

Via Carpatia i jej potencjalny wpływ na rynek usług portów wschodniego wybrzeża Polski

Via Carpatia and its potential influence on the market of the seaports of the east coast of Poland

Przedmiotem badań jest identyfikacja i ocena podstawowych zagrożeń oraz potencjalnych skutków ekonomicznych budowy drogi szybkiego ruchu Via Carpatia w aspekcie jej wpływu na porty morskie wschodniego wybrzeża RP. Celem opracowania jest wskazanie, iż brak koordynacji rozwoju liniowej infrastruktury transportowej z infrastrukturą punktową o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, do której zalicza się porty morskie, może prowadzić do utraty części ich naturalnego zaplecza i w konsekwencji obniżenia międzynarodowej konkurencyjności. Rozważania te oparto na analizie rynku usług portów Gdańsk i Gdynia oraz Kłajpeda.

Słowa kluczowe:

Via Carpatia, sieć bazowa TEN-T, porty Gdańsk/Gdynia, port Kłajpeda, zaplecze portowe.

The research subject is to identify and assess of basic threats and potential economic consequences of the construction of the Via Carpatia high-speed road regarding its impact on the Polish East Coast's seaports. The aim of the study is to indicate that the lack of coordination of the development of linear infrastructure with its transport nodes such as seaports, may lead both to the loss of some of their hinterland and lower international competitiveness. These considerations were based on the analysis of the market for port services of Gdańsk/Gdynia and Klaipeda.

Key words:

Via Carpathia, TEN-T core network, ports Gdańsk/Gdynia, port Klaipeda, seaport hinterland.

Wstęp

Jednym z celów polityki transportowej jest budowa spójnego, opartego na standardach zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, zdolnego w sposób efektywny, a przy tym bezpieczny i niezawodny, zaspokajając potrzeby przewozowe społeczeństwa i gospodarki. System taki powinien być zintegrowany zarówno w swym wymiarze wewnętrznym, tj. w układzie międzygałęziowym w ramach sektora transportu, zapewniając warunki do rozwoju multimodalności oraz komodalności, jak również zewnętrznym, tj. międzysektorowym a także międzynarodowym, tj. w relacji do innych systemów transportowych, np. krajów UE. Jednym z podstawowych elementów zdolnych zapewnić wymaganą spójność systemu transportowego nie tylko we wszystkich wyżej wymienionych jego wymiarach, ale także w aspekcie techniczno-eksploatacyjnym oraz przestrzennym, jest sieć infrastruktury transportowej (Grzelakowski et al., 2015, s. 24–26)

Stanowiąc integralny składnik (subsystem) tzw. przemysłów sieciowych, integruje ona wszystkie liniowe i punktowe elementy infrastruktury transportu z elementami infrastruktury pozostałych podsystemów, tj. wodnego, paliwowo-energetycznego oraz komunikacji i łączności. Dzięki temu każdy kraj zapewnia społeczeństwu i gospodarce dostawy usług sieciowych, które w nomenklaturze UE określa się mianem usług o ogólnym ekonomicznym znaczeniu (ang. *services of general economic interest*). Ich jakość, określająca stopień zaspokojenia potrzeb i jednocześnie poziom satysfakcji nabywców, jest zdeterminowana parametrami jakościowymi składników infrastruktury, oferujących te usługi. Wśród nich kluczową rolę odgrywają sieciowe usługi transportowe, których jakość i tym samym wartość dodana, jaką generują, oprócz wymiaru jakościowego składników infrastruktury, wyznacza stopień zintegrowania jej elementów liniowych z punktowymi, a szczególnie tymi o kluczowym znaczeniu w ramach danego systemu trans-

portu, tj. węzłowymi (Grzelakowski, Matczak et al., 2015). To tam, w dużych węzłach transportowych o silnie rozwiniętych funkcjach logistycznych, atrakcyjnych dla operatorów międzynarodowych łańcuchów dostaw, generowana jest bowiem najwyższa wartość dodana (Grzelakowski et al., 2015).

W celu jej maksymalizacji w skali makroekonomicznej należy zatem dążyć do integracji istotnych dla systemu transportowego składników infrastruktury liniowej, głównie o znaczeniu międzynarodowym, z węzłami o takim charakterze. Do tej kategorii multimodalnych węzłów, o szczególnej predyspozycji do integracji nie tylko transportowych, ale także pozostałych składników infrastruktury przemysłów sieciowych, należą porty morskie — głównie te o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, a w tym porty Gdańsk i Gdynia (Grzelakowski, Matczak, 2012). Ich pomijanie w planach rozbudowy infrastruktury liniowej, drogowej lub kolejowej i tworzenie istotnych dla ruchu międzynarodowego odcinków sieci znajdujących się w obszarze ich naturalnego, własnego zaplecza, niepołączonych lub słabo połączonych z portami morskimi, jest dowodem podejmowania błędnych decyzji inwestycyjnych w tym obszarze.

