

Mariusz FALKOWSKI*
Antoni MONDEL

ANALIZA GEOPOLITYCZNA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO POLSKI

Autorzy artykułu przedstawili aktualny stan układu komunikacyjnego oraz dokonali jego charakterystyki pod względem analizy geopolitycznej. Tekst zawiera charakterystykę układu komunikacyjnego, jego analizę pod względem znaczenia oraz wpływu, jaki wywiera na rozwój gospodarczy, ekonomiczny i polityczny kraju. Omówiono potrzebę zmiany jego aktualnego układu ze względu na nie dostosowanie do nowych uwarunkowań społeczno – gospodarczych i politycznych.

Słowa kluczowe: transport, system komunikacyjny, polityka transportowa w Polsce, geopolityka

WSTĘP

System komunikacyjny¹, rozpatrywany w jego najszerszym znaczeniu, ma zasadniczy wpływ na rozwój społeczno - gospodarczy każdego kraju. Jest prawdą, że brak właściwego systemu transportowego lub jego złe funkcjonowanie, odbija się natychmiast na efektach gospodarczych, społecznych² oraz politycznych danego regionu. System transportowy jest bowiem głównym czynnikiem stymulującym właściwe funkcjonowanie danego państwa poprzez m.in. sprawny i ekonomiczny przepływ środków materialnych (surowców i produktów), przewóz osób obsługujących procesy produkcyjne i turystyczne, jak również całokształt zadań związanych z potrzebami osób zatrudnionych w procesach produkcyjnych takich, jak kształcenie, nauka, ochrona zdrowia, kultura, zaspokajanie różnorodnych potrzeb materialnych i niematerialnych ludności oraz

* kpt. mgr inż. Mariusz FALKOWSKI, kpt. mgr inż. Antoni MONDEL – Instytut Dowodzenia Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Łądowych

¹ Obejmuje: transport drogowy, transport kolejowy, transport wodny śródlądowy, transport morski, transport powietrzny oraz transport przesyłowy.

² W niektórych publikacjach wpływ stanu infrastruktury na rozwój gospodarczy bywa kwestionowany z uwagi na nie uwzględnianie kosztów zewnętrznych. Teza ta nie jest słuszna tylko w przypadku regionów o słabej infrastrukturze transportowej, ponieważ w regionach tych nowe inwestycje transportowe należy traktować jako konieczny warunek zapóźnienia ekonomicznego.

stanowi ważny czynnik związany z bezpieczeństwem militarnym kraju. Wszystkie te zadania generują potok ruchu zarówno towarowego (ruch dostawczy), jak i pasażerskiego³.

Układ komunikacyjny Polski nie jest tematem dla geopolityków⁴ na tyle ciekawym, aby mógł konkurować z zagadnieniami tzw. „wielkiej polityki”. A właśnie ten problem, z pozoru mało interesujący, stanowi dość ważny element w rozwoju politycznym, gospodarczym i ekonomicznym naszego kraju, ponieważ właściwe rozwiązanie systemu komunikacyjnego zapewnia właściwą integrację wszystkich regionów, równy ich rozwój gospodarczy (szczególnie dużych aglomeracji wielkomiejskich), a ponadto właściwą jakość obsługi przewozów pasażerskich i towarowych oraz należyte bezpieczeństwo militarne, co w obecnej sytuacji geopolitycznej jest nie bez znaczenia.

Autorzy w artykule przedstawili analizę geopolityczną układu komunikacyjnego naszego kraju ze szczególnym uwzględnieniem jego funkcji społeczno – gospodarczych i militarnych, zwracając uwagę na potrzebę zmian w jego obecnym funkcjonowaniu oraz stworzeniu nowej wizji polityki komunikacyjnej.

1. CHARAKTERYSTYKA GEOPOLITYCZNA ISTNIEJĄCEGO STANU UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

Zapóźnienia w rozbudowie układu komunikacyjnego naszego kraju są dość znaczne. Okres przed wstąpieniem do Unii Europejskiej, tzw. okres transformacji przedakcesyjnej został w Polsce zmarnowany nie tylko z perspektywy realizacji nowych inwestycji, ale również w odniesieniu do ich właściwego planowania. Oczywiście jedną z głównych przyczyn zastoju inwestycyjnego lat poprzednich był brak należytej wizji rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, a planowane w tym czasie koncepcje przestrzennego zagospodarowania kraju oparte były z reguły na założeniach przyjętych jeszcze w okresie gospodarki planowanej centralnie. Jej głównym założeniem był przede wszystkim interes Układu Warszawskiego⁵ oraz Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG)⁶, a nie interes naszego kraju. Tworzony był wówczas układ sza-

³ *Wpływ rozwoju transportu na Częstochowską gospodarkę*, zespół zadaniowy pod kierunkiem Jacka Sztechmana, [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: www.czestochowa.pl/miasto.

⁴ *Geopolityka* (ang. geopolitics) – interdyscyplinarna działalność naukowa i praktyczna, zajmująca się wieloaspektowymi badaniami państw, struktur regionalnych (koalicji) i globalnych, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów przestrzennych w procesie badań, których celem jest poznanie lub wypracowanie ogólnych koncepcji geopolitycznych oraz określenie lub poznanie dla badanych organizacji celów geopolitycznych; Lach Z., Skrzyp J., „*Geopolityka i geostrategia*”, wyd. AON, Warszawa 2007, s. 81.

⁵ *Układ Warszawski* - (oficjalna nazwa: Układ o Przyjaźni, Współpracy i Pomocy Wzajemnej) – sojusz polityczno-wojskowy państw Europy Środkowej i Wschodniej pozostających pod wpływem Związku Radzieckiego. Powstał na podstawie Deklaracji Bukaresztańskiej jako odpowiedź na militaryzację Republiki Federalnej Niemiec i włączenie jej w struktury sojuszu NATO. Układ podpisano 14 maja 1955 r. w Warszawie. Ratyfikacja nastąpiła we wrześniu 1955 r. Układ miał funkcjonować przez 30 lat. 26 kwietnia 1985 r. jego ważność przedłużono na następne 20 lat. Istniał do 1 lipca 1991 r.; [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: http://pl.wikipedia.org/wiki/uklad_warszawski.

