POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

Geopolitical Studies

vol. 6

Jan Wendt

GEOPOLITYCZNE ASPEKTY TRANZYTU W EUROPIE ŚRODKOWEJ

TRANSIT IN CENTRAL EUROPE GEOPOLITICAL ASPECTS

Warsaw

PAN IG i PZ

1999

W Biuletynie o nazwie **Geopolitical Studies** publikowane są prace naukowe oraz wyniki badań i seminariów naukowych, realizowanych głównie w ramach projektu badawczego pt. **„Geopolityczny wymiar polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej"** Projekt finansowany jest przez Komitet Badań Naukowych (nr projektu 6P04E5310), a realizowany w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, pod kierunkiem prof. dr hab. Marcina Rościszewskiego.

The bulletin entitled **Geopolitical Studies** publishes scientific papers, results of research and scientific seminars, carried out and organized within the framework of the research project on **„Geopolitical dimension of Polish socio-economic space"**. Work within this project, approved and financed by the State Committee for Scientific Research (project no. 6P04E5310) is carried out under the leadership of Professor Marcin Rościszewski, Ph. D., in the Institute of Geography and Spatial Organization of Polish Academy of Sciences.

http://rcin.org.pl

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

Geopolitical Studies
vol. 6

Jan Wendt

GEOPOLITYCZNE ASPEKTY TRANZYTU W EUROPIE ŚRODKOWEJ

TRANSIT IN CENTRAL EUROPE GEOPOLITICAL ASPECTS

Edited by
Zuzanna Siemek

Warsaw PAN IGiPZ 1999

http://rcin.org.pl

Research project

Geopolitical dimension of Polish socio-economic space

Financed by:
State Committee for Scientific Research (project no. 6P04E5310)

Directed by:
Prof. dr hab. Marcin Rościszewski

Institute of Geography and Spatial Organization
Polish Academy of Sciences
Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, Poland

The publication of the 6th volume of the series "Geopolitical Studies" was partly financed by the Institute of Philosophy and Sociology of the P. Ac. Sc. in Warsaw and the Department of Biology, Geography and Oceanology of the Gdańsk University.

Technical editor
Anna Tkocz

Maps drawn by
Stanisław Cabała

PL.-ISSN 1429-009X

http://rcin.org.pl

SPIS TREŚCI

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

WSTĘP

Po 1989 roku, w stosunkowo krótkim czasie nastąpiły daleko idące zmiany w położeniu geograficznym Polski. W ciągu czterech lat, w pokojowy sposób, nie zmieniając swojego terytorium, Polska zmieniła wszystkich swoich sąsiadów. NRD, CSRS i ZSRR zastąpiło siedem nowych państw, które uzyskały lub odzyskały utraconą wcześniej niepodległość. Kolejny raz nastąpiła znacząca zmiana położenia geopolitycznego Polski w stosunku do jej sąsiadów.

Ponieważ uwarunkowania geopolityczne, zasięg przestrzenny i poziom rozwoju gospodarczego państwa wpływają na jego bezpieczeństwo, politykę zagraniczną i przebieg procesów ekonomicznych, w niniejszym opracowaniu starano się przedstawić zmiany położenia geopolitycznego państw regionu. Praca stanowi próbę odpowiedzi na pytanie o wielkość wpływu położenia geopolitycznego i jego zmian na przebieg ładunków tranzytowych w Polsce, na tle innych państw regionu Europy Środkowej. Wprawdzie czynniki fizyczno-geograficzne i uwarunkowania ekonomiczne determinują rozwój infrastruktury transportowej i kierunki przebiegu potoków ładunków tranzytowych, jednak znaczący wpływ mają tu również zmiany położenia geopolitycznego. W tranzycie przez terytorium Polski występuje stała deformacja procesów gospodarczych, a jej wielkość i kierunki odchylenia są powiązane z procesami geopolitycznymi zachodzącymi w Europie Środkowej i ze zmianą położenia geopolitycznego Polski.

Specyfika tematu, to jest geopolityczna analiza procesów ekonomicznych, z natury rzeczy narzuca pracy interdyscyplinarność: charakter. Badanie przemian geopolitycznych i ich wpływu na transport obejmuje wiele dyscyplin naukowych, z których do najistotniejszych należą: geografia polityczna, historia gospodarcza i polityczna, ekonomika transportu i nauki polityczne w ich przestrzennym aspekcie.

Analiza przebiegu ładunków tranzytowych i procesów geopolitycznych dla ustalenia wielkości powiązań zachodzących pomiędzy nimi wymaga daleko idących uogólnień oraz syntezy zjawisk gospodarczych. Zakres czasowy pracy obejmuje lata 1914-1996, gdyż w tym okresie nastąpiły znaczące dla prezentowanego zagadnienia zmiany. Przedstawiono również zarys procesów geopolitycznych i ekonomicznych (transport) w II połowie XIX wieku, konieczny dla ukazania dalszych przemian. Zasięg przestrzenny opracowania

http://rcin.org.pl

obejmuje region Europy Środkowej, szczególnie interesujący z geopolitycznego punktu widzenia ze względu na ścieranie się stref wpływów Europy Zachodniej i Rosji, częste zmiany granic i brak stabilności politycznej. Polska, największe państwo regionu pomiędzy Niemcami i Rosją, ze względu na swoją historię i położenie geograficzne stanowi najlepszy przedmiot dla analizy geopolitycznej.

Dla potrzeb pracy celowa wydaje się generalizacja przebiegu potoków ładunków tranzytowych przez poszczególne korytarze transportowe z pominięciem szczegółowego opracowania struktury towarowej. Istotne wydaje się także ukazanie formowania się i zmian w przebiegu korytarzy tranzytowych w regionie, co pozwala na pominięcie w szeregu przypadków prezentacji szczegółowego przebiegu ładunków na granicach państw wewnątrz regionu.

Europa Środkowa ujęta została jako jeden obszar tranzytowy, stąd analiza wielkości struktury kierunkowej i towarowej ładunków przeprowadzona została w większości dla potoków ładunków przekraczających granice regionu, tj. dążących do i z Niemiec, Austrii, Węgier, Rosji lub portów morza Bałtyckiego, Północnego, Czarnego i Adriatyku.

W przewozach tranzytowych pominięto ruch pasażerów, gdyż ze względu na zakres pracy jak i brak danych statystycznych jego analiza nie była ani konieczna ani możliwa do przeprowadzenia.

Podział pracy obejmujący tranzyt w okresach do roku 1939, po II wojnie światowej do 1989 r. i po 1989 wynika z wydarzeń historycznych, które inicjowały przemiany geopolityczne. Szczegółowe przedstawienie przebiegu ładunków tranzytowych przez terytorium Polski w poszczególnych okresach, w porównaniu do pozostałych państw regionu, podyktowane jest zarówno natężeniem zmian jak i skalą zachodzących procesów.

Dobór danych statystycznych dla poszczególnych państw w kolejnych przedziałach czasowych, ze względu na zakres historyczny i zasięg przestrzenny oraz założenia badawcze pracy, wyklucza szczegółowe ujęcie wszystkich przewozów ładunków tranzytowych dopuszczając znaczny stopień generalizacji struktury towarowej i wielkości przewozów. Dodatkowo specyfika tranzytu - państwa tranzytujące są zarazem tranzytowymi - stwarza szereg problemów badawczych przy charakterystyce ładunków, ze względu na ich strukturę kierunkową, towarową oraz klasyfikację ładunków jako przewozów tranzytowych, zwłaszcza dla krajów pozbawionych dostępu do morza. Do przyjęcia pewnych uproszczeń w pracy skłaniają również występujące w źródłowym materiale statystycznym sprzeczności pomiędzy danymi prezentowanymi przez Główny Urząd Statystyczny, Polskie Koleje Państwowe oraz Instytut Morski, wydający "Gospodarkę Morską. Przegląd

http://rcin.org.pl

Statystyczny". Pomimo starań nie uzyskano danych statystycznych prezentujących wielkość i strukturę tranzytu radzieckiego w latach 1945-1990.

Dla przedstawienia strony geopolitycznej pracy wyjątkowo pomocna okazała się literatura niemieckojęzyczna, która jak się wydaje najlepiej prezentuje zakres i metody badawcze geopolityki (F. Ratzel, 1897; R.Sieger, 1924; K. Haushofer, 1927; R. Henning, 1931). Z polskich prac podstawowymi dla opracowania, przy daleko idącym krytycyzmie, zwłaszcza w stosunku do prac publikowanych po 1945 r., są prace E. Romera (1939), J. Barbaga (1987), A. Piskozuba (1987) i M. Rościszewskiego (1994). W literaturze prezentującej tranzyt w opracowaniu syntetycznym występują tylko dwie prace: E. Patryna (1967) oraz L. Kuźmy, T. Szczepaniaka, J. Tarnowskiego (1988)[1]. Dla charakterystyki tranzytu Polski pomocna okazała się praca P. Mianeckiego (1966), a tranzytu NRD - P. Plötza (1983). Całościowych i cząstkowych opracowań tranzytu w literaturze fachowej występuje niewiele. Do najważniejszych należą prace: L. K. Aprilla (1929), Z. Barańskiego (1957), J. Gilasa (1967), W. J. Piaseckiego (1935), J. Wendta (1995) i J. Wronki (1990).

Elementy historii gospodarczej i politycznej regionu przedstawione zostały na podstawie prac: L. Bazylowa (1985), A. Bullocka (1970), W. Roszkowskiego (1989), P. Kennedy'ego (1989), I. Kostrowickiej, Z. Landau'a, J. Tomaszewskiego (1984), G. Labudy (1974) i H. Wereszyckiego (1990).

W pracy nie uwzględniono szeregu cennych monograficznych opracowań z historii politycznej i gospodarczej, gdyż szczegółowość opisu tematu w tym przypadku nie wpłynie znacząco na analizę powiązań pomiędzy przemianami geopolitycznymi a przebiegiem ładunków tranzytowych.

---

[1] Budząca szereg zastrzeżeń metodycznych. Por. rec. Cz. Wojewódka, Technika i Gospodarka Morska, 1989, nr 10, s. 470.

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

ROZDZIAŁ I. DEFINICJE

1. KRYTERIA GEOPOLITYCZNE

Wysoce dyskusyjnym do dziś terminem jest pojęcie geografii politycznej i powiązanej z nią geopolityki[2]. Geografia polityczna jest dziedziną zajmującą się wzajemnym oddziaływaniem przestrzeni geograficznej i procesów politycznych[3]. Określa się ją również jako badanie zjawisk politycznych w ich kontekście przestrzennym lub jako studium przestrzennych różnic i podobieństw o charakterze politycznym[4]. Jeden z wybitnych polskich geografów zajmujący się geografią polityczną, J. Loth, definiował jej cel i zadania następująco: "*Geografia polityczna stawia sobie za zadanie badać państwo objektywnie z rozmaitych punktów widzenia. Celem ostatecznym geografii politycznej jest subiektywne ujęcie sumy swoich obserwacji, dotyczących poszczególnych państw i przeciwstawieniu ich sobie w formie porównawczej, otwierając tą drogą nowe dziedziny badań. Każde państwo tak ujęte i przeciwstawione innym nabiera wówczas pewnej wyrazistości, indywidualność jego się uwydatnia i pozyskujemy materiał, który jest nie tylko źródłem ciekawych obserwacji dla obywatela miłującego swoją ojczyznę, lecz przede wszystkim niezmiernie cennych dla zawodowych polityków i dyplomatów, którzy tym właśnie materiałem w życiu ciągle operują i na każdym kroku ciągle się z nim spotykają*"[5].

Współcześnie geografia polityczna dzieli się na trzy zasadnicze nurty:

- krajobrazowy - zajmujący się badaniem efektów działalności organizacji politycznych w środowisku geograficznym;
- ekologiczny - który próbuje przedstawić i wyjaśnić sposób przystosowania się ludzi i struktur politycznych do warunków środowiska geograficznego;

---

[2] A. Wolff-Powęska, *Doktryna geopolityki w Niemczech*, Poznań 1979, s. 131.

[3] J. Barbag, *Współczesne problemy geografii politycznej*, Przegląd Geograficzny, 1968, nr 1, s. 67.

[4] J. Barbag, *Zarys geografii politycznej*, Warszawa 1971, s. 17.

[5] J. Loth, *Państwo Polskie w oświetleniu geografii politycznej*; Studia społeczne i gospodarcze, Warszawa 1925, s. 204.

http://rcin.org.pl

- organiczny - opierający się na koncepcji traktowania państwa jako modelu organizmu[6], który zaowocował powstaniem geopolityki.

Twórcą terminu "geopolityka" był publicysta szwedzki R. Kjellen, który w pracy "Der Staat als Lebensform" (Lipsk 1917 r.) nazwał geopolityką "*naukę o państwie jako organizmie geograficznym lub zjawisku w przestrzeni*"[7]. Wyznaczył także szereg gałęzi wiedzy opisujących pole zainteresowań nauk o państwie, wśród których obok geopolityki znaczącą rolę odgrywały polityka władzy, polityka gospodarcza, etnopolityka i polityka społeczna[8]. R. Sieger pod pojęciem geopolityki przedstawia politykę geograficzną, to znaczy określenie sztuki władania państwem z geograficznego punktu widzenia. Geopolityka zaczyna się tam, gdzie mamy do czynienia z prognozowaniem politycznym w aspekcie przestrzennym z uwzględnieniem potencjału gospodarczego i demograficznego państwa[9]. Z wielu różnych definicji najlepiej istotę geopolityki oddają chyba prace geopolityków szkoły monachijskiej, którzy zdefiniowali geopolitykę w następujący sposób: „Geopolityka jest dyscypliną naukową wiążącą środowisko geograficzne z procesami politycznymi. Opiera się ona na szerokiej podstawie geografii szczególnie geografii politycznej jako nauki o politycznej organizacji przestrzeni i jej struktur"[10]. Podobnie pojmowali geopolitykę E. Huntington, H. J. Mackinder, A.T. Mahan. Wśród polskich badaczy szczególny wkład w rozwój geografii politycznej i geopolityki włożyli M. Kiełczewska, J. Loth, W. Nałkowski, S. Pawłowski, E. Romer, J. Smoleński, S. Srokowski.

---

6 Czołowym przedstawicielem kierunku organicznego był F. Ratzel, który przedstawił organiczny kierunek w geografii politycznej w pracach: Über Geographie, München 1897; Über die Gesetze des räumlischen Wachstums der Staaten, Petermans Mitteilungen, B. 42, 1896; Der Lebensraum, Eine biogeographische Studie, Tübingen 1901.

7 R. Kjellen, Der Staat als Lebenform, Leipzig 1917, s. 46.

8 Krytykę poglądów R. Kjellena przedstawia w swojej pracy. A. Wolff-Powęska, op. cit., s. 113 nast.

9 R. Sieger, Unterschiede zwischen dem Wachstum der Staaten und der Nationen, Zeitschrift für Geopolitik, 1924, s. 110.

10 „*Die Geopolitik ist die Lehre von der Erdgebundenheit der politischen Vorgänge. Sie fußt auf der breiten Grundlage der Geographie, insbesondere der Politischen Geographie als der Lehre von den politischen Raumorganismen und ihrer Struktur*". Bausteine zur Geopolitik, Zeitschrift für Geopolitik, 1928, s.27. Podobnie przedstawia geopolitykę R. Hennig, Geopolitik, Lepzig-Berlin 1931, s. 8.

http://rcin.org.pl

Różnicę pomiędzy geopolityką a geografią geopolityczną K. Haushofer przedstawił w następujący sposób: "*Geografia polityczna rozpatruje państwo pod kątem przestrzeni, geopolityka zaś przestrzeń pod kątem widzenia państwa*"[11]. K. Haushofer traktował geopolitykę jako sposób na zrozumienie historii i polityki poprzez wyciągnięcie odpowiednich wniosków z wzajemnego oddziaływania na siebie dwóch czynników: siły i przestrzeni[12]. Z kolei A. Haushofer (syn Karla) uważał, iż głównym problemem badawczym geopolityki jest ocena zmiennych stosunków w przestrzeni pomiędzy środowiskiem (geograficznym) i funkcjonującymi w nim politycznymi formami[13]. Rozpatrując historyczne warunki ludzkiej ekumeny, w szczególności bazę żywieniową, labilność danej przestrzeni pod względem jakości i wysokości urodzaju, dostrzegł on jednocześnie rolę człowieka jako współtwórcy politycznych i kulturowych faktów[14].

Na skutek wykorzystania geopolityki do podbudowy teoretycznej dla ekspansji kolonialnej oraz użycia jej przez propagandę hitlerowskich Niemiec (Volk ohne Raum, Lebensraum, Herrenvolk, Mitteleuropa) uznano, że stała się z nauki próbującej wyjaśnić wpływ elementów deterministycznych środowiska geograficznego na rozwój społeczeństw i prawidłowości politycznych, pseudonauką o wyjątkowo wątpliwym dorobku badawczym. Termin geopolityka był więc rugowany z oficjalnej nauki ze względu na powiązania z propagandą Rzeszy[15]. Wśród kontynuatorów badań geopolitycznych po 1945 r. nie ma liczących się badaczy z byłych Krajów Demokracji Ludowej. W tym czasie geopolityka rozwijała się natomiast w Europie Zachodniej i Stanach Zjednoczonych, ponieważ środowisko

---

[11] J. Barbag, Zarys ..., s. 13 ; szerzej por. R. Hennig, op. cit., s. 9-12.

[12] Por. ocena poglądów K. Haushofera w pracy: A. Wolff-Powęska, op. cit., s. 133; A. Piskozub, Między historiozofią a geozofią, Gdańsk 1994, s. 74, F. Braudel, Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II, Gdańsk 1977, s. 224.

[13] Szerzej por. A. Haushofer, Allgemeine politische Geographie und Geopolitik, Heidelberg 1951, w której A. Haushofer neguje kierunek organiczny R. Kjellena i K. Haushofera wysuwając na pierwsze miejsce w kształtowaniu przestrzeni politycznej rolę człowieka.

[14] Por. A. Wolff-Powęska, op. cit., s. 134-135.

[15] Krytykę geopolityki opartą raczej na argumentach etycznych niż merytorycznych przedstawiają: J. Litwin, Szkice krytyczne o determinizmie geograficznym i geopolityce, Warszawa 1956; A. Piskozub, Gniazdo Orła Białego, Warszawa 1968; A. Wolff-Powęska, Doktryna geopolityki w Niemczech, Poznań 1979; J. Barbag, Geografia polityczna ogólna, Warszawa 1987; S.Otok, Geografia polityczna, Warszawa 1996.

http://rcin.org.pl

geograficzne bez względu na negatywne lub pozytywne kojarzenie pojęcia geopolityki odgrywa istotną rolę w rozwoju społeczeństw[16], organizmów państwowych, w dziedzinie społecznej, ekonomicznej i militarnej[17]. Wpływa także znacząco na położenie polityczne państwa, gdyż znajduje siłę ono „w ścisłym związku z położeniem geograficznym i nieraz jest wprost wynikiem tamtego"[18]. Chodzi tu przede wszystkim o to, jaka jest zależność jednego państwa od drugiego pod względem politycznym i strategicznym, czyli obronnym. Oczywistą jest rzeczą, iż samo położenie geograficzne wywiera nieraz wpływ decydujący na charakter położenia politycznego[19].

Wśród kontynuatorów badań geopolitycznych w szeroko rozumianym nurcie geografii politycznej przodują obecnie uczeni z krajów Europy Zachodniej oraz USA. Rozszerzając badania państwa w aspekcie przestrzeni stworzyli oni szereg nowych koncepcji geopolitycznych, jak pojęcie "heartlandu" H. J. Mackindera[20], teoria obszarów kresowych N.J. Spykmana[21], strefa drżenia (buforowa) - "Shatter-belt" S. B. Cohena[22]. Dynamicznie rozwijają się również badania powiązań geografii konfliktów zbrojnych - w geograficznym aspekcie - czego przykładem są prace P. O Sullivana, J. W. Millera, A. Jenkinsa, D. Peppera, M. Roessler, J.R. Shorta lub badania US Naval Institut czy G. Parkera[23] .

---

16 Por. T Szczurkiewicz, Studia socjologiczne, Warszawa 1969, s. 130.

17 E.E. Rice, Wars of the Third Kind: Conflict in Underdeveloped Countries, London-Los Angeles- Berkeley 1990, s. 23-48.

18 Zaważył to już Napoleon, czemu dał wyraz w swojej korespondencji " La politique des Etats est dans leur geographie" - z listu Napoleona do króla Prus (10.11.1804).

19 S. Arnold, Geografia historyczna, jej zadania i metody, Przegląd Historyczny, 1929, s. 91-120 oraz B. E. Huntington, Mansprings of Civilization, New York 1945.

20 H. J. Mackinder, Democratic Ideals and Reality, New York 1942.

21 N. J. Spykman, The Geography of the Peace, Harcourt 1969.

22 S. B. Cohen, Nowa mapa równowagi geopolitycznej, Zeszyty IG PAN, 1983, nr 4, tenże, Geography and Politics in a World Divided, New York 1963.

23 Szerzej podane zagadnienia prezentują prace: Geography and National Power, Annapolis 1958 (wyd. US Naval Institut); Y. Lacoste, La geographie, ca sert, d'abord, a faire la guerre, Paris 1976; P. O'Sullivan, J. W. Miller, The geography of warfare, New York 1983; A. Jenkins, D. Pepper (eds.), The geography of peace and war, Oxford 1985; M. Roessler, "Wissenschaft und Lebensraum". Geographische Ostforschung im Nationalsocialismus. Ein Beitrag zur Disciplingeschichte der Geographie, Berlin 1990; J.R. Short, An introduction to political geography, New York 1993; G. Parker, Geopolitics. Past, Present and Future, London 1998.

http://rcin.org.pl

Położenie geopolityczne jest pochodną położenia fizyczno-geograficznego państwa lub regionu, zajmującego określoną przestrzeń w środowisku geograficznym (wraz z jego elementami), i stosunków politycznych panujących w określonym czasie pomiędzy poszczególnymi państwami. Tak więc z punktu widzenia polityki i gospodarki, miejsce (przestrzeń) zajmowane w środowisku geograficznym przez państwo można określać jako mniej lub bardziej korzystnie położone geopolitycznie. Dodatkowe zmienne wraz ze zmianą poszczególnych składowych w gospodarce lub polityce państw sąsiednich powodują zmianę położenia geopolitycznego[24]. Na jakość położenia geopolitycznego, oprócz położenia fizycznogeograficznego i sytuacji politycznej w regionie, znaczący wpływ wywiera usytuowanie w stosunku do szlaków transportowych, odległość od morza oraz położenie w stosunku do występowania bogactw naturalnych (głównie surowców energetycznych i rud metali) i wielkich skupisk ludności[25].

Klasycznym przykładem ilustrującym zmiany położenia geopolitycznego może być Hiszpania. Założone przez Hannibala państwo fenickie na półwyspie Iberyjskim równoważy militarne i polityczne wpływy Rzymu w zachodniej części basenu Morza Śródziemnego. Podbite przez Rzymian w II wojnie punickiej staje się jedną z wielu prowincji cesarstwa tracąc na znaczeniu geopolitycznym. Rozkwit półwyspowi przyniósł dopiero podbój Arabów, którzy utworzyli tu słynny z osiągnięć naukowych i kulturalnych kalifat Kordoby. Kolejny okres stagnacji nastąpił w czasie walk chrześcijan o dominację na półwyspie, która to walka w powiązaniu z przeniesieniem centrum handlowego Europy do północnych Włoch minimalizowała polityczne znaczenie Hiszpanii. Dopiero otwarcie na Atlantyk i odkrycie drogi do Indii wokół Afryki oraz nowego kontynentu na zachodzie utworzyły potęgę militarną i ekonomiczną z Portugalii i Hiszpanii w XVI wieku. Jednakże wraz ze wzrostem znaczenia Anglii i Francji następuje regres ich dominacji. Doprowadza to do okupacji półwyspu na początku XIX wieku przez Napoleona, po której aż do wybuch wojny domowej w 1936 roku Hiszpania pozostaje poza zainteresowaniem międzynarodowej polityki.

Podobną zmianę wartości położenia geopolitycznego w różnych okresach historii można zauważyć w przypadku Wielkiej Brytanii, Kanady czy Panamy. Zmienia się również wraz z rozwojem techniki strategiczne położenie wysp lub półwyspów stanowiących dogodne bazy wypadowe dla państw morskich (Gibraltar, Malta, Singapur, Falklandy), ale także status państw

---

[24] Szerzej por. praca: A. Supan, Leitlinien der allgemeinen politischen Geographie, Leipzig 1922.

[25] Por. J. Barbag, Geografia..., s. 89-90.

http://rcin.org.pl

buforowych, oddzielających państwa o dużym potencjale ekonomicznym i ludnościowym (np. Nepal i Bhutan pomiędzy Chinami i Indiami).

2. EUROPA ŚRODKOWA JAKO REGION

Ze względu na trudności terminologiczne, jak i różnorodne definicje regionu, z którymi można spotkać się w literaturze[26] słuszne wydaje się sprecyzowanie samego pojęcia regionu, jak i jego przestrzennego zasięgu w Europie. Termin region jest używany powszechnie w trzech różnych znaczeniach odpowiadających trzem różnym pojęciom "część obszaru". Podział przestrzeni na określone obszary-regiony - może służyć jako narzędzie dla zamierzonego badania, albo dla celów organizacji określonego działania społecznego w przestrzeni lub może stanowić przedmiot badań. Według K. Dziewońskiego koncepcja regionu może być traktowana jako narzędzie analizy, narzędzie działania i przedmiot poznania. Z kolei Z. Chojnicki uważa, iż wystarczą dwie koncepcje regionu: analityczna i przedmiotowa. Ze względu na charakter badanych w niniejszej pracy procesów, celowe wydaje się przyjęcie klasyfikacji Z. Chojnickiego. W części pracy obejmującej przestrzenne zróżnicowanie zjawisk społeczno-ekonomicznych region rozumiany byłby zgodnie z koncepcją analityczną. W części prezentującej analizę geopolityczną region traktowany jest zgodnie z koncepcją przedmiotową i jej orientacją społeczną jako „realny obiekt społeczny lub składnik rzeczywistości społecznej w postaci pewnej całości wyodrębnionej przestrzennie"[27].

Regionem rozumianym ex definitione jest pewien zwarty obszar, jednolity w zakresie określonych kryteriów. W związku z powyższym twierdzeniem istnieje teoretycznie nieskończona liczba regionów w zależności od przyjętych kryteriów i każdy z systemów wyodrębnienia przestrzeni wydaje się być uprawniony i zarazem dyskusyjny.

Za wyodrębnieniem Europy Środkowej jako samodzielnego regionu przemawia wiele argumentów. Można podzielić je na kryteria ekonomiczne,

---

[26] S. Berezowski, Wstęp do regionalizacji gospodarczej, Warszawa 1964; A. Wróbel, Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii, IG PAN, Prace Geograficzne nr 48, Warszawa 1965; K. Dziewoński, Teoria regionu ekonomicznego, Przegląd Geograficzny, 1967, 39, z. 1, s. 33-50; R. Domański, Geografia ekonomiczna, Warszawa-Poznań 1982; Z. Chojnicki, Region w ujęciu geograficzno-systemowym [w:] T. Czyż (red.), Podstawy regionalizacji geograficznej, Poznań 1996.

[27] Z.Chojnicki, Region w ujęciu geograficzno-systemowym [w:] T. Czyż (red.), Podstawy regionalizacji geograficznej, Poznań 1996, s. 8-9.

http://rcin.org.pl

Ryc. 1. Region Europy Środkowej

Źródło: Opracowanie własne

http://rcin.org.pl

historyczne, polityczne, geograficzne i kulturowe. Złożenie ich wskazuje na istnienie osobnego, swoistego tworu przestrzennego wyraźnie różniącego się od terenów otaczających, aczkolwiek z trudną do liniowego określenia granicą. Z politycznego punktu centrum obszaru Europy Środkowej stanowi obecne terytorium Polski, Czech, Słowacji i Węgier. W strefie granicznej znajdują się Litwa, Łotwa, Białoruś, Okręg Królewiecki, zachodnia część Ukrainy, północna Rumunia z Siedmiogrodem, Wojwodina w Serbii, Słowenia, wschodnia część Austrii i wschodnia część Niemiec obejmująca dawną NRD. Graniczą z tym obszarem jasno określone regiony: Europa Zachodnia, Skandynawia, europejska część Rosji i Bałkany.

Tak określona Europa Środkowa kształtowała się głównie jako region przejściowy pomiędzy dwoma silnie zróżnicowanymi ośrodkami cywilizacyjnymi na wschodzie i na zachodzie kontynentu[28]. Nie bez wpływu na powstanie "regionu środka" pozostają też warunki geograficzne kształtujące centrum Europy. Na północy przejściowy charakter ukształtowania terenu odzwierciedla przejściowość niżu Polskiego, w środku regionu pasma wyżyn, starych gór i łuk karpacki w wyraźny sposób oddzielają kraje regionu od sąsiadów, zamykając wręcz w Nizinie Węgierskiej plemiona Madziarów a w otoczeniu pasm Rudaw, Szumawy i Sudetów państwo czeskie. Powyższa przejściowość odzwierciedla się także w kulturze, w której wyraźnie widać charakter przejściowy pomiędzy zachodem a rosyjsko-azjatyckim wschodem. Wydaje się nawet, że "wyrażenie germańskie [niemieckie] Zwischen-Europa (Europa Przejściowa) lepiej tłumaczy rzeczywistość niż Mitteleuropa [Europa Środkowa]"[29].

Położenie Europy Środkowej jest zdeterminowane nie tylko jej geograficznymi współrzędnymi - w połowie odległości pomiędzy przylądkami Północnym w Skandynawii i Matapan w Grecji oraz Roca na Półwyspie Iberyjskim i górami Ural, ale także wspólną historią i podobnymi przemianami w gospodarce. Dobrze wyraził to B. Barbier (1991) pisząc: *"Pojęcie Europy Środkowej (Mitteleuropa) jest pojęciem historycznym. Jednakże dwa słowa, które je tworzą, mają również znaczenie geograficzne i oznaczają przestrzeń znajdującą się w Środku Europy. Pierwszym odruchem jest zwrócenie się do geografii fizycznej w celu określenia ram przyrodniczych , które narzucały lub sugerowały istnienie jednostki prawie jednorodnej. Mówi się jednak* od dawna, *że region jest przede wszystkim wynikiem kształtowania przestrzeni*

---

[28] S. B. Cohen, Geography and Politics in a World Divided, New York 1963, s. 78.

[29] B. Barbier, Mitteleuropa. Definicja geograficzna, Przegląd Geograficzny, 1991, nr 3-4, s. 240.

http://rcin.org.pl

przez człowieka, zwłaszcza gdy znajduje się na kontynencie tak głęboko przez ludzi przeobrażonym jak Europa"[30].

3. TRANZYT

Tranzytem nazywamy przesyłanie ładunków, osób, informacji i energii przez terytorium danego kraju, gdy punkty nadania i odbioru znajdują się poza jego granicami[31]. Proces przemieszczania dokonywany przez obce dla nadawcy i odbiorcy terytorium, ze swojej istoty, jest integralnie związany z dziedziną międzynarodowego obrotu usług i stanowi źródło dochodów dewizowych dla kraju tranzytowego. Jednoznaczne określenie tranzytu zostało sprecyzowane po pierwszej wojnie światowej w Konwencji i Statucie Wolności Tranzytu, w którym przewozy transportowe zdefiniowano w następujący sposób:

"Będą uważane za przechodzące tranzytem przez terytoria podległe zwierzchnictwa lub władzy któregokolwiek z układających się państw te osoby, bagaże, towary oraz okręty, statki, wagony i inne środki przewozowe, których przewóz przez to terytorium bez względu na to, czy jest połączony z przeładunkiem, ze złożeniem na skład, z podziałem ładunku, ze zmianą sposobu przewozu, czy też nie, jest tylko częścią przewozu ogólnego, rozpoczętego i mającego być ukończonym poza granicami państwa, przez którego terytorium transport się odbywa"[32]. Z prawnego punktu

---

30 Ibid., s. 231, Koncepcje Mitteleuropy, geneza, rozwój i upadek ideii tego regionu szczegółowo prezentuje w swojej pracy: J. Pajewski, "Mitteleuropa". Studia z dziejów imperializmu niemieckiego w dobie pierwszej wojny światowej, Poznań 1959, a także F. Naumann, Mitteleuropa, Berlin 1946 oraz H. C. Meyer, Mitteleuropa in German Thought and Actions 1815-1945, The Haque 1955.

31 Definicje tranzytu por.: J. Gieysztor, Tranzyt jako problem międzynarodowy, Warszawa 1927., s. 5; W. J. Piasecki, Tranzyt niemiecki przez Polskę, Toruń 1935, s. 32; R. Zaorski, Tranzyt we współczesnym prawie międzynarodowym, Gdańsk 1951, s. 18; B. Kasprowicz, Ekonomika i planowanie portów morskich, Poznań 1952, s. 37; W. Haustein, Die Freiheit im Internationalen Verkehr, Darmstadt 1954, s. 31; E. Patryn, Tranzyt a gospodarka, Warszawa 1967, s. 26; I. Tarski, E. Teichmanowa, E. Patryn, Transport i spedycja w handlu zagranicznym, Warszawa 1968, s. 141; L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, Tranzyt w międzynarodowej wymianie towarowej, Warszawa 1988, s. 13.

32 Konwencja i Statut Wolności Tranzytu (Barcelona 2.04.1921 r.), Dz. U. 1925 r., nr 35, poz. 237, art. 1. Szerzej, bardziej szczegółowo, nie zmieniając jednak istoty rzeczy tranzyt określają: United Nations Convention on Transit Trade of Land-

http://rcin.org.pl

widzenia tranzyt jako zjawisko *"tworzy całość przywilejów i ułatwień natury gospodarczej, stosowanych przez państwo w stosunku do przewozów (transportów), których punkt początkowy i końcowy położone są poza granicami tego państwa"*[33].

Prezentowane w literaturze definicje tranzytu wprawdzie różnią się co do szczegółów określenia przedmiotu tranzytu i jego prawnych, technicznych oraz ekonomicznych aspektów, jednakże zjawisko tranzytu jest zawsze ujmowane jako przemieszczanie towarów i osób przez terytorium państwa trzeciego[34].

Tranzyt jest szczególnym rodzajem usług, gdyż oprócz kosztów związanych z techniczną stroną procesu przemieszczania[35]. dochodzą opłaty związane ze szczególnego rodzaju działalnością kraju tranzytowego - pośrednictwem[36]. Państwo tranzytowe pośredniczy w usłudze transportowej nadawcy i odbiorcy w obrębie swoich granic. Problem granic jest więc zjawiskiem kluczowym dla tranzytu, gdyż właśnie one determinują jego powstanie. Granice zawsze odgrywały istotną rolę w historii ludzkości określając terytorialną tożsamość państwa. Pierwotnie nie miały charakteru

---

Locked Countries z 1965 r. oraz Konwencja o prawie morza Narodów Zjednoczonych z 1982 r. Por. L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, Tranzyt ..., s. 394-404.

