Bratysława–Wiedeń i autostrada Gdańsk –Brno/Bratysława–Wiedeń (ryc. 1).

W obszarze krajów członkowskich UE w Regionie Morza Bałtyckiego sieć TEN-T składa się z ponad 30 tys. km dróg samochodowych, ponad 30 tys. km linii kolejowych, 102 portów lotniczych i 141 portów wodnych (tab. 1).

Infrastruktura TEN-T w Regionie Morza Bałtyckiego jest rozłożona nierównomiernie. Biorąc pod uwagę wskaźniki gęstości dróg samochodowych i kolejowych oraz portów lotniczych i wodnych w stosunku do liczby ludności lub powierzchni kraju, Polska plasuje się na ostatnich pozycjach (ryc. 1, 2 i 3). Problem ten jest bardziej wyrazisty przy porównaniu regionów (województw) nadbałtyckich, czy też wskaźników dla dróg o najwyższym standardzie. Wynika to zarówno z intensywności zagospodarowania, jak i zaszłości historycznych, głównie wieloletniego podziału Europy, w tym Regionu Morza Bałtyckiego na różne ustroje gospodarcze.

Szczególną uwagę zwraca liczba portów lotniczych i ich struktura. Na obszarze Niemiec jest więcej międzynarodowych portów TEN-T niż we wszystkich pozostałych krajach Regionu Morza Bałtyckiego, natomiast Szwecja i Finlandia dysponują większością regionalnych portów lotniczych TEN-T (ryc. 4).

2. Inicjatywy i projekty transportowe w Regionie Morza Bałtyckiego

Rozwój transportu w Regionie Morza Bałtyckiego jest zagadnieniem często podejmowanym przez takie organizacje bałtyckie, jak: Council of Baltic Sea States, CPMR Baltic Sea Commission, Baltic Sea States Sub-regional Co-operation (BSSSC), Union of Baltic Cities (UBC), Baltic Development Forum, VASAB 2010, Baltic Ports Organisation, Baltic Sea Chambers of Commerce Association. Wspólnie z administracjami samorządowymi regionów i miast, przedsiębiorstwami transportowymi i instytutami badawczymi inicjują współpracę w ramach projektów, które są reakcją na bieżące i przyszłe potrzeby transportowe Regionu. Wśród największych można wyróżnić takie projekty transportowe, jak:

- ***CO-IN-CO***: rozwiązania dla poprawy efektywności i redukcji oddziaływania na środowiska z zastosowaniem zasad ESDP (*European Spatial Development Perspective*);
- ***Baltic Gateway i Baltic Gateway Plus***: identyfikacja i wdrożenie projektów priorytetowych w regionie Południowego Bałtyku;
- ***InterBaltic***: dostarczenie publicznym i prywatnym decydentom na poziomie regionalnym krajowym i międzynarodowym ram współpracy, wymiany wiedzy i praktycznego doświadczenia w budowie intemodalnego systemu transportu;

- ***NeLoC***: promocja roli centrów logistycznych w rozwoju regionalnym, podręcznik planowania centrów z procedurami, metodami i studiami przypadku;
- ***Decision Support***: wzrost kompleksowości w transporcie, planowaniu przestrzennym i rozwoju regionalnym, w procesie podejmowania decyzji politycznych i w przedsiębiostwach;
- ***North East Cargo Link***: promocja nowego, szybkiego i bezpiecznego systemu transportu intermodalnego w krajach nordyckich w powiązaniu ze Wschodem i Zachodem;
- ***SEB TransLink***: przygotowanie inwestycji w korytarzu SEBTrans, promocja zrównoważonego rozwoju systemów transportu;
- ***Via Baltica Nordica – DART***: tworzenie dobrze skomunikowanych i szybkich połaczeń kolejowych do centrów miast i obsługi gmin w korytarzu *Via Baltica Nordica*;
- ***InLoC***: poprawa integracji portów, centrów logistycznych i innych operatorów, rozwój transportu multimodalnego i centrów logistycznych, integracja z planowaniem przestrzennym;
- ***Baltic Tangent***: oddalone lokalizacje obszarów od atrerii ruchu i centrów rozwoju gospodarczego;
- ***LogVas***: rozwój modelu informacji o ruchu i mapach logistycznych;
- ***BalticMaster***: poprawa bezpieczeństwa morskiego na Bałtyku przez zaangażowanie lokalnych i regionalnych aktorów;
- ***Seaplane***: wsparcie zrównoważonego rozwoju regionów przez współpracę portów lotniczych;
- ***SustAccess***: transnarodowe spojrzenie na relacje między węzłami typu Gateway a zapleczem;
- ***CETC (Central European Transport Corridor)***: rozwój osi Północ-Południe na bazie rzeki Odry, linii kolejowych E-59 i CE-59 oraz drogi E-65 (S-3);
- ***String***: koncepcja rozwoju transportu w makroregionie obejmującym Hamburg, i land Schleswig-Holstein i region Øresund;
- ***East-West Transnational Transport Corridor***: rozwój korytarza transportowego Wilno – Esbjerg – Kłajpeda – Blekinge – Öresund;
- ***The Nordic Link***: korytarz transportowy między Szwecją i Norwegią przez Jutlandię, współpraca organizacji transportu towarowego;
- ***South Baltic Arc***: rozwój korytarza transportowego *Via Hanseatica* łączącego Region Morza Bałtyckiego z Europą Centralną;
- ***Port-Net***, wzrost zrozumienia dla czynników wpływających na optymalną organizację, przepustowość i regionalną integrację portów;
- ***Logon Baltic***, wsparcie dla przedsiębiorstw dla poprawy ICT i kompetencji logistycznych;
- ***TransBaltic***: integracja systemu transportu, przewodniki dla rozwiązań w zakresie intermodalności i interoperatywności.