⁶ *Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG)* - międzynarodowa organizacja gospodarcza państw socjalistycznych, założona w styczniu 1949 r. na podstawie konwencji podpisanej przez: Albanie, Bułgarię, Czechosłowację, NRD (1950), Polskę, Rumunię, Węgry i ZSRR. Początkowo współpraca dotyczyła tylko handlu międzynarodowego (względnie trwałe powiązania poprzez zawieranie wieloletnich dwustronnych umów handlowych). Później objęła zakres postępu technicznego, koordynację planów gospodarczych, wspólne inwestycje, korzystanie z zasobów surowcowych oraz podział pracy i specjaliza-

chownicowy⁷ sieci transportowych, którego głównym zadaniem było zapewnienie sprawnego ruchu towarów, osób oraz wojsk pomiędzy ZSRR a NRD, jak również przewóz towarów z południa na północ do polskich portów morskich, realizowany na potrzeby przemysłu ciężkiego i eksportu surowców w ramach istnienia, tzw. „żelaznej kurtyny”⁸. Skutkowało to nie tylko faktycznym, ale i prognozowanym wzajemnym odcieraniem niektórych największych ośrodków gospodarczych i przemysłowych oraz słabym skomunikowaniem na skośnych kierunkach europejskich (głównie z północnego - wschodu na południowy - zachód). Doszło do marginalizacji stolicy kraju w docelowym układzie transportowym. Porty morskie stały się słabo dostępne dla najbliższych, dynamicznie rozwijających się krajowych ośrodków gospodarczych (Warszawa, Poznań czy Łódź). Ponadto zachowano archaiczny podział szlaków drogowych na autostrady (z przeznaczeniem dla tranzytu) i drogi ekspresowe, zaś przemiany w transporcie kolejowym i lotniczym były hamowane instytucjonalnie, co nie sprzyjało modernizacji, konkurencji i decentralizacji⁹ (obecny układ elementów sieci transportowej przedstawiono na rys. 1, 2, 3 i 4 oraz w tabeli 1).

W okresie transformacji dużych inwestycji komunikacyjnych prawie nie podejmowano, a zakres ich modernizacji był bardzo ograniczony. Jednocześnie przeciążenia niektórych elementów infrastruktury (np. zestawy pojazdów przekraczające dopuszczalne naciski na oś oraz duża ich liczba) czy zaniedbania remontowe doprowadziły do zniszczenia nawierzchni sieci drogowej, dewastacji śródlądowych dróg wodnych, zamknięcia ponad 8 tys. km linii kolejowych oraz pogorszenia stanu większości pozostałych istniejących linii. Infrastruktura transportowa stała się barierą wzrostu produktu krajowego brutto (PKB). W wyniku jej niedorozwoju pogorszeniu uległa relatywna dostępność przestrzenna wielu ośrodków i regionów w skali regionalnej, krajowej i europejskiej. Pojawiło się zagrożenie dezintegracji policentrycznej¹⁰ sieci osadniczej. Ob-

cję w produkcji ważniejszych wyrobów. RWPG przestała istnieć w 1989 r. (formalnie rozwiązana w 1991 r.) wraz z rozpadem ZSRR i wejściem krajów członkowskich na drogę transformacji gospodarek planowych w rynkowe; [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: <http://portalwiedzy.onet.pl>.

⁷ Model sieci komunikacyjnej typu szachownicowego zapoczątkowany został przez W.H. McLeana w roku 1930. Zakładał połączenie, w sposób najprostsz, wnętrza kraju z wybrzeżem morskim. Wyjściowymi elementami były zatem porty morskie, do których doprowadzana była komunikacja lądowa o układzie prostokątnym. Osią układu była linia kolejowa biegnąca z portu w głąb lądu. Łączyły się z nią pod kątem prostym linie kolejowe boczne lub drogi o nawierzchni utwardzonej, rozmieszczone względem siebie równolegle. Skrzyżowania tych linii wyznaczały miejsca lokalizacji miast (zob. Potrykowski M., Taylor Z., *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, wyd. PWN, Warszawa 1982, s.73 ÷ 75).

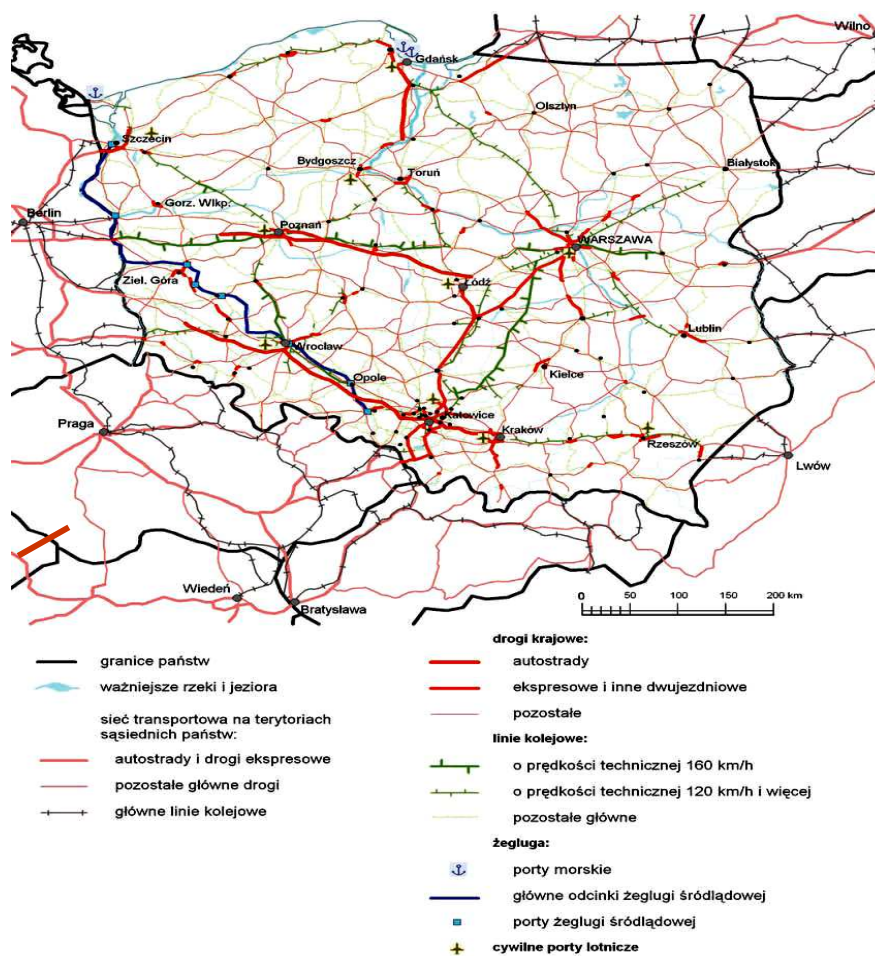
⁸ „Żelazna kurtyna” - oznaczała podział Europy po II wojnie światowej na niekomunistyczne państwa zachodnioeuropejskie i wschodnioeuropejskie, pozostające w sferze wpływów Związku Radzieckiego. Określenie narzuconej izolacji obszarów pozostających pod wpływami ZSRR od niekomunistycznego świata. Żelazna kurtyna uległa likwidacji po przemianach jesieni narodów w 1989 r.; [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: <http://portalwiedzy.onet.pl>.

⁹ *Ekspertyza Projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, Zespół ekspertów naukowych, Warszawa, grudzień 2008, s. 47, [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: www.silesia.org.pl.

¹⁰ Aglomeracje policentryczne i monocentryczne stanowią dwa podstawowe typy form osadniczych. W przypadku aglomeracji monocentrycznej mówimy o jednym ośrodku dominującym i co najmniej 1-2 ośrodkach podporządkowanych, natomiast w przypadku układu policentrycznego mamy do czynienia z 2 lub więcej ośrodkami o zbliżonym potencjale demograficznym i ekonomicznym oraz towarzyszącym im (ewentualnie) innym mniejszym miastom.

niżyła się konkurencyjność poszczególnych miast i obszarów dla inwestorów oraz turystów zagranicznych¹¹.