33 J. Gilas, Tranzyt przez porty morskie w świetle prawa międzynarodowego, Gdańsk 1969, s. 37. Por. także: Z. Barański, Niemiecki tranzyt kolejowy przez Polskę w latach 1919-1939, Poznań 1957, s. 36-37; L. Kuźma, Wolność tranzytu, Handel Zagraniczny, 1960, nr 5, s. 220; J. Gilas, Tranzyt w prawie międzynarodowym 1967, s. 34; E. Babiński, W. Górski, Warszawa 1968, s. 144, K. Równy, Wolność żeglugi tranzytowej na rzekach międzynarodowych, Wrocław 1986, s. 73.

34 Dyskusja definicji tranzytu z podkreśleniem różnic wynikających z podziału na rodzaje ładunków, spedytora, odbiorcę wraz z uwzględnieniem tranzytu łamanego została przedstawiona w pracy: L. Kuźma, T. Szczepański, J. Tarnowski, op. cit., s. 13-24.

35 Opracowań prezentujących ekonomikę transportu, w tym koszta transportu i ceny usług tranzytowych, istnieje tak wiele, iż przedstawię tylko kilka podstawowych: St. Głąbiński, Teoria ekonomiki narodowej, Lwów 1927; J. Hołowiński, Ekonomika transportu, Sopot 1959; I. Tarski (red.) Transport i spedycja w handlu zagranicznym, Warszawa 1968, I. Tarski, Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego, Warszawa 1973. P. Małek, Ekonomika transportu, Warszawa 1971; M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, Transport. Rozwój i integracja, Warszawa 1975; A. Piskozub (red.), Ekonomika transportu, Warszawa 1979.

36 E. Patryn, op. cit., s. 148-186.

http://rcin.org.pl

liniowego, stanowiąc przeważnie strefę lub pas przygraniczny o nieokreślonej przynależności państwowej[37].

Powstanie granic, czyli określenie przestrzennego zasięgu dominacji wiąże się prawdopodobnie z immanentną potrzebą zaznaczenia praw własności do terytorium przez grupę ludzi wykształconej w toku rozwoju społeczeństw. „Ważną rolę w rozwoju granic odegrał również potencjał demograficzny i ekonomiczny. Na obszarach gęściej zaludnionych i zagospodarowanych proces ten przebiegał szybciej, na terenach bezludnych i mało pod względem ekonomicznym aktywnych, powoli"[38]. Pierwotne granice, przeważnie o charakterze pasowym, spełniały funkcje nie tyle buforu, w stosunku do działalności człowieka, co głównie funkcję obronną. Taki właśnie charakter miał rzymski "limes", zwłaszcza na odcinku pomiędzy Renem a Dunajem, gdzie sieć umocnionych obozów wojskowych nie stanowiła granicy państwa lecz pas aktywnej obrony przed najazdami barbarzyńców. Również chiński mur, mający wprawdzie charakter linearny, nie stanowił granicy państwa lecz był zabezpieczeniem osiadłej ludności osiemnastu prowincji chińskich przed napadami nomadów[39]. Typ granicy jako pasma umocnień utrzymywał się w Europie do końca panowania Karola Wielkiego, który obronę państwa powiązał z nowo utworzonymi nadgranicznymi hrabstwami zwanymi marchiami[40]. Granicy na zachodzie strzegła marchia Bretońska. W Pirenejach marchie hiszpańskie. Wschodniej granicy broniły marchie: Serbska, Wschodnia, Panońska i Friulska[41]. Zwierzchnikom marchii, o szerokich uprawnieniach, podlegał obszar ograniczony z jednej strony przez cesarstwo, a z drugiej obszar sąsiadujący bez określonej granicy z niepodległymi plemionami.

Współczesne granice w Europie mają swe źródło w podziale państwa Karola Wielkiego, po śmierci jego syna Ludwika Pobożnego, pomiędzy Lotara I, Ludwika Niemieckiego i Karola II Łysego. Wnukowie Karola Wielkiego, układem w Verdun w 843 r. podzielili cesarstwo na trzy części,

---

37 J. Barbag, Geografia polityczna ogólna, Warszawa 1987, s. 61, R. Hennig, Geopolitik, Leipzig-Berlin, 1931, s. 107-109, szerzej w pracy K. Haushofer, Die Grenzen in ihrer geographischen und politischen Bedeutung, Berlin-Grünewald 1927.

38 J. Barbag, Geografia..., s. 62.

39 M. Schwind, Allgemeine Staatengeographie, Berlin 1927, s. 108, szerzej w pracy R. Hennig, op. cit., s. 110-112.

40 W. Czapliński, A. Galos, W. Korta, Historia Niemiec, Wrocław 1981, s. 74.

41 Atlas Historyczny Świata, Warszawa-Wrocław 1986, s. 34-35.

http://rcin.org.pl

ustalając po raz pierwszy w Europie, w miarę dokładne, linearne granice pomiędzy swoimi dziedzinami. Za okres przełomowy dla kształtowania się granic można uznać przełom XIX i XX w.[42] kiedy cała prawie ekumena pokryta została siecią linearnych granic.

W czasach, w których wprowadza się kosmiczne systemy obronne, granice straciły swoje pierwotne znaczenie. Współcześnie granica państwowa określa zasięg terytorialny zwierzchności państw i oddziela terytorium jednego państwa od innych. Granica państwa oddziela również obszar podziemny i powietrzny. Ta ostatnia jednak jest trudna do zdefiniowania, gdyż z przyczyn technicznych nie można, jak dotąd, przeszkodzić działalności jednych państw w przestrzeni ponad terytorium innych, czego dowodem są np. satelity szpiegowskie.

Poza prawnopolitycznymi funkcjami granice odgrywają ważną rolę ekonomiczną. „Każda granica jest w większym lub mniejszym stopniu barierą ograniczającą migrację ludzi, swobodną wymianę towarów, środków finansowych, a czasami również możliwości wzajemnego oddziaływania kulturalnego i ideologicznego. Międzynarodowe linie graniczne stanowią zawsze sumę punktów określających przerwanie ciągłości pewnych zjawisk ekonomiczno-społecznych, charakterystycznych dla sąsiadujących państw"[43].

Problem przerwania ciągłości procesów ekonomicznych jest wyraźnie widoczny zwłaszcza w dziedzinie transportu, w którym na skutek istnienia granic występuje zjawisko tranzytu. Odgrywa on szczególnie ważną rolę w państwach pozbawionych dostępu do morza, których razem z „mini" państwami w 1997 r. było na świecie czterdzieści dwa.

W Europie typowym przykładem krajów o gospodarce warunkowanej tranzytem są Austria, Białoruś, Czechy, Słowacja, Węgry, Macedonia, Mołdawia. Problemy wynikające z braku dostępu do morza łagodzone są w niektórych przypadkach dogodnym położeniem geograficznym, które czyni z tych państw terytorium tranzytowe dla ich sąsiadów.

Równie klasycznym przykładem uwarunkowań tranzytowych w Ameryce Łacińskiej jest Boliwia. W wyniku przegranej w latach 1879-1884 wojny o saletrę Boliwia utraciła na rzecz Chile dostęp do Pacyfiku oraz portów

---

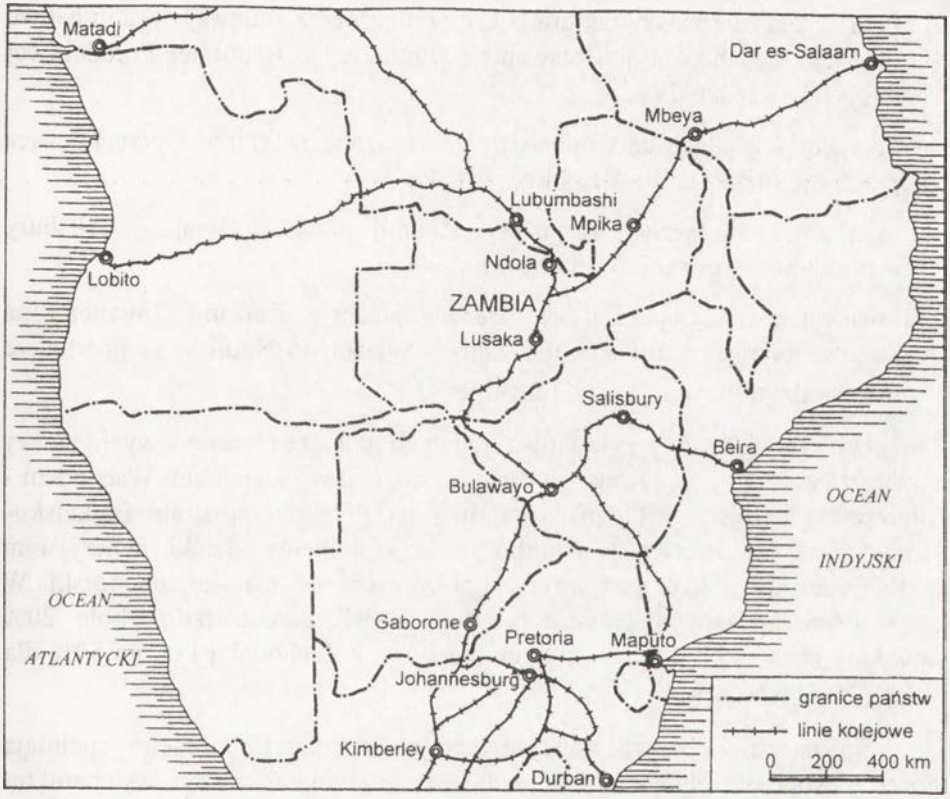
42 Doskonałą prezentację typów granic od fizycznych-morskich, rzecznych, górskich przez matematyczne (geometryczne), etniczne, strategiczne i gospodarcze przedstawia R. Hennig, op. cit., s. 113-149. Szerzej o granicach por. w pracy R. Sieger, Die Grenze in der politischen Geographie, Zeitschrift für Geopolitik, 1925, s. 661.

43 J. Barbag, op. cit., s. 65.

http://rcin.org.pl

Arica[44] i Antofagasta[45] co utrudniło w znacznym stopniu wymianę handlową z zagranicą. Dopiero po unormowaniu stosunków politycznych z sąsiadami i wybudowaniu linii kolejowych (przełom XIX i XX w.) łączących Altiplano z chilijskimi portami, a także po połączeniu tej linii z siecią kolejową

Ryc. 2. Połączenia kolejowe Zambii z portami wybrzeża oceanów Atlantyckiego i Indyjskiego



Źródło: Atlas geograficzny, Warszawa-Wrocław 1992 r.

---

[44] A.Maryański, P.Modrzejewski, Z.Szot, Geografia ekonomiczna Ameryki Łacińskiej, Warszawa 1989, s. 280.

[45] A. Bonasewicz i inni, Geografia regionalna Ameryki Łacińskiej, Warszawa 1985, s. 334.

http://rcin.org.pl

Argentyny w Villazon[46], sytuacja handlu zagranicznego Boliwii poprawiła się, pozostawiając jednak transport w zależności od Chile i Argentyny.

Podobna sytuacja tranzytowa jest charakterystyczna dla wielu państw Afryki, z których czternaście nie posiada bezpośredniego dostępu do morza. Problem transportu przez obce terytorium najbardziej widoczny jest na przykładzie Zambii. Dla wywozu rud zambijskich i wyrobów hutnictwa metali nieżelaznych decydującą rolę odgrywają:

- linia kolejowa łącząca zambijski Copperbelt przez Bulawajo w Zimbabwe a następnie Gaborone w Botswanie i Kimberley w Republice Południowej Afryki do Kapsztadu,
- linia kolejowa łącząca Copperbelt przez Szabę w Zairze i przechodząca przez Angolę do portu w Lobito,
- linia kolejowa łącząca Lusakę w Zambii przez Bulawajo i Salisbury w Bostwanie do portu Beira w Mozambiku,
- linia kolejowa łącząca Lusakę i Dar-es-Salaam w Tanzanii. Również ropa naftowa płynąca rurociągiem z Dar-es-Salaam do Ndoli w Copperbelcie przechodzi tranzytem przez Tanzanię[47].

Do klasycznych przykładów lądowych połączeń tranzytowych należy najdłuższa kolej świata, łącząca europejską część Rosji z Dalekim Wschodem - kolej transsyberyjska i biegnąca od niej na północ magistrala Bajkalsko-Amurska. Trasa lądowa z Hamburga do Jokohamy dzięki syberyjskim magistralom kolejowym jest prawie o połowę krótsza niż wariant morski. W latach osiemdziesiątych przez terytorium ZSRR przechodziło około 20% ładunków japońskich przeznaczonych dla Europy Zachodniej i około 50% dla Europy Wschodniej[48].

Ważną rolę obszaru tranzytowego w transporcie morskim spełniają morza wewnętrzne. Na szczególne podkreślenie zasługuje tranzytowy charakter Morza Śródziemnego, którego wody od starożytności łączyły Bliski Wschód i Afrykę z Europą Południową. Na północy Europy analogiczną rolę spełniało i spełnia do dziś morze Bałtyckie łączące Europę Bałtycką przez cieśniny z Europą Atlantycką.

---

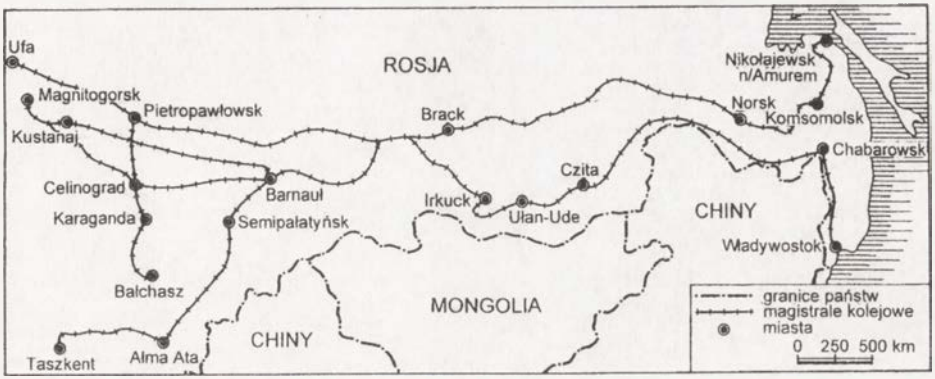
[46] Ibid., s. 335, por. także: M. Rościszewski (red.) Geografia świata, Warszawa 1992, s. 511-512.

[47] Z. Dobosiewicz, Geografia regionalna Afryki, Warszawa 1982, s. 481

[48] J. Barbag, Geografia gospodarki świata, Warszawa 1988, s. 97.

http://rcin.org.pl

Ryc. 3. Syberyjskie magistrale kolejowe



Źródło: Opracowanie własne

W przewozach tranzytowych i opłatach uzyskiwanych za udostępnienie obszaru tranzytowego, ważna rola przypada również trzeciemu wymiarowi przestrzeni - powietrzu. Każdy rodzaj transportu powietrznego odbywającego się pomiędzy państwami nie posiadającymi wspólnej granicy z istoty rzeczy należy uznać za tranzyt.

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

ROZDZIAŁ II. TRANZYT W EUROPIE ŚRODKOWEJ DO 1939 R.

1. SYTUACJA GEOPOLITYCZNA DO I WOJNY ŚWIATOWEJ

W wyniku postanowień Kongresu Wiedeńskiego nastąpiła w Europie Środkowej na prawie 100 lat stabilizacja granic politycznych pomiędzy sprawcami rozbiorów Rzeczypospolitej. Ukoronowaniem status quo był zjazd cesarzy Austro-Węgier, Rosji i Niemiec w Berlinie w 1872 r., gwarantujący granice w Europie Środkowej. Załamały go dopiero konflikty i sprzeczności interesów Austro-Węgier i Rosji, na Bałkanach. Dzięki układom z Reichstadt i konwencji w Budapeszcie, Rosja zapewniwszy sobie neutralną życzliwość Austrii w bitwach nad Szypką i Plewną, pokonała Turcję i doprowadziła do traktatu pokojowego (1878 r.) w San Stefano, który zapewniał jej dominująca pozycję na Bałkanach.

Zaniepokojone wzrostem znaczenia Rosji na Bałkanach mocarstwa "wielkiej piątki" doprowadziły do kongresu w Berlinie w 1878 r. Znacząco zmniejszono nabytki Rosji, a Austro-Węgrom oddano pod okupację Bośnię i Hercegowinę. Rozbito w ten sposób sojusz trzech cesarzy krystalizując wyraźnie narastające sprzeczności interesów Rosji i Austrii na Bałkanach[49]. Bismarck próbował raz jeszcze restytuować "sojusz trzech cesarzy" w 1881 r. i udało mu się go przedłużyć o kolejne trzy lata, na zjeździe w Skierniewicach oraz w 1887 r. układem reasekuracyjnym. Jednakże mimo tych zabiegów, następuje osłabienie tradycyjnych więzi pomiędzy Rosją i Niemcami, przed którymi powoli zaczyna się rysować widmo ewentualnej wojny na dwa fronty, zwłaszcza wskutek następującego, najpierw gospodarczego a później politycznego, zbliżenia Rosji i Francji (1892-1894). Przyczyną tego zbliżenia był sojusz Niemiec i Austro-Węgier z 1879 r. wzmocniony w 1882 r. przez Włochy, który przerodził się w Trójprzymierze, niedwuznacznie skierowane także przeciw Rosji. W 1885 r. Serbia wypowiedziała wojnę Bułgarii, w której porażkę Serbów złagodziła mediacja Austro-Węgier wyrastających na główną siłę na Bałkanach; Bułgaria przyłączyła Wschodnią Rumelię i nawiązała współpracę z Austrią, wyłamując się spod wpływów Rosji. Kryzys marokański (pierwszy, a zwłaszcza drugi) uświadomił Niemcom, że mimo brytyjsko-francuskiego sporu o Faszodę jedynym sprzymierzeńcem na kontynencie pozostają Austro-Węgry. Ponieważ w 1908 r. w Turcji wybuchła rewolucja tzw. młodoturków, propagujących restaurację Imperium w dawnych granicach (i model demokracji europejskiej), zaniepokojone Austro-Węgry dokonały aneksji Bośni i Hercegowiny, łamiąc postanowienie traktatu berlińskiego. Po kryzysie "aneksyjnym" nastąpił II kryzys "marokański". W 1911 r. Włochy

---

[49] J. Stefanowicz, Rzeczypospolitej pole bezpieczeństwa, Warszawa 1993, s. 17.

http://rcin.org.pl

wygrały wojnę z Turcją o Trypolis. Rok później następuje wybuch I wojny bałkańskiej, w której Czarnogóra, Serbia, Bułgaria i Grecja rozgromiły Turcję. Niezadowolona z podziału zdobytych ziem Bułgaria rozpoczęła drugą wojnę bałkańską, do której przystąpiła Rumunia, formalny sprzymierzeniec Austro-Węgier i Niemiec, tym razem po stronie ich przeciwników, tzn. Serbii i Czarnogóry. Pokonana Bułgaria trafiła do obozu proaustriackiego, a zwycięska Serbia, która najbardziej zyskała na konflikcie stanowić będzie zarzewie przyszłej wojny światowej. Nowy układ sił politycznych zmusza Austro-Węgry do zarzucenia koncepcji trialistycznej. Tym bardziej, że Węgry nie mogą zrezygnować z Chorwacji i ziem zamieszkanych przez Serbów, do których niedwuznacznie zgłasza aspiracje nowe lokalne mocarstwo - Serbia.

Oczywiście problemy polityczne same w sobie stanowiąc podłoże położenia geopolitycznego, nie wyjaśniają przyczyn I wojny światowej, której znacząca część działań militarnych miała miejsce w Europie Środkowej. Przy stabilizacji granic w tej części Europy, o napięciach w polityce zagranicznej Rosji, Niemiec i Austro-Węgier decydowały właśnie wydarzenia na Bałkanach, sprzeczności w interesach politycznych i gospodarczych w koloniach oraz potencjał ludnościowy, gospodarczy i militarny tych trzech państw i mocarstw sąsiednich (Francja, Włochy, Wielka Brytania). Dla jasności zagadnienia należy więc przeprowadzić analizę tego potencjału.

Tabela 1

Ludność mocarstw europejskich w latach 1890-1913 w mln

Państwo	1890 rok	1900 rok	1910 rok	1913 rok
Austro-Węgry	42,6	46,7	50,8	52,1
Francja	38,3	38,9	39,5	39,7
Niemcy	49,2	56,0	64,5	66,9
Rosja	116,8	135,6	159,3	175,1
Wielka Brytania	37,4	41,1	44,9	45,9
Włochy	30,0	32,2	34,4	35,1

Źródło: P. Kennedy, The Rise and Fall of the Great Powers, Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000, New York 1989, s. 199.

Wyścigowi gospodarczemu pomiędzy rozpoczynającymi proces industrializacji Rosją i Włochami, towarzyszył dynamiczny rozwój gospodarczy Wielkiej Brytanii, Niemiec startujących z wyraźnie wyższego poziomu oraz stagnujących w wolnym tempie rozwoju Francji i Austro-Węgier. Oczywiście w wolnym tempie w porównaniu do Niemiec, Włoch czy też Rosji. Z rozwojem gospodarczym skorelowana była wielkość armii lądowej oraz marynarki wojennej.

http://rcin.org.pl

Z porównania wzrostu liczby bezwzględnej żołnierzy armii lądowej i marynarki wojennej wyraźnie zauważyć można wyścig zbrojeń wojsk lądowych pomiędzy Francją a Niemcami, w których to państwach w 1914 r. żołnierzem był odpowiednio co 44 i 75 obywatel (bez uwzględnienia wieku i płci), natomiast raczej wolno wzrastała liczba żołnierzy we Włoszech i Austro-Węgrzech, przy ustabilizowanej sytuacji Rosji i Wielkiej Brytanii.

Tabela 2

Żołnierze wojsk lądowych i marynarki wojennej mocarstw w latach 1890-1914 (tys. żołnierzy/liczba osób przypadających na 1 żołnierza)

Państwo	1890 rok	1900 rok	1910 rok	1914 rok
Austro-Węgry	346 123	385 121	425 120	444 117
Francja	542 71	715 54	769 51	910 75
Niemcy	504 98	524 107	694 93	891 75
Rosja	677 173	1 162 117	1 285 124	1 352 130
Wielka Brytania	420 89	624 66	571 79	532 86
Włochy	284 106	255 126	322 109	345 102

Źródło: Obliczenia własne na podst.: P. Kennedy, op. cit., s. 203.

Odmiennie wygląda porównanie tonażu flot wojennych wymienionych państw. W latach 1890-1914 wzrósł on w Austro-Węgrzech o 564%, we Francji o 282%, w Niemczech o 687%, w Rosji o 377%, w Wielkiej Brytanii o 400%.[50] Samo porównanie dwóch najsilniejszych flot wskazuje na zdecydowaną przewagę Wielkiej Brytanii nad Niemcami (2,714 mln ton do 1,305 mln ton), jednak zdecydowanie wyższe tempo przyrostu floty niemieckiej mogło w najbliższym czasie, przy utrzymaniu wielkości procentowego wzrostu, zagrozić brytyjskiemu panowaniu na oceanach. Ponad to, wzrastający potencjał Niemiec i prężność gospodarcza państwa niemieckiego w swoisty sposób rozsadzając Europę Środkową stała się zbyt groźna dla Francji i Wielkiej Brytanii. Nastąpiło załamanie się równowagi sił na kontynencie europejskim i rozpoczęła się pierwsza wojna światowa.

[50] P. Kennedy, op. cit., s. 203.

http://rcin.org.pl

2. KSZTAŁTOWANIE SIĘ SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH W EUROPIE ŚRODKOWEJ

Rozwój kolei w Europie sięga początków XIX wieku. Pierwsze konstrukcje R. Trevithicka z 1804 r. i 1808 r. były nieudane, gdyż zbyt lekka i zbyt ciężka maszyna nie mogła poruszać się po szynach - w pierwszym przypadku koła ślizgały się, natomiast pod konstrukcją późniejszą pękały szyny. Uznania nie zyskały także maszyny zbudowane przez T. Bruntona z 1812 r., czy J. Blenkinsona z 1811 r. W 1814 r. G. Stephenson konstruuje swoją pierwszą lokomotywę "Blucher", a w 1829 r. jego "Rakieta" wygrywa konkurs lokomotyw w Rainhill[51]. W 1825 r. otwarto linię Stockton-Darlington[52] (20 km) o szerokości rozstawu szyn 1435 m (normalnotorowa)[53]. W latach 1850-75 koleje monopolizują transport lądowy w Europie i jest to jednocześnie okres największego rozwoju systemów kolejowych. Pierwsze linie kolejowe (użyteczności publicznej) w państwach europejskich to kolejno:

1830 r. w Anglii: Manchester-Liverpool
1832 r. we Francji: Lyon-Rive de Gier
1835 r. w Belgii: Bruksela-Malines
1835 r. w Niemczech: Norymberga-Furth
1838 r. w Rosji: Petersburg-Carskoje Sioło
1839 r. w Austro-Węgrzech: Wiedeń-Brno
1839 r. w Holandii: Amsterdam-Haarlem
1839 r. we Włoszech: Neapol-Portici
1842 r. Wrocław-Oława
1845 r. Warszawa-Łowicz (etap oddanej w 1848 r. kolei warszawsko-wiedeńskiej).

Intensywny rozwój transportu kolejowego nastąpił w Rosji w ostatnim dwudziestopięcioleciu XIX wieku. Przyczynił się do tego fatalny stan dróg i następstwa wojny krymskiej, gdyż oprócz znaczenia gospodarczego, konieczna była rozbudowa transportu także ze względów strategicznych (kierunki powiązań sieci kolejowej, szeroki rozstaw szyn). Już na początku lat osiemdziesiątych długość linii przekroczyła 10 000 km. 10 lat później około 30 000 km. Najważniejsze linie łączyły centralną część kraju, przede wszystkim Moskwę, z głównymi ośrodkami handlu i przemysłu oraz miastami portowymi. Już w 1862 r. Moskwa uzyskała połączenie kolejowe z Niżnym

---

[51] A. Piskozub, Historia transportu, Gdańsk 1989, s. 154-5.

[52] Według innych źródeł miała to być linia Liverpool-Manchester z 1830. por. S. Berezowski. Zarys geografii komunikacji, Warszawa 1979. s. 66.

[53] W odniesieniu do wąskotorowych i szerokotorowych (Rosja, Finlandia 1524 mm, Hiszpania, Portugalia, Irlandia 1600 mm).

http://rcin.org.pl

Nowogrodem (obecnie Gorki), w 1868 r. z Kurskiem i Charkowem, nieco później przez Mińsk z Królestwem. Przedłużenie tych linii, czy też ich odgałęzień zapewniło łączność z Kijowem, Odessą, Sewastopolem, z głównymi miastami Kaukazu, z Carycynem, Saratowem, Samarą, Orenburgiem, Wołogdą i Rygą.[54] Słabością rosyjskich linii kolejowych był silny wpływ względów strategicznych na ich rozwój, niejednokrotnie sprzeczny z interesami gospodarczymi. Nie było np. połączenia najkrótszą trasą między Warszawą a Poznaniem w zaborze pruskim. W 1891 r. rozpoczęto budowę najdłuższej linii kolejowej na świecie - kolei transsyberyjskiej. Połączyła ona Władywostok z Moskwą i Petersburgiem przechodząc częściowo przez Mandżurię (por. ryc. 3). Linia kolejowa o długości 7400 km (od Czelabińska na Uralu do Władywostoku) przechodziła kolejno przez Omsk, Nowonikołajewsk (dziś Nowosybirsk), Krasnojarsk, Irkuck, Czytę, Charbin. W 1908 r. rozpoczęto budowę kolei nadamurskiej (Czyta, Sreteńsk, Błagowieszczeńsk, Chabarowsk, Władywostok - z ominięciem Mandżurii) zakończoną podczas pierwszej wojny światowej, a także kolei zakaspijskiej oraz linii łączących Baku z Batumi i Tyflis z Erywaniem. W latach 1896-1901 przeciętnie budowano 3 tys. km rocznie, a w rekordowym 1899 r. - 5248 km. Na początku XX wieku długość linii kolejowych w Rosji osiągnęła 53 tys. km.

W Austro-Węgrzech rozwój sieci kolejowej na dużą skalę rozpoczął się w połowie XIX wieku. Konsekwencją wydarzeń z 1848 r. była rozbudowa kolei dla szybkiego przerzucania wojsk, zwłaszcza w Zalitawi, a później ze względów strategicznych również w Galicji. W latach 1860-1880 rozbudowano w pierwszym rzędzie koleje lokalne.[55] W latach 1900-1910 zwiększono inwestycje o znaczeniu ogólnopaństwowym. W 1880 r. rozpoczęto budowę linii kolejowej, którą przeprowadzono w Galicji wzdłuż Karpat, rozwiniętej o szereg połączeń kolejowych z Węgrami (tzw. kolej transwersalna)[56]. W 1858 r. powstała linia Kraków-Lwów. W latach sześćdziesiątych rozbudowano koleje rumuńskie w kierunku na morze Czarne, a w 1888 r. uruchomiono linię Belgrad-Sofia-Stambuł na potrzeby wzrastających powiązań ekonomicznych z europejską częścią Turcji.

W Niemczech rozwój sieci kolejowej miał najbardziej dynamiczny przebieg w tej części Europy. Jeszcze przed utworzeniem cesarstwa (w 1865 r.) długość linii wynosiła 14,7 tys. km. W latach 1865-1875 wybudowano 13,3 tys. km. W 1895 r. było już 46,5 tys. km, a 1915 r. - 62,4 tys. km.[57] Podstawową przyczyną budowy, odmiennie niż w Rosji czy częściowo

---

[54] L. Bazylow, Historia Rosji, Warszawa 1985, tom II, s. 326.

[55] H. Wereszycki. Historia Austrii. Wrocław 1986. s. 266.

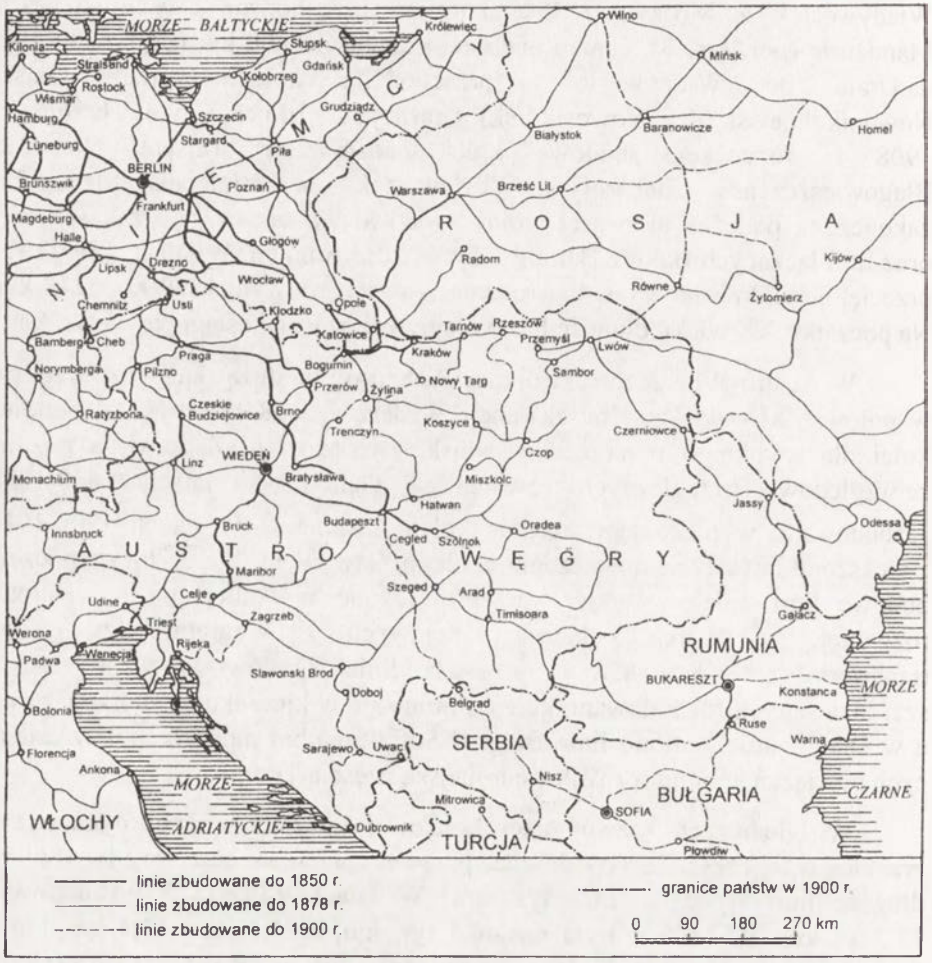
[56] H. Wereszycki, Historia polityczna Polski 1864 -1918, Wrocław 1990, s. 139.

[57] W. Czaplicki, A. Galos, W. Korta, Historia Niemiec, Wrocław 1981, s. 594.

http://rcin.org.pl

w Austrii, były względy gospodarcze silnie determinujące rozwój sieci lokalnej (często wąskotorowej na terenach o charakterze rolniczym), natomiast względy strategiczne wpłynęły w pewnym stopniu na rozwój sieci na granicy z Rosją - głównie w Prusach Wschodnich. Wysokie tempo rozwoju koleje zawdzięczały przede wszystkim kapitałowi prywatnemu, aczkolwiek wraz ze wzrostem gęstości linii i zmniejszającą się opłacalnością przewozów, już w 1912 r. aż 94% linii kolejowych było własnością państwa.

Ryc. 4. Sieć kolejowa w Europie Środkowej w 1910 r.



Źródło: Atlas historyczny świata, Wrocław 1986 r.

Na terytorium Europy Środkowej, zwłaszcza w części położonej na północ od pasma Karpat, największą rolę w transporcie i komunikacji

http://rcin.org.pl

XIX wieku odgrywała kolej. Linia z Wrocławia do Oławy (1842 r.) przedłużona została do Zagłębia Górnośląskiego, a następnie (1847 r.) połączona przez Mysłowice i Kraków z Galicją i Austrią. W 1848 r. przedłużono linię ze Szczecina i Stargardu do Poznania, a w trzy lata później wybudowano linię Krzyż-Bydgoszcz, przedłużoną w 1857 r. do Gdańska i Królewca. Rok wcześniej przez Głogów połączono Wrocław z Poznaniem[58].

W Królestwie Polskim linię z Warszawy przez Piotrków i Częstochowę przedłużono do granicy austriackiej[59]. W 1862 r. połączono Skierniewice przez Łowicz i Toruń z Bydgoszczą (połączoną linią Berlin-Królewiec). W 1866 r. Łódź uzyskała połączenie z Warszawą i rynkami Cesarstwa, gdyż w 1862 r. oddano do użytku połączenie Warszawa-Petersburg a w latach 1860-1870 Warszawa-Terespol-Brześć-Moskwa.