Ich skutkiem jest nie tylko dezintegracja sieci w ramach krajowego systemu transportowego — brak możliwości uzyskania tzw. efektu sieciowego, ale także możliwość redukcji efektów ekonomicznych, jakie inwestycja ta wygeneruje w skali makroekonomicznej. Skutki te mogą być nieporównywalnie większe w sytuacji, gdy inwestycja liniowa tego typu, jak to ma miejsce w przypadku trasy Via Carpatia, nie tylko nie jest bezpośrednio połączona z portami morskimi Gdańsk i Gdynia (a mogłaby przecież być), lecz z portem względem nich konkurencyjnym, jakim jest litewski port Kłajpeda. Decyzja o takim przebiegu drogi szybkiego ruchu Via Carpatia jest bez wątpienia nie tylko dowodem braku w Polsce niezbędnej koordynacji międzyresortowej w zakresie planowania rozwoju kapitałochłonnych transportowych inwestycji infrastrukturalnych, ale również przejawem woluntaryzmu w sferze budowy spójności krajowego systemu transportu i kształtowania polityki transportowej zorientowanej na maksymalizację efektów makroekonomicznych wynikających z rozwoju sieci infrastruktury transportu o wysokich standardach jakościowych (Grzelakowski, Matczak, Przybyłowski, 2008, s. 47).

Via Carpatia jako międzynarodowy szlak komunikacyjny

Via Carpatia to będący już w trakcie realizacji europejski międzynarodowy projekt drogowy, który

zrodził się z inicjatywy Polski przed ponad 10 laty i jest obecnie przez rząd silnie promowany w ramach szerzej postrzeganej strategicznej koncepcji Trójmorza. Trasa ta o standardzie autostrady lub drogi ekspresowej na całej swej długości będzie budowana etapami w relacji północ-południe. Połączyć ma Kłajpedę na Litwie z Salonikami w Grecji, a więc bałtycki port litewski z portem greckim nad Morzem Egejskim (<http://www.sejm.gov.pl>). Ta usytuowana południkowo oś transportowa przebiegać będzie aż przez 7 krajów: Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję — z Kłajpedy przez Kowno, Białystok, Lublin, Rzeszów, Koszycy, Debreczyn i dalej do Rumunii. Tam rozwidła się w kierunku portu morskiego Konstancja i biegnie dalej przez Bułgarię do Sofii z odgałęzieniem w kierunku Svilengardu/-gradu? na granicy bułgarsko-tureckiej, a następnie przez Bułgarię do portów greckich nad Morzem Egejskim (Saloniki). Projektodawcy tego drogowego szlaku transportowego prowadzącego wzdłuż granicy wschodniej UE zakładają, że przyczyni się on do integracji terytorialnej i przestrzennej, a także ekonomicznej krajów i regionów, przez które przebiega budowa oraz bliższych więzi politycznych w tej części Europy (rys. 1).

Odcinek Via Carpatii przebiegając przez terytorium Słowacji — od granicy z Polską w Barwinku do granicy z Węgrami w Milhorst — liczyć będzie 127 kilometrów. Długość tej trasy prowadząca przez Węgry to 230 kilometrów, a przez Rumunię 1566 kilometrów.

Szlak transportowy Via Carpatia, przebiegający wzdłuż wschodniej granicy UE, krzyżować się będzie z korytarzami sieci bazowej TEN-T (w istocie aż czterema z nich) prowadzącymi z krajów UE w kierunku wschodnim (Ukraina) i południowo-wschodnim (Grecja i Turcja), dalej poprzez połączenia z portami Morza Czarnego ze szlakiem TRACECA (Europa — Kaukaz — Azja). Układ tych korytarzy sieci TEN-T we wschodniej części UE prezentuje rysunek 2.