Zastój inwestycyjny w okresie transformacji przedakcesyjnej był również silnie uwarunkowany instytucjonalnie. Był to efekt zachwiania hierarchiczności oraz jednoczesnej inercji planowania przestrzennego, oderwania polityki transportowej od polityki fiskalnej¹², opóźnień w zdecydowanej restrukturyzacji przewoźników państwowych, a także mankamentów prawa o zamówieniach publicznych (procedury przetargowe) i niewydolności systemu sądownictwa¹³. W tym okresie rola zaspokajania potrzeb wewnętrznych kraju była traktowana bardzo marginalnie. Tym samym następował okres stopniowej dekapitalizacji sieci komunikacyjnej naszego kraju.



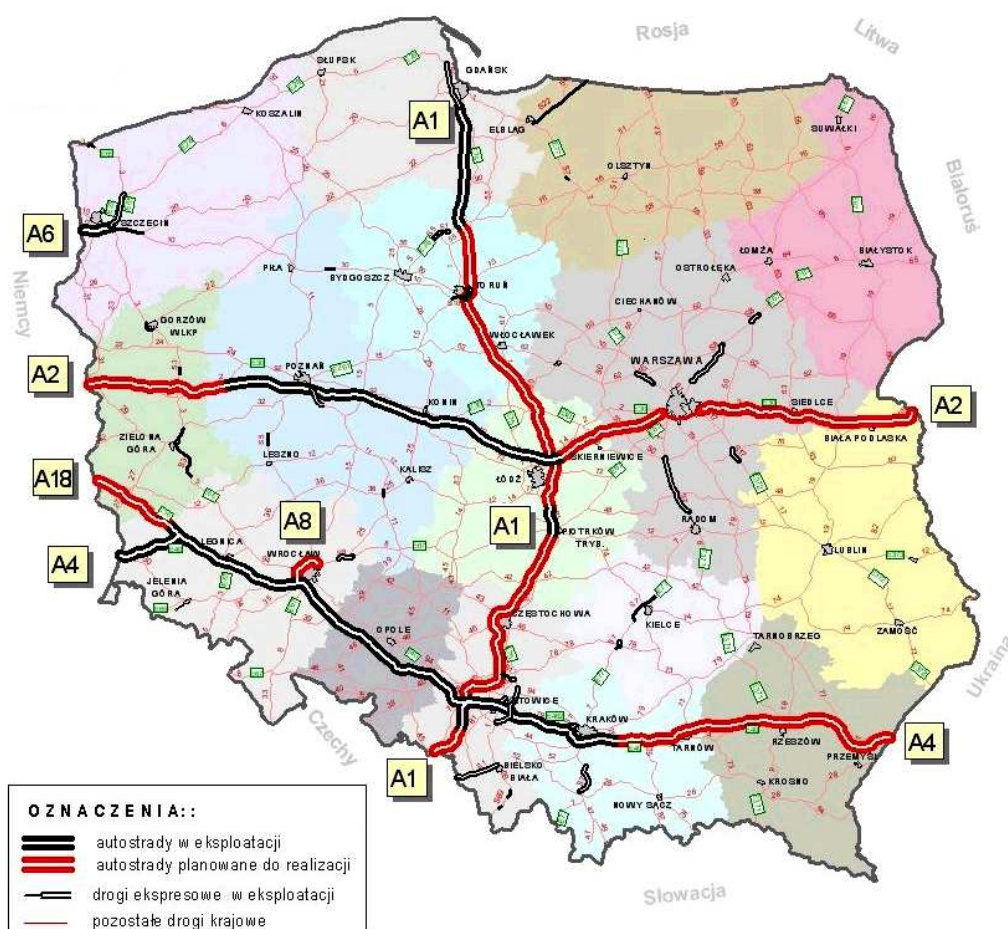
Rys. 1. Główne elementy sieci transportowej Polski

Źródło: *Eksperski Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, autorzy: Komornicki T., Stępiak M. (Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN), Warszawa, grudzień 2008, [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: www.silesia.org.pl

¹¹ *Eksperski Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, op. cit., s. 45.

¹² Wzrost mobilności społeczeństwa, motoryzacji i decentralizacja przewozów generowały znaczące dochody budżetowe, które nie przekładały się na inwestycje infrastrukturalne.

¹³ Po roku 2004 system prawny okazał się też niedostosowany do unijnych dyrektyw środowiskowych; *Eksperski Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, op. cit., s. 46.



Rys. 2. Docelowy układ autostrad na obszarze Polski

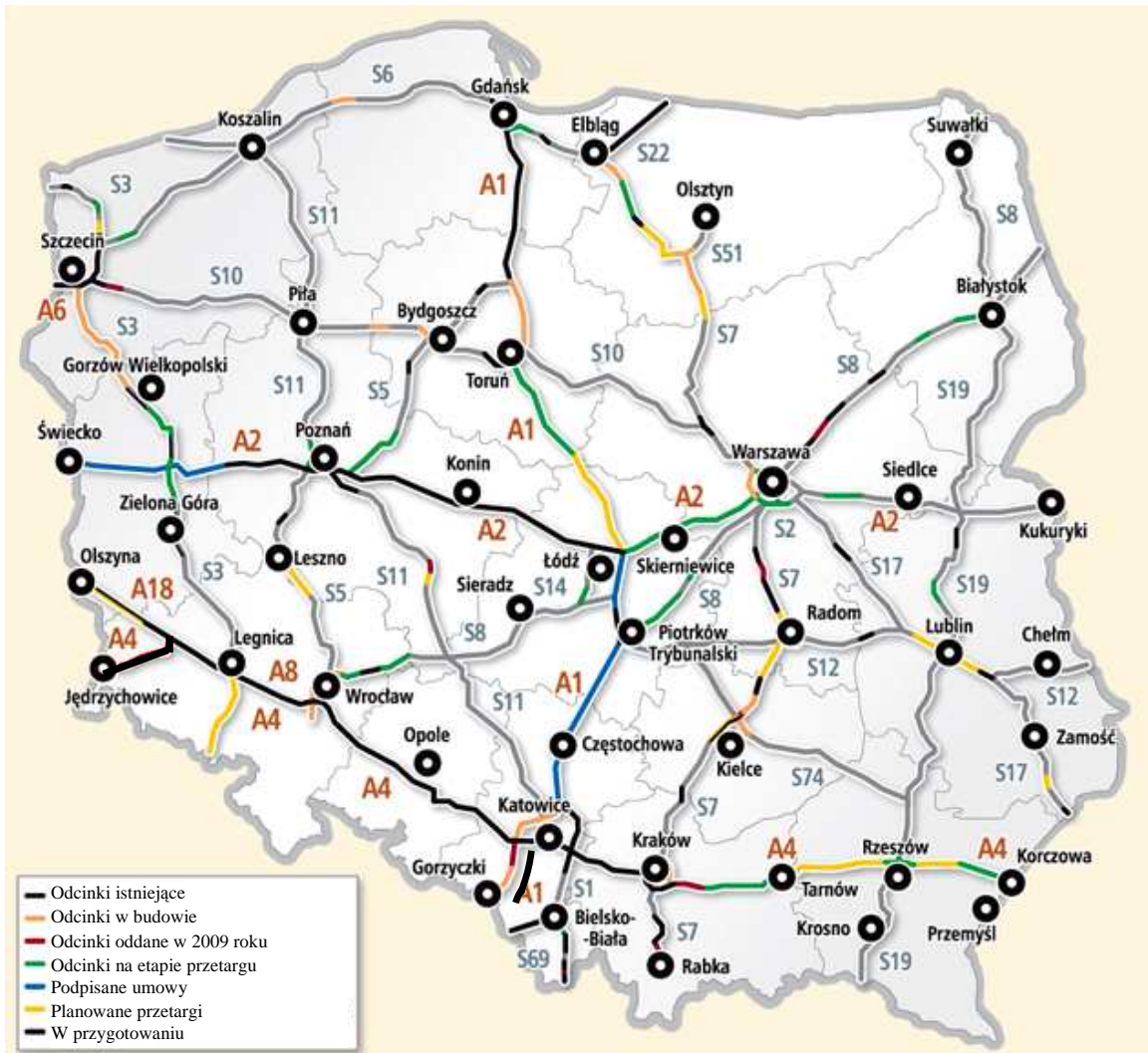
Źródło: Materiały GDDKiA, Warszawa, styczeń 2010 r.