Tabela 3

Gęstość sieci transportowej na terenach Polski pod zaborami w 1912 r.

	Koleje [1 km toru/km^2]	Drogi [1 km/km^2]
Galicja	19,5	5,2
Królestwo	36,5	14,0
Poznańskie	10,9	4,0
Prusy Wschodnie	11,4	3,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: J. Kostrowicka, op. cit., s. 190-193.

W Galicji Kraków uzyskał połączenie z Wiedniem przez Oświęcim już w 1855 r. W 1861 r. połączono - poprzez Bochnię, Tarnów, Dębice, Przemyśl z Lwowem, który z kolei w 1870 r. połączono linią kolejową z Brodami i Tarnopolem. Wybudowano ze względów strategicznych cztery linie łączące Galicję z Węgrami.

Transport towarów siecią dróg bitych, pomimo ich silniejszego rozwoju, posiadał minimalne znaczenie do I wojny światowej, co determinowane było słabym rozwojem motoryzacji (nawet uwzględniając działalność A. Opla w Niemczech), a także małymi możliwościami transportu tego typu zarówno ze względu na wielkość ładunku jak i na odległość przewozów.

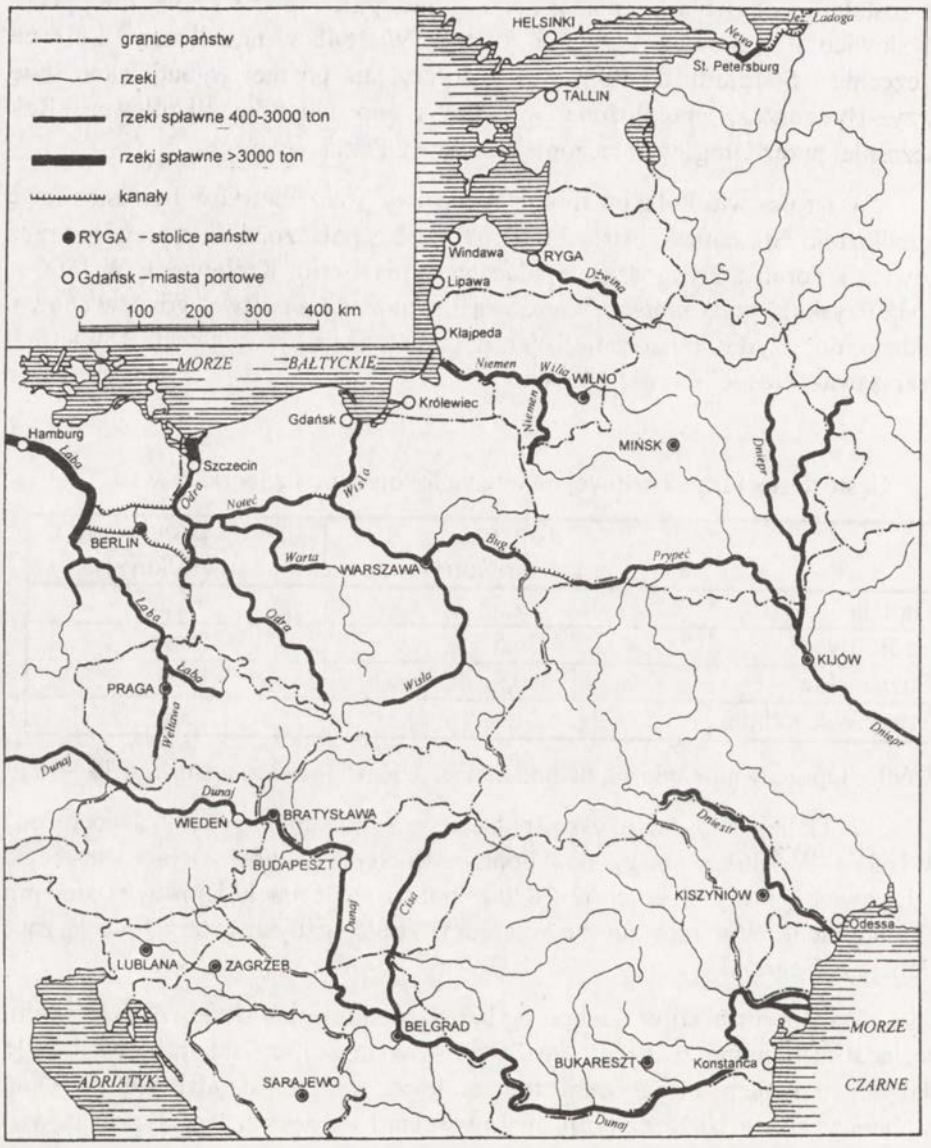
---

[58] J. Kostrowicka, Z. Landau, J. Tomaszewski, Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku, Warszawa 1984, s. 190.

[59] J. Rutkowski , Historia gospodarcza Polski, tom III, Poznań 1950, s. 127.

http://rcin.org.pl

Ryc. 5. Rzeki spławne w Europie Środkowej w 1925 r.



Źródło: T. Tillinger, Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe, Warszawa 1927 r., s. 72.

Zdecydowanie większe znaczenie od transportu siecią drogową posiadał transport wodny śródlądowy. Głównymi drogami wodnymi, dzięki korzystnym warunkom fizyczno-geograficznym były systemy rzeczne Wisły i Odry

http://rcin.org.pl

wzbogacone w zaborze pruskim przez budowę kanałów (Bydgoski)[60], który dzięki stale prowadzonym pracom przy pogłębianiu, umożliwił wzrost nośności łodzi ze 100 do 245 ton. Szczególną atrakcją dla żeglugi w Europie Środkowej, a zwłaszcza na terytorium Polski było jej położenie tranzytowe [61] i wybitnie korzystne dla transportu wodnego śródlądowego, warunki fizyczno-geograficzne umożliwiające dogodną budowę kanałów z długim okresem żeglugi.

Już w 1896 r. rozpoczęto kanalizację Górnej Łaby i Wełtawy, które ukończono doprowadzeniem prac do Pragi w 1918 r. Istniało również połączenie Dunaju z Renem przez Men, którego budowę ukończono w 1845 r. Posiadało ono jednak niską zdolność przepustową (ze względu na małe wymiary śluz 32,10 x 4,47 m) umożliwiającą przepływ barek do 120 ton[62].

Poza Prusami, znaczenie gospodarcze odgrywały także systemy rzeczne Wisły i Dniestru, a na południe od Karpat Dunaju z dopływami (Drawa, Sawa, Morawa).

3. HANDEL ZAGRANICZNY I GŁÓWNE KIERUNKI TRANZYTOWE

Handel zagraniczny do 1914 r. w Europie Środkowej wynikał wyłącznie z powiązań gospodarczych Niemiec, Rosji i Austro-Węgier.

W Rosji poważną rolę w gospodarce odgrywał potencjał ekonomiczny Królestwa, okręgu moskiewskiego, petersburskiego i zagłębii donieckiego i krzyworoskiego. Polityka celna prowadzona przez Rosję, w praktyce równoznaczna z protekcjonizmem, prowadziła do rozwoju przemysłu zwłaszcza w Królestwie, ale także do niekorzystnych zjawisk - np. wojna celna z Niemcami (1890-1894), która zaciążyła na handlu Królestwa z Prusami, silnie ograniczając obroty z Austrią a nawet z Galicją.

Dzięki wysokim stawkom celnym eksport Królestwa sięgał Syberii, a nawet Chin. Przez ziemie Kongresówki przechodził natomiast znaczącej wielkości "tranzyt" rosyjsko-niemiecki. Sprowadzano naftę z Kaukazu, bawełnę z Azji Środkowej, koks i surówkę żelaza z Ukrainy[63]. W państwie

---

[60] T. Tillinger, Drogi wodne, Warszawa 1948, tom I, s. 476.

[61] T. Tillinger, Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe,
Warszawa 1927, s. 58.

[62] Z. Szling, J Winter, Drogi wodne śródlądowe, Wrocław 1988, s. 16.

[63] I. Kostrowicka, op. cit., s.196.

http://rcin.org.pl

niemieckim poszczególne prowincje odgrywały w handlu odmienną rolę. Wielkopolska i Pomorze nastawione na produkcję rolną i przetwórstwo spożywcze stały się eksporterami artykułów zbożowych, hodowlanych i spożywczych (nierogacizna, bydło, skóry surowe, cukier surowy), gdy import do tych dzielnic obejmował węgiel, koks, stal, surówkę, chemikalia, towary kolonialne, piwo, wino, ryby.

Ze Śląska wywożono natomiast węgiel, żelazo, ołów, cynk i papier, a przywożono głównie artykuły spożywcze i surowce przemysłowe (rudy żelaza).

W tranzycie ważną rolę zaczęły odgrywać porty morskie w Gdańsku i Szczecinie, w których rozpoczęto na masową skalę przeładunek węgla, ropy naftowej, drewna i artykułów kolonialnych, a także zbóż (od czasu likwidacji ceł sundzkich w 1857 r.)[64], których import po 1870 r. zaczął przewyższać eksport. Na potrzeby handlu międzynarodowego rozbudowano stocznie i porty Hamburga, Bremy, Kilonii, Szczecina, Gdańska i Elbląga, a Niemcy rozpoczęły ekspansję kapitałową w Rosji i Austro-Węgrzech, co dało podstawy dla późniejszego przymierza. Austro-Węgry stały się także pomostem tranzytowym w kierunku na Bałkany i Turcję[65].

Rozwój gospodarczy w Austrii doprowadził do szeregu zakrojonych na dużą skalę inwestycji (regulacja Dunaju, koleje żelazne), ale skupiany był głównie w niemieckojęzycznych częściach Cesarstwa i w Czechach. Galicja, bardzo ważna ze strategicznego punktu widzenia, odgrywała niewielką rolę w gospodarce Austrii. Wywożono głównie ropę naftową z Zagłębia Krośnieńsko-Jasielskiego, a także drewno i sukno bielskie. Przywożono przede wszystkim towary przemysłowe. W handlu zagranicznym Austrii głównymi kierunkami tranzytowymi były pasma tranzytowe prowadzące na Triest, Hamburg i Bremę, co zdeterminowane było wzrastającymi obrotami z zachodnią i północną Europą oraz Stanami Zjednoczonymi.

Z punktu widzenia definicji tranzytu, do I wojny światowej zjawisko to na terenie Europy Środkowej miało minimalne znaczenie, gdyż praktycznie zdecydowana większość potencjalnych partnerów Austro-Węgier (Serbia, Rumunia, Turcja, Włochy), Niemiec (Francja, Włochy, Skandynawia) i Rosji (Chiny, Skandynawia, Turcja) posiadała bezpośrednie granice lądowe, a dzięki portom morskim możliwy był transport do Stanów Zjednoczonych i państw półkuli południowej lub zachodniej.

---

[64] Ibid., s. 197.

[65] Po kryzysie z 1873 r. - krachu na giełdzie wiedeńskiej - kapitał niemiecki w pewnym stopniu podporządkował sobie część gospodarki Austrii, co ułatwiło mu ekspansję na Bałkanach - por. H. Wereszycki, Historia Austrii, Wrocław 1986, s. 239.

http://rcin.org.pl

Na terenie Europy Środkowej, w praktyce podzielonym pomiędzy Rosję, Austro-Węgry i Niemcy (mającymi wspólne granice), handel zagraniczny również nie powodował wzrostu obrotu tranzytu, a silne powiązania gospodarcze pomiędzy tymi państwami (pomimo wojny celnej Rosji i Niemiec) nie wymagały usług tranzytowych. Sytuacja ta uległa diametralnej zmianie po I wojnie światowej, gdy powstało w tym regionie wiele nowych państw, z których część pozbawiona dostępu do morza (Austria, Węgry, Czechosłowacja) zmuszona została do rozwinięcia tranzytu, dla utrzymania i rozwoju swego potencjału gospodarczego.

4. ZMIANA SYTUACJI GEOPOLITYCZNEJ W EUROPIE ŚRODKOWEJ

Pierwsza wojna światowa zakończona rozpadem Austro-Węgier, rewolucją w Rosji oraz klęską II Rzeszy i abdykacją cesarza Wilhelma doprowadziła do całkowitej zmiany mapy politycznej i uwarunkowań geopolitycznych w regionie Europy Środkowej. Postanowienia traktatu wersalskiego (20.06.1919 r.) wprowadziły szereg zmian w Europie porządkując, z częściowym uznaniem zasady o samostanowieniu narodów, jej narodowościową mozaikę.

Na terytorium byłych cesarstw: austro-węgierskiego, niemieckiego i rosyjskiego utworzone zostały: Austria, Czechosłowacja, Węgry, Królestwo Serbów, Chorwatów i Słoweńców[66], Polska, Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia. Proces tworzenia się nowych państw nie odbył się jednak ani szybko ani w sposób pokojowy. Nie objął także wszystkich grup etnicznych pretendujących do utworzenia własnego państwa. Trudności w określaniu przestrzennego zasięgu nowych państw zdeterminowane były przez sprzeczne interesy "państw spadkobierców" wspierane wzrastającymi nastrojami nacjonalistycznymi, zarówno w tzw. historycznych [67] jak i w prawie zupełnie nowych, o świeżo wzbudzonej świadomości narodowej, grupach etnicznych dążących do utworzenia niezależnych państw.

Na podstawie traktatów pokojowych zawartych przez Koalicję z Niemcami (Wersal 28.06.1919 r.), z Austrią (Saint-Germain-en-Laye 10.09.1919 r.), z Bułgarią (Neuilly-sur-Seine 27.11.1919 r.), z Węgrami (Trianon 4.06.1920 r.) i z Turcją (Sévres 10.08.1920 r., zastąpiony traktatem

---

[66] Od 1929 r. przybrało ono nazwę: Królestwo Jugosławii.

[67] Por. dyskusje o narodach i ojczyznach u : S. Ossowski, O ojczyźnie i narodzie, Warszawa 1984, s. 17-18 i R. Wapiński, Historia regionalna i narodowa, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, 1978, nr 2, s. 155-169.

http://rcin.org.pl

Ryc. 6. Nowe państwa Europy Środkowej (stan na 1923 r.)

Źródło: Atlas Historyczny Świata, Warszawa - Wrocław 1986 r.

http://rcin.org.pl

podpisanym w Lozannie 24.07.1923 r.), wytyczono w Europie Środkowej granice państw całkowicie zmieniające stosunki polityczne, gospodarcze (w tym transportowe) i militarne tej części świata. Uzupełnieniem powyższych traktatów w stosunkach dwustronnych były podpisane przez Rosję Radziecką z Finlandią[68] (14.10.1920 r.), Łotwą (01.08.1920 r.), Estonią (02.02.1920 r.) i Litwą (16.06.1920 r.) traktaty pokojowe uznające niepodległość nowych państw oraz regulujące przebieg granic pomiędzy nimi. Na podstawie traktatu w Trianon dokonano rozgraniczenia obszarów dawnego cesarstwa Austro-Węgier pomiędzy jego sukcesorów i pokonane Węgry, które straciły prawie połowę swojego dawnego terytorium i około jednej trzeciej ludności madziarskiej[69]. Decyzją mocarstw zachodnich z 28.07.1920 r. wytyczona została granica pomiędzy Polską a Czechosłowacją. O przebiegu polskiej granicy wschodniej zadecydował przebieg wojny polsko-bolszewickiej zakończonej podpisaniem 18.03.1921 r. w Rydze kompromisowego traktatu pokojowego ustalającego przebieg granic Ukraińskiej i Rosyjskiej Republiki Radzieckiej z Polską. Po pozorowanym buncie dywizji gen. L. Żeligowskiego, zdobyciu Wilna i proklamowaniu tzw. Republiki Litwy Środkowej włączono ją w 1922 r. do Polski[70]. Definitywne ustalenie granicy polsko-niemieckiej nastąpiło na podstawie ustaleń traktatu wersalskiego, plebiscytów na obszarach spornych oraz trzech powstań śląskich i powstania wielkopolskiego, wskutek których Wielkopolska została włączona do Polski a Śląsk podzielony, przy czym większość zagłębia przemysłowego przypadła Polsce. Gdańsk przekształcony został w Wolne Miasto pod patronatem Ligi Narodów w unii celnej z Polską[71]

Wszystkie powyższe decyzje stworzyły w Europie Środkowej zupełnie nową sytuację w każdej dziedzinie życia. Przez utworzenie narodowych państw nastąpił wzrost antagonizmów narodowościowych oraz procesów wynarodowienia mniejszości etnicznych w obrębie dopiero co utworzonych państw. Nowe granice, a zwłaszcza stawki celne, ograniczyły a w niektórych przypadkach zlikwidowały współpracę poszczególnych regionów dawnych

---

[68] 18.12.1917 r. uznanie niepodległości przez Radę Komisarzy Ludowych, 14.10.1920 r. traktat pokojowy z Rosją Radziecką.

[69] H. Seton - Watson, Nations and States, Boulder 1977, s. 168 - 169.

[70] Mocarstwa zachodnie uznały ten fakt dopiero 15.03.1923 r., gdy Rada Ambasadorów oficjalnie uznała granice Polski z Litwą i Rosją. Por. W. Pobóg-Malinowski, Najnowsza historia polityczna Polski, Gdańsk 1990, s.533.

[71] 22.04.1919 r. Rada Najwyższa przyjęła i potwierdziła propozycję Lloyda George'a o utworzeniu Wolnego Miasta Gdańsk pod protektoratem projektowanej Ligi Narodów.

http://rcin.org.pl

cesarstw[72]. Nastąpił także rozwój sieci transportowej, tym razem realizowany z punktu widzenia interesów poszczególnych państw Europy Środkowej, co niewątpliwie utrudniało, a niekiedy wręcz uniemożliwiało stworzenie wspólnej sieci transportowej w regionie[73]. Zmianie uległy powiązania gospodarcze, szlaki handlowe, sojusze militarne, potencjał gospodarczy państw oraz sytuacja geopolityczna w Europie Środkowej.

Ryc. 7. Roszczenia terytorialne narodów Europy Środkowej (ok. 1918 r.)

Źródło: N. Davies, Boże Igrzysko. Historia Polski, Kraków 1991 r.

---

[72] Klasycznym przykładem może być wojna celna polsko-niemiecka. Por. także: J. Błahut, polsko-niemieckie stosunki gospodarcze w latach 1919-1939, Wrocław 1975, s. 13.

[73] A nawet utrudniło istniejące przewozy ładunków- np. drogą wodną śródlądową na Dunaju.

http://rcin.org.pl

Po objęciu władzy przez Adolfa Hitlera w Niemczech rządy przejmuje partia faszystowska[74], która rozpoczyna dążyć do podważenia traktatu wersalskiego, początkowo na drodze politycznej, a w końcu lat trzydziestych zbrojnie. W 1933 r. Niemcy i Japonia wystąpiły z Ligi Narodów, a także nastąpił intensywny proces militaryzacji Rzeszy. Rozpoczął się okres wzrostu potęgi Niemiec, które już dwa lata później przyłączyły Zagłębie Saary[75], gdzie 91% głosujących w plebiscycie opowiedziało się za połączeniem z Niemcami. W 1936 r. wojska Rzeszy wkroczyły do zdemilitaryzowanej Nadrenii łamiąc postanowienia z Locarno, a pod koniec roku podpisano z Włochami pakt o współpracy politycznej (oś Berlin-Rzym) i pakt z Japonią (pakt antykominternowski), do którego w następnym roku przystąpiły Włochy Mussoliniego. (Wkrótce potem wystąpiły i one z Ligi Narodów). W 1938 r. Niemcy dokonały "Anschlussu" Austrii i wzmocnione gospodarczo i militarnie uzyskały podczas konferencji w Monachium zgodę Włoch, Francji i Wielkiej Brytanii na aneksję sudeckiej części Czechosłowacji. W odpowiedzi na wzrastającą potęgę Niemiec, wyraźnie ukierunkowaną na podbój Europy Środkowej[76] (Austria, Sudety, pretensje do Polski o zabór ziem uważanych za rdzennie niemieckie), następowało od 1939 r. powolne wzmocnienie roli Francji i Wielkiej Brytanii w Europie Środkowej. Jeszcze wcześniej do gwarancji dla pokoju w tym rejonie włączył się ZSRR, z którym układ o wzajemnej pomocy podpisała Francja (2.05.1935 r.), a w dwa tygodnie później Czechosłowacja. Polska, w obronie przed wiązaniem się z dwoma potężnymi sąsiadami - Niemcami i Związkiem Radzieckim nie podpisała z nimi układu.

W 1938 r. Węgry przystąpiły do paktu antykominternowskiego, co w połączeniu ze wcześniej wprowadzonymi w Bułgarii (maj 1934 r.) i Rumunii (luty 1938 r.) dyktaturami wojskowo-faszystowskimi, stworzyło podstawy ekspansji niemieckiej na Bałkanach[77]. 15 marca 1939 r. Niemcy wkroczyli do Czechosłowacji, Węgrzy zajęli Ruś Zakarpacką a Polska zajęła Zaolzie. Nastąpił rozpad Republiki Czechosłowackiej i utworzenie w jej

---

[74] Szerzej o zdobyciu władzy przez Hitlera patrz: A. Bullock, Hitler, Stalin, Żywoty równoległe, Warszawa 1994, s. 225-259; także ; A. Bullock, Hitler-Studium tyranii, Warszawa 1970, a także E. Jäckel, Panowanie Hitlera, Wrocław 1989, s. 37-67.

[75] W. Czapliński, op. cit., s. 747-748 ; P. Kennedy, op. cit, s. 300.

[76] Por. koncepcje Mitteleuropy w pracy: J. Pajewski, "Mitteleuropa", Poznań 1959, koncepcje Mitteleuropy por.: B. Barbier, Mitteleuropa. Definicja geograficzna, "Przegląd Geograficzny", 1991, nr 3-4, s. 231-244.

[77] Militarnej ekspansji, gdyż gospodarcza nastąpiła jeszcze na początku lat 30-tych, por. W. Czapliński; op. cit., s. 745, także: J. Barbag, Geografia polityczna ogólna, Warszawa 1987, s. 264.

http://rcin.org.pl

miejsce protektoratu Czech i Moraw, oraz wasalnego państwa - Słowacji. Zajęcie Zaolzia osłabiło pozycję Polski w opinii publicznej Europy. Podczas prób mających doprowadzić Francję i Wielką Brytanię do podpisania antyniemieckigo traktatu z Rosją Niemcy zajęli Kłajpedę, a 28.04.1939 r. wypowiedzieli układ o nieagresji podpisany z Polską. Po wysunięciu szeregu żądań w stosunku do Polski, Niemcy zabezpieczając się na południu podpisali układ wojskowy i polityczny z Włochami i w tajemnicy przystąpili do rokowań z Rosją Radziecką. Po podpisaniu traktatu o podziale wpływów w Europie Środkowej (pakt Ribbentrop-Mołotow) Polska uzyskała gwarancje brytyjskie. Było już jednak zbyt późno. 1.09.1939 r. Niemcy zaatakowały Polskę a 17.09.1939 r. wojska radzieckie wkroczyły na jej wschodnie terytorium.

Zgodnie z pojmowaniem geopolityki przez Bismarcka, państwo niemieckie a wcześniej pruskie realizowało swoją politykę zagraniczną dostosowując przestrzeń geograficzną i zasięg terytorialny kraju do aktualnych potrzeb gospodarczych, a jeżeli nie było to możliwe na drodze dyplomatycznej, to należało egzekwować prawo "egoistycznego" wzrostu narodu na drodze siły militarnej. Jak trafnie zauważył P. Kennedy, rozwój militarny i gospodarczy Niemiec był ściśle związany ze spiralą kolejnych podbojów i grabieży[78]. „Ponieważ ponowne uzbrojenie Niemiec dokonało się tak szybko, że wywołało to poważne napięcia w gospodarce, Hitler musiał odczuwać potężną pokusę, by uciec się do wojny dla złagodzenia trudności gospodarczych”[79].

Jak wynika z powyższego kalendarium stosunków politycznych w Europie Środkowej, trzy główne państwa tj. Czechosłowację, Węgry i Polskę cechowało wybitnie niekorzystne położenie geograficzne. Dodatkowo, brak pewnych politycznie i gospodarczo sojuszników w połączeniu z wrogo nastawionymi państwami sąsiednimi spowodowało rozbicie Czechosłowacji, Polski oraz włączenie Węgier do wojny przeciwko ZSRR wraz z Niemcami.

Sytuacja geopolityczna Węgier, skomplikowana po traktacie w Trianon, pozbawiła kraj nie tylko dostępu do morza ale także dużej części ziem rdzennie węgierskich, zamieszkanych przez Madziarów i przyłączonych do Czechosłowacji, Jugosławii oraz Rumunii. Państwa te, w obawie przed rewizjonizmem węgierskim, wspierając się wzajemnie utworzyły antywęgierski sojusz nie dbając o bardziej realne zagrożenie, dominację gospodarczą czy wręcz militarną Rzeszy oraz ZSRR.

Z punktu widzenia geopolityki niemieckiej brak było również podstaw fizyczno-geograficznych do istnienia państwa czechosłowackiego. Nie przewidywał go nawet pasowy schemat państw europejskich F. Ratzla,

---

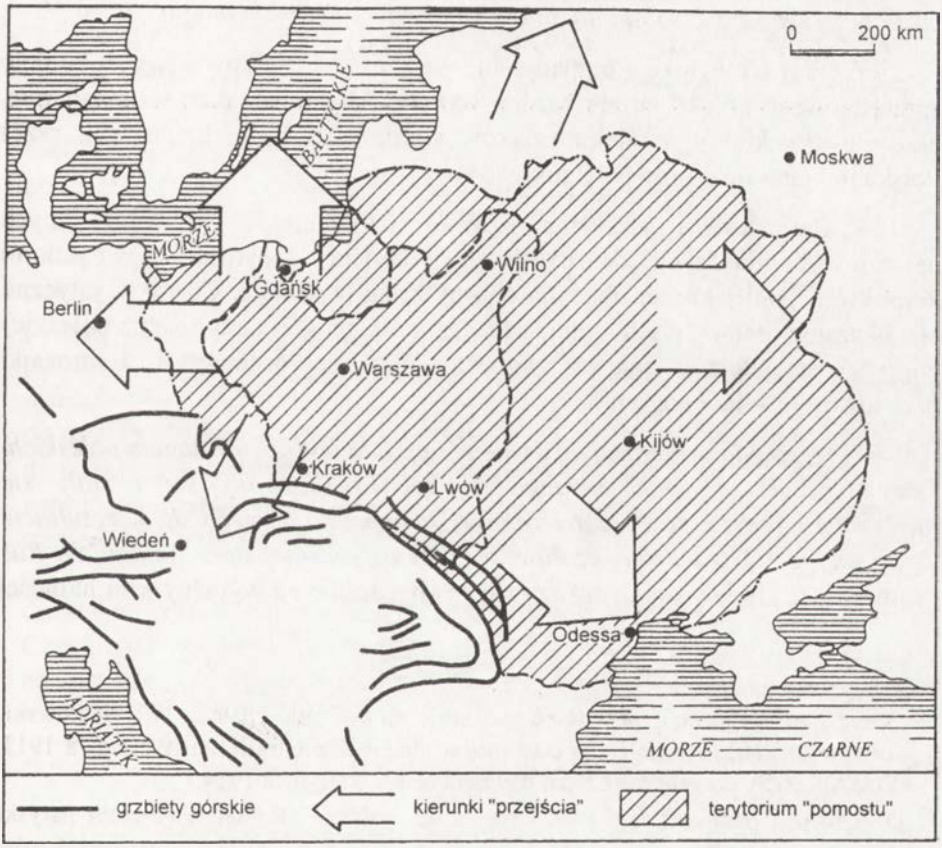
[78] P. Kennedy, op. cit., s. 305.

[79] Ibid. s. 304

http://rcin.org.pl

który pomiędzy Polską na północy, Grecją na południu, Niemcami na zachodzie i Rumunią na wschodzie przewidywał istnienie jedynie Austrii i silnego państwa węgierskiego[80]. W połączeniu z ruchami odśrodkowymi mniejszości niemieckiej pozbawiło to państwo czechosłowackie oparcia na zachodzie, a pretensje węgierskie do wschodnich krańców Słowacji i polskie do Zaolzia komplikowały sytuację geopolityczną rządu czechosłowackiego, zmuszając go do szukania sojuszników we Francji czy nawet w ZSRR.

Ryc.8. Pomostowe i przejściowe położenie Polski



Źródło: Opracowanie własne

Na położeniu geopolitycznym Polski silnie zaciążyło dziedzictwo zaborów i poglądy o przejściowym położeniu terytorium polskiego

[80] F. Ratzel, Politische Geographie, Berlin 1903, s. 258.

http://rcin.org.pl

prezentowane przez W. Nałkowskiego[81] oraz polemizującego z nim E. Romera[82] uważającego, że terytorium Polski ma charakter pomostu pomiędzy "Europą Zachodnią" a "Europą Czarnomorską".

Natomiast R. Umiastowski podzielając ówczesne poglądy geopolityczne, główną uwagę kieruje na możliwości obronne terytorium i w tym aspekcie, a zwłaszcza pod kątem możliwości transportowych rozpatruje położenie Polski. *"Etnograficzny obraz Polski legł na zworach, z których wychodzą, i ku którym dążą szlaki międzymorza w swym układzie wachlarzowym, on więc reguluje dopływ krwi do wszystkich części jednego organizmu. Stąd ludy międzymorza musiały łączyć się z Polską i na nim tylko hegemonia Polski mogła istnieć"*[83].

Z pracy tej wynikają poglądy zbieżne z tezą W. Nałkowskiego, u którego "przejściowość Polski" miała bardzo wyraźny charakter także w transporcie, przede wszystkim w rysunku szlaków komunikacyjnych, biegnących przez Polskę południkowo i równoleżnikowo.

R. Umiastowski wskazuje również na istnienie problemu innych narodowości, dążących do uzyskania własnego państwa, z wszystkimi konsekwencjami jakie ten fakt dla obrony kraju powoduje. Charakterystyczne jest ukazanie granicy wschodniej, gdzie czynnik geograficzny (bagna poleskie) odgrywa decydującą rolę w kształtowaniu się osadnictwa i mozaiki narodowościowej na pograniczu.

"Przeszkodą graniczną do dzisiejszego dnia jest obszar bagien poleskich, który sprawił, że szlaki naszego osadnictwa rozdwoiły się i stały się niewspółmiernie długie i rozstrzelone w stosunku do naszych sił, w rezultacie czego raz po raz traciliśmy czołowe zastępy osadników, które wchłaniała Ruś i Litwa"[84] R. Umiastowski wskazywał równocześnie na wyraźny klin ludności

---

[81] Szerzej o koncepcji przejściowego położenia Polski patrz: W. Nałkowski, Terytorjum Polski historycznej jako indywidualność geograficzna, Warszawa 1913; tenże Materjały do geografii Ziem dawnej Polski, Warszawa 1914.

[82] O koncepcji pomostowego położenia Polski, patrz, E. Romer, Pamiętnik paryski 1918-1919, Wrocław 1989; tenże, Przyrodzone podstawy Polski historycznej, Lwów 1912; tenże, Ziemia i geografia fizyczna ziem polskich [w:] Polska. Obrazy i opisy, Lwów 1906; tenże, Ziemia i państwo. Kilka zagadnień geopolitycznych, Lwów-Warszawa 1939. Dyskusja obu stanowisk por.: J. Wendt, Geopolityczne uwarunkowania położenia Polski w pracach W. Nałkowskiego i E. Romera, Ogólnopolski Zjazd PTG, [red] T. Wilgat, Lublin 1994, s.197-198.

[83] R. Umiastowski, Terytorium Polski pod względem wojskowym, Warszawa 1921, s. 11.

[84] R. Umiastowski, Geografia wojenna Rzeczypospolitej Polskiej i ziem ościennych, Warszawa 1924 , s. 274.

http://rcin.org.pl

.niepolskiej narodowości wciśnięty pomiędzy "drogi osadnicze" na kierunku Wilna i Lwowa.

Rola Polesia zwężającego szlak najazdu, nie miała większego znaczenia w średniowieczu, gdy granicy linearnej, której strzec należy oraz jednolitego frontu nie znano. Tak więc puszcza graniczna Polesia sprawiała, że aż do Brześcia wysuwała się reduta prawosławia[85]. Mniejszości narodowościowe, przejściowość granic a raczej brak naturalnych barier i sąsiedztwo Niemiec i Rosji składały się na geopolityczne położenie Polski[86].

5. TRANZYT W EUROPIE ŚRODKOWEJ W LATACH 1918-1939

Po podpisaniu Traktatu Wersalskiego oraz poprzez prowadzenie polityki faktów dokonanych, Polska od 1922 r. stanowiła ostatecznie określony pod względem granic organizm państwowy. Pozostałe państwa regionu, Czechosłowacja i Węgry, pomimo trwających sporów granicznych również ustabilizowały na dwadzieścia lat swoje granice. Wśród tych krajów najlepsze położenie tranzytowe cechowało Polskę leżącą na skrzyżowaniu południkowych i równoleżnikowych szlaków tranzytowych, zwłaszcza iż posiadała ona dostęp do morza, sukcesywnie rozszerzany wraz z rozwojem infrastruktury portu gdyńskiego[87]. Pozostałe państwa, nie mając dostępu do morza, były zmuszone do przesyłania własnych ładunków tranzytem do portów wybrzeża Bałtyku, Morza Północnego, Adriatyku i Morza Czarnego, natomiast przez ich terytorium przebiegał mniejszy potok ładunków tranzytowych. Głównymi szlakami tranzytowymi w południowej części regionu były równoleżnikowe linie kolejowe, w mniejszym stopniu wodne drogi śródlądowe Cisy, Dunaju i Łaby przechodzące przez Austrię, Bułgarię, Czechosłowację, Jugosławię, Niemcy, Rumunię i Węgry. Ze względu na istniejące powiązania gospodarcze oraz zmienioną po I wojnie światowej

---

[85] Por.: C. Smogorzewski, Poland`s access to the sea, London 1934, s. 227.

[86] Szerzej o przejściowym położeniu fizyczno-geograficznym i geopolitycznym terytorium Polski porównaj w pracach: W. Wakar, Polska, Warszawa 1926; A. Sujkowski, Geografia ziem dawnej Polski, Warszawa 1921; S. Lencewicz, Kurs geografii Polski, Warszawa 1922; J. Loth, Państwo polskie w oświetleniu geografii politycznej, Studia społeczne i gospodarcze, Warszawa 1925; J.Smoleński, Przyrodzony obszar Polski i jego granice w świetle nowoczesnych poglądów, Przegląd geograficzny, 1926, s. 33.

[87] Z. Machaliński, Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej 1919-1939, Wrocław 1975, s. 91; B. Kasprowicz, Kierunki polskiego handlu zagranicznego w latach 1929-1935 ze szczególnym uwzględnieniem udziału i roli Gdyni, Gdynia 1936, s. 28.

http://rcin.org.pl

sytuację geopolityczną w Europie Środkowej i Rosji Radzieckiej, główny przebieg ładunków tranzytowych ogniskował się na terytorium Polski.