Via Carpatia na całej swej długości z północy na południe krzyżuje się z:

- 1) korytarzem sieci bazowej M. Północne — Bałtyk;
- 2) dwukrotnie z korytarzem Ren — Dunaj (odgałęzienie z Monachium przez Pragę, Żylinę, Koszycy do granicy z Ukrainą i relacja przez Bratysławę, Budapeszt i dalej do M. Czarnego);
- 3) korytarzem śródziemnomorskim, który biegnie z Płw. Iberyjskiego przez Słowenię i Chorwację do granicy węgiersko-ukraińskiej;
- 4) korytarzem wschodnio-śródziemnomorskim, który przebiega z regionu M. Północnego przez Czechy, Węgry, Europę Południowo-Wschodnią i Grecję aż do Cypru.

Układ korytarzy sieci bazowej TEN-T w tej części Europy (rysunek 2B) został tak jednak zaprojektowany, iż:

Rysunek 1

Trasa Via Carpatia jako europejska droga transportowa w relacji północ-południe



Planowany przebieg trasy "Via Carpatia" przez Europę

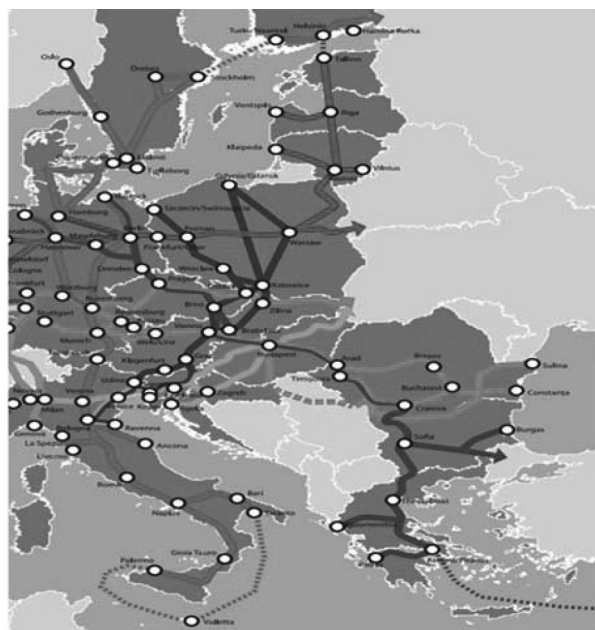


Źródło: www.google.pl/search?via+carpatia+przebieg (28.06.2018).

- 1) realnie nie ma ani z logistycznego ani stricte transportowego, a także ekonomicznego punktu widzenia uzasadnienia do uzupełniania go kolejnym korytarzem transportowym zaliczanym do sieci tej kategorii;
- 2) Via Carpatia, jako międzynarodowa trasa drogowa, z europejskiego punktu widzenia wpisywać się może co najwyżej do układu sieci kompleksowej, a więc uzupełniającej sieć bazową TEN-T we wschodniej części Europy;
- 3) z analizy potencjałów gospodarczych regionów i ośrodków miejskich, które Via Carpatia będzie łączyć w przyszłości, wynika, iż jej znaczenie jako stimulatora rozwoju gospodarczego będzie znikome i poza jedyną dla takiego typu szlaku komunikacyjnego funkcją integracyjną — wzmocnienia integracji przestrzennej obszaru, przez który przebiega — nie wygeneruje ona istotnej wartości dodanej dla europejskiej przestrzeni transportowej i logistycznej.

Rysunek 2

Trasa Via Carpatia w układzie korytarzy transportowych sieci bazowej TEN-T



Źródło: EC, DG M&, 2018 (29.06.2018).

Via Carpatia jako szlak transportowy w Polsce

W Polsce szlak transportowy Via Carpatia, biegnąc po śladzie drogi ekspresowej S61, S16 i S19 wzdłuż wschodniej granicy, przecina obszary czterech województw, łącząc ważne ośrodki miejskie położone w tej części kraju, takie jak: Białystok, Lublin i Rzeszów. Według planów z 2017 r. Via Carpatia przebiegać będzie od granicy z Litwą w Budzisku trasą S61 przez Suwałki do Ełku (wcześniej planowano przez Augustów do Ełku) i dalej trasą S16 do Knyszyna przez Grajewo, a stamtąd przez Dobrzyniewo Duże i omijając po zachodniej stronie Białystok przez Choroszcz i Chlebczyn trasą S19 do Siemiatycz. Dalej przecinając A2 między Siedlcami i Białą Podlaską kieruje się S19 do węzła Lublin Rudnik, a następnie S12 przez Lublin Sławinek i dalej przez Nisko do węzła Rzeszów Wschód, przez A4 do węzła Rzeszów Zachód i stamtąd już przez Barwinek do granicy ze Słowacją (rys. 3).