Nowe warunki wewnętrzne wyrażały się przede wszystkim w następujących czynnikach¹⁴:

- przejście do gospodarki rynkowej (konkurencja między rodzajami transportu i podmiotami) i ograniczenie dotacji dla przewoźników publicznych;
- decentralizacja¹⁵ i prywatyzacja gospodarki (powstanie dużej liczby małych podmiotów o bardziej zróżnicowanych przestrzennie potrzebach transportowych);
- zmniejszona rola przemysłu ciężkiego i ograniczony, a później przeżywający stagnację, transport przewozów masowych;

¹⁴ Ibidem, s. 43 ÷ 44.

¹⁵ *Decentralizacja* - ustawowe, trwałe, chronione prawem przekazywanie organom decentralizowanej władzy publicznej (gminom, powiatom, województwom) zadań, kompetencji i środków, w które do tej pory były wyposażone organy władzy centralnej; [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Decentralizacja>.



Rys. 3. Docelowy układ dróg ekspresowych w powiązaniu z układem autostrad

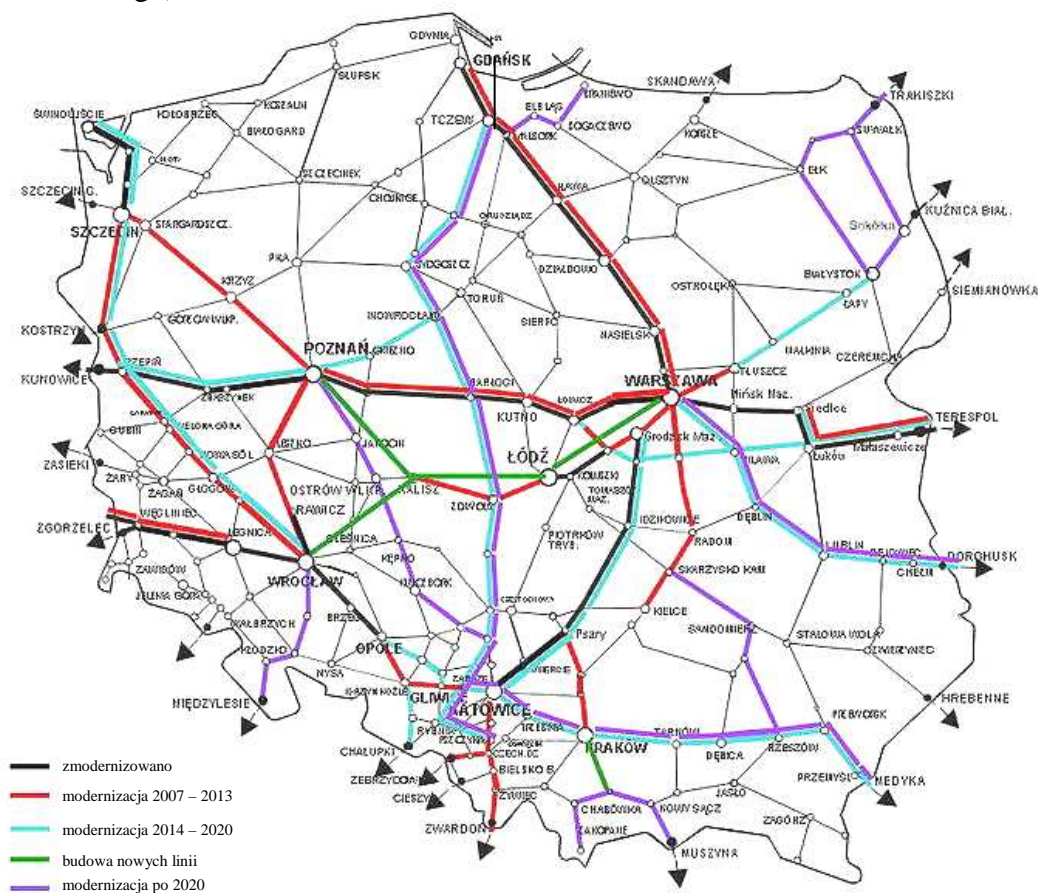
Źródło: Materiały GDDKiA, Warszawa, styczeń 2010 r.

- malejąca rola kolei w obsłudze regionalnej i obszarów metropolitalnych¹⁶;
- zmiany w kierunkach interakcji międzynarodowych;
- masowa motoryzacja i związany z nią wzrost mobilności codziennej społeczeństwa;
- znaczne przyspieszenie procesów suburbanizacyjnych¹⁷, skutkujących narastaniem natężenia ruchu i trudnościami komunikacyjnymi dużych ośrodków miejskich;

¹⁶ W. Suchorzewski, *Transport w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*, styczeń 2005, s. 9; [online]. [dostęp: 2010]. Dostępny w Internecie: www.mrr.gov.pl.

¹⁷ *Suburbanizacja* (ang. *suburb* - przedmieście) - jedna z faz rozwoju miasta. Polega ona na wyludnianiu się centrum i rozwoju strefy podmiejskiej. Wynikiem suburbanizacji jest rozwój infrastruktury (zabudowa mieszkaniowa, punkty handlowo-usługowe, połączenia komunikacyjne itp.) na obszarach podmiejskich oraz tworzenie się tzw. miast - sypialni, których mieszkańcy dojeżdżają do pracy do centrum.

- liberalizacja rynków transportowych (lotniczego, a stopniowo także kolejowego);



Rys. 4. Układ linii kolejowych i ich modernizacja

Źródło: Materiały PKP POLSKIE Linie Kolejowe S.A., Warszawa, 2009r.