Już od czasów zaborów na terytorium późniejszej II Rzeczypospolitej funkcjonował system komunikacyjny obejmujący trzy równoleżnikowo biegnące korytarze transportowe, przechodzące przez północną, środkową i południową część Polski oraz dwa południkowo biegnące pasma transportowe do portów Gdańska i Szczecina[88].

Na mocy postanowień Traktatu Wersalskiego Polska otrzymała 140 kilometrowy dostęp do morza, rozcinający państwo niemieckie na dwie części: Niemcy i Prusy Wschodnie. Jednocześnie z Gdańska i terenów otaczających go utworzono niezależny organizm państwowy - Wolne Miasto Gdańsk. Powstałe na terenie dawnych Prus Zachodnich województwo pomorskie, powiązane siecią kolejową i drogową z Niemcami, przejęło w naturalny sposób ruch przewozowy pomiędzy dwiema częściami państwa niemieckiego, tworząc mający duże znaczenie dla Niemiec i Polski północny "korytarz" tranzytowy[89] .

Drugie z równoleżnikowych połączeń przechodzące przez Polskę środkową odgrywało istotną rolę dla tranzytu Niemcy - Rosja Radziecka (późniejsze ZSRR). Wprawdzie rewolucja bolszewicka, blokada gospodarcza Rosji oraz wojna polsko-sowiecka spowodowały zanik obrotów handlowych na kierunku Europa Zachodnia - Rosja, ale już układ sowiecko-niemiecki z Rapallo (1922 r.) stworzył podstawy do współpracy gospodarczej obu państw. Tranzyt niemiecko-rosyjski przez terytorium Polski odbywał się zgodnie z postanowieniami Traktatu Ryskiego, w którym w art. XXII szczegółowo określono warunki tranzytu Rosji i Ukrainy przez Polskę. S. Łopatniuk prezentuje szereg dokumentów precyzujących problemy rozwoju, kierunki i zróżnicowanie towarowe tranzytu rosyjskiego przez Polskę oraz próby rozwoju przewozów towarów polskich na Daleki Wschód przez Rosję i Ukrainę[90]. Po podpisaniu konwencji kolejowej pomiędzy Niemcami, Litwą,

---

[88] A. Piskozub, Przekształcenia strukturalne w rozmiarach i kierunkach tranzytu przechodzącego przez terytorium Polski, Technika i Gospodarka, 1986, nr 11, s. 536; J. Gieysztor, Polskie szlaki tranzytowe, Przemysł i Handel, 1926, z. 46, s. 1418.

[89] Znaczenie geopolityczne "korytarza" znalazło swoje odbicie w ultimatum niemieckim z 24.10.1938, w którym zażądano przeprowadzenia eksterytorialnej autostrady i linii kolejowej łączących Rzeszę i Prusy Wschodnie.

[90] 19.06.1933 podpisano konwencje polsko-radziecką o spławie materiałów drzewnych na rzekach granicznych-por. S. Łopatniuk, Polsko-radzieckie stosunki gospodarcze. Dokumenty i materiały 1921-1939,Warszawa 1979,s. 228, 473-480; tranzyt zboża do Niemiec, ibid., s. 126; tranzyt trzody chlewnej, ibid., s. 231 ; niemiecko-polsko-radziecka komunikacja towarowa, ibid., s. 575-577 i 595-600; tranzyt z Polski na

http://rcin.org.pl

Łotwą i ZSRR oraz wprowadzeniu tzw. wschodnio-sowieckiej taryfy kolejowej[91] tranzyt z Rosji do Niemiec i w kierunku odwrotnym skierowany został na korytarz północny i do portów bałtyckich, w związku z czym przewozy na paśmie środkowopolskim zmalały do 2% obsługi tranzytu niemiecko-rosyjskiego[92].

Południowe, równoleżnikowe pasmo tranzytowe, biegnące pogórzem Karpat również cechowało słabe natężenie przewozów. Niewielką rolę odgrywał tranzyt rumuńsko-polski przecinający południowe krańce Rzeczypospolitej oraz tranzyt czechosłowacko-radziecki. Korytarz ten łączył odcięte nowymi granicami od komunikacji kolejowej z Polską Kuty oraz stanowił najkrótsze połączenie Zaleszczyk z Kołomyją przez Stefanesti (d. Stefanówkę). Zgodnie z podpisaną 09.11.1929 r. w Pradze konwencją tranzytową pomiędzy rządami Królestwa Rumunii, Republiki Czechosłowackiej i Rzeczypospolitej Polskiej przewozy odbywały się na rumuńskiej trasie Grigore Ghica Voda - Valea Visaului, drogą przez Polskę pomiędzy Śniatyniem - Załuczem - Woronienką, a przez CSR pomiędzy Jasiną a Trebusany[93].

Na kierunku południkowym przebieg ładunków tranzytowych był uproszczony, ponieważ Polska nie posiadała poza Gdańskiem (do czasu rozwoju Gdyni) będącym wolnym miastem, pełnomorskiego portu zapewniającego tranzyt poza północną granicę państwa. Z tego powodu na kierunkach południkowych tranzyt państw Europy Środkowej i Rosji Radzieckiej kierowany był do Królewca, Gdańska z Gdynią i do Szczecina.

Daleki Wschód, ibid., s. 521, s. 537-539; tranzyt lotniczy, ibid., s. 522-523, tranzyt Europa-Azja, ibid., s. 527-529, 545-546, 548-553 oraz szereg innych.

91 Dzięki tej taryfie nawet ładunki z Ukrainy do Lipska były transportowane tranzytem przez Litwę, Łotwę do Prus Wschodnich. Por. J. Butler, Konkurencja portów Bałtyckich w świetle współzawodnictwa kolei polskich i niemieckich, Przemysł i Handel, 1929, nr 2, s. 60, a także: B. Kaczmarkiewicz, Tranzyt pomiędzy ZSRR a państwami zachodnimi przez Polskę, Przemysł i Gospodarka, 1930, z. 35, s. 1551 ; Cz. Landsberg, W sprawie przewozów tranzytowych pomiędzy Niemcami a ZSRR, Przemysł i Handel, 1928, z. 41, s. 1642; P.H. Seraphim, Die Ostseehafen und der Ostseeverkehr, Berlin 1937 r., s. 67.

92 S. Łopatniuk, op. cit., s. 593.

93 W. Piasecki, Tranzyt niemiecki przez Polskę, Toruń 1935, s. 124, por. także: Z. Klechniewski, Umowy kolejowe Polsko-Rumuńskie, Przemysł i Handel, 1929, z. 23, s. 1009-1010.

http://rcin.org.pl

Dla zilustrowania tego zjawiska celowe jest ukazanie zaplecza[94] tranzytowego tych portów (dla portu w Gdyni od 1931 r.)[95].

Tabela 4

Tranzyt państw Europy Środkowej i Wschodniej przez porty Gdańska, Gdyni, Królewca i Szczecina w 1934 r. w tys. ton

Państwo	Gdańsk	Gdynia	Królewiec	Szczecin
Polska	-	-	37,6	63,9
W. M. Gdańsk	-	-	57,8	0,5
Litwa	0	0	17,6	0,1
ZSRR	2,8	0	2,1	0,3
Czechosłowacja	294,6	95,3	0,9	198,0
Rumunia	46,6	3,6	3,4	1,6
Węgry	1,2	20,8	2,4	4,6
Austria	0,1	0,2	0	8,1

Źródło: M. Brzozowski, po. cit., s. 15, 24, 68-73.

Dominujące znaczenie w przeładunkach tranzytowych przez Szczecin odgrywały towary z CSR stanowiące w imporcie 65% całości obrotów tranzytowych portu, na który składały się rudy żelaza, drewno i materiały budowlane a w eksporcie wyroby metalowe, zboże i owoce. Drugi pod względem wielkości obrotów był tranzyt Polski obejmujący w wywozie głównie zboża i mąkę a w przywozie papier[96].

Około połowy ładunków przesyłanych przez Polskę do Szczecina transportowano wodną drogą śródlądową przez Wisłę, kanał Bydgoski, Noteć, Wartę i Odrę. Podobnie jak ładunki z Wolnego Miasta Gdańska do Królewca,

---

[94] Zaplecze określa obszar ciążący w sensie gospodarczym do określonego portu. Szerzej por.: J. Zaleski, Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie, Warszawa 1978, s. 444 i nast..

[95] F. Hilchen, Wykorzystanie wolnocłowej strefy w Gdyni dla ruchu tranzytowego z Czechosłowacją, Przemysł i Handel, 1929, z. 32, s. 1373-1376. Tranzyt przez Gdynię z i do CSR pojawia się w 1931 r. i wynosił 14,3 tys. ton. Szerzej por. M. Brzozowski ; Obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy Środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej, Gdynia 1937, s. 68-69 ; Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1931-1935.

[96] M. Brzozowski, op. cit., s. 25-26; P. H. Seraphim, op. cit., s. 126.

http://rcin.org.pl

które w 92% przesyłano przez Wisłę, Nogat i Zalew Wiślany (Zatoka Świeża niem. Frische Haff)[97]. Na wywóz składał się głównie węgiel (24,5 tys. ton) oraz cukier (14,7 tys. ton). Przywóz stanowił jedynie 2,7 tys. ton, na które składały się żelazo i maszyny[98]. Drugie miejsce w obrotach Królewca zajmowała Polska wysyłając drewno, zboże i żelazo. Na trzecim miejscu znajdował się tranzyt z Litwy, głównie drzewa i zboża oraz - do Litwy - ropa naftowa.

W przeładunkach tranzytowych portu gdańskiego największą rolę odgrywały ładunki Czechosłowacji o strukturze towarowej podobnej do przeładunków w Szczecinie oraz obroty towarowe Rumunii, której eksport obejmował zboża i drewno a import żywność[99]. Zapleczem tranzytowym dla Gdyni była również Czechosłowacja, a od 1933 r. także Węgry[100]. Struktura tranzytu CSR była podobna do obrotów Gdańska i Szczecina, natomiast Węgry importowały rudę żelaza a eksportowały owoce[101]. Niską wartość obrotów towarowych Węgier w portach bałtyckich tłumaczy silna konkurencja portu w Trieście, Bremie i Hamburgu ściągających do siebie większość towarów Węgier, Austrii i Czechosłowacji[102]. Niewielkie obroty ZSRR i Litwy przez wymienione porty wynikają z bezpośredniego dostępu tych państw do morza, a także ze skierowania znaczącej części tranzytu przez Prusy Wschodnie i dzięki tranzytowi uprzywilejowanemu do Niemiec[103]. Eksport obejmował głównie drewno i owoce a import materiały budowlane[104]. Jak wynika z tab.4 dominującą rolę w tranzycie przez porty Gdańsk i Gdynię odgrywały ładunki Czechosłowacji i Rumunii, których wielkość pomimo zmienności w czasie wykazywała tendencję wzrostu (por. tab.5).

---

[97] Drogi wodne na zapleczu opisywanych portów por.: T. Tillinger, Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe, Warszawa 1927, s. 70 - 72.

[98] M. Brzozowski, op. cit., s. 16 - 17 .

[99] Szerzej por. A. Siebeneichen, Konkurencja portów bałtyckich, Toruń 1930, s. 8.

[100] Zaplecze tranzytowe Gdyni i Gdańska przedstawia P. H. Seraphim, op. cit., s. 275.

[101] M. Brzozowski, op. cit., s. 72.

[102] Tranzyt Austrii obejmował w imporcie rudy żelaza a w eksporcie wyroby stalowe. Por. szerzej; Rocznik Rady Interesantów portu Gdyni 1936, Gdynia 1937, s. 100. Konkurencja portu w Trieście: por., E. Patryn, op. cit., s. 242.

[103] A. Rudzki, Zarys polskiej polityki komunikacyjnej, Londyn 1945, s. 97; L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, Tranzyt w międzynarodowej wymianie towarowej, Warszawa 1988, s. 185 ; tranzyt uprzywilejowany por.; J. H. Orcholski, Le Transit Privilegie Germano-Polono- Dantzikois, Strasbourg 1938, s. 15.

[104] A. Rudzki, op. cit., s. 96.

http://rcin.org.pl

Tabela 5

Tranzyt CSR i Rumunii przez porty Gdańska i Gdyni w latach 1926 - 1937 w tys. ton

Rok	Czechosłowacja			Rumunia		
	Gdańsk	Gdynia	Razem	Gdańsk	Gdynia	Razem
1926	46	-	46	7	-	7
1927	120	-	120	21	-	21
1928	284	-	284	23	-	23
1929	398	-	398	27	-	27
1930	437	-	437	47	-	47
1931	338	14	352	39	-	39
1932	80	30	110	30	1	31
1933	187	71	258	46	2	48
1934	295	95	390	54	4	58
1935	403	130	533	57	10	67
1936	489	93	582	168	5	173
1937	1 036	223	1 259	124	6	130

Źródło: Sprawozdanie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni za rok 1931-36 oraz Rocznik Rady Interesantów portu Gdyni, Gdynia 1938, s. 100.

Powyższe dane ukazują zdecydowaną dominację obrotów tranzytowych Gdańska, zarówno w przypadku CSR jak i Rumunii. W latach 1931-1933 nastąpiło wyraźne zmniejszenie obrotów spowodowane przez kryzys gospodarczy w Europie.

Pod względem kierunku nadania w tranzycie Czechosłowacji dominował import stanowiący średnio 79% całości obrotów, natomiast w tranzycie Rumunii eksport wynoszący średnio prawie 83%[105]. Przez porty Gdańska i Gdyni przechodził także tranzyt innych państw Europy Środkowej ale miał on znaczenie marginalne[106].

---

[105] P. Mianecki, Der seewartige Transitverkehr über Polen, Göttingen 1966, s. 48.

[106] Tranzyt Austrii 242 tony (głównie linoleum, wino, owoce i skóry); tranzyt Węgier tylko w roku 1934-patrz tab. 4 ; tranzyt Litwy - patrz tab. 4; tranzyt ZSRR-2848 ton, tranzyt Bułgarii 102 tony, tranzyt Łotwy 410 ton. dane wg M. Brzozowski, op. cit., s. 68-74.

http://rcin.org.pl

Tabela 6

Tranzyt państw Europy Środkowej i Wschodniej przez porty Niemiec w tys. ton w latach 1928-1934

Lata	CSR	Polska	Rumunia	Austria	Węgry	Bałkany*	ZSRR	Litwa
1928	3 113, 5	1 321,1	37,7	297,8	44,9	17.7	75,9	90,1
1929	2 695,9	1 022,2	31,8	161,4	21,5	11,6	85,9	112,9
1930	2 510,7	1 052,0	24.9	302,9	59,3	15,3	52,9	108,1
1931	2 578,3	567,7	18,4	318,8	50,3	16,0	30,8	73,9
1932	1 731,3	337,4	19,6	194,2	17,0	13,9	15,6	36,4
1933	1 551,1	283,8	15,3	149,5	43,0	10,6	7,6	17,6
1934	1 572,3	222,6	19,8	149,4	42,4	14,3	4,4	42,1

*Grecja, Jugosławia, Turcja, Bułgaria

Źródło: M. Brzozowski, op. cit., s. 67-68.

Dla państw Europy Środkowej i Wschodniej, w obrotach tranzytowych dużą rolę odgrywały porty niemieckie obejmujące na swoim zapleczu przede wszystkim Czechosłowację, Polskę, Austrię i Litwę. Dzięki dogodnym taryfom kolejowym ściągały one ładunki z Rumunii, Węgier, ZSRR i nawet państw bałkańskich (Jugosławia, Bułgaria, Grecja, Turcja)[107].

Tranzyt Czechosłowacki w 77% przechodził przez Hamburg, podobnie jak tranzyt Austrii (67%) oraz Rumunii (59%), Węgier (83%) i państw bałkańskich (64%), co powodowane było dostępnością portu poprzez drogę wodną Łaby[108] i dużą gęstością sieci kolejowej ułatwiającej przewozy oraz dzięki stosowaniu niskich taryf kolejowych. Drugim pod względem wielkości obrotów dla ładunków CSR, zwłaszcza w imporcie był Szczecin (12,7 %), dla Austrii - Brema, także w imporcie sięgająca 23,7 %, dla Rumunii w eksporcie - Królewiec (17,2 %), dla Węgier - Brema (16,7%), dla państw bałkańskich - Szczecin i Brema (po 12%). Tranzyt ZSRR w eksporcie w

---

[107] Specjalne taryfy tranzytowe tzw. Seehafendurchfuhrtarif - "SD" tak dalece obniżały koszty transportu, że Hamburg i Brema stały się realną konkurencją dla portów polskich nawet w przypadku ładunków z Rumunii czy państw bałkańskich-por. J. Butler, Konkurencja portów bałtyckich w świetle współzawodnictwa kolei polskich i niemieckich, Przemysł i Handel, 1929, nr 2, s. 61.

[108] Tranzyt Czechosłowacki do Hamburga był kierowany w dużych ilościach przez Łabę. Jego procentowy udział w ogólnym transporcie wynosił:

Rok	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
[%]	46,1	41,2	46,7	59,5	68,0	61,0	42,8

http://rcin.org.pl

56,8 % kierowany był przez Królewiec, tak jak i transport Litwy - 97,9% (dane procentowe dotyczą 1934 r.). Tranzyt Polski w eksporcie kierowano do Królewca (40,7% całości obrotu) i do Szczecina (25,6 % całości obrotu) a w imporcie przez Hamburg (5,7% całości obrotu) i Szczecin (3,4% całości obrotu). Z Czechosłowacji wywożono głównie cukier, drewno, żelazo, zboże i szkło, przywożono zboża, nasiona oleiste, rudy i piryty, żelazo, nawozy, naftę, ryż i oleje. Z Polski eksport obejmował żelazo, drewno, zboża i chemikalia a import złom, rudy i papier. Z Rumunii wywożono drewno i owoce a przywożono żelazo, herbatę, kawę, kakao i ryby. Austria przesyłała głównie papier, żelazo a sprowadzała owoce, oleje, naftę, bawełnę herbatę, kakao i kawę. Węgry wywoziły owoce, zboża i paszę sprowadzały głównie ropę naftową. Import do ZSRR obejmował żelazo, eksport rośliny strączkowe i makuchy. Litwa wysyłała drewno, zboże a przywożono do niej naftę. Państwa bałkańskie - Turcja, Jugosławia, Grecja i Bułgaria wywoziły owoce i drewno a importowały ropę naftową, bawełnę (dane za rok 1934 r.)[109].

Austria położona jest na granicy pomiędzy Europą Zachodnią a Europą Środkową. Sąsiaduje z Szwajcarią, Niemcami, Czechosłowacją, Węgrami, Jugosławią i Włochami. W środkowym, południkowym paśmie tranzytowym biegnącym przez Europę Zachodnią zajmuje ona kluczowe miejsce zwłaszcza dla obrotów towarowych Niemiec, Włoch i Szwajcarii. W imporcie przez Austrię dominują Włochy (40,1%) sprowadzające węgiel z Polski i Czechosłowacji; Niemcy (25,0%) płody rolne z państw bałkańskich, owoce jarzyny z Włoch, drewno z Jugosławii (d. Królestwo S.H.S); Czechosłowacja (14,4%) owoce z Włoch, drewno z Jugosławii oraz Szwajcaria (7,1%) sprowadzająca narzędzia i maszyny z Europy Zachodniej i Czechosłowacja także produkty rolne z Węgier i Rumunii. W eksporcie największe obroty charakteryzują Polskę (26,1%) wysyłającą węgiel oprócz Włoch także na Węgry; Włochy (23,1%) eksportujące głównie do Niemiec i Czechosłowacji płody rolne owoce i warzywa; CSR (19,4%) eksportującą artykuły przemysłowe i węgiel do Włoch, Szwajcarii i Jugosławii oraz Niemcy (18,6%) wysyłające głównie artykuły przemysłowe głównie do Włoch i Jugosławii. Ładunki tranzytowe pozostałych państw stanowiły razem 9,2%. W imporcie na Węgry, do Rumunii i Jugosławii obejmowały one artykuły przemysłowe a w eksporcie płody rolne i drewno (15,0%)[110]. Całkowity tranzyt przez

---

[109] Strukturę kierunkową i towarową tranzytu opracowano na podstawie: M. Brzozowski, op. cit., s. 68-75.

[110] Strukturę kierunkową i towarową tranzytu opracowano na podstawie L. K. Aprill, Rola Austrii jako pośrednika handlowego w obrotach międzynarodowych, Przemysł i Handel, 1929, nr 29, s. 1281-1284.

http://rcin.org.pl

terytorium Austrii stanowił w 1927 r. - 3612,8 tys. ton, w tym 291 tys. ton (8,1%) tranzytu łamanego (interrompu)[111].

Czechosłowacja podobnie jak Austria, Węgry i Polska jest krajem typowo tranzytowym. Tak jak w przypadku Austrii, na terenie Czechosłowacji krzyżują się południkowe i równoleżnikowe pasma transportowe łączące na kierunkach południkowym Skandynawię, Niemcy i Polskę z Austrią, Węgrami i Włochami oraz państwami bałkańskimi a na kierunku równoleżnikowym Europę Zachodnią i Wschodnią. Pomimo tak dogodnego położenia, obroty CSR były prawie dwukrotnie mniejsze od tranzytu przez terytorium Polski w porównywalnym okresie lat 1932-1935 (podobnie jak przez terytorium Węgier i Austrii).

Tabela 7

Ruch towarowy na Dunaju, Łabie i Wełtawie w handlu z zagranicą w okresie 1931-1935 w tys. ton

Kraj	1931		1932		1933		1934		1935	
	DO	Z	DO	Z	DO	Z	DO	Z	DO	Z
Dunaj										
Niemcy	5,2	17,7	10,6	14,4	2,3	13,3	2,3	4,7	1,3	5,4
Austria	23,1	4,9	31,1	3,6	25,8	3,4	16,9	2,6	11,4	2,3
Węgry	275,8	26,7	32,9	20,4	33,0	67,5	27,2	31,3	31,8	13,6
Jugosławia	154,4	282,6	86,2	85,3	58,2	64,0	77,5	221,9	82,7	152,0
Bułgaria	24,7	70,1	12,0	39,7	5,7	22,3	9,1	3,8	16,2	3,0
Rumunia	34,8	424,0	31,8	253,3	20,7	199,1	23,2	197,5	27,8	239,6
Razem	518,0	826,0	205,6	416,7	145,7	369,6	156,2	461,8	171,2	415,9
Łaba i Wełtawa										
Hamburg	617,2	864,3	623,0	628,2	424,6	532,5	299,4	349,4	309,7	392,8
Inne porty	264,3	133,5	218,6	123,1	200,6	113,9	310,2	110,4	322,4	112,8
Razem	881,5	997,8	841,6	751,3	625,2	646,4	609,6	459,8	632,1	505,6

Źródło: Statistisches Jahrbuch der CSR, Prag 1937 r., s. 130.

Niższe obroty tranzytowe Czechosłowacji wynikały z konkurencji austriacko-węgierskiej i polskiej na kierunkach równoleżnikowych oraz warunków fizyczno-geograficznych w znaczącym stopniu utrudniających

[111] Pojęcie tranzytu łamanego por. L. K. Aprill, op. cit., s. 1284. Tranzyt taki obejmuje towary wysyłane na skład w związanym obrocie celnym i stąd rozsyłane w drobniejszych partiach.

http://rcin.org.pl

rozwój sieci transportowej na kierunkach południkowych. Natomiast doskonałą drogę tranzytową stanowił dla Czechosłowacji Dunaj pomiędzy Bratysławą i Komarno na granicy z Austrią i Węgrami. Dla tranzytu czechosłowackiego, oprócz Dunaju, była wykorzystywana także Łaba i Wełtawa w obrocie towarowym z portami Niemiec, zwłaszcza z portem w Hamburgu. W transporcie towarów czechosłowackich przez Dunaj zdecydowanie przeważał import, natomiast w przewozach przez Łabę i Wełtawę import i eksport były do siebie zbliżone z przewagą eksportu, zwłaszcza po 1932 r. Po obrotach czechosłowackich w portach niemieckich drugie miejsce zajmowały ładunki z Jugosławii i Rumunii w tranzycie przez Węgry, wykazujące jednak stałą tendencję spadku. Najmniejsze obroty charakteryzowały tranzyt czechosłowacki przez Austrię do Niemiec i przez Węgry, Jugosławię i Rumunię do Bułgarii. Wynikało to w przypadku Niemiec z niskiej zdolności przewozowej górnego biegu Dunaju - powyżej granicy Niemcy-Austria, a w przypadku Bułgarii ze słabego rozwoju gospodarczego tego kraju i zbliżonej do Rumunii i Jugosławii struktury towarowej w eksporcie.

Sumaryczny tranzyt kolejami przez Czechosłowację sięgał 4,2-4,9% ruchu towarów na kolei. Wynosił on 2551,2 tys. ton w 1932 r., 2097,6 tys. ton w 1934 r. i 2553,4 tys. ton w 1935 r. W strukturze towarowej dominował węgiel kamienny i brykiety (51,8%) z Polski do Austrii i Włoch, rudy (8,0%) do Austrii, koks (7,5%) do Włoch i Austrii, drewno (8,5%) z Jugosławii i Rumunii do Austrii i Niemiec, żelazo i wyroby żelazne (6,6%) z Austrii i Niemiec do państw bałkańskich[112].

W południowej części Europy Środkowej znajdują się Węgry. Granicząc z Austrią, Czechosłowacją, Rumunią i Jugosławią stanowiły dogodne połączenie dla ruchu tranzytowego państw bałkańskich oraz Czechosłowacji, Austrii i Niemiec z wykorzystaniem tranzytu przez Dunaj. Całkowity tranzyt przez Węgry wykazywał tendencje wzrostu od 4,6 mln ton (1934 r.) przez 5,4 mln ton (1935 r.) do 6,0 mln ton (1936 r.); z tego 16,8% obrotów stanowiły rudy żelaza,10,6% żelazo, 8,1% owoce, 6,0% minerały, 3,4% artykuły żelazne, które wykazywały tendencje wzrostu, spadku natomiast obroty zbóż ze 162 tys. ton do 16,6 tys. ton oraz węgla ze 103,9 tys. ton do 41,6 tys. ton w 1936 r.[113] Około 1% wielkości obrotów stanowiły: z tendencją wzrostu - tytoń, cukier, celuloza a spadku wielkości tranzytu bawełna, fosfaty, soja i porcelana. Stałą wielkość obrotów wykazywał transport wina, alkoholu i papieru.

---

[112] Szczegółowa struktura towarowa tranzytu przez CSR por.: Statistisches Jahrbuch der CSR, Prag 1937, s. 123.

[113] Annuaire Statistique Hongrois, Budapest 1937, s. 167.

http://rcin.org.pl

Tabela 8.

Kierunki ruchu tranzytowego przez Węgry w 1935-1936 w tys. ton*

Kraje eksportujące		Kraje importujące								
		Austria	CSR	Rumunia	Jugosławia	Niemcy	Szwajcaria	Włochy	Inne	Razem
Austria	1935	210,8	1,2	178,8	17,0	0.3	0	0,1	2,4	410,6
	1936	163,2	0,1	159,0	6,2	0,9	0	0	4,0	333,5
Czechosłowacja	1935	2,0	16,3	145,8	176,5	0.2	-	246,3	19,3	606,5
	1936	0,3	24,2	145,8	235,1	27,0	0,1	368,5	36,4	837,5
Rumunia	1935	907,7	469,7	0,1	4,5	130,9	57,0	10,2	6,9	1 587,1
	1936	813,0	722,3	0,2	0	301,3	44,8	1,3	5,0	1 888,0
Jugosławia	1935	669,5	632,2	0,1	0,5	280,9	3,8	0,6	87,6	1 674,3
	1936	631,3	802,1	-	0	270,0	2,1	0,1	99,2	1 804,7
Niemcy	1935	0,4	0	315,6	12,4	-	0	0,1	8,8	337,3
	1936	0,4	0,3	438,7	33,8	-	-	0	10,8	483,9
Szwajcaria	1935	0	0	57,1	0,3	0,2	-	0	0.1	57,7
	1936	0	0	26,7	0,5	0,2	-	-	0	27,4
Włochy	1935	0,8	94,2	14,1	4,3	0,1	-	-	2,4	115,9
	1936	0.9	29,6	2,9	0	0,1	-	-	0,9	34,4
Inne	1935	61,2	224,6	10,9	44,9	175,5	0.1	32,5	31,2	580,8
	1936	27,7	262,1	3.1	52,4	199,8	0	12,8	17,7	575,8
Razem	1935	1 852,4	1 438,2	722,4	260,4	588,0	60,9	289,8	157,8	5 370,0
	1936	1 636,9	1 840,7	776,4	328,1	799,3	47,0	382,8	174,0	5 985,2

* bez ruchu interrompu wynoszącego około 0,5% w 1936 r. i 0,8% w 1935 r.

Źródło: Annuaire Statistique Hongrois, Budapest 1937 r., s. 168.

http://rcin.org.pl

W strukturze kierunkowej w eksporcie dominował tranzyt z Czechosłowacji kierowany do Jugosławii i Włoch, Jugosławii do Austrii, Czechosłowacji i Niemiec oraz Rumunii na tych samych kierunkach. W imporcie najwięcej ładunków trafiało do Austrii i Czechosłowacji z Jugosławii i Rumunii oraz do Rumunii z Niemiec i do Niemiec z Rumunii i Jugosławii.

W tranzycie z Austrii, Niemiec, Szwajcarii i Czechosłowacji dominowały: żelazo, maszyny, wyroby żelazne, artykuły przemysłowe a w tranzycie z Włoch, Rumunii i Jugosławii owoce południowe, drewno, skóry.

Tabela 9

Kierunki tranzytu radzieckiego w Europie Środkowej w tys. ton

Rok	Ładunki przesyłane przez:					
	Polskę*	Prusy Wsch.	Litwę	Łotwę	Estonię	Polskę**
1927	195,9	59,5	113,0	-	66,7	121,5
1928	231,4	43,3	128,0	576,0	35,7	-
1929	347,1	75,4	136,0	643,0	23,7	-
1930	467,5	48,3	172,0	629,0	37,4	314,0
1931	491,3	22,0	135,0	790,0	129,1	966,0
1932	173,9	21,0	160,0	392,0	62,7	108,0
1933	51,7	5,1	135,0	256,0	12,3	89,0
1934	39,3	0	-	236,0	2,2	28,0

*z i do Niemiec; **z i do Czechosłowacji

Źródło: P.H. Seraphim, Die Ostseehäfen und der Ostseeverkehr, Berlin 1937r., s. 73-79; S. Łopatniuk, op. cit., s. 576; J. Gieysztor, Przewozy między ZSRR a Europą Zachodnią tranzytem przez Polskę, Przemysł i Gospodarka, 1931 r., z.14, s. 564; E. Patryn, op. cit., s. 238.

Kolejnym krajem tranzytowym i przesyłającym towary tranzytem przez Europę Środkową jest ZSRR. Pomimo tego, że terytorium ZSRR stanowiło dogodny obszar tranzytowy dla państw Europy Zachodniej na kierunkach Azja Środkowa-Rosja i Daleki Wschód - Japonia, Mongolia, Chiny, ruch towarów, ze względu na słaby rozwój infrastruktury transportowej, brak pewności przewozowej i bariery stawiane przez ZSRR z powodów politycznych[114],

[114] Por. Pismo Ministerstwa Komunikacji do MSZ w sprawie tranzytu przez terytorium ZSRR w pracy S. Łopatniuka, op. cit., s. 587 - 588.

http://rcin.org.pl

był minimalny. Natomiast sam Związek Radziecki przesyłał znaczące ilości ładunków zwłaszcza do krajów Europy Zachodniej[115].

W eksporcie ZSRR kierowanym głównie do Niemiec i do Czechosłowacji najważniejszymi towarami pod względem wielkości tonażu były: drewno, papierówka, kopalniaki, forniry, ruda, skóry surowe, makuchy, kiszki, nafta, antracyt, węgiel, cukier, zboże, kawior, futra, sól kamienna, żelazo lane surowe, szmaty, oleje roślinne ciężkie, szczecina, włos zwierzęcy, apatyty, len, bawełna. W imporcie o bardziej rozbudowanej strukturze kierunkowej przeważały barwniki, produkty farmaceutyczne, drewno korkowe, żelazo, stal, wyroby stalowe, maszyny przemysłowe, obrabiarki, maszyny elektryczne i ich części, generatory, transformatory, akumulatory, maszyny rolnicze oraz instrumenty i aparaty[116]. Dominacja eksportu nad importem (95% całości obrotów w 1936 r. to eksport z ZSRR) podporządkowana była maksymalnemu pozyskaniu dewiz, stanowiąc nie tyle handel w sensie ekonomicznym a raczej masową wyprzedaż wszystkiego, co pozwalało za wszelką cenę otrzymać gotówkę[117].

Jak wykazują dane, od 1930 r. następuje zmniejszenie obrotów tranzytowych ZSRR kierowanych w znacznym stopniu przez Prusy Wschodnie w tzw. tranzycie uprzywilejowanym do Niemiec[118]. Konwencja Paryska podpisana w 1921 r. wprowadzała pojęcie tranzytu "uprzywilejowanego"[119], który odbywał się bez celnej kontroli ze strony Polski. Tranzyt ten odbywał się w przypadku towarów całymi składami, a pasażerów także wagonami. Dla tranzytu uprzywilejowanego wyznaczone zostały osobne linie kolejowe,

---

[115] W obrotach z Francją, Niemcami, Danią, Holandią i Belgią w 1936 r. wynosiły one 5,183 tys. ton, w tym w eksporcie ZSRR 4,941 tys. ton, por. S. Łopatniuk, op. cit., s. 593.

[116] S. Łopatniuk, op. cit., s. 593.

[117] Np. eksportowano nici (!) do Czechosłowacji, żołędzie i wytłoki buraczane. Por. J. Gieysztor, Przewozy pomiędzy ZSRR a Europą Zachodnią tranzytem przez Polskę, Przemysł i Gospodarka, 1931, z. 14, s. 562-564.

[118] B. Kaczmarkiewicz, Tranzyt pomiędzy ZSRR a państwami zachodnimi przez Polskę, Przemysł i Gospodarka, 1930, z. 35, s. 1551; J. Gieysztor, Przewozy ..., s. 562.