Do sieci bazowej TEN-T, której budowa powinna zostać zakończona do 2030 r. należą zaledwie dwa odcinki Via Carpatia, tj.:

- S61 Budzisko (granica z Litwą) — obwodnica Augustowa oraz S19 Lublin – Rzeszów;
- w sieci kompleksowej TEN-T (realizacja do roku 2050) znajduje się z kolei odcinek S19 Rzeszów–Barwinek (granica ze Słowacją).

Część odcinków dróg S19 i S61 już powstało, inne są w budowie, np. odcinek Lublin — Rzeszów ma zapewnione finansowanie (Program Infrastruktura i Środowisko 2014–2020) i na kilku odcinkach jest budowany. Via Carpatia w Polsce na odcinku

Rysunek 3
Przebieg trasy Via Carpatia na terytorium Polski



Źródło: www.google.pl/search?via+carpatia+przebieg (27.06.2018).

z Kuźnicy do Korycina łączy się z drogą Via Baltica (<http://motoryzacja>, 2017).

Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) zalicza budowę Via Carpatia do kategorii priorytetowych transportowych projektów inwestycyjnych. Jej łączna długość w Polsce wyniesie ok. 760 km. Do 2024 r. do eksploatacji powinno być oddane blisko 700 km tej trasy. Koszt jej budowy szacowany jest na ok. 31 mld zł (dane z 2017 r.). Kwota ta jest bardzo wysoka i bez wsparcia środkami z UE realizacja tego przedsięwzięcia w jego obecnym kształcie nie jest praktycznie możliwa lub też może się odbywać kosztem zmniejszenia nakładów na inne projekty transportowe. Z tego też powodu należałoby przedstawić, jako ekonomiczne uzasadnienie jej budowy wyniki analizy efektywności makroekonomicznej tego przedsięwzięcia opracowanej na podstawie metody CBA/BCA lub ENPV. Nie wystarcza w takiej sytuacji stwierdzenie resortu, że *Via Carpatia to szlak pobudzający gospodarkę Europy Wschodniej od Bałtyku po Morze Egejskie, którego realizacja przyczyni się do zintensyfikowania wymiany gospodarczej, stając się dla tej części Europy szansą na skokowy wzrost gospodarczy oraz zwiększenie spójności ekonomicznej i terytorialnej całej Europy Środkowo-Wschodniej. W wymiarze kraju z kolei ...trasa Via Carpatia pozwoli na wykorzystanie potencjału gospodarczego województw, przez które przebiega, po raz pierwszy zapewniając im możliwość sprawnych powiązań w układzie równoleżnikowym* (<http://motoryzacja>, 2017). Ma ona zapewnić również silny impuls rozwojowy, dający podstawę do usunięcia zaniechań oraz zahamowania degradacji tzw. Ściany Wschodniej.

Stwierdzenia te wskazują nawet na znaczenie bardziej regionalne niż krajowe tej trasy w Polsce. Nie wyjaśniają one też wspomnianej kwestii dotyczącej efektywności i celowości jej realizacji w obecnym kształcie — jako korytarza transportowego, który bierze swój początek w Kłajpedzie. Dlaczego nie w portach Trójmiasta, które są początkiem korytarza TEN-T Bałtyk–Adriatyk, który dzięki połączeniu z Via Carpatia byłby silniej zintegrowany po stronie wschodniej z pozostałymi korytarzami sieci bazowej TEN-T. Brak jest również przekonujących wyjaśnień dotyczących zdolności generowania przez tę trasę tzw. efektu sieciowego, a więc efektu synergii dla polskiego systemu transportowego i logistycznego, postrzeganego w kategoriach wartości dodanej dla krajowych i międzynarodowych użytkowników tej trasy.

Via Carpatia i jej potencjalne skutki dla rynku usług polskich portów

Koncepcja budowy korytarza Via Carpatia w relacji Kłajpeda — Saloniki od samego początku rodziła szereg pytań i obaw środowisk związanych