3. Rozwój transportu w *Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego*

W latach 2007-2013 na rozbudowę infrastruktury transportowej w Regionie Morza Bałtyckiego przewiduje się przeznaczyć, tylko w ramach Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF) i Funduszu Spójności, ponad 23 mld Euro. Środki te przeznaczone są m.in. na takie projekty realizowane w krajach południowego Bałtyku, jak:

- na Łotwie: modernizacja linii kolejowej na kierunku wschód-zachód, budowa drogi do Portu Ventspils, budowa obwodnicy Rygi, przebudowa odcinka linii kolejowej Rail Baltica;
- w Estonii: budowa obwodnicy Parnu jako odcinka *Via Baltica*, poprawa dostępności do wysp i modernizacja portów i portów lotniczych na tych wyspach;
- na Litwie: budowa linii kolejowej Rail Baltica, przebudowa odcinków linii kolejowych w sieci TEN-T;
- w Polsce przebudowa drogi S22, modernizacja linii kolejowej E-65 Warszawa–Gdańsk, modernizacja Rail Baltica, budowa/przebudowa drogi S7, rozbudowa portu lotniczego w Gdańsku, Olsztynie, Szczecinie, Koszalinie;
- w Niemczech: modernizacja portu w Lubece, przebudowa linii kolejowej Berlin – Rostok i autostrady A14.

Mimo takich nakładów, nadal pozostają liczne wąskie gardła w sieci transportowej Regionu, a dochodzą nowe zadania dla tej sieci wynikające z powiązań zewnetrznych, poza Unię Europejską. Dlatego w *Strategii* UE w sprawie Regionu Morza Bałtyckiego mówi się (SEC (2009) 712/2), że dla zmniejszenia oddalenia (peryferyjności), możliwości traktowania Regionu jako bramy UE do Azji i niezbędności usprawnienia połączeń z resztą Europy, Rosją, regionami Morza Śródziemnego i Morza Czarnego niezbędne jest podjęcie wielu działań strategicznych i kooperacyjnych. Do działań strategicznych zaliczono m.in.:

- koordynację polityk transportowych i planów inwestycyjnych w ramach współpracy regionalnej (interoperatywność, komodalność, innowacyjne systemy zarządzania ruchem);
- ustalanie zasad rozwoju i projektów priorytetowych dla sieci TEN-T;
- promocję śródlądowych dróg wodnych (np. rzeka Odra E30 i połączenie Odra-Wisła E70).

Za działania uzupełniające, realizowane w ramach współpracy międzynarodowej wskazano:

- poprawę powiązań z Rosją i krajami sąsiednimi, zwłaszcza w zakresie logistyki transportu towarowego (Nothern Dimension policy, EU-Russia Common Spaces;
- ułatwienia dla rozwoju bałtyckiego transportu towarowego i rozwiązań logistycznych z zastosowaniem nawigacji satelitarnej (Galileo) przez promocję przewozów intermodalnych, rozwój koncepcji Zielonych Korytarzy (*Green Corridors*), harmonizacja procedur;

- wzrost roli Morza Bałtyckiego w systemie transportowym regionu.