[119] Por. definicje tranzytu uprzywilejowanego w pracach: W. J. Piasecki, Tranzyt niemiecki przez Polskę, Toruń 1935, s. 33 ; J. Gieysztor, Tranzyt jako problem międzynarodowy, Warszawa 1927, s. 21-23 ; J. H. Orcholski, Le Transit Privilegie Germano-Polono-Dantrikois Strasbourg 1938, s. 15 ; L. Kuźma, Wolność tranzytu, Handel Zagraniczny, 1960, nr 5, s. 219 ; M. Mroczko, Finansowe aspekty niemieckiego tranzytu kolejowego przez Pomorze Gdańskie w latach 1919-1939, Zapiski Historyczne, 1979, z. 3, s. 136-137.

http://rcin.org.pl

których liczba wzrosła z dwóch w 1920 r. do dziesięciu w 1926 r. Były to kolejno:

1. Gross Boschpol-Gdańsk-Tczew-Marienburg (Malbork)
2. Chojnice-Tczew-Marienburg
3. Schneidemühl (Piła)-Bydgoszcz-Toruń-Dt. Eylau (Iława)
4. Schwiebus-Zbąszyń-Poznań-Toruń-Dt. Eylau
5. Trachenberg-Rawicz-Leszno-Poznań-Toruń-Dt. Eylau
6. Fraustadt-Leszno-Poznań-Toruń-Dt. Eylau
7. Oels-Freyhau-Zduny-Gniezno-Toruń-Dt. Eylau
8. Rakowice-Dt. Eylau-Marienburg-Gdańsk
9. Kostau-Łęka-Hanulin-Gniezno-Dt. Eylau
10. Rawicz-Leszno-Poznań-Inowrocław-Bydgoszcz-Tczew-Marienburg[120]

Oprócz tranzytu uprzywilejowanego w przewozach niemieckich część udziału miał tranzyt zwykły, polegający na spedycji towarów w wagonach, które po przejściu kontroli celnej były przyłączane do zwykłych kursowych pociągów polskich, kursujących w odpowiednim kierunku . Także i ten rodzaj tranzytu miał wyznaczone linie kolejowe:

1. Krenz-Drawski Młyn-Poznań-Dt. Eylau
2. Zawisna-Praszka-Hanulin-Dt. Eylau
3. Plostken-Grajewo-Białystok-granica ZSSR
4. Neumittelswalde-Pawłów-Ostrów Wielkopolski-Gniezno-Dt. Eylau
5. Schneidemuhl-Bydgoszcz-Laskowice Pomorskie-Gardeja-Dianeberg
6. Czymochen-Raczki-Grodno-granica ZSRR[121]

Dzięki wzrostowi liczby linii kolejowych przeznaczonych dla ładunków niemieckich do 16, w 1926 r. powstał dogodny "korytarz" tranzytowy łączący Niemcy i Prusy Wschodnie. Niskie stawki tranzytowe, ustalane często ze stratą dla Polski[122], krótki czas przejazdu oraz niezawodność połączeń spowodowały wzrost przewozów o 221% w tranzycie małym[123] oraz rozwój tranzytu wielkiego[124].

---

[120] W. J. Piasecki, Tranzyt wschodnio-pruski w piśmiennictwie niemieckim, Gdańsk 1935, s. 31-37.

[121] Ibid., s. 38-39.

[122] Według W.J. Piasecki, Tranzyt niemiecki, s. 177, por. L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit., s.181.

[123] C. Smogorzewski, op. cit., s. 405 ; J. H. Orcholski, op. cit., s. 125 ; W. J. Piasecki, Tranzyt niemiecki.., s. 178.

[124] "Tranzyt wielki" obejmował wszystkie przewozy w tranzycie uprzywilejowanym do i z Prus Wschodnich i Niemiec, w których państwem przesyłającym nie były

http://rcin.org.pl

Tabela 10

Tranzyt wschodnio-pruski na tle całego tranzytu przez Polskę w mln ton

Tranzyt	1927	1928	1929	1230	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Polska	5,2	5,6	5,7	5,2	5,3	3,3	3,5	4,1	4,9	3,6	5,8	5,9
z/do Prus	4,2	4,3	4,6	3,4	3,0	2,6	2,8	3,4	3,9	2,6	3,9	4,4
udział %	81	77	81	65	57	79	80	83	80	72	67	75

Źródło: Obliczenia własne na podstawie M. Mroczko, op. cit., s. 137.; E.Patryn, op. cit, s.233.

W okresie 1927-1938 tranzyt wschodnio-pruski sięgał średnio 74,75% całości obrotów tranzytowych na terenie Polski. W przewozach przez Polskę największe znaczenie miała linia Kostan-Dt. Eylau, na której w 1930 r. przewieziono 1,2 mln ton głównie węgla kamiennego z Zagłębia Śląskiego do Prus Wschodnich[125]. Drugim rodzajem ruchu tranzytowego przez "korytarz" był przewóz pasażerów. Zgodnie z Konwencją Paryską Niemcy posiadały prawo do przejazdu 24 pociągów dziennie na sześciu liniach w tranzycie uprzywilejowanym. Kursowały one na następujących liniach:

1. Szczecin-Gdańsk-Królewiec 4 pociągi,
2. Berlin-Tczew-Królewiec 8 pociągów,
3. Berlin-Toruń-Instenberg 4 pociągi,
4. Berlin-Poznań-Instenberg 2 pociągi,
5. Wrocław-Poznań-Instenberg 2 pociągi,
6. Wrocław-Tczew-Królewiec 4 pociągi.

Po doliczeniu pociągów specjalnych (dodatkowych) w 1932 r. przejechało tranzytem przez Polskę 9807 pociągów[126]. Umowy tranzytowe przewidywały nawet możliwość tranzytu wojska do 1400 żołnierzy i 800 ton materiałów wojskowych tygodniowo[127]. Niskie opłaty tranzytowe, pewność przewozu i krótki czas transportu stworzyły wyjątkowo dogodny układ tranzytowy dla strony niemieckiej. *"...Tranzyt odbywa się bez żadnej przeszkody. Należy jeszcze ponadto uznać, że polskie zarządy kolejowe umieją dotrzymać swych traktatowych zobowiązań. Wobec tego utraciło swoje*

Niemcy. Por. J. H. Orcholski, op. cit., s. 123 ; L. Kuźma, T. Szczepaniak, T. Tarnowski, op. cit., s. 179.

[125] C. Smogorzewski, op. cit., s. 406.

[126] Ibid., s. 397.

[127] J. H. Orcholski, op. cit., s. 146-152.

http://rcin.org.pl

praktyczne znaczenie skierowanie w całości, lub w części komunikacji pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy Niemieckiej na drogę wodną"[128]. Tak pozytywna opinia dyrekcji niemieckiej w Królewcu podkreślała znaczenie i rolę wschodnio-pruskiego pasma tranzytowego dla Niemiec, a także dla Polski, w której ze względu na wielkość obrotów odgrywało ono ważną rolę.

Po podpisaniu Traktatu Wersalskiego, zmieniającego sytuację geopolityczną w Europie Środkowej, pojawił się i silnie rozwinął ruch ładunków w tranzycie pomiędzy państwami sukcesywnymi Cesarstwa Niemieckiego, Rosyjskiego i Austro-Węgierskiego. W tranzycie wodnym śródlądowym największe obroty miały miejsce na Dunaju pomiędzy Austrią, Czechosłowacją, Jugosławią, Rumunią i Węgrami, sięgając w latach 1928-31 średnio 1,750 mln dolarów[129] Zmianie uległo także zaplecze portów bałtyckich. Kłajpeda (Memel) zmniejszyła zaplecze z obszaru Białorusi do autonomicznej strefy Kłajpedy oraz Północnej i środkowej Litwy. Zaplecze Rygi zmniejszyło się do Łotwy i tranzytu z środkowej Rosji. Obszar oferujący ładunki ciążące ku Tallinowi (Revalu) zmniejszył się do Estonii i tranzytu z strefy granicznej z Rosją . Zaplecze Gdańska i Gdyni objęło obszar Polski, Górnego Śląska, część Rumunii oraz Czechosłowacji. Królewiec (Königsberg) zmniejszył swoje zaplecze do obszaru Prus Wschodnich i tranzytu z Rosji. Szczecin objął swoim zapleczem Czechosłowację, Pomorze, Brandenburgię, tranzyt z zachodniej Polski[130] W znaczącym stopniu wzrosły ładunki tranzytowe Austrii i Czechosłowacji w Hamburgu, w przypadku Czechosłowacji w dużej mierze kierowane drogą wodną Łaby i Wełtawy[131].

W Europie Środkowej pojawiły się znaczące ze względu na wielkość obroty towarowe w tranzycie Austrii, Czechosłowacji i Węgier pozbawionych nowymi granicami dostępu do morza. Kolejną zmianą w obrotach tranzytowych był rozwój stosunków handlowych pomiędzy Rosją i Niemcami dający w efekcie wzrost tranzytu przez państwa bałtyckie oraz Polskę. Nie mniejsze znaczenie w północnej części Polski odgrywał tranzyt przez Prusy Wschodnie, który posiadał wręcz odrębne ustalenia prawne gwarantujące warunki jego przebiegu. Marginalne znaczenie cechowało obroty tranzytowe w strefach przygranicznych (np. polsko-rumuńskie) oraz nie scharakteryzowany w pracy - ze względu na niewielkie obroty - tranzyt morski, sięgający w obrocie portów niemieckich z polskimi w 1934 r. ok. 200 tys. ton,

---

[128]Cyt. za: W. J. Piasecki, Tranzyt niemiecki ... , s. 185.

[129] G. Demorgny, Danube et Adriatique, Paris 1934, s. 227.

[130] P. H. Seraphim, op. cit., s. 274-276.

[131] M. Brzozowski, op. cit., s. 45-46.

http://rcin.org.pl

a z portami państw Europy południowo-wschodniej ok. 900 tys. ton[132]. Na kierunku równoleżnikowym utworzyły się następujące korytarze tranzytowe: wschodnio-pruski w północnej części Polski, rosyjsko-niemiecki w środkowej części Polski, droga wodna Dunaju na południe od łuku Karpat. Południkowo przebiegały potoki ładunków tranzytowych na kierunku Włochy-Austria-Niemcy, drogą wodną Wełtawy i Łaby, tranzyt Czechosłowacji i Węgier idący częściowo drogą wodną Odry do Szczecina, tranzyt Czechosłowacji i Rumunii do portów Gdańska i Gdyni oraz tranzyt rosyjski przez Litwę, Łotwę, Estonię i Prusy Wschodnie. Taki obraz przebiegu ładunków tranzytowych z niewielkimi zmianami utrzymał się w Europie Środkowej do wybuchu drugiej wojny światowej.

---

[132] Ibid., s. 75, 101. Dane dotyczą tranzytu morskiego razem z bezpośrednimi przewozami pomiędzy dwoma państwami.

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

ROZDZIAŁ III. PRZEWOZY TRANZYTOWE W EUROPIE ŚRODKOWEJ PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

1. UWARUNKOWANIA GEOPOLITYCZNE TRANZYTU PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Zwycięstwo państw koalicji antyhitlerowskiej w II wojnie światowej oraz rola jaką w tym zwycięstwie odegrał Związek Radziecki, stworzyły nową sytuację geopolityczną w Europie. Niektóre państwa utraciły na prawie 50 lat niepodległość, często te same straciły część swojego terytorium. „Wielka Trójka" stworzyła w Europie nowy ład gospodarczy. Ziemie Europy Środkowej przedzieliła w zachodniej części „żelazna kurtyna".

Podczas trwania II wojny światowej nastąpił spadek przewozów tranzytowych w Europie Środkowej spowodowany przez aneksję kolejno Austrii i Czechosłowacji przez Niemcy, co zlikwidowało zarówno przewozy tych państw, jak i przewozy ich sąsiadów (Włoch, Jugosławii, Węgier) do Rzeszy. Również ładunki z terytorium objętego przez Rzeszę zostały skierowane do portów niemieckich oraz ograniczono wymianę towarową tych terenów z państwami trzecimi. Po zajęciu Polski w pierwszej fazie wojny, uległ likwidacji także tranzyt radziecki do Rzeszy. (Istniała wymiana handlowa - ale nie było Polski). W południowej części Europy Środkowej występowały stosunkowo niewielkie obroty w tranzycie zwłaszcza pomiędzy krajami naddunajskimi. Zanikł całkowicie tranzyt w północnej części regionu, gdyż ZSRR w połowie czerwca 1940 r. zajął państwa bałtyckie (Litwę 14.06.1940 r. a Łotwę i Estonię 15.06.1940 r.). Po zorganizowaniu fikcyjnych wyborów, "parlamenty tych państw jednogłośnie opowiedziały się za przyłączeniem swoich krajów do ZSRR", co nastąpiło już w sierpniu 1940 r., ZSRR zajął także ok. 10% terytorium Finlandii z miastem Viipuri (Wyborg). Dokonał także zaboru rumuńskiej Besarabii wraz z północną częścią Bukowiny.

Powiązania gospodarcze, handlowe i szlaki transportowe zostały całkowicie przerwane wskutek rozpoczęcia działań wojennych przez Niemcy na froncie zachodnim oraz atak na ZSRR w dniu 22.06.1941 r.

http://rcin.org.pl

Po zakończeniu II wojny światowej o podziale wpływów w Europie i przebiegu granic zadecydowały rozmowy w Jałcie i Teheranie oraz ustalenia międzynarodowej konferencji w Poczdamie pod Berlinem w 1945 r.

Nowa, zachodnia granica Polski przebiegać miała na Odrze i Nysie Łużyckiej obejmując i włączając do Polski Pomorze Środkowe i Szczecińskie oraz Śląsk. Na północy Polska uzyskała szeroki dostęp do morza od Świnoujścia na wyspie Uznam przez Szczecin, Ustkę, włączone do Polski Wolne Miasto Gdańsk aż do miejscowości Piaski na Mierzei Wiślanej. Do Polski przyłączono także południowo-zachodnią część Prus Wschodnich, których pozostałą część wraz z Królewcem włączono do Związku Radzieckiego.

ZSRR zagarnął także wschodnie tereny Rzeczypospolitej do Grodna, Brześcia, rzeki Bug i Lwowa, które włączono odpowiednio do Białoruskiej i Ukraińskiej SRR. W granicach ZSRR pozostały przyłączone wcześniej Litwa, Łotwa i Estonia oraz niewielka część terytorium Finlandii. Na południowym zachodzie, ZSRR zatrzymał zajętą w 1940 r. Besarabię i północną Bukowinę a Bułgaria otrzymała południową Dobrudżę. III Rzeszę podzielono na cztery strefy okupacyjne - amerykańską, brytyjską, francuską i radziecką, przywrócono państwowość Austrii (do 1955 r. pozostawała pod okupacją 4 mocarstw), a także Czechosłowacji w granicach z 1937 r., którą pozbawiono Rusi Zakarpackiej na korzyść Związku Radzieckiego, dzięki czemu uzyskał on wspólną granicę z Węgrami i Czechosłowacją. W południowo-zachodnim krańcu Europy Środkowej, do Jugosławii włączono Istrię, zachodnią Krainę, Rijekę oraz utworzono Wolne Terytorium Triestu podzielone w 1954 r. pomiędzy Włochy i Jugosławię pozostawiając Triest po stronie włoskiej.

W 1949 r. na terytorium radzieckiej strefy okupacyjnej utworzono Niemiecką Republikę Demokratyczną a z pozostałych stref Niemiecką Republikę Federalną. W tym samym roku utworzono Pakt Północnoatlantycki, do którego w 1955 r. przyjęto NRF. W Europie Środkowej i Wschodniej państwa poddane wpływom rosyjskim zawarły w maju 1955 r. Układ Warszawski, w którym główną rolę odgrywał ZSRR, wykorzystując go często do tłumienia tendencji niepodległościowych.

2. DOKTRYNALNE UWARUNKOWANIA HANDLU 1945-1989

Wśród współczesnych zjawisk w międzynarodowej polityce gospodarczej do najważniejszych należy zaliczyć grupowanie się państw w celu wspólnego rozwiązywania konkretnych problemów społecznych i gospodarczych. W okresie 1945-1989 w Europie Środkowej i na jej zapleczu

http://rcin.org.pl

najważniejszymi ugrupowaniami gospodarczymi były: Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej utworzona w 1949 r. przez kraje socjalistyczne oraz Europejska Wspólnota Węgla i Stali (1951 r.), rozszerzona do Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej w 1957 r. grupującej część państw Europy Zachodniej, a później także Europy Śródziemnomorskiej.

Przynależność państwa do określonego ugrupowania polityczno-gospodarczego wraz z wzrastającą współpracą i integracją gospodarczą jest czynnikiem sprzyjającym wzajemnej współpracy transportowej, a także świadczeniu usług tranzytowych. Międzynarodowe i wewnętrzne uwarunkowania polityczne w poważnym stopniu wpływają na politykę tranzytową[133]. Odprężenie w stosunkach międzynarodowych pozytywnie oddziaływuje na politykę tranzytową, natomiast działania wojenne w oczywisty sposób ujemnie wpływają na wymianę międzynarodową. W krańcowej postaci prowadzą one do zaniku przewozów towarowych nie tylko przez terytorium państw objętych konfliktem, ale także przez kraje powiązane politycznie czy gospodarczo ze stronami walczącymi. Równie ujemny wpływ na obroty tranzytowe mogą mieć restrykcje gospodarcze, najczęściej stosowane ze względów politycznych przez kraje o odmiennym ustroju politycznym lub różniące się ideologicznie. Konfliktowa sytuacja polityczna, nawet nie prowadząc do działań wojennych, staje się szczególnie niekorzystnym czynnikiem w polityce tranzytowej, prowadzi bowiem do zmian kierunków przebiegu potoków ładunków tranzytowych, często wbrew logice gospodarczej, a nawet zaniku przewozów. Brak wzajemnego zaufania w stosunkach politycznych jest łatwy do zauważenia w zmniejszaniu się obrotów handlowych i w tranzycie, a powolny proces poprawy stosunków międzynarodowych znacząco wpływa na zwolnienie tempa wzrostu przewozów. (por.tab.16, lata 1980-1983). Wielkość przewozów tranzytowych (zależna od pewności tranzytowej) jest szczególnie wrażliwa na niepokoje społeczne wyrażające się zakłóceniami porządku publicznego, strajkami występującymi w transporcie czy portach zarówno państwa tranzytującego jak i tranzytowego. (porównaj zmiany w przeładunkach ładunków tranzytowych w portach polskich w latach 1980-1983, tab.22-24). Zakłócenia w obsłudze tranzytu w transporcie (koleje) jak i przeładunku (porty) powodują ucieczkę tranzytu do konkurencyjnych portów lub na konkurencyjne linie transportowe.

---

[133] Pojęcie polityki tranzytowej jest utożsamiane z czynnikami konkurencji w akwizycji ładunków z wyróżnieniem taryf kolejowych dowozowych. Por.: E. Weber, Der Transitverkehr der Comecon - Länder über Hamburg nach Übersee, Hamburg 1972, rozdział III zatytułowany Bestimmungsfaktoren für Höhe des Transitverkehrs, a także E. Patryn, Tranzyt a gospodarka narodowa, Warszawa 1967, w rozdziale VIII, Polityka tranzytowa i jej narzędzia.

http://rcin.org.pl

W przewozach tranzytowych Europy Środkowej, obejmującej swoim obszarem głównie kraje socjalistyczne, decydujące znaczenie odgrywały zawierane w ramach RWPG (gdzie dominującą rolę odgrywał ZSRR) pięcioletnie umowy transportowe. Ich zasadniczym celem było określenie globalnej ilości towarów, które miały być przeładowywane w portach kraju tranzytowego lub przewiezione lądowymi szlakami transportowymi. Przewidywane w tych umowach wielkości obrotów tranzytowych były w późniejszym czasie podstawą do opracowania szczegółowych rocznych protokołów prezentujących rodzaje użytego środka transportu, strukturę towarową i kierunkową[134]. Dominacja ZSRR w RWPG determinowała uzgodnione przez strony sposoby płatności i zobowiązania w sprawie wzajemności obrotów tranzytowych, niestety często dla słabszej (politycznie, gospodarczo) ze stron mniej korzystny lub wręcz przynoszący straty. Na przykład za tranzyt lotniczy Polska, ze względu na położenie geograficzne, powinna była otrzymywać opłaty za korzystanie z korytarzy lotniczych nad swoim terytorium. Jednak zgodnie z podpisanymi przez nią umowami w ramach RWPG, nie otrzymywała zapłaty za przekraczanie granic powietrznych PRL. Na mocy tych samych uprawnień korzystała wprawdzie z przelotów ponad terytorium innych państw należących do RWPG ale w zdecydowanie mniejszej skali[135].

W nowej sytuacji geopolitycznej, w Europie Środkowej po II wojnie światowej nastąpiło wiele zmian w przebiegu potoków ładunków tranzytowych. Przesunięcie Polski na zachód, przyłączenie części Prus Wschodnich, Pomorza Zachodniego ze Szczecinem oraz Śląska, diametralnie zmieniło kierunki tranzytowe przechodzące przez Polskę. Zanikł z oczywistych powodów tranzyt Rzeszy i Prus Wschodnich na kierunkach równoleżnikowych. Zajęcie przez Rosję Sowiecką Litwy, Łotwy, Estonii i Okręgu Królewca wyeliminowało tranzyt z tych terenów zarówno do portów byłych Prus Wschodnich, jak i do portów polskich.

Po przyłączeniu Pomorza Zachodniego Polska przejęła, idący do tej pory przez niemiecki Szczecin, tranzyt czechosłowacki i austriacki. Dzięki dogodnym powiązaniom sieci kolejowej i szlaków wodnych żeglugi śródlądowej oraz na skutek zniszczenia portu w Rostocku i okupacji radzieckiej, również ładunki z terytorium Niemieckiej Republiki Demokratycznej zostają przesłane tranzytem przez, teraz polski, Szczecin. Zmiany granic Polski i likwidacja Wolnego Miasta Gdańska spowodowały zanik tranzytu polskiego przez porty niemieckie. Pozbawienie południowo-

---

[134] E. Patryn, op. cit., s. 215.

[135] Stan i perspektywy tranzytu morskiego i lądowego w aspekcie bilansu płatniczego państwa, Wiadomości i propozycje, Przegląd Techniczny, 1988 nr 45, s. 45.

http://rcin.org.pl

wschodnich terenów Polski przez ZSRR i zajęcie przez niego Zakarpacia zlikwidowało granicę polsko-rumuńską i wyeliminowało tranzyt polsko-czechosłowacko-rumuński. Ten sam zabór ziem wschodnich Rzeczypospolitej przez ZSRR zwiększył obszar zaplecza tranzytowego portów polskich (por. tab. 11).

Węgry, pomimo zwiększenia odległości od granic Polski, na skutek umów zawartych w ramach RWPG, zwiększyły swój tranzyt przez terytorium Polski prawie siedemdziesiąt razy. Również współpraca z RWPG zapewniła, mimo pogarszających się warunków technicznej obsługi i malejącej pewności przewozów, utrzymanie tranzytu czechosłowackiego. W Europie Środkowej coraz większą rolę zaczął odgrywać tranzyt ZSRR, zwłaszcza na kierunkach równoleżnikowych przez Polskę i Czechosłowację głównie do NRD, sięgając przykładowo w 1985 r. 92% wartości całej sumy przewozów tranzytowych koleją przez Polskę[136].

Tabela 11

Zmiany udziału tranzytu Austrii, Czechosłowacji i Węgier w przeładunkach Gdańska, Gdyni i Szczecina w latach 1929-33 i 1979-1983 w procentach*

Państwo	1929	1930	1931	1932	1933	1979	1980	1981	1982	1983
Austria	0,4	0,4	0,5	1,4	1,7	1,9	1,6	12,6	17,2	18,5
CSRS	72,3	66,5	75,8	59,6	65,7	61,2	62,7	51,5	61,1	56,7
Węgry	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	14,5	14,2	13,2	11,2	14,5

* udział liczony bez paliw płynnych dla NRD i ZSRR

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: M. Brzozowski, Obroty towarowe niemieckich portów morskich, Gdynia 1937, Gospodarka Morska. Przegląd statystyczny 1982, Gdańsk 1983, Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1986, Gdańsk 1986.

Jak już wspomniano na przewozy ładunkowe w tranzycie znaczny wpływ wywierają niepokoje społeczne. Było to szczególnie widoczne w okresie 1980-1982 na przykładzie Polski, gdzie nastąpił wyraźny spadek tranzytu na kierunkach południkowych poprzez wycofanie tranzytu "po przekątnej" ZSRR-CSRS i NRD-CSRS w obu kierunkach. Zastąpiono go przewozami bezpośrednimi przez wspólne dla tych państw granice. Innym przykładem był zanik tranzytu ropy naftowej w imporcie do NRD przez Port Północny w Gdańsku a następnie do Płocka, przez który przechodzi rurociąg naftowy z Almietjewska w ZSRR do Schwedt i Leuny oraz Rostocku w NRD. W okresie 1976-1980 NRD importowała tą drogą średnio 950 tys. ton rocznie.

---

[136] A. Piskozub, Tranzytowe perspektywy Polski, Warszawa 1987, s. 79.

http://rcin.org.pl

W 1981 r. import spadł do 55 tys. ton aby zaniknąć zupełnie w kolejnych latach, co niewątpliwie miało związek zarówno z sytuacją społeczno-polityczną w Polsce, jak i z uruchomieniem pośpiesznie wybudowanego rurociągu łączącego Schwedt i Rostock.

W południowej części regionu, podobnie jak w okresie międzywojennym, znaczącą wagę posiadał tranzyt niemiecko-włoski przez Austrię w południowo-zachodniej części Europy Środkowej. Wzrosła także rola Dunaju, jako szlaku tranzytowego umożliwiającego transport wodny śródlądowy statkami o nośności ponad 1500 ton. Trasa obejmowała kolejno Ratyzbonę i Pasawę w NRF, Linz i Wiedeń w Austrii, Bratysławę w Czechosłowacji, Komarno, Budapeszt, Dunaujvaros na Węgrzech, Vukovar, Novi Sad i Belgrad w Jugosławii, Turnu Magureie, Giurgiu, Braiłę w Rumunii, Svistov i Ruse w Bułgarii oraz Izmaił, położony w części północnej delty Dunaju należącej do ZSRR Nastąpił wzrost przewozów rónoleżnikowych przez CSRS i Węgry do Austrii i NRD wraz ze wzrostem eksportu z ZSRR do krajów Europy Zachodniej i wycofywaniem się z tranzytu przez Polskę (np. linia promowa Mukran-Kłajpeda). W znaczący sposób wzrosła rola portu w Trieście, głównie dla Austrii, a także przeładowującego ładunki w tranzycie do CSRS i Węgier. W przewozach tranzytowych państw socjalistycznych silną pozycję zajmują porty Jugosławii: Koper i Rijeka. Koper stał się portem tranzytowym dla Czechosłowacji z obrotami rocznymi sięgającymi 300 tys. ton[137], co postawiło go na równi z obrotami czechosłowackimi w Gdańsku. W podobny sposób kierowany jest tranzyt węgierski.

Dla ładunków tranzytowych państw Europy Środkowej (Czechosłowacji, Polski, Węgier) silną konkurencję stanowiły szlaki tranzytowe prowadzące do portów niemieckich, a zwłaszcza powiązany z drogą wodną Łaby port w Hamburgu. Pomimo funkcjonowania RWPG obejmował on do 80% ładunków tranzytowych NRD i Węgier oraz 40% ładunków Czechosłowacji[138], co świadczy o pragmatyzmie rządów tych państw. Pewne znaczenie w tranzycie posiadały także porty w Bremie i Lubece ale ze względu na możliwość regulowania opłat tranzytowych w rublach transferowych akwizycja portów polskich, mimo słabego rozwoju infrastruktury na terenie całego kraju, mogła konkurować z portami niemieckimi.

Stosunkowo najsłabiej rozwinięty tranzyt przebiegał na kierunkach południkowych. Składały się na to, wbrew oficjalnym deklaracjom, brak współpracy gospodarczej w ramach RWPG wśród państw Europy Środkowej a także naturalne bariery utrudniające rozwój sieci transportowej,

---

[137] W latach osiemdziesiątych. Por.: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1986, Gdańsk 1986, s. 180.

[138] Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1987, s. 204 - 206; 1989, s. 201 - 202.

http://rcin.org.pl

która musiałaby przecinać szereg pasm górskich lub koncentrować się w niewielu naturalnych przejściach (np. Brama Morawska, Brama Przemyska).

3. INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W REGIONIE

3.1. Zarys przestrzenny

Region Europy Środkowej (określony w I rozdziale pracy, obejmujący swoim zasięgiem przestrzennym całe terytorium Polski, Austrii, Węgier, Czech, Słowacji, dawnej NRD oraz zachodnie rubieże dawnego ZSRR[139]) cechuje się istnieniem kilku głównych osi transportowych, których główne odcinki przechodzą przez teren Polski. Wynika to zarówno z powiązań gospodarczych i politycznych pomiędzy Unią Europejską i Rosją, jak i uwarunkowami fizyczno-geograficznymi regionu.

Próba charakterystyki tranzytu przechodzącego przez terytorium wymienionych państw wydaje się zasługiwać na osobne opracowanie. Zagadnienie to jest bowiem wysoce skomplikowane. Po pierwsze, ze względu na długi okres czasu (1945-1989), po drugie ze względu na zróżnicowanie kierunkowe i strukturalne przebiegu ładunków tranzytowych, które mogą być zarówno importowane i eksportowane przez dowolne państwo regionu, jak i przechodzić w eksporcie lub imporcie jedynie przez jego terytorium, przy uwzględnieniu rozbicia na różne rodzaje środków transportu z wyróżnieniem tranzytu pasażerów w osobnym punkcie. Dla potrzeb powyższej pracy celowe wydaje się przedstawienie wskazanych zagadnień jedynie w zarysie oraz ukazanie szlaków transportowych w Europie Środkowej służących do przesyłania ładunków tranzytowych.

Temu celowi ma służyć prezentacja przebiegu ładunków tranzytowych z wybranych państw regionu do głównych portów leżących na wybrzeżu mórz: Bałtyckiego, Adriatyku, Czarnego i Północnego. Przy powyższym założeniu metodologicznym następuje pominięcie tranzytu przechodzącego z jednego państwa przez terytorium drugiego do dowolnej miejscowości w trzecim, ale ze względów oczywistych (korzystanie z tej samej infrastruktury transportowej) nie zmienia to obrazu istniejących szlaków transportowych, a jedynie wpływa na intensywność ich eksploatacji. Przy ujęciu całościowym zagadnienia, z ewentualną próbą prezentacji wszystkich (także położonych wewnątrz opisywanych państw) miejsc przeładunkowych i docelowych tranzytu, uzyskano by z dużym przybliżeniem mapę sieci transportowej

---

[139] Od 1990 Litwę a od 1992 r. Białoruś, zachodnią część Ukrainy i Obwód Kaliningradzki (Królewca) należący do Federacji Rosyjskiej.

http://rcin.org.pl

poszczególnych państw z wyszczególnieniem wszystkich podmiotów gospodarczych, które wysłały lub otrzymały ładunki tranzytowe. Z definicji tranzytu wynika także pominięcie obrotów towarowych pomiędzy państwami sąsiadującymi ze sobą. Tak więc, aby ukazać szlaki transportowe dla ładunków tranzytowych zdecydowano się na prezentację wielkości i struktury przeładunków tranzytowych Europy Środkowej w wybranych portach mórz otaczających region[140].

Ryc. 9. Główne szlaki komunikacji lądowej w Europie Środkowej

Źródło: Opracowanie własne

[140] W odróżnieniu od prezentacji zróżnicowania kierunków potoku ładunków tranzytowych z wybranego kraju do portów Europy, L. Kuźma, T. Szczepaniak i J. Tarnowski w cytowanej pracy przedstawiają zróżnicowanie tranzytu w wybranych portach dla krajów europejskich.

http://rcin.org.pl

W charakterystyce pominięto tranzyt z ZSRR przechodzący głównie przez Polskę na kierunkach równoleżnikowych. Praca nie obejmuje również tranzytu wojsk radzieckich i ich wyposażenia z i do baz w byłej NRD, gdyż polskie stacje graniczne nie dysponują danymi dotyczącymi wielkości czy struktury ładunków przesyłanych w zaplombowanych wagonach pomiędzy ZSRR i NRD. W pracy nie uwzględniono także tranzytu z Litwy i pozostałych republik byłego ZSRR (do 1989 r.), gdyż ładunki z tych państw (republik) przewożono głównie do własnych portów bałtyckich - Kaliningradu, Kłajpedy, Lipawy, Windawy, Parnawy, Narwy, Rygi, Tallina, Leningradu (Petersburga), Wyborga lub czarnomorskich (Odessa) czy też przez porty polskie.

Ze względu na dostępność i specyfikę gromadzenia danych dotyczących tranzytu, dla ilustracji przebiegu ładunków tranzytowych w Europie Środkowej (z pominięciem przedstawionej już Polski) wybrano tranzyt z i do Austrii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej oraz Węgier.

3.2. Zaplecze portów Morza Bałtyckiego, Czarnego, Północnego i Śródziemnego

Zaplecze portowe wymienionych mórz obejmuje prawie całą Europę, której poszczególne kraje w różnym stopniu ciążą do najbardziej odpowiadających im z uwzględnieniem kryterium odległości - fizycznej, czasowej i kosztowej portów. Miernikami pozwalającymi na określenie zasięgu zaplecza portu mogą być odległości przewozu (izodystanty), czas przesyłania ładunków (izochrony) i jednakowe koszty transportu (izodapany). Podział zaplecza różnych portów ma charakter głównie teoretyczny ze względu na wielkość i różnorodność czynników powodujących zmianę oddziaływania portów na zaplecze, aczkolwiek można wskazać przy generalizacji główne kierunki ciążenia ładunków poszczególnych państw Europy Środkowej.

Ładunki austriackie w eksporcie i imporcie kierowane są, ze względu na centralne położenie tego kraju, do portów morza bałtyckiego (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście, portów NRD[141], Lubeka, Kilonia), Północnego (Hamburg, Brema i Bremerhaven, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia, Brugia-Zeebrugge, Gandawa), morza Śródziemnego (Genua, Wenecja, Triest, Rijeka, Koper) i portów przy ujściu Dunaju do morza Czarnego (Gałacz, Braiła, Izmaił, Reni). Tranzyt austriacki obejmuje w eksporcie stal, maszyny, wyroby przemysłu elektronicznego a w imporcie głównie ropę naftową, rudy żelaza i surowce do produkcji nawozów - apatyty i fosforyty oraz chemikalia. Główne ośrodki przemysłowe to tzw. Zatoka Wiedeńska i Styryjski Okręg

[141] Głównie Rostock, niewielkie przeładunki Wismar i Stralsund.

http://rcin.org.pl

Przemysłowy, gdzie koncentruje się przemysł hutniczy, chemiczny, włókienniczy, drzewny, elektrotechniczny i artykułów spożywczych.