z morskim sektorem TSL (sfera logistyki morskiej) w Polsce — głównie portowych i spedycyjno-logistycznych Wybrzeża Wschodniego. Obawy te wyrażały się w tym, iż budowa połączenia drogowego o takim standardzie transportowym, jaki reprezentować będzie Via Carpatia, może bezpowrotnie spowodować utratę znacznej części bezspornego do tej pory zaplecza portów polskich — Gdańska i Gdyni, jakim jest właśnie region wschodniej Polski. Dzięki takiemu połączeniu, przy istniejącym rynkowym podziale masy towarowej i jak na standardy europejskie bardzo słabym skomunikowaniu tego regionu z Pomorzem — portami Trójmiasta, zostanie on w ten sposób związany z portem w Kłajpedzie, stając się jego naturalnym zapleczem tranzytowym, tak jak Białoruś i znaczna część pñ. Ukrainy (Rożyński, 2016). Jest to wręcz oczywiste, zważywszy na nadal znaczny udział transportu drogowego w obsłudze transportowej portów regionu bałtyckiego. Ponadto relacje transportowe i logistyczne środkowo- i północno-wschodnich regionów Polski z portem w Kłajpedzie wydatnie mogą ulec zacieśnieniu dzięki rozbudowie korytarza sieci bazowej TEN-T Morze Północne — Bałtyk, w układzie którego znajduje się ważna dla krajów bałtyckich oś transportowa Via Baltica. Via Carpatia wzmacnia te relacje na tym kierunku (to swoisty efekt synergii), zmieniając obecne standardy dostępności wschodnich regionów Polski do portów Gdańsk/Gdynia w stosunku do konkurencyjnego względem nich portu Kłajpeda.

Port w Kłajpedzie, posiadając skromne zaplecze krajowe, przeładował w 2017 r. 43,17 mln ton ładunków (+7,6% wzrost), uzyskując najlepszy wynik w swej historii. W strukturze obrotów dominują ładunki sypkie — 19,24 mln ton, a następnie drobni-

cowe — 12,4 mln ton i płynne — 11,49 mln ton (Gerden, 2018). Port w Gdańsku, który w 2017 r. również odnotował rekord w przeładunkach ogółem, osiągnął wynik na poziomie 41,6 mln ton, a więc przeładował o ponad 1,5 mln ton masy towarowej mniej niż Kłajpeda. Gdynia z przeładunkami w wysokości 21,2 mln ton osiąga zaledwie ok. 50% obrotów portu w Kłajpedzie. Port ten przeładowuje zatem prawie 70% łącznych obrotów portu Gdańsk i Gdynia, dysponujących nieporównywalnie większym od niego zapleczem spornym.

Sukces portu w Kłajpedzie wynika nie tylko z samej renty lokalizacyjnej (to prosta bałtycka droga do Rosji i dalej na Wschód), ale także, jeśli nie przede wszystkim, z dobrego usieciowienia, tj. utrzymania i rozwijania powiązań transportowych z krajami b. ZSRR (układ ten integruje nie tylko sieć drogową, ale głównie kolejową — szeroki tor rosyjski). Stworzone już wówczas łańcuchy transportowe przekształciły się po rozpadzie ZSRR w sprawnie funkcjonujące łańcuchy intermodalne oraz logistyczne łańcuchy dostawy. Przykłady takich międzynarodowych powiązań transportowych z portem w Kłajpedzie przedstawia rysunek 4.

Dominujące znaczenie ma w tym zakresie kolejowe połączenie intermodalne Viking Container Train łączące Bałtyk z M. Czarnym, które zostało w 2014 r. wyróżnione w UE jako najlepsze „zielone, intermodalne połączenie kolejowe” (EP, 2015). „Viking train” był wspólnym przedsięwzięciem kolei litewskich, białoruskich i ukraińskich oraz spółek sztauerskich z portów Kłajpeda, Odessa i Ilijczewsk. Trasę o długości 1734 km pociąg pokonuje w ciągu 54 godzin, przewożąc kontenery, pojazdy samochodowe oraz naczepy i nadwozia wymienne dostarczane drogą morską z krajów skandynaw-

Rysunek 4

Istniejące i planowane połączenia transportowe portu Kłajpeda z jego zapleczem



Źródło: Railway PRO, 2016 (27.06.2018).

skich (głównie Szwecji) oraz portów Europy Zachodniej (Mukran–Kłajpeda) na Białoruś, Ukrainę i dalej na Bliski Wschód — do Turcji i krajów kaukaskich. Do tego projektu przystąpiły kolejne kraje zainteresowane tą relacją transportową, takie jak: Mołdawia, Rumunia, Bułgaria, Gruzja i Azerbejdżan. W tym roku Viking Train wykorzystując trasę przez Morze Kaspijskie dociera do Kazachstanu. W ten sposób konsekwentnie budowany jest korytarz, który w ocenie partnerów tego przedsięwzięcia może być alternatywą dla połączenia w relacji Chiny–Centralna Azja–Europa przez Rosję. Przewozy w tych relacjach wykazują dużą dynamikę wzrostu. W 2017 r. przemieszczono 46 tys. TEU uzyskując przyrost w stosunku do 2016 r. o 37 % (Railway PRO, 2018). Przewozy te będą wzrastać, gdyż włącza się w to przedsięwzięcie Turcja, której zaoferowano dwie alternatywne trasy w relacji z portem w Kłajpedzie (rys. 4):

- istniejące i planowane połączenia transportowe portu Kłajpeda z jego zapleczem, przewozy do portów ukraińskich i stamtąd bezpośrednio do Kłajpedy;
- drogą lądową przez Bułgarię i Rumunię i dalej do portu litewskiego. Ten drugi wariant zorientowany na transport drogowy to Via Carpatia, która już wpisała się w strategię rynkową portu w Kłajpedzie.