Tabela 1. Charakterystyka wybranych śródlądowych szlaków żeglugowych w Polsce

Lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość (km)	Klasa drogi wodnej
1.	Odrzańska Droga Wodna wraz z kanałami Gliwickim i Kędzierzyńskim		
	kanał Kędzierzyński: - od kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych „Błachownia”	5,9	II
	kanał Gliwicki: - od Gliwic do Kędzierzyna-Koźła	41,2	II
	rzeka Odra: - od Kędzierzyna-Koźła do Brzegu Dolnego	187,1	III
	- od Brzegu Dolnego do ujścia rzeki Warty	335,0	II
	- od ujścia rzeki Warty do Ognicy	79,4	III
- od Ognicy do Widuchowej	7,1	Vb	
rzeka Odra Wschodnia: - od Widuchowej do przekopu Klucz-Ustowo	26,4	Vb	

Lp.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	Długość (km)	Klasa drogi wodnej
	rzeka Regalica: - od przekopu Klucz-Ustowo do jeziora Dąbie	11,1	Vb
	jezioro Dąbie: - od ujścia Regalicy do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	9,5	Vb
	rzeka Odra Zachodnia: - od Widuchowej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	36,6	Vb
2.	Droga wodna Wisła - Odra		
	rzeka Brda: - od ujścia do rzeki Wisły do połączenia z kanałem Bydgoskim	14,4	II
	kanał Bydgoski: - od ujścia rzeki Brdy do rzeki Noteć	24,5	II
	rzeka Noteć: - od połączenia z kanałem Bydgoskim do ujścia rzeki Drawy	138,3	Ib
	- od ujścia rzeki Drawy do ujścia rzeki Warty	48,9	II
	rzeka Warta: - od ujścia rzeki Noteci do ujścia do rzeki Odry	68,2	II
3.	Droga wodna Wisły		
	rzeka Wisła: - od ujścia rzeki Przemszy do połączenia z kanałem Łęczańskim	37,5	IV
	- od ujścia kanału Łęczańskiego do stopnia wodnego Przewóz	34,3	III
	- od stopnia wodnego Przewóz do ujścia rzeki Sanny	203,0	Ib
	- od ujścia rzeki Sanny do Płocka	324,8	Ib
	- od Płocka do stopnia wodnego Włocławek	55,0	Va
	- od stopnia wodnego Włocławek do ujścia rzeki Tażyny	43,0	Ib
	- od ujścia rzeki Tażyny do Tczewa	190,5	II
	- od Tczewa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	32,7	III
	rzeka Martwa Wisła: - od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	11,5	Vb
	rzeka Szarpowa: - od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	25,4	II
	rzeka Nogat: - od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	62,0	II
	kanał Żerański: - od rzeki Wisły do Zalewu Zegrzyńskiego	17,2	II

Źródło: Woś K., Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju, Szczecin – luty 2010, s. 6

- znaczne opóźnienia w realizacji rządowych planów rozbudowy infrastruktury drogowej (autostrady) oraz usunięcie niektórych odcinków z obowiązujących projektów;
- ograniczenia dla rozbudowy infrastruktury i funkcjonowania transportu, wynikające z prawodawstwa unijnego, w tym szczególnie w zakresie ochrony środowiska i emisji CO₂, ale także, np. pomocy publicznej czy czasu pracy kierowców;
- regulacje prawne, pozwalające na łatwe blokowanie inwestycji przez różnego rodzaju organizacje oraz osoby prywatne;

- inercja planowania przestrzennego¹⁸ wyrażająca się, m.in. w nieuwzględnianiu nowych uwarunkowań funkcjonowania i rozwoju infrastruktury oraz forsowanie projektów przygotowywanych jeszcze w latach 70 lub dawniej;
- wzrost kosztów nośników energii, w tym szczególnie paliw płynnych;
- włączenie w system korytarzy TEN-T¹⁹, a po roku 2004 dostęp do funduszy Unii Europejskiej, umożliwiających podjęcie szerokiego programu inwestycyjnego;
- przyspieszona metropolizacja przestrzeni²⁰;
- malejący udział transportu publicznego w przewozach i rosnące zatłoczenie dróg, powodujące problemy nie tylko w dużych, ale także średnich i małych miastach, w których szczególnie dużą uciążliwość stwarza ruch tranzytowy;
- zły stan techniczny infrastruktury komunikacyjnej;
- zdekapitalizowany tabor autobusowy, pojazdów ciężarowych, tramwajowych, kolejowych, żegluga śródlądowej i morskiej oraz żegluga powietrznej;
- skąpe środki finansowe, w tym w szczególności na dofinansowanie transportu publicznego i brak wieloletniego planowania finansowego²¹;
- proces konwergencji gospodarczej²² na poziomie europejskim, wyrażający się m.in. w aprecjacji²³ złotego i wzroście kosztów pracy oraz cen gruntów;
- przystąpienie Polski do układu z Schengen²⁴.

Wymienione czynniki wpłynęły zasadniczo na przyspieszenie zmian w strukturze transportowej zarówno przewozu towarów, jak również przewozów pasażerskich (wyniki pracy przewozowej przedstawiono w tabeli 2).

¹⁸ Obowiązujący docelowy układ infrastruktury komunikacyjnej kraju powstał, w dużym stopniu, w okresie gospodarki centralnie planowanej i miał w założeniu zaspokajać jej potrzeby.

¹⁹ *Trans-Europejskie Sieci Transportowe (TEN-T)* – idea powstała pod koniec lat 80 XX w. w krajach członkowskich UE (Art. 154 Traktatu z Maastricht, 1993r), której głównym celem jest promocja połączeń i interoperacyjności narodowych sieci transportowych oraz dostępu do tych sieci, uwzględniając potrzeby połączeń różnych obszarów, wysp, regionów pozbawionych dostępu do mórz i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty Europejskiej.

²⁰ Proces polegający na zrywaniu i osłabianiu więzi między centrum miasta, a otaczającym go regionem i zastępowaniu ich relacjami z całym kontynentem, a nawet światem. Towarzyszy temu zjawisko powstawania nieciągłości użytkowania przestrzeni zurbanizowanej. Obszar wokół metropolii przejmuje jedynie funkcje sypialniane i rekreacyjne. Główne miasta stają się węzłami przepływów handlowych, informacyjnych i naukowych. W ten sposób tworzą się duże nierówności przestrzenne, objawiające się dominacją metropolii nad resztą regionu.

²¹ W. Suchorzewski, op. cit., s. 9.

²² Hipoteza konwergencji gospodarczej formułuje twierdzenie, iż gospodarki biedniejsze, tj. zaczynające rozwój z niższym poziomem kapitału i produktu na 1 mieszkańca, osiągają wyższe stopy wzrostu i tym samym niwelują zapóźnienia w stosunku do krajów bogatszych. Hipoteza ta opiera się na modelu wzrostu gospodarczego nazwanego modelem Solowa.