Do najważniejszych gałęzi przemysłu w Czechosłowacji należą: górnictwo węgla kamiennego w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim, hutnictwo w okręgach Morawsko-Śląskm, Śląsko-Cieszyńskim i Słowackim (Koszyce), przemysł metalowy, maszynowy i środków transportu (Praga, Brno, Pilzno, Ostrawa), chemiczny - Zagłębie Mosteckie, oraz o mniejszym znaczeniu elektrotechniczny, włókienniczy, skórzano-obuwniczy, spożywczy i szklarski. Czechosłowacja importuje głównie surowce - ropę naftową, rudy metali i artykuły rolne a eksportuje materiały budowlane, maszyny i urządzenia oraz drobnicę. Ładunki czechosłowackie kierowane są z i do portów w: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie ze Świnoujściem, portów NRD, Lubeki, Hamburga, Bremy i Triestu, Rijeki, Kopru oraz portów ujścia Dunaju.

W gospodarce Węgier dużą rolę do 1989 r. odgrywał przemysł hutniczy (hutnictwo aluminium oparte na złożach boksytów), metalowy, maszynowy, precyzyjny, środków transportów, elektrotechniczny, farmaceutyczny. Do głównych ośrodków przemysłowych zaliczamy Budapeszt, Györ, Pecz, Miszkolc i Sopron. Węgry eksportują środki transportu, wyroby przemysłu spożywczego, boksyty, maszyny i urządzenia przemysłu elektonicznego. W imporcie przeważa ropa naftowa, drobnica, drewno. Tranzyt węgierski kierowany jest głównie przez porty w: Hamburgu, Rijece, Koprze, Szczecinie i Świnoujściu, Gdyni, Gdańsku, Treście, Lubece i Bremie oraz przez porty ujścia Dunaju.

W Niemieckiej Republice Demokratycznej główne okręgi przemysłowe skupione były na południu kraju. Przemysł chemiczny w okręgach Halle, Drezno, Lipsk (bazując na surowcach własnych - sól kamienna, sól potasowa, węgiel brunatny), hutnictwo żelaza (w Eisenhüttenstadt i Calbe), przemysł metalowy i maszynowy - Zwickau, Eisenach, precyzyjny i optyczny - Jena, spożywczy, fajansowo-porcelanowy w Miśni. W odróżnieniu od trzech poprzednich państw NRD posiada dostęp do morza, dobrze rozwinięty przemysł okrętowy i porty w Rostocku, Wismarze, Stralsundzie, oraz Saßnitz. Tranzyt kierowany jest głównie do portu w Hamburgu i Szczecinie, a niewielkie ilości do Gdańska, Gdyni, Bremy i Lubeki. Eksport obejmuje dobra konsumpcji, maszyny i urządzenia, drobnicę a import głównie surowce i drobnicę.

http://rcin.org.pl

3.3. Połączenia komunikacyjne w Europie Środkowej

O wielkości i zasięgu zaplecza poszczególnych portów i o kierunkach przesyłania ładunków decyduje rozwój sieci komunikacyjnej w regionie. Infrastruktura kolejowa, drogowa, drogi wodne śródlądowe, sieć rurociągów determinują wielkość zasięgu zaplecza portowego. Dla Europy Środkowej najważniejsze znaczenie odgrywają linie kolejowe, w rozwoju których od pewnego czasu następuje zmniejszenie długości, której towarzyszy modernizacja, automatyzacja i elektryfikacja sieci.

Analiza danych zawartych w tab.12 wskazuje na szybkie tempo wzrostu długości linii zelektryfikowanych, szczególnie w przypadku Austrii, Polski, RFN i Węgier, co ułatwia transport ładunków przez te państwa, jak i zwiększa zaplecze portów niemieckich i polskich konkurujących ze sobą w akwizycji ładunków z Austrii, Czechosłowacji, NRD i Węgier.

Tabela 12

Długość linii kolejowych państw Europy Środkowej w latach 1970-1990

Kraj	Długość linii kolejowych ogółem [km]			W km na 100 km^2			Odsetek zelektryfikowanych linii kolejowych w %		
	1970r.	1980r.	1990r.	1970r.	1980r.	1990r.	1970r.	1980r.	1990r.
Austria	6554	6482	5783	7,8	7,7	6,9	39,3	49,7	55,9
CSRS	13308	13131	13111[a]	10,3	10,3	10,3	18,9	23,1	29,8
NRD	14658	14248	-	13,5	13,2	-	9,3	11,9	-
Polska	26678	27185	26228	8,5	8,7	7,7	14,5	25,3	43,4
RFN	33123	31628	44050	13,4	12,7	12,3	26,8	36,3	40,0
Węgry	9168	7864	7830	9,9	8,5	8,4	10,2	20,5	30,0
Włochy	20089	16138	19559[b]	6,7	5,3	6,5[b]	46,4	54,2	55,0[b]

a - Czechy i Słowacja; b - w 1989 r.

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS 1972, s. 674; 1982, s. 546; 1993, s. 574-5.

Wśród połączeń kolejowych, dla tranzytu państw Europy Środkowej, znaczącą rolę odgrywają połączenia pomiędzy:

1. portami bremeńskimi i Hamburgiem przez Hannover, Drezno do Pragi i Budapesztu
2. (linią do Brna i Wiednia)
3. Rostock przez Berlin, Pragę, Brno do Wiednia i Budapesztu

http://rcin.org.pl

4. Szczecin z zapleczem w NRD
5. Szczecin-Poznań-Wrocław-Brno-Wiedeń lub Budapeszt
6. Gdańsk i Gdynia przez Bydgoszcz-Katowice-Cieszyn-Bratysławę, Budapeszt lub Wiedeń
7. Triest, Rijeka, Wenecja z zapleczem w Austrii i na Węgrzech

Komplementarną dla sieci kolejowej w Europie Zachodniej jest sieć autostrad. Główne skupisko autostrad występuje w Europie Środkowej w trójkącie, którego wierzchołki wyznaczają Wyspy Brytyjskie, Półwysep Jutlandzki i Półwysep Apeniński[142]. Ponad połowa autostrad ma przebieg południkowy łącząc Skandynawię, wybrzeże mórz Północnego i Bałtyckiego z rejonami Morza Śródziemnego. Liczba autostrad o kierunkach równoleżnikowych stanowi mniejszość, a część z nich przyjmuje na siebie głównie rolę łączników pomiędzy autostradami o kierunkach południkowych[143].

Do najważniejszych europejskich połączeń drogowych o przebiegu równoleżnikowym należą:

1. Triest-Wenecja-Mediolan-Turyn
2. Budapeszt-Wiedeń-Salzburg-Monachium-Stuttgart
3. Brno-Praga-Norymberga-Frankfurt
4. Warszawa-Poznań-Berlin-Hannover

a na kierunkach południkowych:

1. Hamburg (lub Brema)-Hannover-Kassel-Stuttgart-Zurych-Mediolan-Genua
2. Rostock (lub Saβnitz)-Berlin-Lipsk-Norymberga-Monachium-Innsbruck-Wenecja
3. Szczecin-Praga-Linz-Salzburg-Triest
4. Gdańsk (i Gdynia)-Łódź-Wiedeń-Rijeka
5. Gdańsk (i Gdynia)-Warszawa-Lwów-Czerniowce-Bukareszt-Warna-Stambuł

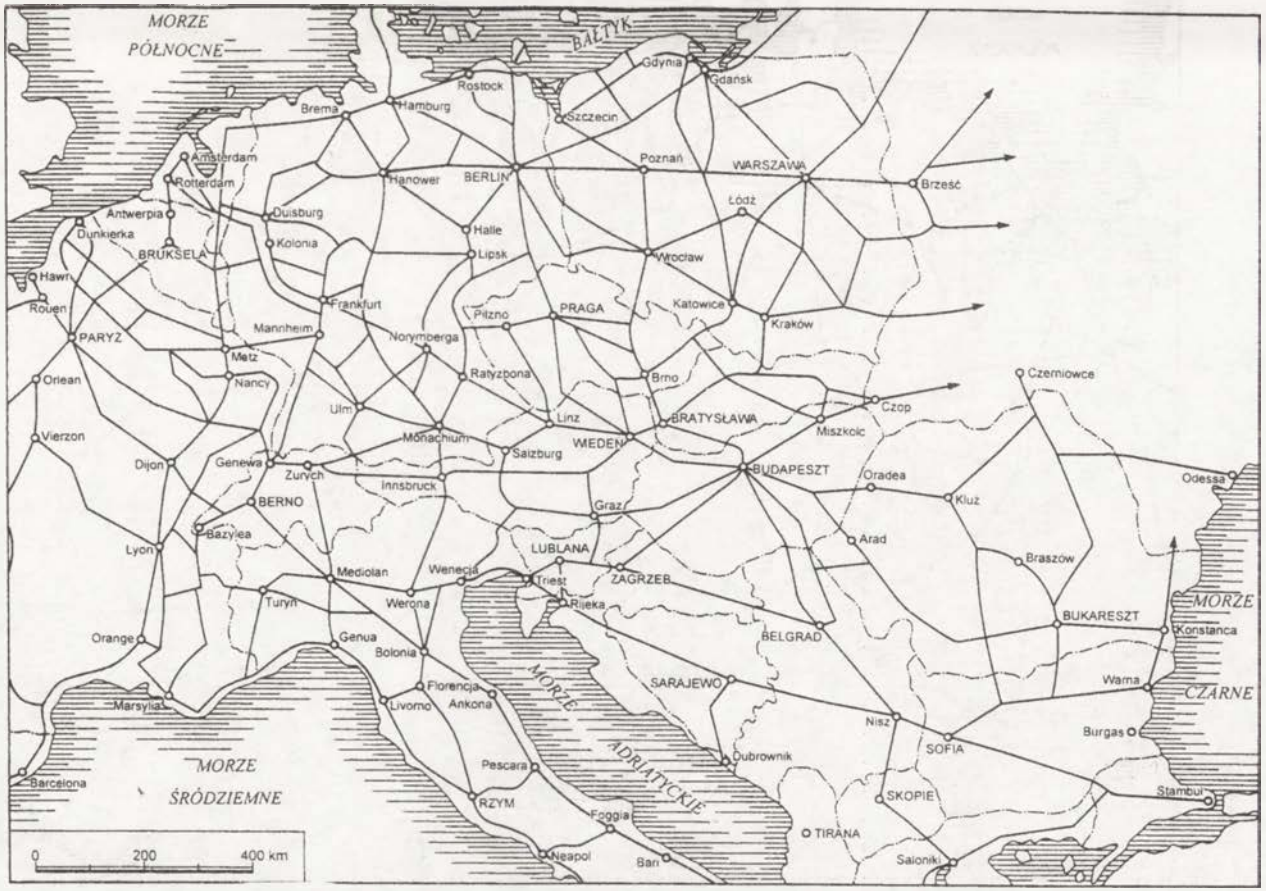
Kolejnym rodzajem transportu silnie rozwiniętym zwłaszcza w zachodniej i południowej części regionu Europy Środkowej jest żegluga śródlądowa. Do głównych rzek regionu należą Ren, Wezera, Łaba, Odra i Dunaj połączone ze sobą systemem kanałów, przy wykorzystaniu naturalnych

---

[142] L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit., s.121

[143] I. Fierla (red.), Geografia ekonomiczna kapitalistycznych krajów Europy, Warszawa 1985, s. 357.

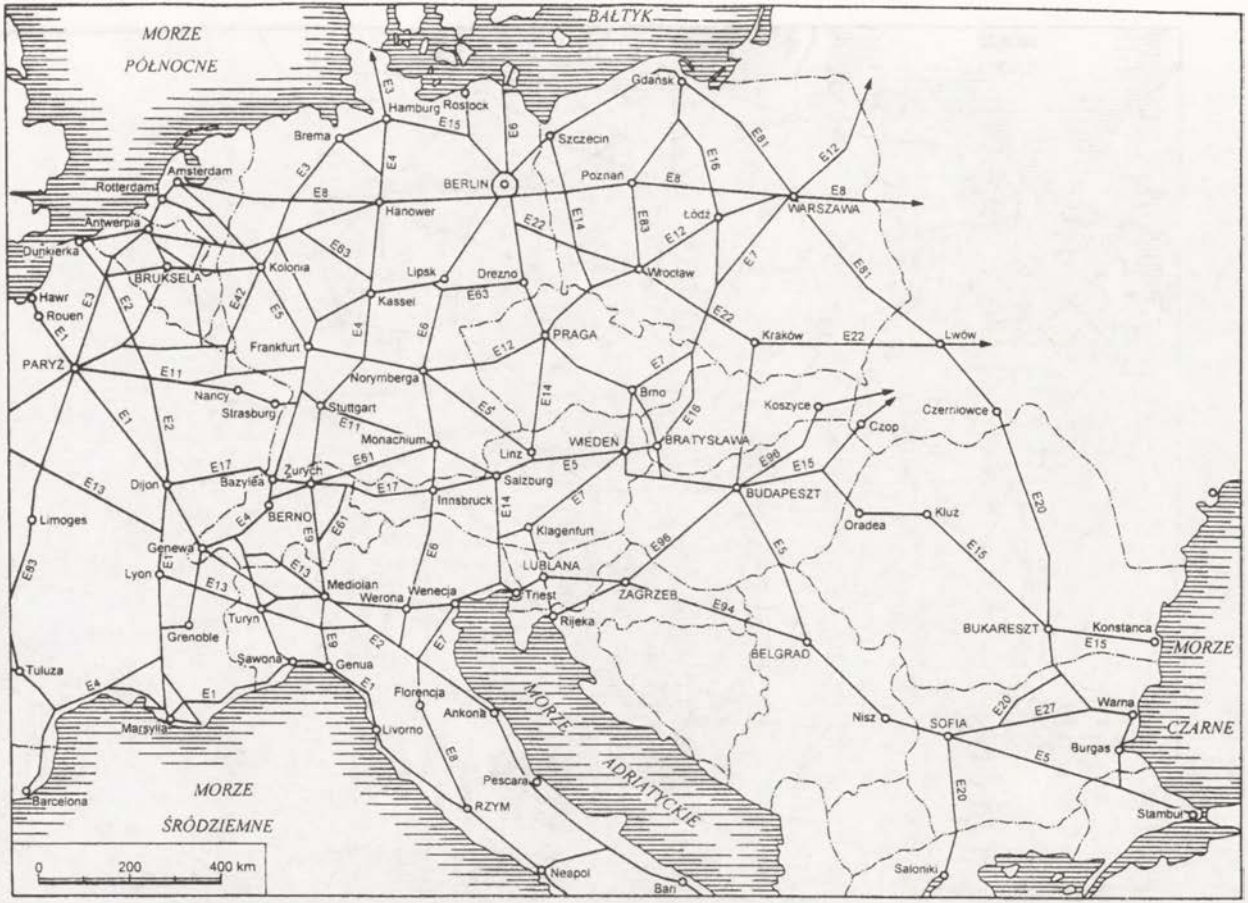
http://rcin.org.pl



Ryc. 10. Sieć głównych połączeń kolejowych w Europie Środkowej

Źródło: Geograficzny Atlas Świata, PPWK, Wrocław-Warszawa, 1995 r.

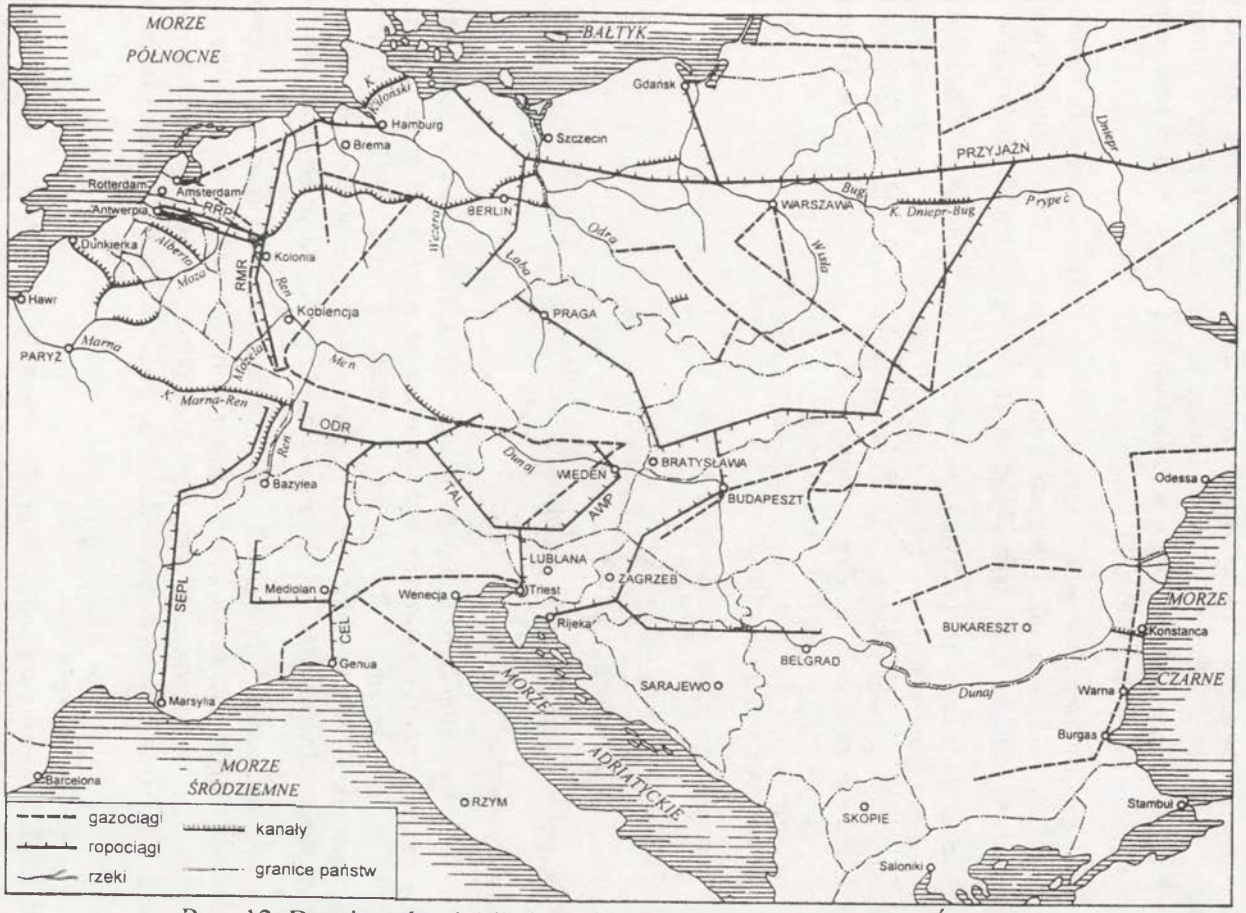
http://rcin.org.pl



Ryc. 11. Połączenia drogowe na zapleczu wybranych portów europejskich

Źródło: Geograficzny Atlas Świata, PPWK, Wrocław-Warszawa, 1995 r.

http://rcin.org.pl



Ryc. 12. Drogi wodne śródlądowe i sieć rurociągów w Europie Środkowej

Źródło: Geograficzny Atlas Świata, PPWK, Wrocław-Warszawa, 1995 r.

http://rcin.org.pl

systemów pradolin wykształconych na niżu europejskim przez lądolody zlodowaceń plejstoceńskich. Do głównych kanałów i rzek, należą: system wodny Ren-Men-Dunaj umożliwiający połączenie mórz Północnego i Czarnego, Ren-Kanał Śródlądowy-Wezera-Łaba-Hawela-Sprewa-Odra oraz Odra-Warta-Noteć-Wisła-Bug-Prypeć-Dniepr łączący morze Czarne z portami morza Północnego i Bałtyckiego. Również istotną rolę w transporcie paliw (ropy i gazu) odgrywają rurociągi.

Wysokie tempo wzrostu gospodarczego w krajach Europy Zachodniej w latach 1950-1975, a także rozwój gospodarczy w RWPG spowodowały konieczność importu ropy naftowej, a w konsekwencji budowę rurociągów.

Sieć rurociągów rozpoczynających się w portach morskich i łączących rafinerie położone w głębi terytorium Europy Zachodniej ma w przeważającej części przebieg południkowy z bocznymi odgałęzieniami[144]. Do głównych rurociągów o znaczeniu międzynarodowym łączących porty morskie (Triest, Rijeka, Genua, Rotterdam, Hamburg) należą:

- Süd Europe'en Pipeline [SEPL]
- Centrale Europe'en Pipeline [CEL]
- Transalpine Ölleitung [TAL]
- Adria-Wien Pipeline-[AWP]
- Rotterdam-Rijn Pijpleding [RRP]
- Rhein-Main-Rohrleitung [RMR][145]

Na terytorium byłych państw RWPG najważniejszą rolę w transporcie ropy naftowej odgrywa rurociąg łączący Almietjewsk w Rosji przez Mozyrz-Brześć-Płock-Schwedt z Rostockiem i Leuną w byłej NRD oraz jego odgałęzienia do Gdańska (Port Północny) i do dawnej Czechosłowacji i Węgier przez Mozyrz-Lwów-Użhorod-Koszyce-Brno-Pragę lub Koszyce- Budapeszt.

W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych nastąpił również rozwój sieci gazociągów łączących obecnie Rosję, Litwę, Łotwę, Białoruś, Ukrainę, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Rumunię, Niemcy i Austrię. Najdłuższy z nich to gazociąg orenburski prowadzący do Polski i przez Czechosłowację do NRD.

---

144 A. Grzelakowski, Integracja elementów infrastruktury techniczno ekonomicznej w transporcie krajów Europy Zachodniej (na przykładzie portów morskich i transportu rurociągowego), Gdańsk 1974, nr 2, s. 21.

145 K. Büchlmann, Die europäischen Pipelines, Ihre Bedeutung und die gefährdete Transitfreiheit, w materiałach konferencji w Graz 1978, cyt. za: L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit., s. 125.

http://rcin.org.pl

4. CHARAKTERYSTYKA PRZEŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH

4.1. Tranzyt Austrii

Ładunki tranzytowe z Austrii kierowane są prawie do wszystkich portów europejskich. Kraj ten, ze względu na swoje położenie geograficzne oraz połączenia komunikacyjne ma dobry dostęp zarówno do portów północnego jak i południowego wybrzeża Europy. W latach 1950-1980 głównymi portami do załadunku i wyładunku towarów austriackich były Triest, Brema, Hamburg i Rijeka. Stosunkowo niewielkie ilości przeładowywano w portach polskich, portach ujścia Dunaju (Gałacz, Braiła należących do Rumunii i radzieckich - Reni, Izmaił) oraz w Wenecji i Lubece. Budowa rurociągu naftowego zwiększyła do prawie 10 mln ton przeładunki austriackie w Trieście, który zdecydowanie przoduje w wielkości obrotów austriackich. Do 1980 r. następuje stały wzrost przeładunków w Lubece, Hamburgu, Gdańsku oraz wyraźna tendencja spadkowa w obrotach przez porty bremeńskie.

W latach osiemdziesiątych widoczna jest zmiana kierunków przesyłania tranzytu przez Austrię. Następuje zanik przeładunków w Wenecji oraz Gdyni przez którą przesyła się do kilku tysięcy ton rocznie. Na początku lat osiemdziesiątych nastąpił wzrost przeładunków w Szczecinie i Bremie, które osiągają maximum w latach 1987-1988 aby w następnym roku i na początku lat 90-tych zmaleć (w przypadku Szczecina aż do 16 tys. ton). Spadek wykazują również obroty przez Hamburg, które maleją z 3060 tys. ton w 1981 r. do 749 tys. ton w 1992 r. Z wcześniejszego okresu zachowany został wzrost obrotów przez Lubekę, które sięgają pod koniec lat osiemdziesiątych 167 tys. ton (1989 r.). Na stałym poziomie kształtuje się przeładunek w Gdańsku i portach ujścia Dunaju sięgając w pierwszym przypadku średnio ok. 29 tys. ton w drugim ok. 190 tys. ton .

W tranzycie przez Triest silnie podkreślona jest rola importu ropy naftowej do Austrii rurociągiem AWP, przez który sprowadzano rokrocznie średnio 6 mln ton ropy naftowej. Pozostały tranzyt w tym porcie kształtuje się na poziomie 600 tys. ton. W porcie Rijeka obroty austriackie wzrastały do 1980 r. (1999 tys. ton) aby spaść w trzy lata później do poziomu 833 tys. ton i po niewielkim wzroście ustabilizować się w granicach 1,0 mln ton. Ewenementem są przeładunki austriackie w Koprze, które pojawiają się w początkach lat osiemdziesiątych już na poziomie 200 tys. ton i gwałtownie wzrastają do 1990 r. osiągając 1,5 mln ton, aby w dwóch kolejnych latach obniżyć się do poziomu 1135 tys. ton. Interesujące jest, że spadkowi przeładunku w Hamburgu towarzyszy wzrost obrotów przez Bremę i Szczecin

http://rcin.org.pl

Tabela 13

Tranzyt austriacki przez wybrane porty europejskie w latach 1950-1992 w tys. ton

Lata	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Hamburg	Brema	Lubeka	Wenecja	Triest	Rijeka	Koper	Porty Dunaju
1950	--	--	--	76	--	--	8	1720	--	--	--
1955	--	--	--	381	789	69	8	2410	245	--	--
1960	--	--	--	806	410	29	10	1526	782	--	34
1965	1	5	43	1008	261	27	3	830	461	--	57
1970	11	4	25,4	1343	327	--	10	--	1532	--	53
1975	29	8	121	1059	302	89	16	7224	1550	--	157
1980	34	--	32	2288	357	106	63	9970	1999	206	188
1981	34	2	554	3060	372	110	49	8524	1844	166	226
1982	23	--	658	2213	401	121	31	6948	1271	215	117
1983	25	--	768	1383	382	115	57	6027	833	293	109
1984	23	--	958	2034	471	140	36	6913	1113	481	189
1985	28	--	783	1979	456	135	25	6823	1934	572	216
1986	--	--	766	1979	403	137	--	6875	--	--	--
1987	27	2	984	1184	418	152	28	6729	934	730	152
1988	31	1	841	1260	503	167	--	6495	1199	1067	323
1989	38	0	472	1310	657	167	--	570	1021	1377	61
1990	--	0	211	1310	592	144	--	660	1005	1504	143
1991	26	--	51	1260	534	--	--	699	1024	1122	139
1992	--	13	16	749	468	--	--	638	611	1149	--

Źródło: Statystyka Gospodarki Morskiej za odpowiednie lata.

http://rcin.org.pl

wyraźnie widoczny w latach 1982-1989. Z kolei spadek obrotów Triestu, stały aczkolwiek powolny w latach 1980-1990, rekompensowany jest przez wzrastające przeładunki w Koprze.

4.2. Tranzyt Czechosłowacji

Głównym kierunkiem tranzytowym dla ładunków z i do Czechosłowacji jest północny korytarz transportowy. Dogodne połączenia kolejowe i wodne śródlądowe przez Łabę i Odrę determinują wybór portów przeładunkowych u ujścia tych rzek. W całym badanym okresie dominującą rolę odgrywają port w Hamburgu i Szczecinie (wraz ze Świnoujściem). Przeładunek w portach Szczecina i Świnoujścia w latach 1950-59 sięgał średnio 600 tys. ton, aby osiągnąć poziom 2 mln ton w następnym dziesięcioleciu i z niewielkimi odchyleniami ustabilizować się na poziomie 1,6 mln ton w latach 1971-1985 (wyraźnie widoczny był spadek przeładunków w latach 1980-1982 - powstanie "Solidarności", wprowadzenie stanu wojennego). Obroty tranzytowe Hamburga sięgają na początku lat siedemdziesiątych około 1,3 mln ton aby gwałtownie wzrosnąć w 1975 r. do 3917 tys. ton. W latach osiemdziesiątych obserwujemy spadek z 3177 tys. ton w 1980 r. do 1196 tys. ton w 1988 r.

Kolejnym pod względem znaczenia dla CSRS portem jest Rijeka, w której od 1955 r. do 1980 r. następuje stały wzrost obrotów tranzytowych od 230 tys. ton (1955 r.) do 1630 tys. ton (1980 r.). Do połowy lat osiemdziesiątych w Rijece przeładowuje się jedynie ok. 300 tys. ton, następnie pod koniec lat osiemdziesiątych obroty wzrastają do 1200 tys. ton.

Spadkowi przeładunków w Rijece towarzyszy pojawienie się tranzytu przez port w Koprze, w którym obroty wzrastają do średnio 300 tys. ton w latach 1982-1988 z wyraźną tendencją zwyżkową. Symptomatyczne jest pojawienie się tranzytu przez Koper wraz ze spadkiem obrotów przez porty polskie, Hamburg i Rijekę.

Dużą stabilnością cechują się przeładunki w Gdańsku i Gdyni. Do 1980 r. wynoszą odpowiednio średnio 300 tys. ton i 500 tys. ton. Spadkowi obrotów w Gdańsku towarzyszy w tym samym okresie wzrost obrotów w Gdyni i odwrotnie. Wyraźnie widoczny spadek w latach 1981-1983 rekompensowany jest pojawieniem się tranzytu przez Koper. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych tranzyt CSRS sięga średnio w obrocie przez Gdańsk 350 tys. ton a przez Gdynię 640 tys. ton, aby w końcu lat osiemdziesiątych i na początku następnej dekady drastycznie zmaleć do poziomu 32 tys. ton w Gdańsku i 86 tys. ton w Gdyni. Stałe obroty wykazuje pojawiający się w latach 1981-1987 tranzyt przez Lubekę wynoszący około 15 tys. ton. Jego pojawienie spowodowane było najprawdopodobniej

http://rcin.org.pl

zachwianiem się pewności przewozowej przez Polskę i próbą znalezienia alternatywnego dla tej drogi Bremy, w których w latach 1965-1989 przeładowywano średnio od 50 tys. ton w 1965 r. do 101 tys. ton w 1989 r. Przeładunki w portach ujścia Dunaju sięgające od 1185 tys. ton w 1960 r. do 608 tys. ton w 1980 r. stanowią portu, spadek zaś tonażu tranzytowego

Tabela 14

Tranzyt CSRS przez wybrane porty europejskie w latach 1950-1992
w tys. ton

Lata	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Hamburg	Lubeka	Brema	Triest	Koper	Rijeka	Porty Dunaju
1950	408	475	557	656	--	--	124	--	--	--
1955	391	514	676	1231	--	--	111	--	229	84
1960	290	510	1913	875	--	3	215	--	411	1185
1965	243	586	2490	1454	--	54	413	--	1469	620
1970	402	536	2236	1397	--	50	205	--	1075	792
1975	461	468	1838	3917	--	45	157	--	1728	665
1980	430	657	1500	3177	--	80	95	--	1630	608
1981	360	516	1532	2616	28	88	52	--	--	--
1982	408	602	1432	2047	31	55	43	281	281	--
1983	298	550	1577	1757	14	51	29	292	292	--
1984	335	655	1644	1718	19	67	31	283	283	--
1985	311	601	1412	1412	18	88	43	306	--	--
1986	368	650	1637	1479	13	82	36	358	--	--
1987	354	653	1712	1082	16	79	22	445	1365	--
1988	386	616	1804	1196	--	89	22	391	1145	--
1989	337	449	2059	--	--	101	22	--	--	--
1990	203	427	1605	--	--	--	--	--	--	--
1991	51	104	753	--	--	--	--	--	--	--
1992	32	86	1398	--	--	--	--	--	--	--

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny za odpowiednie lata.

problemami gospodarczymi ostatniej dekady socjalistycznej gospodarki w CSRS. Podobnie, stałe obroty tranzytowe z niewielką tendencją wzrostu czechosłowackich ładunków wykazują porty ciekawy wyjątek od głównych kierunków tranzytowych CSRS i były związane z tranzytem do ZSRR. W późniejszym okresie roczniki statystyczne nie wykazują przeładunków na tym kierunku. Do 1989 r. główna masa ładunków czechosłowackich przebiegała na kierunkach południkowych skupiając się w portach Szczecina, Hamburga, Gdańska z Gdynią oraz Kopru i Rijeki.

http://rcin.org.pl

4.3. Tranzyt Niemieckiej Republiki Demokratycznej

Tranzyt z terytorium NRD zawsze wykazywał silne powiązanie z gospodarką Niemiec Zachodnich. Pomimo, że układ sieci transportowej obu państw decydujący o możliwościach przesyłania ładunków funkcjonował w całkowicie odmiennych systemach gospodarczych, w praktyce głównym portem tranzytowym dla NRD był Hamburg.

Tabela 15

Obroty tranzytowe Niemieckiej Republiki Demokratycznej przez wybrane porty Europy w latach 1955-92 w tys. ton *

Lata	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Hamburg	Brema	Lubeka	Triest
1955	107	38	304	1489	--	--	--
1960	124	34	974	562	--	--	--
1965	28	24	371	1500	--	--	--
1970	1	43	374	2541	--	--	--
1975	52	53	257	3917	--	--	--
1980	1044	138	429	5640	--	--	--
1981	15	164	680	4789	82	137	1
1982	4	17	97	5575	47	140	5
1983	13	59	115	5230	46	386	2
1984	0	41	72	4960	61	--	2
1985	17	64	127	3974	64	--	2
1986	8	52	438	3637	60	--	--
1987	13	46	386	3257	55	--	--
1988	36	30	240	3150	51	--	--
1989	3	1	260	--	71	--	--
1990	120	1	69				10070
1991	--	--	722				15180
1992	--	--	915				18075

* od 1990 r. tranzyt obejmuje ładunki z terytorium Niemiec po zjednoczeniu

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny za odpowiednie lata.

Do 1980 r. obroty tranzytowe NRD przez Hamburg wykazywały stałą tendencję wzrostu sięgając w 1980 r. - 5640 tys. ton. Następnie ustabilizowały się do 1984 r. na poziomie 5 mln ton, a po 1984 r. wyraźnie spadały osiągając w 1988 r. poziom 3150 tys. ton. Oprócz portu w Hamburgu, w latach osiemdziesiątych NRD dokonywało tranzytu przez Bremę (średnio 50 tys. ton) i latach 1981-1983 przez Lubekę, co mogło wynikać ze zmniejszenia ładunków

http://rcin.org.pl

tranzytowych w obrocie przez porty polskie, zwłaszcza przez porty w Gdyni i Szczecinie. Sporadycznie występował tranzyt przez Triest (ok. 2 tys. ton), który wyraźnie wzrósł po wchłonięciu NRD przez Niemcy po 1990 r. Oprócz lat 1976-1981, w których przeładowywano w Gdańsku do 3,5 mln ton ropy naftowej, tranzyt Wschodnich Niemiec przez Gdańsk kształtował się na poziomie 30-50 tys. ton, aby po 1980 r. gwałtownie spaść do symbolicznych parunastu tysięcy ton. Podobna tendencja cechuje obroty przez Gdynię. Ze względu na powiązania siecią kolejową oraz wodnymi drogami śródlądowymi ważne znaczenie dla obrotów niemieckich ma port szczeciński, zwłaszcza dla aglomeracji Berlina. Po okresie wzrostu obrotów w latach 1955-1960 do prawie 1 mln ton, następuje w kolejnej dekadzie spadek do 250 tys. ton i następnie ładunki wzrastają do 1981 r., w którym wyraźnie widać wpływ polityki wewnętrznej Polski na akwizycje ładunków NRD. Obroty spadają w ciągu roku z 680 tys. ton do 97 tys. ton, aby po wprowadzeniu stanu wojennego w Polsce stopniowo wzrastać do 438 tys. ton w 1986 r. Wskutek słabości gospodarczej a raczej kryzysu ekonomicznego, który ogarnął całą gospodarkę państw RWPG po 1986 r. wielkość ładunku spada w 1990 r. do poziomu 69 tys. ton. Po zjednoczeniu Niemiec port w Szczecinie odzyskuje dawną rolę w gospodarce niemieckiej i obroty wzrastają do 915 tys. ton w 1992 r.