Nieco inaczej, bo w kategoriach szans dla polskich portów morskich, trasę tę postrzega strona polska. Podkreśla się, że *Via Carpatia to także szansa dla polskich portów. Trasa, która w Polsce będzie biegła z Barwinka przez Rzeszów na Lublin, następnie drogą S17 na Warszawę, a ze stolicy drogą S7 i A1 do polskich portów pozwoli Węgom, Rumunom, Słowakom, Bułgarom wysłać towary i usługi do portów w Polsce, przyczyniając się do ich rozwoju* (<http://www.sejm.gov.pl>, 2018).

Problem niestety w tym, że przewozów tych do tej pory nie ma i to wcale nie dlatego, że nie istnieje Via Carpatia. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można stwierdzić, że nie będzie ich również w przyszłości. Łańcuchy dostaw w tej części Europy w wymiarze transportowo-przestrzennym już zostały ukształtowane i nie jest ich w stanie zmienić taki szlak transportowy jak Via Carpatia. Ponadto siła ciężenia masy towarowej z tej części Europy, od Słowacji poczynając, a na Bułgarii kończąc, jest większa w kierunku portów M. Czarnego (Konstanca) oraz M. Śródziemnego (porty Grecji, a szczególnie Pireus, który rozwija się bardzo dynamicznie dzięki chińskim inwestycjom — COSCO). Porty polskie nie mają na tym rynku większych szans, co potwierdzają liczne, nieudane niestety próby podjęcia współpracy z załadowcami w tych krajach.

W tym kontekście, za pewną formę rekompensaty z tytułu potencjalnej utraty części zaplecza krajo-

wego portów Gdańska i Gdyni, próbuje się uznać w wymiarze makroekonomicznym planowane uruchomienie połączenia promowego Świnoujście–Kłajpeda, o którym dyskutuje się od 2000 r. Ze wstępnych analiz wynika, że przeniesienie ruchu tranzytowego samochodów ciężarowych z dróg na promy w tej relacji może przyczynić się do obniżenia kosztów transportu o ponad 50%, redukując jednocześnie wydatnie koszty zewnętrzne. Byłyby to niewątpliwie pożądane efekty makroekonomiczne. Efekt taki możliwy był jednak do uzyskania już wcześniej, a więc bez Via Carpatii, włączającej port w Kłajpedzie do układu sieci drogowej Polski.

Z mikroekonomicznego z kolei punktu widzenia połączenie promowe Świnoujście–Kłajpeda jawi się jako nieefektywne i praktycznie nierealne do zrealizowania z transportowo-logistycznego punktu widzenia. Z analiz i szacunkowych kalkulacji przeprowadzonych przez Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (SMPD) z siedzibą w Warszawie wynika bowiem, że przejazd samochodem w relacji Litwa — Europa Zachodnia drogą lądowo-morską, tj. w połączeniu z promem, jest zawsze znacznie droższy od przejazdu drogą lądową. Ponadto SMPD na podstawie posiadanych informacji zwraca uwagę na to, że:

- droga na tym kierunku przewozów przez Kołbaskowo nie jest naturalną drogą tranzytową dla relacji Europa Zachodnia — Litwa lub dalej (zwykle przewoźnicy wybierają trasę biegnącą przez A2),
- główny potok ładunków w tej relacji kierowany jest zwykle z Niemiec zachodnich, centralnych i południowych, natomiast dla Niemiec północnych udział ten jest znacznie mniejszy,
- mało wygodny i niedostatecznie elastyczny rozkład rejsów nie jest zachętą dla przewoźników i kierowców. Oznacza to, że oferta ta nie spotka się z oczekiwaną reakcją przewoźników drogowych, jak też spedytorów i operatorów łańcuchów dostaw.