²³ *Aprecjacja pieniądza* - wzrost kursu waluty krajowej względem walut zagranicznych, powstały w wyniku przewagi popytu nad podażą, oznaczający wzrost siły nabywczej waluty. Aprecjacja pieniądza jest często konsekwencją deflacji.

²⁴ Porozumienie, które znosi kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi układu. Polska przystąpiła do układu 21 grudnia 2007r.

Przez cały okres transformacji w obu tych kategoriach wzrastało znaczenie transportu drogowego kosztem kolejowego²⁵. Ponadto w przewozach towarów malała rola żeglugi zarówno morskiej, jak i śródlądowej, a wzrastała transportu przesyłowego. W ruchu pasażerskim rósł udział komunikacji lotniczej. Po akcesji do Unii Europejskiej zahamowany został spadek znaczenia kolei w przewozach towarowych. Drastycznie malała część pracy przewozowej przypadająca na żeglugę morską (zmniejszenie przewozów dalekomorskich). W przewozach pasażerskich wystąpił ogromny wzrost udziału transportu powietrznego oraz zatrzymanie tendencji wzrostowej w transporcie drogowym²⁶.

Tabela 2. Praca przewozowa według rodzajów transportu w latach 1990 ÷ 2008

Rodzaje transportu	Ładunki w odsetkach				Pasażerowie w odsetkach			
	1990	2004	2006	2008	1990	2004	2006	2008
	Tonokilometry				Pasażerokilometry			
Transport samochodowy (bez komunikacji miejskiej)	11,6	38,0	54,8	62,4	45,9	53,8	48,1	47,3
Transport kolejowy	24,1	18,0	21,5	18,6	49,6	33,0	31,7	35,7
Transport lotniczy	0,0	0,0	0,1	0,0	4,4	12,8	19,9	16,7
Transport rurociągowy	4,1	8,5	10,3	7,6	-	-	-	-
Żegluga morska	59,9	35,1	12,8	10,9	0,2	0,3	0,3	0,3
Żegluga śródlądowa	0,3	0,4	0,5	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0

Źródło: *Transport – wyniki działalności w 1990, 2004, 2006 i 2008*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2010

2. ANALIZA POTRZEB STWORZENIA NOWEJ POLITYKI ROZWOJU SIECI KOMUNIKACYJNYCH

Co powinniśmy zrobić, aby naprawić popełnione błędy lat poprzednich?

Po pierwsze powinniśmy stworzyć długoplanową politykę rozwoju sieci komunikacyjnych naszego kraju, w tym przede wszystkim tworzenie sieci liniowych w układzie heksagonalnym, a nie jak dotychczas w układzie szachownicowym. Istotą tej wizji powinno być zaspokajanie popytu wewnętrznego naszego kraju, czyli potrzeb mieszkańców i funkcjonujących w Polsce podmiotów gospodarczych, jak również sprzyjanie rozwojowi polityki regionalnej poszczególnych obszarów, szczególnie północno-wschodnich. Z punktu widzenia popytu wewnętrznego najbardziej zaskakującym czynnikiem jest brak, wśród obecnych priorytetów inwestycyjnych, postulatu wzmocnienia powiązań między dwoma ośrodkami o największym potencjale demograficznym i gospodarczym, tj. aglomeracją warszawską i konurbacją górnośląską. Na uwagę zasługuje również brak należytych połączeń między głównymi ośrodkami rozwojowymi, tj. aglomeracjami: Warszawą, Trójmiastem, Poznaniem, Wrocławiem i Krakowem. Choć obecny układ sieci autostrad przechodzi przez większość głównych ośrodków, to nie łączy je ze sobą w sposób optymalny. Konsekwencją braku połączeń jest nie tylko mniejsza wymiana towarów i usług, ale również ograniczenie przepływów pozytywnych impulsów z dużych aglomeracji do ośrodków mniejszych, tj. byłych miast woje-

²⁵ Jeżeli w analizach ruchu uwzględnimy indywidualny transport drogowy to udział transportu samochodowego w całym ruchu pasażerskim sięga około 90%.

²⁶ *Ekspercki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, op. cit., s. 44.

wódzkich, a obecnie powiatowych. Skutkiem tego jest rosnąca polaryzacja społeczno – gospodarcza i „wymywanie” różnorodnych, najczęściej najbardziej pożądanых funkcji wyższego rzędu z obszarów peryferyjnych. Ponadto pomijanym zagadnieniem w polityce transportowej kraju jest brak odpowiednio szybkich połączeń komunikacyjnych, dotyczących ruchu turystycznego, zarówno krajowego, jak i zagranicznego. Powoduje to, że ruch turystyczny, szczególnie zagraniczny, skierowany jest niemal wyłącznie do największych miast (najczęściej do miast, które posiadają porty lotnicze i połączenia międzynarodowe) oraz do zaledwie kilku regionów turystycznych (Pobrzeże Szczecińskie i koszalińskie, Karkonosze, Beskidy Zachodnie, Tatry, Bieszczady i niektóre części Pojezierza Mazurskiego)²⁷.

Po drugie inwestycje transportowe nie powinny być planowane i realizowane tylko dlatego, że są zgodne z interesami różnych grup o charakterze lokalnym, regionalnym, sektorowym czy kapitałowym, czyli nie powinny być elementem gry politycznej partii rządzących. Po trzecie muszą nastąpić kompleksowe działania w sferze instytucjonalnej, w tym dostosowanie prawa do wymogów unijnych w zakresie ochrony środowiska i emisji CO₂, jak również uniemożliwiające łatwe blokowanie inwestycji przez różnego rodzaju organizacje oraz osoby prywatne. Po czwarte powinniśmy powrócić do hierarchicznego systemu planowania przestrzennego oraz stworzenia odpowiednich czynników administracyjno – fiskalnych dla rozwiązań transportu intermodalnego w przewozach towarowych²⁸ poprzez zastosowanie różnego rodzaju ulg podatkowych, dopłat czy zwrot nakładów poniesionych na budowę terminali kontenerowych, aby przyczynić się do przejścia ładunków z transportu samochodowego na inne rodzaje transportu, wykorzystując idee jednego „elementu” w postaci kontenera, wymiennego nadwozia, naczepy czy wagonu.

Po piąte, musimy dążyć do maksymalnego wykorzystania położenia geograficznego naszego kraju, szczególnie w aspekcie wykorzystania korytarzy transportowych UE, w tym szczególnie korytarza Północ – Południe, spinającego Szwecję, Finlandię, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Austrię oraz Włochy, czyli łączącego ze sobą trzy baseny morskie²⁹. Dla Polski jest to bardzo ważne, ponieważ w dokumentach unijnych widoczna jest koncepcja rozwoju basenu Morza Bałtyckiego, który jest traktowany jako obszar o dużym potencjale wzrostu gospodarczego³⁰. Położenie Polski w Europie Środkowej, w strefie pośredniej pomiędzy centralną a peryferyjną strefą Unii Europejskiej, daje nam również wysoką potencjalną dostępność przestrzenną do głównych ośrodków gospodarczych i politycznych w skali UE, jak również Europy, jako kontynentu. Ponadto bezpośrednie sąsiedztwo z Niemcami – kraju o największym potencjale gospodarczym i ludnościowym w UE, graniczenie przez Morze Bałtyckie z najbardziej zaawansowanymi technologicznie krajami Unii – państwami Nordyckimi oraz szczególna rola

²⁷ T. Komornicki, P. Szleszyński, G. Węclawowicz, *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd komunikacyjny”, nr 6/2006, s. 14.