4.4. Tranzyt Węgier

Węgry - kraj położony w łuku pasm karpackich cechuje najmniej korzystne położenie ze względu na fizyczno-geograficzne uwarunkowania komunikacji w niewielkim stopniu rekompensowane drogą wodną Dunaju. Do 1965 r. wiodącą rolę w tranzycie z i na Węgry odgrywały porty: Rijeka, porty ujścia Dunaju[146] i Szczecin-Świnoujście. W kolejnym dziesięcioleciu dochodzą do nich Gdynia i Hamburg, wówczas obroty wzrosły aż do 765 tys. ton w 1985 r. W porcie gdyńskim, po spadku przeładunków w latach 1980-1982 następuje wzrost ilości ładunków tranzytowych do 0,5 mln ton w 1987 r., a następnie stabilizacja obrotów na poziomie 390 tys. ton do 1990 r. W tym samym okresie w porcie hamburskim notowano powolny, ale stały spadek obrotów węgierskich. W całym prezentowanym okresie Węgry wykazują stały, z niewielką tendencją wzrostu, obrót ładunków przez Rijekę. Tak, jak i w przypadku wcześniej opisywanych państw, w 1982 r. pojawia się od razu na poziomie 300 tys. ton obrót ładunków przez Koper. Kolejny port morza Śródziemnego - Triest wykazuje od 1950 r. do 1990 r. stałe obroty ładunków z Węgier w ilości ok. 70 tys. ton rocznie z tendencją spadku do

---

[146] W posiadaniu autora jedynie dane dot. wielkości obrotów za lata 1966-1975, średnio 280 tys. ton.

http://rcin.org.pl

20 tys. ton w latach 1975-1980 i następnie wzrostem do poziomu 70 tys. ton; został on przekroczony w 1985 r. aby 1989 r. osiągnąć prawie 100 tys. ton. Stałą wartość z niewielkimi odchyleniami wykazują również obroty przez Lubekę, w okresie od 1981 r. do 1987 r. średnio około 20 tys. Do 1965 r. obroty przez Bremę sięgały paru tysięcy ton, aby po 1975 r. aż do 1985 r. stale wzrastać (od 28 tys. ton. do 80 tys. ton). W kolejnych latach nastąpił niewielki spadek do ok. 55 tys. ton. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych następuje dwukrotny wzrost obrotów przez Koper, które w 1987 roku sięgają 658 tys. ton. W porcie szczecińskim, po spadku w drugiej połowie lat siedemdziesiątych (1975 r. - 247 tys. ton) i wzroście do 413 tys. ton w 1981 r. następuje załamanie wielkości przeładunku, który spada do 268 tys. ton w 1982 r.

Tabela 16

Tranzyt Węgier przez wybrane porty europejskie w latach 1950-1992
w tys. ton

Lata	Gdańsk	Gdynia	Szczecin	Hamburg	Triest	Rijeka	Koper	Brema	Lubeka
1950	5	49	50	1	75	--	--	--	--
1955	55	49	293	119	78	154	--	8	1
1960	40	52	165	89	54	222	--	3	--
1965	89	193	297	133	46	476	--	2	--
1970	97	32	387	230	--	541	--	--	--
1975	68	254	247	235	21	579	--	28	--
1980	96	172	327	573	20	522	--	46	--
1981	107	83	413	505	43	--	--	51	21
1982	51	88	268	420	32	--	304	53	27
1983	88	233	296	356	55	--	325	56	12
1984	99	363	378	326	65	--	275	63	10
1985	94	381	406	765	78	--	--	80	32
1986	141	400	438	483	80	--	--	60	16
1987	170	506	386	447	87	677	658	44	16
1988	206	432	228	226	77	641	453	55	--
1989	116	395	246	--	97	--	--	69	--
1989	173	331	208	--	--	--	--	--	--
1991	16	67	70	--	--	--	--	--	--
1992	--	5	11	--	--	--	--	--	--

Źródło: Opracowanie własne: Gospodarka Morska Przegląd Statystyczny za odpowiednie lata.

http://rcin.org.pl

Następnie zaznacza się powolny wzrost przeładunku aż do 1986 r. - 438 tys. ton po czym można zauważyć powolny, a następnie gwałtowny spadek obrotów w 1990 r. - 208 tys. ton, a w dwa lata później do11 tys. ton, podobnie jak w porcie gdyńskim w 1992 r. - 5 tys. ton. Wielkość przeładunku ładunków węgierskich w Gdańsku wykazuje do 1970 r. tendencję wzrostu (do 97 tys. ton w 1970 r.), aby następnie zmaleć w połowie lat siedemdziesiątych i wzrastać do 1981 r. - 107 tys. ton. Od 1982 r. (51 tys. ton) do 1988 r. wielkość obrotów stale wzrasta, aby wraz z kryzysem gospodarczym w RWPG, szczególnie silnie widocznym w drugiej połowie lat osiemdziesiątych, spaść do wartości 16 tys. ton w 1991 r.

Jak wynika z tab.16 tranzyt węgierski wykazuje zdecydowaną przewagę wielkości przeładunku na kierunkach południkowych - do portów w Hamburgu i Rijeki ale tylko do początku lat osiemdziesiątych. Następnie, oprócz okresu 1981-1983, zdecydowanie wzrastają obroty przez porty polskie sięgając w 1987 r. 1062 tys. ton, podczas gdy w Hamburgu w 1987-1988 następuje spadek o prawie 180 tys. ton, podobnie jak w Koprze. W portach polskich wyraźnie zaznacza się wpływ zmiany ustrojowej i transformacji gospodarki w wielkości przeładunku, które maleje z 712 tys. ton w 1990 r. do 16 tys. ton w 1992 r.

5. KORYTARZE TRANZYTOWE W EUROPIE ŚRODKOWEJ W LATACH 1945-1989

Jak wynika z analizy tabel, przesyłanie ładunków tranzytowych przez porty europejskie podlega modyfikacjom determinowanym nie tylko zróżnicowaniem tempa rozwoju gospodarki poszczególnych państw - co jest widoczne na przykładzie spadku wielkości obrotów w latach osiemdziesiątych, ale również zmianom politycznym w całym regionie, którym towarzyszą zmiany w strukturze kierunkowej i ilościowej przesyłanych ładunków.

W latach osiemdziesiątych występuje tendencja zmniejszania obrotów spowodowana kryzysem gospodarczym, który ogarnął cały obóz państw socjalistycznych, doprowadzając w poszczególnych z nich do limitowania sprzedaży lub wręcz wprowadzenia określonych przydziałów towaru. Wysokie zadłużenie tych państw spowodowało zmniejszenie importu oraz spadek tranzytu przez kraje EWG, co było rekompensowane wzrostem przeładunku w portach polskich oraz portach byłej Jugosławii - Rijece i Koprze dzięki powiązaniu gospodarki tych państw oraz możliwości częściowych rozliczeń w rublach transferowych.

http://rcin.org.pl

Tabela 17

Zmiany udziału przeładunków tranzytowych w wybranych portach europejskich z i do Austrii, NRD i Węgier w latach 1955-1988 w % *

Kraj	Rok	Tranzyt w tys. ton	Gdańsk Gdynia	Szczecin Świnoujście	Lubeka	Hamburg	Brema Bremerhaven	Triest	Rijeka	Koper	Pozostałe
AUSTRIA	1955	3902	--	--	1,8	9,8	20,2	61,8	6,2	--	0,1
	1965	2696	0,2	1,6	1,0	37,4	9,7	30,8	17,1	--	2,2
	1975	10554	0,4	1,1	0,8	10,0	2,9	68,4	14,7	--	1,7
	1985	12051	0,2	6,5	1,1	16,4	3,8	56,6	8,6	4,7	2,1
	1988	11887	0,3	7,1	1,4	10,6	4,2	54,6	10,1	9.0	2,7
CSRS	1955	3236	28,0	20,9	--	38,0	--	3,4	7,1	--	2,6
	1965	7329	11,3	34,0	--	19,8	0,7	5,6	20,0	--	8,6
	1975	9279	10,0	19,8	--	42,2	0,5	1,7	18,6	--	7,2
	1985	14865	18,7	29,0	0,4	29,0	1,8	0,9	13,3	6,9	0,0
	1988	5649	17,7	31,9	1,8	9,8	1,6	0,3	20,3	6,9	0,1
NRD	1955	1938	7,5	15,7	--	76,8	--	--	--	--	--
	1965	1923	2,7	19,3	--	78,0	--	--	--	--	--
	1975	4279	2,5	6,0	--	91,5	--	--	--	--	--
	1985	4248	1,9	3,0	--	93,5	1,5	0,1	--	--	--
	1988	3507	1,9	6,8	--	89,8	1,5	--	--	--	--
WĘGRY	1955	757	13,7	38,7	0,1	15,7	1,1	10,3	20,3	--	0,1
	1965	1466	19,2	20,3	--	9,1	0,1	3,1	32,5	--	15,7
	1975	1774	18,2	13,9	--	13,5	1,6	1,2	32,6	--	19,0
	1985	2805	16,8	14,5	1,1	27,3	2,9	2,8	21,4	13,2	--
	1988	2364	27,0	9,6	--	11,3	2,3	3,3	27,1	19,4	--

* Tranzyt ogółem w tys. ton obejmuje sumę ładunków skierowanych do portów wyszczególnionych w tab. 15-18.

Źródło Opracowanie własne na podstawie danych: Gospodarka Morska, Przegląd Statystyczny za odpowiednie lata.

http://rcin.org.pl

Ostatnia tabela (por.tab.17) w wyraźny sposób pokazuje przenoszenie ładunków tranzytowych pomiędzy wybranymi do analizy portami. Tranzyt Austrii przez Gdańsk, Gdynię i Lubekę cechuje stabilizacja procentowego udziału, jego wartość jest oczywiście zwiększona odpowiednio do zmian wielkości bezwzględnej obrotów austriackich.

W latach 1955-1965 wielkość spadku obrotów portów bremeńskich i Triestu odpowiada wzrostowi przeładunku w Hamburgu i Rijece, a jednocześnie świadczy o skierowaniu handlu austriackiego na kraje Europy Zachodniej i Skandynawii. Wysoki wzrost obrotów Triestu od 1971 r. spowodowany był importem ropy naftowej przez oddany do eksploatacji rurociąg AWP, któremu port w Trieście zawdzięcza akwizycje paliw płynnych w imporcie do Austrii[147]. Wskutek rozpoczęcia importowania ropy naftowej tranzyt austriacki zwiększył swoją bezwzględną wielkość czterokrotnie w ciągu 1965-1971. Od lat osiemdziesiątych Austria przenosi ładunki z portu hamburskiego na porty śródziemnomorskie, w których koszt przewozu, przeładunku i spedycji są mniejsze, a także na Szczecin coraz silniej konkurujący z Hamburgiem i Bremą głównie wysokością opłat.

Zmiany kierunków przesyłania ładunków tranzytowych nastąpiły także w tranzycie Czechosłowacji, którego wielkość wzrosła do końca lat osiemdziesiątych, aby wskutek kryzysu gospodarczego spaść do poziomu około 6 mln ton w tranzycie przez porty. W obrotach CSRS przez cały badany okres wyraźnie silną pozycję zajmuje port w Hamburgu, w którym przeładowuje się od 38% w 1955 r. do 29% w 1985 r. całości tranzytu Czechosłowacji kierowanego przez porty. Kolejnym portem o fundamentalnym dla gospodarki CSRS znaczeniu jest kompleks Szczecin-Świnoujście, w którym proponowano nawet utworzenie osobnej bazy dla floty handlowej i przeładunku tego państwa. Do 1955 r. przeładowywano w nich oraz w Gdańsku i Gdyni prawie 50% całości tranzytu. Wraz z rozwojem gospodarki w latach 1965-1980 i powiązaniem jej w dużym stopniu z handlem z EWG i EFTA wzrastała rola Hamburga (w 1975 r. - 42,2%), przy spadku obrotów przez Gdańsk oraz Rijekę - czwarty istotny dla gospodarki CSRS port tranzytowy. Kryzys gospodarczy oraz niepokoje społeczne i polityczne w Polsce zmniejszyły obroty CSRS do 4865 ton w 1985 r. w wielkościach

---

[147]Tranzyt austriacki przez Triest w mln ton.

Rok	1955	1960	1965	1970	1971	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1990
Ogółem	2,4	1,9	0,8	---	8,4	7,2	8,7	10,0	10,0	8,5	6,9	6,0	6,9	6,8	7,6
Paliwa	---	---	---	---	7,4	6,5	7,8	9,2	9,3	8,0	6,4	5,3	6,2	6,1	6,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie P. Mianecki, op. cit., oraz Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1982-1992.

http://rcin.org.pl

bezwględnych, a w przeładunku przez porty polskie z 2,6 mln w 1980 r. do 2,4 mln ton w 1982 r. i 1983 r. Spadek był szczególnie silny w porcie gdańskim. Problemom gospodarczym towarzyszy przenoszenie ładunków z Hamburga do Szczecina oraz powolny zanik przeładunków w Trieście i Bremie. Tak jak w przypadku Austrii, pojawia się tranzyt przez Koper oraz wzrasta przez Rijekę (por. tab.13 i tab.17).

Ze względu na położenie geograficzne (na zapleczu portów morza Bałtyckiego i Północnego) oraz silne powiązania z siecią transportową obroty Niemieckiej Republiki Demokratycznej wykazują stosunkowo niewielkie zmiany . Główną tendencją w przeładunku towarów wschodnioniemieckich jest, w miarę słabnięcia więzów gospodarczych z RWPG, spadek obrotów przez Gdańsk, Gdynię i Szczecin i wzrost przez Hamburg, a w latach osiemdziesiątych pojawienie się tranzytu w Bremie. Niewielki spadek udziałów Hamburga na korzyść Szczecina w końcu lat osiemdziesiątych spowodowany był kryzysem gospodarczym w RWPG, który przy wysokich cenach w Hamburgu zwiększył atrakcyjność tranzytową Szczecina dla NRD.

Węgry znajdują się w podobnej do Austrii sytuacji i położeniu tranzytowym, różniąc się jednak ze względu na przesunięcie równoleżnikowe w kierunku wschodnim "naciskiem" na główne kierunki tranzytowe. W latach pięćdziesiątych największe obroty węgierskie notowano w Szczecinie, Rijece, Hamburgu, Gdańsku i Trieście, aby już dziesięć lat później silnie zmniejszyć przeładunki przez Hamburg (o 40%) i Triest (o 35%) oraz Szczecin (o 45%) przy wzroście w Gdańsku (o 42%) i Rijece (o 60%). Około 15% całości obrotów Węgier przez porty kierowane było od 1965 r. przez porty radzieckie i rumuńskie przy ujściu Dunaju (Braiła, Gałacz, Izmaił i Ren), tranzyt ten utrzymywał się do 1975 r. (por.tab.17 - tranzyt przez porty ujścia Dunaju wykazany w kolumnie sygnowanej "Pozostałe" sięgał 19% całości obrotów).

W latach osiemdziesiątych następuje kolejna zmiana w kierunkach przesyłania ładunków tranzytowych przez Węgry. Znacząco wzrastają obroty przez Hamburg, oraz pojawiają się obroty ładunkami węgierskimi w Lubece a także następuje wzrost w Bremie. Dalszemu spadkowi w Szczecinie i stabilizacji w Trieście na poziomie 3% towarzyszy wzrost przeładunków w Gdańsku i Gdyni do 27% całości obrotów oraz kolejny już raz pojawienie się tranzytu przez Koper - około 300 tys. ton w latach 1982-1984 i 500 tys. ton w latach 1985-1988 (do 20% całości obrotów Węgier w 1988 r.). Spada udział tranzytu przez Rijekę, w której wzrost do 27% następuje dopiero w końcu lat osiemdziesiątych. W tranzycie Węgier wysuwa się na pierwsze miejsce port w Gdyni, w którym razem z Gdańskiem w 1988 r. przeładowuje się prawie 650 tys, ton (tj. 27%) ładunków tranzytowych Węgier, przy spadku w Hamburgu do 11% (tj. 270 tys. ton). Tranzyt węgierski przyjmuje kierunek

http://rcin.org.pl

południkowy sięgający Rijeki i Gdańska z Gdynią, w których przeładowano około 55% całości tranzytu Węgier.

Tabela 18

Tranzyt państw Europy Środkowej w wybranych portach Europy w 1980 i 1989 r. w tys. ton

Porty	AUSTRIA		CSRS		NRD		WĘGRY	
	1980	1989	1980	1989	1980	1989	1980	1989
Razem	6541	6968	9000	6500	7321	3592	1756	2292
Gdańsk	34	38	430	337	1044	3	96	116
Gdynia	--	0	657	449	138	1	172	395
Szczecin-Świnoujście	32	472	1500	2058	429	260	327	249
Porty NRD a	78	85	1431	800 d	x	x	.	.
Lubeka	106	167	.	.	.	.	.	.
Kilonia	4	167	.	.	.	.	.	.
Hamburg	2288	1310	3177	1996 d	5640	3257 e	573	266 d
Brema-Bremerhaven	357	657	80	101	69	71	46	69
Amsterdam	1	47	.	.	.	.	.	.
Rotterdam	243	553	.	.	.	.	.	.
Antwerpia	103	272	.	.	.	.	.	.
Brugia-Zeegrugge	103	117	.	.	.	.	.	.
Gandawa	28	55	.	.	.	.	.	.
Genua	28	.	.	.	.	.	.	.
Triest	680 b	570	95 c	22	1 c	--	20 c	97
Rijeka	1999	1021	1630	1146 d	.	.	522	641 d
Koper	206	1377	--	391	.	.	--	459
Wenecja	63	--	.	.	.	.	.	.
Porty Dunaju	188	61	.	.	.	.	.	.

a - głownie Rostock, niewielkie obroty przez Wismar; b - bez ropy naftowej, w 1980 r. - 8610 tys. ton; c - tylko kolejowy; d - 1988 r.; e 1987 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny za odpowiednie lata.

Kolejna tabela (por.tab.18) pokazuje zasięg przestrzenny ładunków tranzytowych Austrii, Czechosłowacji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Węgier dla głównych portów europejskich, których zaplecza krzyżują się w różnym stopniu w Europie Środkowej.

Wyraźnie pokazuje ona różnice w zasięgu przedpola tranzytowego Austrii, który w różnym stopniu obejmuje prawie wszystkie porty europejskie

http://rcin.org.pl

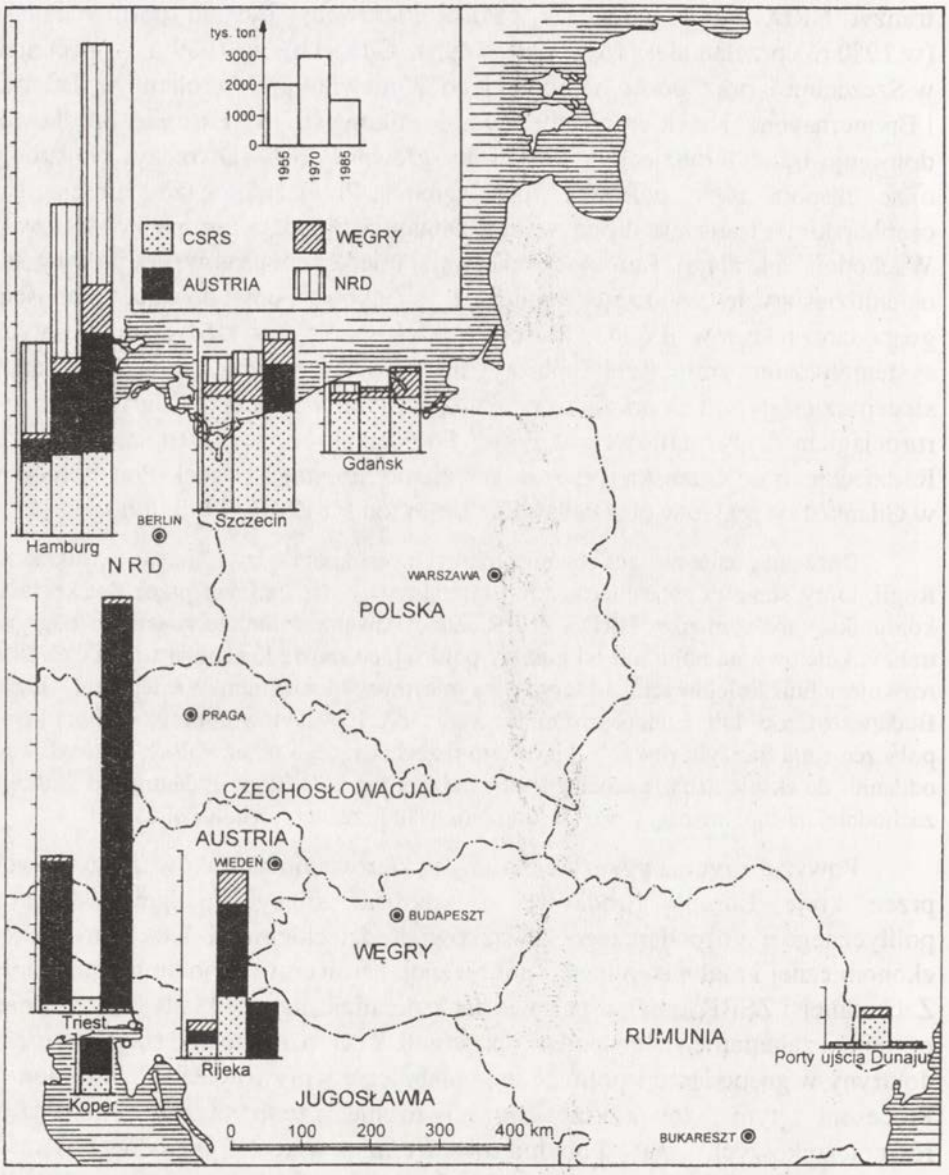
i w tranzycie CSRS oraz Węgier kierowanym głównie do portów polskich, Hamburga, Bremy, Triestu i portów jugosłowiańskich Koper i Rijeka. Najmniejsze zróżnicowanie kierunkowe w latach osiemdziesiątych cechuje tranzyt NRD, który prawie w całości kierowany jest do portów Polski (w 1980 r.- przeładunek ropy naftowej w Gdańsku; w 1989 r. - drobnica w Szczecinie) oraz portu hamburskiego z niewielkimi obrotami w Bremie i Bremerhaven. Na kierunkach równoleżnikowych w Europie Środkowej dominuje tranzyt radziecki - kierowany głównie do NRD tranzyt wojskowy oraz eksport ropy naftowej rurociągiem "Przyjaźń", gazu rurociągiem orenburskim i transport drogą wodną Dunaju pomiędzy Europą Południowo-Wschodnią a krajami Europy Środkowej. Wielkość obrotów do połowy lat osiemdziesiątych wykazuje tendencję spadkową powodowaną słabością gospodarczą krajów RWPG, które wchodząc w kryzys lat osiemdziesiątych systematycznie zmniejszały obroty handlowe pomiędzy sobą. W latach siedemdziesiątych i na początku osiemdziesiątych ważną rolę odgrywa tranzyt rurociągiem ropy naftowej z Portu Północnego do NRD i ze Związku Radzieckiego do Gdańska (przez odgałęzienie rurociągu - Płock-Port Północny w Gdańsku) sięgając w obrotach NRD 1 mln ton a z ZSRR 3 mln ton.

Duże znaczenie posiada również tranzyt morski pomiędzy Kłajpedą a Mukran na Rugii, który stanowi zabezpieczający i alternatywny dla tranzytu przez Polskę szlak komunikacyjny pomiędzy NRD i ZSRR. Zdecydowanie mniejsze znaczenie odgrywa tranzyt kolejowy na południu od granicy polskiej, co spowodowane jest jak do 1988 r. rozwojem linii kolejowych, z których jedynie trasy Monachium-Wiedeń-Bratysława-Budapeszt-Czop lub Budapeszt-Oradea (por. ryc.10) stanowić mogą alternatywne połączenie dla tranzytu równoleżnikowego przechodzącego przez Polskę. Natomiast po oddaniu do eksploatacji gazociągu prowadzącego z Półwyspu Jamał do Europy zachodniej nastąpi znaczący wzrost tranzytu gazu przez terytorium Polski.

Powyższa rycina pokazuje zmiany w kierowaniu ładunków tranzytowych przez kraje Europy Środkowej w okresie silnego podporządkowania politycznego i gospodarczego Związkowi Radzieckiemu w latach prosperity ekonomicznej i małej stabilizacji politycznej, zarówno w regionie jak i Europie Zachodniej i ZSRR oraz w połowie lat osiemdziesiątych, kiedy coraz silniej postępuje załamanie się gospodarki państw RWPG, rozluźnienie socjalistycznej doktryny w gospodarce i polityce oraz słabnięcie wpływów ZSRR w regionie. Procesom tym towarzyszy przechodzenie tranzytu z kierunków równoleżnikowych na południkowe oraz wzrost udziałów portów zachodnioeuropejskich w obrotach Czechosłowacji i Węgier (por. ryc.13). W latach siedemdziesiątych nastąpił wzrost przeładunku w portach polskich oraz rozwinął się tranzyt przez porty ujścia Dunaju. Zdecydowanie wzrosły obroty portów śródziemnomorskich: Triestu i Rijeki, natomiast w niewielkim stopniu zwiększył się przeładunek w portach niemieckich. Po kryzysie politycznym w Polsce i wprowadzeniu stanu wojennego wyraźnie zmalały obroty przez porty

http://rcin.org.pl

Ryc. 13. Główne porty tranzytowe w Europie Środkowej w 1955, 1970 i w 1985 r.



Źródło: Opracowanie własne

polskie, zwłaszcza w porcie gdańskim (por. tabl.15-18). Dziesięć lat później dzięki rozwojowi sieci rurociągów oraz rozbudowy portu w Koprze, głównym kierunkiem tranzytowym dla Austrii został kierunek południowy, który przyjął

http://rcin.org.pl

w tranzycie przez porty prawie połowę obrotów Austrii, Węgier i CSRS. Emancypacja polityczna Rumunii (na skalę dopuszczalną w ramach RWPG) oraz kryzys gospodarczy znacząco zmniejszyły obroty handlowe CSRS i Węgier, co spowodowało prawie całkowity zanik tranzytu przez porty ujścia Dunaju. Wydarzenia polityczne w końcu lat osiemdziesiątych, odzyskanie suwerenności politycznej i gospodarczej przez Polskę jeszcze w ramach RWPG oraz początek transformacji gospodarki polskiej w połączeniu z przejściem w rozliczeniach z Węgrami, NRD i Czechosłowacją na dewizy spowodował spadek tranzytu przez porty polskie, a w połączeniu z kryzysem gospodarczym wszystkich państw RWPG gwałtowne zmniejszenie obrotów tranzytowych.

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

ROZDZIAŁ IV. PRZEWOZY TRANZYTOWE W POLSKIEJ RZECZPOSPOLITEJ LUDOWEJ

1. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Oprócz warunków geograficznych i geopolitycznych tranzyt przez terytorium Polski jest w znaczącym stopniu funkcją stanu i rozwoju sieci transportowej. W warunkach polskich składają się na nią przede wszystkim sieć kolejowa, system połączeń wodnych żeglugi śródlądowej, wyposażenie portów w środki przeładunku oraz w nie mniejszym stopniu sieć dróg bitych, linie połączeń lotniczych i rurociąg naftowy "Przyjaźń", przechodzący przez Polskę równoleżnikowo z odgałęzieniem do Portu Północnego w Gdańsku.

Podstawowa sieć połączeń kolejowych powstała w okresie zaborów. Do rozpoczęcia pierwszej wojny światowej powstało prawie 80% długości linii kolejowych Polski[148]. Z infrastrukturą transportową Polski ściśle związany jest problem dostępu do morza. Już w 1922 r. sejm uchwalił budowę portu w Gdyni. Zbudowany został w miejscu do tej pory niezagospodarowanym, w pobliżu wioski rybackiej Gdynia, u wylotu Pradoliny Kaszubskiej. Znaczenie posiadania własnego portu szczególnie dobrze rozumiał E. Kwiatkowski, który podczas kierowania Ministerstwem Przemysłu i Handlu, a następnie jako wicepremier i minister skarbu, silnie forsował rozwój i rozbudowę Gdyni[149]. Również działalności E. Kwiatkowskiego zawdzięczać należy rozwój polskiej floty handlowej i realizację programu morskiego umożliwiające po 1945 r., także z jego udziałem, rozwój polskiej gospodarki morskiej[150].

Po drugiej wojnie światowej, w czasie której zniszczono lub zdemontowano około 40% długości linii kolejowych, Polska objęła swoimi granicami wschodnią część dawnego terytorium Niemiec ze stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią kolejową, którą należało powiązać z istniejącymi polskimi liniami. Kolejny problem stojący przed gospodarką polską stanowiła rozbudowa równoleżnikowych połączeń transportowych dla gwałtownie wzrastających przewozów tranzytowych ZSRR i NRD.

---

[148] T. Lijewski, Geografia transportu Polski, Warszawa 1986, s. 20.

[149] P. Zaremba, Historia dwudziestolecia, Gdańsk 1988, tom II, s. 233.

[150] E. Kwiatkowski, Diariusz 1945 - 1947, Gdańsk 1988.

http://rcin.org.pl

W latach 1948-1949 zbudowano linię Tomaszów Mazowiecki-Radom. w 1945 r. ukończono budowę magistrali Skierniewice-Pilawa-Łuków[151].

Ryc. 14. Linie kolejowe w II Rzeczypospolitej i w Polsce Ludowej

Źródło: T. Lijewski, Geografia transportu Polski, Warszawa 1986, s. 37

W 1974 r. oddano do eksploatacji linię hutniczo-siarkową szerokotorową, łączącą Hutę Katowice z ZSRR. Poprzez połączenie Warszawy z Zawierciem przez Radzice utworzono Centralną Magistralę Kolejową (CMK), łączącą Górny Śląsk z portami Wybrzeża[152]. Równocześnie z budową i odbudową linii kolejowych postępowała ich elektryfikacja. W pierwszej

[151] T. Lijewski, Geografia ..., s. 35.

[152] Ibid., s. 36.

http://rcin.org.pl

kolejności elektryfikowano linie kolejowe zaliczane do układu podstawowego, o największym obciążeniu pracą przewozową.

Do 1996 r. w Polsce zostało zelektryfikowanych około 11,6 tys. km linii kolejowych (52%). Do końca 1990 r. zelektryfikowano, w całości lub częściowo, odcinki: Poznań-Piła-Szczecinek-Kołobrzeg, Przeworsk-Rozwadów-Skarżysko Kamienna-Tomaszów Mazowiecki, Rozwadów-Lublin, Nasielsk-Iława-Malbork, Małkinia-Białystok, Chabówka-Nowy Sącz-Jasło-Rzeszów, Czerwieńsk-Rzepin-Szczecin, Białystok-Korsze-Olsztyn-Inowrocław, Bydgoszcz-Kościerzyna-Gdynia, Koszalin-Słupsk-Wejherowo, Tczew- Gdynia i inne[153].

Po II wojnie światowej nastąpił także rozwój budownictwa drogowego, gdyż wcześniej ten typ transportu lądowego był w Polsce zaniedbany ze względu na słaby rozwój gospodarczy kraju. Do II wojny światowej większość dróg była własnością samorządów wojewódzkich, powiatowych lub gminnych. Państwo występowało w roli inwestora głównie w słabiej zainwestowanych gospodarczo województwach wschodniej Polski[154], przyłączonych w 1940 r. do republik ZSRR. Od 1945 r. w granicach Polski znalazły się cztery odcinki poniemieckich autostrad. W 1983 r. ukończono budowę pierwszego odcinka autostrady Kraków-Katowice. Połączono również drogą szybkiego ruchu Warszawę, Katowice i Cieszyn[155]. Równocześnie opracowano projekt autostrady Północ-Południe mający połączyć Europę Bałtycką ze Środziemnomorską.

Na skutek "przesunięcia" granic Polski na zachód na terytorium kraju znalazło się prawie całe dorzecze Odry. Dzięki temu Górnośląski Okręg Przemysłowy uzyskał dogodne połączenie drogą wodną z portami w Świnoujściu i Szczecinie. Oprócz drogi wodnej Odry powiązanej siecią kanałów z rzekami Europy Zachodniej[156], Polska posiada duży potencjał przewozowy w postaci niewykorzystanej drogi wodnej Wisły. Głównymi przyczynami słabego ruchu transportowego na Wiśle był podział rzeki między trzech zaborców do 1918 r. oraz zaniedbanie regulacji tego szlaku wodnego w okresie po 1945 r.[157].

---

[153] A. Hornig, S. Dziadek, Zarys geografii transportu lądowego, Warszawa 1987, s. 259.

[154] I. Kostrowicka, Z. Landau, J. Tomaszewski, Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku, Warszawa 1984, s. 206-207.

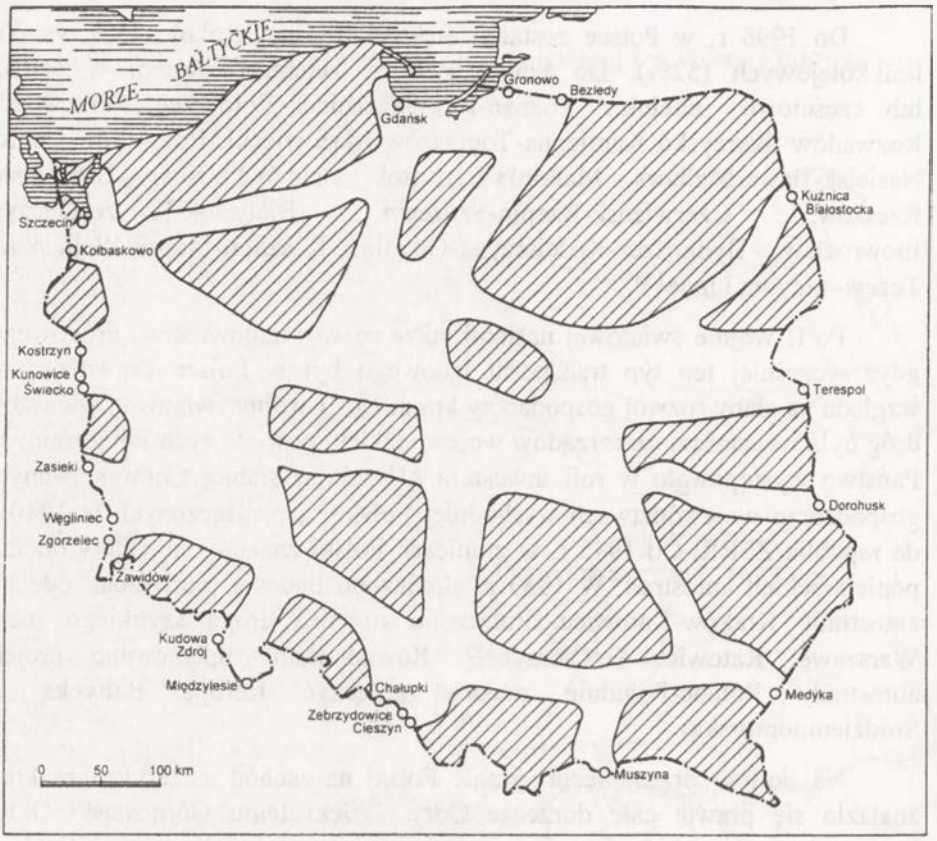
[155] T. Lijewski, op. cit., s. 87.