W tej sytuacji można stwierdzić, iż Via Carpatia otwiera, a Rail Baltica wydatnie ułatwia portowi w Kłajpedzie, jako dynamicznie rozwijającemu się morskiemu węzłowi transportowemu, dostęp do sieci transportowej w Polsce, umożliwiając mu stopniowe przejmowanie wybranych segmentów rynku usług portów Gdańska i Gdyni. W efekcie, po zakończeniu tej inwestycji, trasa ta dla obu portów polskich wyznaczy faktycznie ich wschodnią granicę zaplecza. Oznacza to *de facto*, że obszary położone dalej na wschód od Via Carpatii, które stanowią obecnie zaplecze sporne tego fragmentu rynku usług portów polskich wschodniego wybrzeża oraz portu morskiego Kłajpeda, stopniowo staną się integralną częścią rynku portowego Kłajpedy. Taki scenariusz jest najbardziej prawdopodobny (wręcz realny), zważywszy na zdecydowanie lepsze parametry logistyczne połą-

czenia tej części rynku z portem morskim w Kłajpedzie niż portami w Gdańsku i Gdyni. Parametry te oparte są na kryterium dostępności transportowej — tak czasowej, jak i kosztowej, uwzględniając jednocześnie fakt, iż udział transportu drogowego w przywozie i wywozie ładunków w tych portach ma charakter dominujący.

Podsumowanie

Rozwój kapitałochłonnych transportowych inwestycji infrastrukturalnych powinien opierać się wyłącznie na kryteriach ekonomicznych (analizy CBA/BCA i inne) i ustalonych restrykcyjnych procedurach dotyczących ich koordynacji w ramach systemu transportowego, uwzględniających potencjalne skutki ich realizacji w skali makroekonomicznej. Oznacza to, że efekty netto, jakie generują inwestycje o takim charakterze, powinny ujmować zarówno te widoczne w układzie regionalnym, jak też w każdym przypadku te, które mają swój wymiar makroekonomiczny (pamiętając o konieczności wyeliminowania błędu tzw. podwójnego liczenia). Jeśli inwestycja tego typu ma z założenia charakter regionalny, tak jak to ma w zasadzie miejsce w przypadku drogi szybkiego ruchu Via Carpatia, możliwe do uchwycenia efekty makroekonomiczne należy ująć w rachunku w postaci tzw. efektów pośrednich (ang. *indirect effects*). Nieuwzględnienie ich prowadzi do podejmowania błędnych decyzji inwestycyjnych, wyrażających się w postaci możliwej konsumpcji efektów netto (np. regionalnych) przez „straty netto”, dające się określić w ujęciu makroekonomicznym przedsięwzięcia inwestycyjnego.

Błąd o takim charakterze, jak wskazują na to wstępne oceny, mógł być popełniony w przypadku trasy Via

Carpatia i to już na etapie jej projektowania. Kryteria ze sfery politycznej — aspekt międzynarodowy budowy wizji Międzymorza przy wykorzystaniu instrumentu drogi jako łącznika — z częściowo tylko wmontowanym mechanizmem oceny efektów ekonomicznych (wyłącznie regionalnych), legł u podstaw podjęcia decyzji o takim przebiegu tej trasy. W rezultacie tego, już w najbliższym czasie w tym przypadku może być realizowany scenariusz, który wpisuje się w znaną łacińską sentencję: *Alii sementem faciunt, alii metunt*. Oznaczałoby to, że siecią europejskiej wartości tego międzynarodowego połączenia drogowego będzie w dużej mierze Polska, a efekty zbierać będzie głównie Litwa — port w Kłajpedzie, w kierunku którego wartość ta zostanie w znacznej części przetransferowana. Do grupy beneficjentów takiego rozwiązania należeć będą także porty w Konstancy i Salonikach.

W tej sytuacji jedynym możliwym rozwiązaniem, pozwalającym zachować część tej wartości dla Polski, a jednocześnie wygenerować dodatkowe efekty regionalne, byłoby podjęcie szybkich działań na rzecz lepszego połączenia trasy Via Carpatia z portami Gdańska i Gdyni poprzez modernizację i rozbudowę istniejącej w tym regionie sieci drogowej. Inwestycje tego typu, realizowane równolegle z budową szlaku transportowego Via Carpatia, umożliwiłyby osiągnięcie lepszej dostępności portów polskich do tej części ich wschodniego zaplecza, poprawiając tym samym ich pozycję konkurencyjną w tym segmencie rynku usług portowych.

Ponadto, co należy również podkreślić, inwestycje tego typu pozwoliłyby zwiększyć obroty ładunkowe portu Elbląg, dla którego region ten jest naturalnym zapleczem — głównym segmentem jego rynku usług portowych. Bez ich realizacji szansa rozwoju portu Elbląg po uzyskaniu bezpośredniego dostępu przez Mierzeję Wiślaną będzie dość ograniczona.