Konkretyzując działania infrastrukturalne, w *Strategii* wskazuje się na flagowe projekty bałtyckie, w tym:

- uzupełnienie infrastruktury o uzgodnione wcześniej priorytetowe projekty sieci TEN-T (linia kolejowa Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien, autostrada Gdańsk-Brno/Bratislava-Wien, stałe połączenie między Danią i Niemcami – Fehrarnbelt Fixed Link) i inne znajdujące się w multimodalnym korytarzu Trójkąta Nordyckiego, kolejowym korytarzu Rail Baltica i drogowym korytarzu Via Baltica, multimodalnych korytarzach Północ-Południe (z krajów skandynawskich przez Niemcy/Polskę do Adriatyku);
- rozwój sieci Bałtyckich Autostrad Morskich w ramach sieci TEN-T i inicjatywy Marco Polo;
- stworzenie systemu współpracy w zakresie przekształcania krajowego zarządzania ruchem powietrznym do wymiaru europejskiego;
- współpracę i wdrożenie inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa, efektywności logistyki, przesunięcie przewozów z dróg na kolej i morze, minimalizację oddziaływania na środowisko.

Realizacja ww. postulatów jest częściowo uwarunkowana ostatecznymi zapisami dwóch tworzonych w UE dokumentów, a mianowicie nowej polityki transportowej UE (*COM* 2009) oraz przyszłej polityki w zakresie rozwoju TEN-T (*COM* 2010). Ujawniają się obecnie różnice poglądów co do kierunków rozszerzenia sieci TEN-T w Polsce. W wielu wymienionych poprzednio projektach bałtyckich, a także obecnych stanowiskach Forum Parlamentów Południowego Bałtyku (*FPPB* 2010) i Rady Euroregionu Bałtyk (*ERB* 2010) szczególne wsparcie uzyskał rozwój korytarza transportowego *Via/Rail Hanseatica* o przebiegu Hamburg, Lubeka, Rostok, Szczecin, Gdańsk, Elbląg, Kaliningrad/Olsztyn, Suwałki, Kowno, Ryga, Tallin i ujęcie infrastruktury tego korytarza w sieci TEN-T. Stanowiska te mają jednak niewielkie znaczenie w formułowaniu, przez Ministerstwo Infrastruktury, polskich propozycji (*MI* 2010) do rozszerzenia sieci TEN-T, co oznacza, że inicjatywy regionów bałtyckich w zakresie transportu nie mają należytego przełożenia na decyzje centralne, tak jak to jest zauważalne w krajach skandynawskich.

Zakończenie

Przystąpienie Polski i krajów bałtyckich do Unii Europejskiej wprowadziło nową jakość w rozwoju sieci transportowej całego Regionu Morza Bałtyckiego, a nowym krajom członkowskim stworzyło szansę na wyrównanie wieloletnich zaległości infrastrukturalnych. Mimo dokonanych już przedsięwzięć inwestycyjnych, nadal pozostaje duży potencjał w zakresie rozwoju logistyki, transportu powietrznego, współpracy między obszarami metropolitalnymi. Jak wykazują liczne przykłady współpracy

wiele bałtyckich organizacji zawodowych, samorządowych i społecznych pracujących aktywnie w dziedzinie transportu ma świadomość potrzeby takich działań.

Literatura

COM, 2009: *Commission staff working document accompanying the Communication from the Commission to the European Parlament, the Council, The European Economic abd Social Committee and the Committee of the Regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region. Action Plan.* COM(2009) 248.

COM, 2010: *Commission working document consultation on the future Trans-European Transport Network Policy*, COM (2010) 212/7.

ERB, 2010: *Joint political statement of Euroregion Baltic Council regarding the ongoing revision of the TEN transport corridors in Europe, 5th March 2010.*

FPPB, 2010, *Rezolucja VIII. Forum Parlamentów Południowego Bałtyku „Środowisko naturalne, a rozwój cywilizacyjny nad Południowym Bałtykiem".* Elbląg, 21-23 maja, 2010.

Gawlikowska-Hueckel K., Szydarowski W., Umiński S., 2007, *Uwarunkowania rozwoju przestrzennego Polski wynikające z położenia w Regionie Morza Bałtyckiego.* Ekspertyza wykonana na potrzeby KPZK dla MRR, www.mrr.gov.pl

Grzelakowski A., 2004, *Region Morza Bałtyckiego jako obszar wysokiej aktywności handlowej i transportowej oraz perspektywy jego rozwoju.* IV Międzynarodowa Konferencja Naukowa Porty Morskie.

Komornicki T., 2008, *Rozwój infrastruktury transportowej a Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego (ze szczególnym uwzględnieniem priorytetów polskich).* Ekspertyza przygotowana na zamówienie Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej. IGiPZ PAN, Warszawa, sierpień 2008.

MI, 2008, *Spójność i konkurencyjność Regionu Morza Bałtyckiego. Wkład Rządu RP w prace nad Strategią UE dla Regionu Morza Bałtyckiego.* Warszawa, czerwiec 2008.

MI, 2010, *Proposals of the Trans-EuropeanTransport Network (TEN-T). Modifications in Poland.* The Republic of Poland, Ministry of Infrastructure. Warsaw, February, 2010.