²⁸ T. Komornicki, *Infrastruktura transportowa – ostatnia szansa rozwoju*, materiały III Kongresu Obywatelskiego na temat: *Infrastruktura dla skoku cywilizacyjnego*, opracowanie pod red. S. Dunin – Wąsowicz, Gdańsk 2008, s. 14.

²⁹ Transport powinien się odbywać poprzez Morze Czarne, Morze Śródziemne, kierując drogą lądową (najlepiej transportem kolejowym) do basenu Morza Bałtyckiego.

³⁰ B. Liberadzki, *Europejska polityka tranzytowa*, opracowanie zwarte na temat: *Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski*, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007, s. 10.

wschodniej granicy Polski, jako zewnętrznej granicy Unii Europejskiej³¹ powoduje, iż nasze położenie geopolityczne jest dość korzystne pod warunkiem jednak właściwego wykorzystania jego zalet. To powinno stanowić główny priorytet polityki tranzytowej, czyli kolejnego ważnego elementu, który powinien sprzyjać rozwojowi społeczno - gospodarczemu naszego kraju. Powinniśmy dążyć do jego maksymalnego wykorzystania z racji tego, że Unia Europejska jest tak dużą przestrzenią społeczno – gospodarczą, tak wielką globalną gospodarką, że musi zarówno importować, jak również eksportować swoje towary w różne obszary świata. Trzeba jednak pamiętać, że dla Unii Europejskiej korytarze transportowe przez Polskę nie są jedynym rozwiązaniem tranzytu na wschód, a i wschodni partnerzy będą omijać nasz kraj z różnych względów (typowym przykładem jest rozbudowa rosyjskich portów nad Morzem Bałtyckim do połączeń „autostradami morskimi”³² z pominięciem terytorium Polski czy budowa gazociągu północnego do transportu gazu ziemnego z Rosji do Niemiec). Tranzyt staje się więc aktywnością polityczną, wspierającą wybrane regiony o dużej aktywności gospodarczej³³. Położenie Polski na skrzyżowaniu głównych europejskich korytarzy transportowych, rosnący ruch tranzytowy oraz bogata sieć linii kolejowych stwarza przesłanki dla intensywnego rozwoju transportu intermodalnego, czyli kolejnego ważnego elementu polskiej polityki transportowej. Może on odgrywać znaczącą rolę, zwłaszcza w obsłudze obrotów handlu zagranicznego w relacjach lądowych, lądowo morskich i lądowolotniczych oraz obsłudze przewozów tranzytowych przez terytorium Polski, pod warunkiem jednak stworzenia odpowiedniego planu rozwoju sieci terminali i centrów logistycznych oraz połączenia ich z istniejącą i planowaną infrastrukturą drogową czy kolejową. Istnieje w tym przypadku potrzeba stworzenia kilkunastu dużych centrów logistycznych, w tym co najmniej 2 ÷ 3 o znaczeniu międzynarodowym. Konieczna wydaje się współpraca sektora prywatnego, administracji centralnej i samorządów lokalnych³⁴.

Oczywiście wszystkich tych problemów nie rozwiążemy bez odpowiedniego wsparcia finansowego ze strony państwa. Idealnym rozwiązaniem byłoby, aby państwo posiadało tych środków jak najwięcej i mogło inwestować, co roku w rozwój infrastruktury maksymalną ich ilość z budżetu. Niestety, nasz kraj nie jest krajem o dużym potencjale gospodarczym i wysokim PKB, co powoduje inercję planowania przestrzennego, która uwidacznia się na wszystkich poziomach inwestycji transportowych, od układu sieci autostrad począwszy (program budowy autostrad w obecnym kształcie powstawał w latach 70), a na rozwiązaniach komunikacyjnych aglomeracji miejskich skończywszy (duża kongestia³⁵, brak obwodnic, linii metra czy słabo rozwinięta komunikacja miejska). Bezpośrednie przyczyny inercji planowania przestrzennego są na ogół wszystkim znane, tj. niedobory finansowe państwa, wydatki ponoszone na wykup gruntów pod nowe inwestycje, ryzyko polityczne uwidaczniające się w braku podejmowania przełomowych decyzji, brak odwoływania się do rzetelnych analiz zróżnicowań przestrzen-

³¹ *Ekspercki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, op. cit., s. 13.

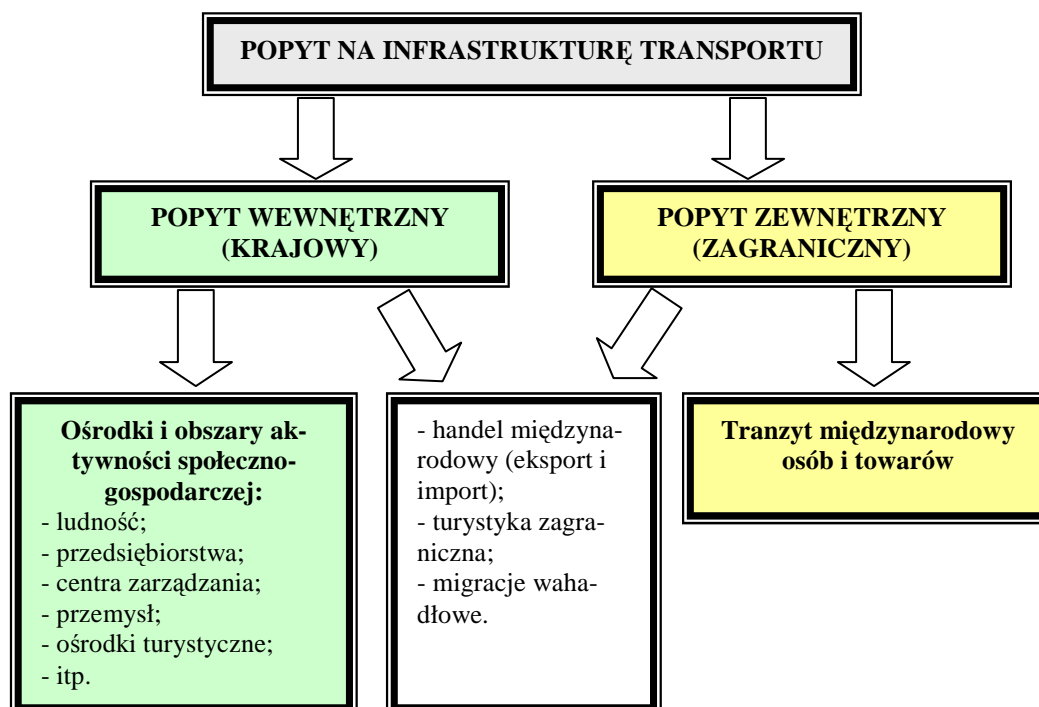
³² Autostrady morskie (ang. sea motoways) – koncepcja europejskiej polityki tranzytowej, polegająca na przesunięciu przewozów drogą lądową wzdłuż Bałtyku na morza (Morze Czarne, Morze Śródziemne).