Bibliografia

- European Commission. (2018). *DG Mobility and Transport. TEN-T corridors*. Brussels.
- European Parliament. (2015). Directorate-General for Internal Policies. Policy Department B: Structural and Cohesion Policies Transport and Tourism. Modal Share of Freight Transport to and from EU Ports. Study of European Parliament.
- Gerden, E. at gerden.eug@gmail.com (19.04.2018).
- Grzelakowski, A.S., Matczak, M. (2012). *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*. Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni.
- Grzelakowski, A. S., Matczak, M., Przybyłowski, A. (2008). *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*. Gdynia: Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni.
- Grzelakowski, A.S., Matczak, M. (red). (2015). *Infrastruktura transportu. Współczesne wyzwania rozwojowe*. Gdańsk: Wydawnictwo Instytutu Maszyn Przepływowych PAN.
- http://motoryzacja.interia.pl/raporty/raport-budowa-autostrad/budowa-autostrad/news-via-carpatia-powstanie-do-2025-roku-oto-jej-przebieg_nId,2395593#utm_source=paste&utm (2017.11.29).
- <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/v4Komunikat.xsp?documentId=CBCE79C441AF78DAC125814D003D8B93&la> (29.06.2018).
- <http://www.vikingtrain.com> (24.07.2018).
- Railway PRO. Communication Platform. (2016). *Viking train connects the Baltic region with Central Asia*. <https://www.google.pl/search?Railway+PRO.+&gs>. (10.08.2018).
- Railway PRO. Communication Platform. (2018). *Viking Train to introduce new services*. <https://www.google.pl/search?Railway+PRO.+&gs> (10.08.2018).
- Rożyński, J.N. (2016). *Ukraina proponuje Międzymorze bez udziału Polski*. www.prezydent.org.pl (27. 07.2018).
- www.google.pl/search?source=WnBOmrrgTSh4jIDQ&q=via+carpatia+przebieg (27.06.2018).

Autor	Tytuł	nr	strona
Artykuły			
Blaik Piotr	Potencjał i osiągnięcia sektora logistyki w krajach Unii Europejskiej The potential and the performance the logistics sector in the European Union countries	1	2
	Megatrendy i ich wpływ na rozwój logistyki i zarządzania łańcuchem dostaw Megatrends and their influence on logistics and supply chain management development	4	2
	Koncepcja zarządzania efektywnością logistyki The concept of logistics performance management	9	2
Banaszyk Piotr	Przepływy finansowe jako przestanka konkurencyjności łańcuchów dostaw przedsiębiorstw The financial flows as the reason of the supply chains competitiveness	2	2
Budner Waldemar W.	Przestrzenne uwarunkowania powstawania klastrów logistycznych — konsekwencje dla gospodarki Spatial conditions for the formation of logistics clusters — consequences for the economy	7	17
Burduk Anna, Kochańska Joanna, Górnicka Dagmara	Usprawnienie procesu produkcyjnego zabezpieczeń przeciwpożarowych z wykorzystaniem narzędzi <i>Lean Manufacturing — case study</i> Improvement of production process of fire protection systems with the use of <i>Lean Manufacturing</i> tools — case study	8	25
Cichosz Marzena	Otwarte innowacje: technologiczne partnerstwa w branży usług logistycznych Open innovations: technological partnerships in logistics industry	4	12
Cieślak Robert, Rogaczewski Robert, Szczap Paweł	Optymalizacja procesu naprawy blacharsko-lakierniczej w wybranym przedsiębiorstwie Optimization of a body and paint repair process in a selected enterprise	8	34
Chrobak Ryszard	Strategiczne aspekty dystrybucji i ich wpływ na konkurencyjność przedsiębiorstwa Strategic aspects of distribution and its influence on the competitiveness of a company	11	30
Cyplik Piotr, Odważny Filip	Korelacja między koncepcją Industry 4.0 a współczesną logistyką — wyzwania i kształtujące się trendy Correlation between Industry 4.0 concept and modern logistics — challenges and emerging trends	10	22
Dębicka Ewa	Polityka zbrojeniowa jako element systemu bezpieczeństwa narodowego Armament policy as part of the national defence system	5	9
Ficoń Krzysztof	Metoda wyznaczania optymalnej odległości między przystankami na sieci autobusowej komunikacji miejskiej The method of determining optimal distances between floorings on the bus service of urban communication	5	24