³³ J. Kleniewski, *Międzynarodowe korytarze tranzytowe w relacjach wschód – zachód i północ - południe*, artykuł w: *Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski*, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007, s. 48.

³⁴ W. Suchorzewski, op. cit., s. 9.

³⁵ *Kongestia* (ang. *congestion*) - oznacza skupienie, nagromadzenie, zatłoczenie lub przeciążenie ruchu na szlakach komunikacyjnych. Popularnie nazywana jest „korciem drogowym”.

nych i regionalnych popytu na transport (rodzaje popytu przedstawiono na rys. 3), jak również nieuwzględnianie rozkładu ruchu po zrealizowaniu etapów planowanych inwestycji. W rezultacie ustala się błędną hierarchię priorytetów inwestycyjnych, często odebraną od aktualnego popytu³⁶. Dodatkowo sytuacja geoeconomiczna, z jaką mamy do czynienia w obecnej chwili, tj. kryzys finansowy, który dotknął praktycznie wszystkie kraje świata, nie sprzyja tworzeniu nowych inwestycji transportowych. Dlatego w obecnej sytuacji geopolitycznej nasz kraj bez wsparcia finansowego z zewnątrz (pozyskiwanie środków unijnych, szukanie korporacji budowlanych z własnym prywatnym kapitałem czy pożyczki z banków europejskich na poczet EURO 2012) nie jest w stanie realizować jakiegokolwiek własnej polityki transportowej. Niestety, stworzona w ten sposób sytuacja gospodarcza sprzyja realizacji polityki transportowej UE, w tym szczególnie polityki Niemiec oraz coraz bardziej rozwijającej się gospodarczo Rosji. Zapóźnienia infrastrukturalne są tak duże, że posiadane własne środki budżetowe nie wystarczą na wszystkie niezbędne inwestycje nawet, jeśli uwzględnimy transfery z budżetu Unii Europejskiej oraz napływ inwestorów zagranicznych.



Rys. 3. Rodzaje popytu na infrastrukturę transportu w układzie ponadlokalnym

Źródło: Komornicki T., Szleszyński P., Węclawowicz G., *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd komunikacyjny”, nr 6/2006, s. 13

PODSUMOWANIE

Podsumowując powyższą analizę, należy stwierdzić, że integracja europejska i dostęp do funduszy unijnych, członkostwo w NATO oraz inne porozumienia i umowy międzynarodowe, dotyczące sektora transportu i jego poszczególnych części jest rzeczą ważną i narzuca nam pewne rozwiązania, dotyczące sieci komunikacyjnych, lecz musimy pamiętać, że stworzona koncepcja narodowego systemu komunikacyjnego musi

³⁶ T. Komornicki, P. Szleszyński, G. Węclawowicz, op. cit., s. 13.

zapewnić korzyści przede wszystkim dla rozwoju Polski, a nie dla naszych sąsiadów. Budowa i modernizacja polskiej infrastruktury transportowej powinna być prowadzona na podstawie ilościowego, gałęziowego i przestrzennego rozkładu potrzeb przewozowych przede wszystkim naszego kraju, a dopiero później w powiązaniu z działaniami zmierzającymi do zrealizowania wymogów i ustaleń w ramach członkostwa UE. Nie może być tak, że marginalizuje się rolę popytu wewnętrznego, jako czynnika kształtującego docelową sieć transportową nad czynnikiem supremacji potrzeb UE. Celowym powinno tu być raczej godzenie obu tych rodzajów popytu, niż tworzenie różnic pomiędzy nimi³⁷.

Musimy również pamiętać o obowiązujących w NATO koncepcjach organizacji i prowadzenia operacji militarnych w różnych rejonach świata, tj. wsparcia przez państwo – gospodarza (HNS³⁸) sił sojuszu rozmieszczonych lub przemieszczających się przez jego terytorium, czyli zapewnienie cywilnych i wojskowych zasobów transportowych do przegrupowania wojsk sojuszniczych. To wszystko powoduje, że musimy dążyć do realizacji podstawowego celu polityki transportowej państwa, jakim jest zdecydowana poprawa jakości systemu transportowego przy równoczesnym uwzględnieniu zasady równoważenia jego rozwoju w układzie gałęziowym i terytorialnym. Stosowanie tej zasady zapewni równowagę między czynnikami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi, ochrony środowiska oraz potrzebami militarnymi państwa.

LITERATURA

1. Potrykowski M., Taylor Z., *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, wyd. PWN, Warszawa 1982.
2. Zespół ekspertów naukowych, *Ekspertyzki Projekt Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033*, Warszawa, grudzień 2008.
3. Woś K., *Żegluga śródlądowa – szanse rozwoju*, Szczecin – luty 2010.
4. Suchorzewski W., *Transport* [w:] „Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju”, styczeń 2005.
5. Komornicki T., Szleszyński P., Węclawowicz G., *O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski*, [w:] „Przegląd komunikacyjny”, nr 6/2006.
6. Komornicki T., *Infrastruktura transportowa – ostatnia szansa rozwoju*, materiały III Kongresu Obywatelskiego na temat: *Infrastruktura dla skoku cywilizacyjnego*, opracowanie pod red. S. Dunin – Wąsowicz, Gdańsk 2008.
7. Liberadzki B., *Europejska polityka tranzytowa*, opracowanie zwarte na temat: *Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski*, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007.

³⁷ Ibidem, s. 13.

³⁸ HNS (Host Nation Support) – cywilna i wojskowa pomoc świadczona w czasie pokoju, w sytuacjach kryzysowych i podczas konfliktów, przez państwo, na którego terytorium przemieszczają się lub są rozmieszczone i działają siły, i organizacje NATO. Zakres realizowanych przedsięwzięć regulują zobowiązania wynikające z porozumień w ramach Sojuszu lub z dwustronnych bądź wielostronnych umów zawartych między „państwem – gospodarzem” oraz organizacją NATO i państwami wysyłającymi wojska.

8. Kleniewski J., *Międzynarodowe korytarze tranzytowe w relacjach wschód – zachód i północ - południe*, opracowanie zwarte na temat: Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski, Wyższa Szkoła Cła i Logistyki, Warszawa 2007.
9. *Transport – wyniki działalności w 1990, 2004, 2006 i 2008*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
10. Strony internetowe: GDDKiA, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

GEOPOLITICAL ANALYSIS OF POLAND'S TRANSPORT SYSTEM

Summary

The authors of the article present the current state of the transport system and describe its characteristics in terms of a geopolitical analysis. The article describes the transport system and provides its analysis with respect to its significance and influence on the economic and political development of the country. It discusses the need for changing its current state on the grounds of the inability to adjust to new social and economic as well as social and political factors.

Key words: *transport, transport system, transport policy in Poland, geopolitics*

Artykuł recenzował: prof dr hab. Wiesław BOKAJŁO