[156] Z. Szling, J. Winter, Drogi wodne śródlądowe, Wrocław 1988, s. 8.

[157] Szerzej por. Z. Szling, J. Winter, op. cit., s. 12-15, także T. Tillinger, Drogi wodne, Warszawa 1948, s. 484-489.

http://rcin.org.pl

Ryc. 15. Główne korytarze tranzytowe Polski do 1989 r.



Źródło: Opracowanie własne

Osobne zagadnienie w transporcie ładunków tranzytowych stanowią morskie porty handlowe. Zniszczony podczas działań wojennych port w Szczecinie odbudowano i zmodernizowano. Razem ze Świnoujściem stanowi on główny ośrodek przeładunku węgla i rud żelaza. Port gdyński specjalizuje się w przeładunkach zboża i drobnicy. W 1972 r. uruchomiono w nim bazę przeładunku kontenerów i rozpoczęto budowę terminalu kontenerowego. Po zakończeniu budowy Portu Północnego, port w Gdańsku stał się w zasadzie monopolistą w przeładunku paliw płynnych oraz siarki. Posiada on również, dzięki mechanizacji przeładunków portowych, największy potencjał przeładunkowy towarów masowych: węgla, rud i surowców do produkcji nawozów sztucznych.

W tranzycie przez terytorium Polski ważną rolę odgrywa również rurociąg naftowy "Przyjaźń". Łączy on Almietjewsk w Zagłębiu Nadwołżańskim ze Schwedt w NRD przechodząc równoleżnikowo przez

http://rcin.org.pl

Polskę. W 1975 r. uruchomiono odgałęzienie rurociągu łączące Płock z Portem Północnym, stwarzając w ten sposób dogodną drogę tranzytową dla ZSRR i NRD. Pomimo rozwoju lotnictwa nie zmienił się charakter przewozów lotniczych. Nadal obejmuje on głównie ruch pasażerski. Przewozy ładunków przez "LOT" stanowią znikomy procent przewozów towarowych nie mając znaczącego udziału w przewozach tranzytowych.

Na kierunkach południkowych funkcjonują dwa główne szlaki tranzytowe łączące południową granicę Polski z kompleksami portowymi zatok Gdańskiej i Pomorskiej. W przewozach na kierunkach równoleżnikowych największe znaczenie posiada środkowy korytarz tranzytowy, w którym znajdują się linia kolejowa łącząca Terespol przez Łuków, Skierniewice, Poznań do Kunowic oraz rurociąg naftowy "Przyjaźń" przechodzący przez Płock. Północny pas tranzytowy łączący Braniewo z Kołbaskowem i Skandawę z Kunowicami, ze względu na słabe natężenie ruchu transportowego nie osiąga większego znaczenia tranzytowego Zdecydowanie większą rolę na południu Polski odgrywa szlak kolejowy łączący Medykę z Węglińcem lub Zasiekami kolejno przechodząc przez Rzeszów, Kraków, Katowice, Opole i Wrocław.

W przewozach tranzytowych żeglugą śródlądową główną trasą przewozową jest droga wodna Odry. Na odcinku od Koźla w Zagłębiu Górnośląskim do portów w Szczecinie i Świnoujściu stanowi ona dogodny szlak tranzytowy dla ładunków Czechosłowacji, Węgier i Austrii.

W przewozach tranzytowych na kierunkach południkowych duże znaczenie mają, oprócz Szczecina i Świnoujścia, również porty w Gdańsku i Gdyni. W ogólnych obrotach portowych w Polsce w latach osiemdziesiątych przeładunki tranzytowe zajmują około 9%. Stanowi to w tym okresie 20-25% ogółu przewozów tranzytowych przez terytorium Polski. Sporadycznie ładunki tranzytowe występują również w porcie kołobrzeskim. Dzięki nowoczesnej infrastrukturze portowej, a zwłaszcza po oddaniu do eksploatacji Portu Północnego w Gdańsku, Polska posiada znaczny potencjał przeładunkowy. Niestety nie jest on w pełni wykorzystany, stwarza jednak w przyszłości podstawę do zwiększenia usług transportowych świadczonych przez Polskę.

2. CHARAKTERYSTYKA PRZEWOZÓW TRANZYTOWYCH

2.1 Przewozy drogą lądową

W przewozach drogą lądową we wszystkich kierunkach tranzytowych decydującą rolę odgrywa transport kolejowy. W przewozach na kierunkach równoleżnikowych jedynie transport ropy naftowej został przejęty przez

http://rcin.org.pl

rurociąg naftowy z ZSRR. przez Płock do NRD i do portu Północnego. Na kierunku południkowym pewną konkurencję dla transportu kolejowego stanowi jedynie droga wodna Odry.

Tabela 19

Przewozy kolejowe ładunków tranzytowych

Lata	Przewozy w tys. ton	Tranzyt w tys. ton	Tranzyt w przewozach ogółem w %
1	2	3	4
1946	67002	890	1,3
1947	88221	1247	1,4
1948	114260	1383	1,2
1949	131715	1537	1.2
1950	150321	1939	1,3
1951	165563	2132	1,3
1952	175814	1818	1,0
1953	199347	1468	0,7
1954	209560	4611	2,2
1955	223673	7071	3,1
1956	226523	6789	3,0
1957	236246	10417	4,4
1958	237468	11669	4,9
1959	252157	13645	5,5
1960	273664	14581	5,3
1961	284937	16646	5,8
1962	293276	18847	6,4
1963	300673	18928	6,3
1964	319174	19508	6,1
1965	328686	16479	5,1
1966	340466	16723	4,9
1967	352369	16090	4,6
1968	364540	15249	4,2
1969	361255	15992	4,4
1970	370658	16613	4,5
1971	386224	16941	4,4
1972	404503	16504	4,1
1973	420635	16135	3,8

http://rcin.org.pl

1	2	3	4
1974	442117	17584	3,9
1975	453547	17404	3,8
1976	455257	16274	3,6
1977	470670	16710	3,6
1978	478903	16701	3,5
1979	470280	16030	3,4
1980	473145	17320	3,6
1981	393962	16822	4,2
1982	394892	14636	3,7
1983	407364	14713	3,6
1984	418265	14323	3,4
1985	412744	13439	3,3
1986	423649	14014	3,1
1987	421834	12108	2,9
1988	421300	11024	2,6
1989	382871	9800	2,6
1990	278139	7815	2,8
1991	225312	4230	1,9
1992	199799	3942	2,0
1993	212665	5000	2,3
1994	213559	5565	2,6
1995	224346	5639	2,5
1996	222628	5524	2,5

Źródło: E. Patryn, op. cit., s. 259 L. Kuźma, op. cit., s. 191, Rocznik Statystyki Transportu 1945-1966, Warszawa 1967 r., 44-46, Roczniki statystyczne GUS, Warszawa, za odpowiednie lata.

W ostatniej dekadzie tranzyt w przewozach kolejowych stanowił średnio 3%. PKP przewoziło rocznie około 10 mln ton. Jak wynika z tabeli 19 istnieje wyraźna tendencja spadkowa. Tranzyt, którego udział utrzymywał się w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych na poziomie 16 mln ton, od 1980 r. maleje, zarówno pod względem obrotów (z 19,5 mln ton w 1964 r. do 9,8 mln ton w 1989 r.) jak i udziału procentowego. Spadek ten wyraźnie zaznaczył się w przewozach PKP ogółem. W 1962 r. tranzyt stanowił 6,4% przewozów a w 1989 r. tylko 2,6%.

http://rcin.org.pl

Spadek z 19,5 mln ton do poziomu 16,5 mln ton w 1965 r. spowodowany został oddaniem do eksploatacji rurociągu naftowego[158], którym tylko w 1965 r. przetransportowano do Schwedt 6,1 mln ton ropy.

W latach 1965-1980 w tranzycie nastąpiła względna równowaga. Obroty tranzytowe oscylowały wokół poziomu 17 mln. ton, aby na skutek zachwiania pewności przewozowej i bezpieczeństwa ładunków w okresie strajków i stanu wojennego spaść do poziomu 14,2 mln ton w okresie 1982-1986. Kolejny spadek do 11 mln ton spowodowany był wzrastającymi problemami gospodarczymi RWPG.

W przewozach ładunków tranzytowych drogą lądową widoczne jest wyraźne zróżnicowanie wielkości obrotów, jak i ich struktury w zależności od kierunku tranzytu. Na kierunku południkowym największe znaczenie odgrywa tranzyt CSRS do portów polskich oraz tranzyt austriacki i węgiers[159]. Na kierunku równoleżnikowym największe znaczenie ma tranzyt NRD i ZSRR, sięgający 64% ogółu obrotów tranzytowych w latach 1980-1984[160].

Tabela 20

Przewozy tranzytowe koleją według państw w tys. ton

Państwo	1971	1974	1981	1984
Austria	6,7	6,6	543,7	835,8
CSRS	3115,7	3787,1	2450,1	2687,8
NRD tranzyt do ZSRR	1776,7 979,9	3180, 8 1475, 3	4623,6 1720,1	3024,2 2291,5
RFN	.	264,6	688,8	597,6
WRL	1147,3	856,7	603,9	794,2
ZSRR tranzyt do NRD	9320, 8 .	8729,0 8641,7	6870,9 6734,2	5605,8 5506,6

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Statystyka przewozów tranzytowych przez PRL, za lata 1971, 1974, 1981, 1984.

Tabela 20 wyraźnie wskazuje kraje o największym tranzytowym znaczeniu dla Polski. Dotyczy to przewozów kolejowych, które w latach osiemdziesiątych stanowiły 70-80% wielkości towarów przewożonych przez nasz kraj. Kraje te to: Czechosłowacja, Niemiecka Republika Demokratyczna i

---

158 E. Patryn , op. cit., s. 261-2

159 Tranzyt austriacki w dużej mierze korzysta z drogi wodnej Odry.

160 J. Wronka, Analiza i ocena przewozu ładunków tranzytowych koleją w latach 1974-1984, Problemy Ekonomiki Transportu, 1984, nr 4, s. 66; H. Polewska-Dorozik, Przeobrażenia w tranzycie towarów przez Polskę, Przegląd Komunikacyjny, 1989, nr 11, s. 239.

http://rcin.org.pl

Związek Radziecki, odgrywały one decydującą rolę w tranzycie przez Polskę. W 1984 r. stanowiło to 79% całości ładunków tranzytowych. Na szczególną uwagę w tych przewozach zasługuje tranzyt na kierunku równoleżnikowym, pomiędzy NRD i ZSRR, który w decydujący sposób wpływa na wielkość obrotów tranzytowych, jak i na bilans usług w tranzycie stanowiąc 70% wpływów za usługi transportowe[161].

W końcu lat osiemdziesiątych znaczenie tranzytu lądowego NRD i ZSRR zaczyna maleć na korzyść pozostałych państw tranzytujących, głównie CSRS i Austrii. Spadek znaczenia równoleżnikowego kierunku tranzytowego spowodowany jest wykorzystaniem otwartej 07.10.1986 r. linii promowej pomiędzy NRD i ZSRR. Promy kursujące na trasie Mukran-Kłajpeda, przejmują około 5,3 mln ton ładunków tranzytowych idących do tej pory głównie przez terytorium PRL i w mniejszym stopniu przez CSRS. Strata 2,3 mln ton ładunków niemieckich i 3,0 mln ton z ZSRR w dużym stopniu wpłynęła na zmianę struktury tranzytu przez Polskę[162].

Nastąpiły również wyraźne zmiany w tranzycie czechosłowackim. W latach osiemdziesiątych w porównaniu do wcześniejszej dekady nastąpił znaczny spadek wielkości ładunków[163]. Tempo spadku zostało jednak w końcu lat siedemdziesiątych zahamowane. Wielkość ładunków ustabilizowała się na poziomie 2,4 mln ton od 1978 r. z odchyleniami in minus w 1985 r. - 2 mln ton i in plus w latach 1980, 1984, 1986 - 2,6 mln ton. Także w obrotach towarowych Węgier w tranzycie przez Polskę nastąpił wyraźny spadek, będący wynikiem kryzysu gospodarczego lat osiemdziesiątych. Zwiększył się natomiast tranzyt austriacki i RFN. W latach 1981-1984 wielkość ładunków austriackich wykazywała stałą tendencję zwyżkową i dopiero od 1985 r. nastąpił spadek przewozów spowodowany korzystniejszymi warunkami tranzytu przez terytorium NRD i RFN.

W okresie 1974-1988 w tranzycie kolejowym nastąpiły znaczące zmiany, zarówno pod względem wielkości obrotów jak i ich struktury kierunkowej i towarowej. Największy spadek przewozów nastąpił na kierunkach południkowych (1,7 mln ton) spowodowany ograniczeniem tranzytu CSRS, Węgier i Austrii oraz skierowaniem tranzytu CSRS-NRD-CSRS przez wspólną granicę, po odmowie udzielenia Czechosłowacji rabatu od opłat za przewozy przez stronę Polską[164].

---

[161] L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit., s. 193.

[162] A. Piskozub, Tranzytowe perspektywy Polski, Warszawa 1987 r., s. 83; także, H. Polewska- Dorozik, op. cit., s. 240.

[163] W okresie 1971-1981 o 22,8% a w 1974-1984 już o 29%.

[164] J. Wronka, op. cit. s. 66, oraz H. Polewska-Dorozik, op. cit., s. 239.

http://rcin.org.pl

Tabela 21

Struktura kierunkowa i towarowa kolejowych przewozów tranzytowych w latach 1974 i 1984 w tys. ton

Kierunek przewozów	Rok	Węgiel i koks	Rudy	Metale i wyroby metalowe	Drewno	Pozostałe	Ogółem
Pn. - Pd.	1974	589,2	584,6	38,8	12,5	293,3	1518,4
	1984	466,0	6,0	33,4	46,2	201,8	753,4
Pd. - Pn.	1974	879,4	1,1	122,8	0,1	38,1	1041,5
	1984	0,0	--	43,4	4,3	45,3	93,0
Przewozy Południkowe	1974	1468,6	585,7	161,6	12,6	332,9	2561,4
	1984	466,0	6,0	76,8	50,5	247,1	846,4
Wsch. - Zach.	1974	685,5	2142,9	2640,9	1247,1	1175,5	7891,1
	1984	722,8	894,3	1721,1	924,1	1226,9	5489,2
Zach. - Wsch.	1974	0,8	0,2	325,0	12,8	1409,0	1748,7
	1984	15,9	0,1	386,8	1,3	2746,5	3151,7
Przewozy równoleżnikowe	1974	686,3	2143,1	2965,1	1259,9	2585,4	9639,8
	1984	738,7	895,5	2107,9	925,4	3973,4	8640,9
Przewozy ogółem	1974	2154,9	2728,9	3126,7	1278,5	2918,3	12201,2
	1984	1204,7	901,5	2184,7	975,9	4220,5	9487,3

Źródło: J. Wronka, op. cit., s. 65.

Mniejszy pod względem wartości bezwzględnych, był spadek przewozów na kierunkach równoleżnikowych. Wprawdzie tranzyt na kierunku wschód-zachód zmalał aż o 2,4 mln ton, jednak spadek ten został zrekompensowany wzrostem przewozów w kierunku przeciwnym o 1,4 mln ton. Na spadek złożyło się przede wszystkim ograniczenie przewozów rud metali, wyrobów metalowych oraz drewna na zachód. Nastąpił natomiast w około 1,4 mln ton wzrost ładunków sygnowanych jako "pozostałe", głównie idących z zachodu na wschód. Jak wynika z tabl. 14 największe znaczenie w zmianie struktury ładunków tranzytowych odgrywa zmniejszenie tranzytu ZSRR do NRD (o 3335,1 tys. ton) i towarzyszące mu zwiększenie tranzytu NRD do ZSRR (716,2 tys. ton).

W przewozach z północy na południe główną rolę odgrywają węgiel i koks, stanowiąc około 60%. Na kierunku odwrotnym rudy, metale i wyroby metalowe. Na kierunku zachodnim główną masę ładunkową stanowią niskotaryfowe towary masowe: rudy, węgiel, koks, metale, wyroby metalowe oraz drewno, stanowiąc 78% tranzytu. Na wschód , tranzyt obejmuje towary grupy "pozostałe" obejmujące ładunki łatwo psujące się, drobnicę i inne towary wysoko taryfowe[165].

[165] J. Wronka, op. cit., s. 67.

http://rcin.org.pl

2.2. Tranzyt przez polskie porty morskie

Tranzyt przez porty morskie zajmuje drugie miejsce, po tranzycie kolejowym w przewozie ładunków tranzytowych przez terytorium Polski. W latach 1976-1986 udział ładunków tranzytowych przechodzących przez porty wykazywał tendencję wzrostu, zwiększając swoją wielkość z 20% do 30% w 1984 r. i do 52% w 1989 r.

Tabela 22

Obroty tranzytowe polskich portów morskich w tys. ton

Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin i Świnoujście
1	2	3	4	5
1946	153	80	73	--
1947	818	405	376	37
1948	1135	491	396	248
1949	1266	337	483	446
1950	1584	416	530	638
1951	1463	389	534	540
1952	1502	265	523	713
1953	1779	396	518	865
1954	2596	666	686	1244
1955	2640	619	743	1278
1956	2487	686	747	1054
1957	2558	526	513	1519
1958	2629	378	465	1786
1959	3217	447	504	2266
1960	4156	465	639	3052
1961	4262	650	585	3027
1962	4455	619	802	3034
1963	4310	625	1069	2616
1964	5231	733	1433	3065
1965	4467	389	865	3213
1966	4457	514	1036	2907
1967	4490	663	1011	2816
1968	4345	578	1203	2564
1969	4356	758	1171	2427
1970	4687	549	1074	3064
1971	4797	640	1222	2935

http://rcin.org.pl

1	2	3	4	5
1972	4453	460	858	3149
1973	4118	540	766	2812
1974	4390	619	780	2991
1975	4037	610	849	2578
1976	4096	935	850	2311
1977	4751	1731	834	2186
1978	4852	1675	924	2253
1979	4889	1477	969	2443
1980	5113	1626	1010	2477
1981	4786	546	850	3390
1982	3960	501	745	2714
1983	6491	2615	896	2980
1984	7735	3127	1105	3503
1985	5324	1269	1092	2963
1986	7147	2162	1298	3687
1987	8411	3270	1303	3838
1988	8944	4210	1154	3580
1989	6124	1858	901	3365
1990	5009	1149	810	3050
1991	2536	110	227	2199
1992	3692	112	195	3385
1993	5890	522	692	4675
1994	5104	306	936	3862
1995	3708	298	560	2850
1996	4184	371	719	3094

Źródło: Gospodarka Morska, Przegląd statystyczny za kolejne lata, Rocznik statystyczny GUS za odpowiednie lata.

Najmniejsze obroty tranzytowe w omawianym okresie charakteryzują port gdański. Od 1947 r. do 1976 r. wynosiły one średnio 400-600 tys. ton. Od 1977 r. gwałtownie wzrosły (dzięki tranzytowi ropy naftowej dla NRD), osiągając w 1980 r. - 1626 tys. ton. Kryzys społeczno gospodarczy i wprowadzenie stanu wojennego w PRL spowodowały spadek obrotów do 448,8 tys. ton. Dodatkowym czynnikiem ujemnie wpływającym na tranzyt przez Gdańsk i Gdynię była zmiana taryf PKP w 1981 r., która preferowała od tej pory port w Szczecinie[166].

[166] L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit., s. 219-220

http://rcin.org.pl

Rozpatrując ogólnie tranzyt przez porty można wyróżnić trzy okresy. Od 1946 r. do 1959 r., gdy wielkość przeładunku wykazuje stałą tendencję wzrostu od 153 tys. ton do 3229 tys. ton. Drugi okres to lata 1960-1979. Następuje wtedy stabilizacja tranzytu na średnim poziomie 4,0-4,5 mln ton. [167] Ostatni od 1980 r. do 1988 r., w którym występuje tendencja wzrostu obrotów, przerwana wprowadzeniem stanu wojennego oraz kryzysem gospodarczym w krajach socjalistycznych. Regres gospodarczy w CSRS i WRL zmusił handel zagraniczny tych państw do wyboru mniej korzystnego pod względem "pewności tranzytowej" ale tańszego, ponieważ rozliczanego w rublach transferowych tranzytu, przez Polskę. Na wzrost tranzytu w latach 1983-1988 istotny wpływ wywarł eksport rosyjskiej ropy naftowej przesyłanej rurociągiem przez Płock do Portu Północnego w Gdańsku[168]. Na wzrost przeładunku w portach wpłynęło również zwiększenie tranzytu austriackiego z 66 tys. ton w 1980 r. do 811 tys. ton w 1985 r.

Tabela 23

Przeładunek tranzytu według państw tranzytujących w tys. ton

Państwo	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Ogółem	4852	1889	5113	4786	3960	6493	7746	5340	7160	8411	8944
Austria	60	72	66	590	681	793	981	811	793	1013	872
CSRS	2428	2369	2577	2416	2463	2425	2634	2324	2655	2719	2805
NRD	1597	1614	1611	858	118	187	113	208	496	400	306
Węgry	504	554	595	617	444	619	850	897	992	1062	866
ZSRR	5	9	9	9	2	2161	2652	804	1681	2713	3499
Pozostałe	258	271	256	296	252	308	516	296	543	504	113

Źródło: Gospodarka Morska, Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1987,1989, 1991.

Dane zawarte w tabeli 23 prezentują wielkość obrotów tranzytowych w czterech, a od 1983 r. w pięciu państwach o największym przeładunku w portach polskich. Wśród pozostałych krajów największe znaczenie tranzytowe mają dla Polski Jugosławia, Bułgaria i Rumunia, których obroty tranzytowe kształtują się na poziomie 100 tys. ton[169]. Od 1983 r. wzrósł tranzyt do państw Europy Zachodniej.

---

[167] W 1964 r.-5231 tys. ton.

[168] Transport ropy naftowej w eksporcie ZSRR w tys. ton: 1983r. - 2161; 1984r. - 2652; 1985r. - 804; 1986r. - 1681; 1987r. - 2713; 1988r. - 3498. Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1985, 1986, 1987, 1988, 1989.

[169] L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit, s. 221.

http://rcin.org.pl

Wśród polskich partnerów tranzytowych na pierwszym miejscu znajduje się Czechosłowacja. Na drugim w latach 1978-1981 plasuje się NRD, dzięki rozpoczętym w 1975 r. przeładunkom ropy naftowej w Porcie Północnym[170]. W 1982 r. na drugie miejsce wysuwa się Austria dzięki importowi szwedzkiej rudy żelaza dla koncernu "Voest Alpine" w Linzu, przechodzącemu przez Szczecin[171]. Od 1983 r. eksport ropy naftowej daje drugą pozycję Związkowi Radzieckiemu, który utrzymuje ją do 1988 r.

W tranzycie czechosłowackim dominującą rolę w strukturze towarowej odgrywa drobnica stanowiąc około 40% całości przewozów, następnie rudy, węgiel i koks oraz inne towary masowe. W strukturze kierunkowej przeważa import stanowiąc około 60% ogólnej masy towarowe[172]. W obrotach tranzytowych NRD do 1980 r. główną rolę odgrywał import ropy naftowej przez Gdańsk, Płock, do Schwedt i Leuny. Kolejną pod względem wielkości grupą towarów była drobnica.[173] W związku z modernizacją i rozbudową portu w Rostocku, tranzyt NRD przez porty polskie wykazuje stałą tendencję spadkową, dopiero w 1985 r. i 1986 r. obroty tranzytowe NRD wzrosły do 500 tys. ton. Ze względu na położenie geograficzne i powiązania handlowe głównymi portami dla Austrii są Hamburg, Triest i Rijeka. Współzawodnicząc o ładunki austriackie z Hamburgiem, poprzez stosowanie preferencyjnych spedycyjnych i przeładunkowych taryf oraz ze względu na specyfikę ładunku - rudę szwedzką, Polska uzyskała w Austrii stałego partnera tranzytowego w latach osiemdziesiątych. W pierwszej połowie lat osiemdziesiątych import austriacki przez Szczecin-Świnoujście osiągnął poziom 700 tys. ton, aby później spaść do połowy tej wielkości.

W obrotach tranzytowych Węgier główną rolę, tak jak w przypadku Austrii, odgrywa port w Hamburgu. Jednak tranzyt węgierski, ze względu na powiązania gospodarcze wynikające z przynależności do RWPG, jest stabilny z lekko zwyżkującą tendencją, przez polskie porty, i kształtuje się na poziomie 600-800 tys. ton. W strukturze towarowej przeważa drobnica, rudy oraz inne ładunki masowe z dużym udziałem fosforytów z Afryki Północnej[174].

---

[170] Transport ropy naftowej przez Port Północny wynosił w kolejnych latach: 1976r. - 478, 1977r. - 1266, 1978r. - 1024, 1979r. - 973, 1980r. - 1005, 1981r. - 55. Dane w tys. ton według: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1979, 1981, 1985.

[171] J. Wronka, op. cit., s. 67.

[172] L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit, s. 208-209

[173] Ibid., s. 214-215.

[174] Ibid., s. 212-213.

http://rcin.org.pl

Bułgaria, Jugosławia, Rumunia i ZSRR mają stosunkowo niewielki[175] udział w tranzycie przez polskie porty. Głównym ładunkiem tranzytowym przez cały okres pozostaje drobnica w imporcie. Niewielką rolę odgrywają również przeładunki drewna i innych towarów masowych. Główną rolę w tranzycie tych państw odgrywają port szczeciński dla Bułgarii, gdyński i szczeciński dla Rumunii oraz gdański dla tranzytu Jugosławii[176].

Strukturę towarową ładunków tranzytowych przechodzących przez polskie porty morskie prezentuje tablica 24.

Tabela 24

Struktura ładunków tranzytowych w polskich portach morskich w tys. ton

Rok	Ogółem	Węgiel+koks	Rudy	Zboże	Drewno	Paliwa	Masowe	Drobnica
1980	5113	349	826	101	206	1005	604	2022
1981	4786	157	1638	112	242	55	561	2022
1982	3960	153	1318	12	140	--	593	1750
1983	6493	211	1370	--	204	2161	592	1955
1984	7746	313	1569	--	232	2652	663	2318
1985	5340	214	1227	6	251	804	527	2311
1986	7160	108	1572	11	203	1681	999	2586
1987	8425	5	1711	48	218	2713	1009	2781
1988	8960	30	1686	24	210	3498	923	2589

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1986,1987, 1989.

Dane zawarte w tablicy 24 wskazują na wzrastającą zwłaszcza w ostatnich latach rolę drobnicy w przeładunkach tranzytowych. Zanikł prawie zupełnie tranzyt zboża, przeładunki węgla i koksu wykazują tendencję zniżkową. Na stałym poziomie utrzymują się przeładunki drewna (koło 200 tys. ton rocznie). Również import rud przez porty utrzymuje się na stałym poziomie około 1500 tys. ton. Największą zmienność wykazywał tranzyt ropy naftowej w imporcie NRD do 1981 r. (55 tys. ton) i eksporcie ZSRR od 1983 r. (2161 tys. ton).

---

[175] Pomijając ropę naftową z ZSRR.

[176] L. Kuźma, T. Szczepaniak, J. Tarnowski, op. cit, s. 216-217

http://rcin.org.pl

2.3. Pozostałe rodzaje usług tranzytowych

Poza tranzytem lądowym z udziałem PKP oraz tranzytem przez polskie porty morskie, 2-3% ładunków tranzytowych transportowanych jest żeglugą śródlądową. Przewozy tranzytowe żeglugą śródlądową dotyczą głównie towarów czechosłowackich transportowanych w górę rzeki na trasie Szczecin-Świnoujście do Koźla, gdzie są przeładowywane na wagony[177]. Zdarzają się również przewozy w relacji odwrotnej, a także przewozy dla Austrii i Węgier.

Udział tranzytu w żegludze śródlądowej z 53,7% w 1965 r. systematycznie spada do 1980 r., gdy tranzyt, którego wartość wzrosła trzykrotnie stanowi zaledwie 15,9% przewozów żeglugi. W 1981 r. udział tranzytu w przewozach wzrasta do 35.6% (wskutek zmniejszenia przewozów ogółem), aby w latach osiemdziesiątych spaść do poziomu 20%-25%. W 1988 r. kolejny raz udział ładunków tranzytowych w międzynarodowych przewozach żeglugą śródlądową spada do 15%. Osiągnięte w latach 1981-1987 zwiększenie udziału tranzytu spowodowane było nie tyle wzrostem bezwzględnym masy ładunkowej, lecz raczej spadkiem ogólnych przewozów międzynarodowych na tym szlaku. Udział żeglugi śródlądowej w ogólnym tranzycie w całym prezentowanym okresie kształtuje się z małymi wyjątkami na poziomie 1,5 do 2,5 %.

W usługach tranzytowych od 1965 r. znaczącą rolę odgrywał i nadal odgrywa tranzyt rurociągiem ropy naftowej z ZSRR i NRD. W latach 1976-1981, korzystając z połączenia tego rurociągu Portem Północnym, Niemiecka Republika Demokratyczna rozpoczęła import ropy naftowej. Zaprzestano go wskutek niepewnej sytuacji politycznej w Polsce i rozbudowy portu w Rostocku. Od 1983 r. ZSRR rozpoczął eksport swojej ropy naftowej przez bazę paliwową w Gdańsku.

Niewielką rolę w tranzycie, porównywalną do znaczenia żeglugi śródlądowej, odgrywał do 1989 r. tranzyt samochodowy. PKS, poprzez organizację o nazwie: "Międzynarodowe Przewozy Samochodowe", świadczy usługi tranzytowe, których udział w latach siedemdziesiątych szacowany jest na 5,0 % - 7,0 % ogólnych przewozów, tj. około 270 tys. ton[178].

W przewozach lotniczych tranzyt występuje w minimalnej wielkości pozbawionej gospodarczego znaczenia, gdyż przewozy PLL "LOT" nastawione są na obsługę pasażerów, a towarowym portem lotniczym Europy Środkowej, ze względu na infrastrukturę i wielkość obrotów, staje się Berlin.

---

[177] Ibid., s. 193.

[178] W. Januszkiewicz, Eksport usług transportowych, Warszawa 1976, s. 151.

http://rcin.org.pl

Tabela 25

Przewozy ładunków tranzytowych żeglugą śródlądową

Lata	Przewozy międzynarodowe ogółem w tys. ton	Przewozy ładunków tranzytowych w tys. ton	Udział tranzytu w żegludze śródlądowej w %	Tranzyt żeglugi śródlądowej w tranzycie ogółem w %
1960	467	133	28,4	0,9
1965	376	202	53,7	1,2
1970	1011	382	37,8	2,3
1971	1118	262	23,4	1,5
1972	1173	322	27,5	1,9
1973	1166	226	19,4	1,4
1974	1565	295	18,9	1,6
1975	1648	235	14,3	1,4
1976	1083	255	23,5	1,5
1977	1047	170	16,2	1,0
1978	1226	200	16,3	1,2
1979	2151	248	11,5	1,5
1980	2286	363	15,9	2,1
1981	1365	486	35,6	2,9
1982	1633	442	27,1	3,0
1983	1394	384	27,5	2,6
1984	1472	304	20,6	2,1
1985	1313	264	20,1	2,0
1986	1546	389	25,2	2,8
1987	1427	271	19,0	2,2
1988	1531	230	15,0	2,1
1989	1470	125	8,5	1,3
1990	1747	2	0,1	0,0
1991	2345	--	--	--
1992	2938	--	--	--
1993	2852	--	--	--
1994	3681	50	13,6	0,5
1995	3932	23	5,8	0,0
1996	3827	301	7,9	3,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych: Rocznik statystyczny, GUS, za odpowiednie lata.

http://rcin.org.pl

Z analizy danych prezentujących strukturę kierunkową, towarową i wielkość ładunków tranzytowych przesyłanych przez terytorium Polski w latach 1945-1990, wyraźnie widoczna jest nie tylko zależność gospodarcza Polski od ZSRR i RWPG ale również wpływ zmiany położenia geopolitycznego Polski i państw regionu na przebieg ładunków tranzytowych. Z zaplecza tranzytowego Polski wypadł ze względów oczywistych tranzyt Rzeszy Niemieckiej ale nastąpił wzrost przewozów ładunków pomiędzy ZSRR (Rosją) a NRD. Węgry w ramach RWPG wielokrotnie zwiększyły przewozy tranzytowe przez Polskę do portów Gdańska i Gdyni (por. zmiany w latach 1929-33 i 1979-83 w tab. 11). Przez port w Szczecinie średnio o 3 mln ton tranzytu CSRS zwiększyły się przewozy tranzytowe na kierunku południkowym. W czasach pełnego zwasalizowania Polski wybudowano rurociąg naftowy "Przyjaźń" łączący w sensie przenośnym i dosłownym gospodarkę NRD i Polski z ZSRR. Przesyłanie ropy naftowej rurociągiem wykazywało daleko idącą zbieżność z polityką wewnętrzną prowadzoną przez rząd PRL. W okresie powstania i działalności "Solidarności" nastąpiło przejście ładunków NRD i ZSRR z trasy równoleżnikowo biegnącej przez Polskę, na zbudowaną w szybkim tempie linię promową Mukran-Kłajpeda. Niepokoje społeczne w Polsce, brak zaufania do władz partyjnych i rządu PRL ze strony Moskwy spowodowały ominięcie Polski przez budowany w końcu lat siedemdziesiątych gazociąg orenburski. Obecnie gazociąg dostarcza wprawdzie gaz ziemny do Polski ale odgałęzienie do NRD doprowadzono od Brześcia w kierunku południowym do granicy z Czechosłowacją i dopiero przez nią do Niemiec Wschodnich. Zmiana położenia geopolitycznego państw Europy Środkowej wpływała nie tylko na wybór innych niż przed 1939 r. szlaków tranzytowych, ale czasami wręcz wbrew logice i ekonomii prowadziła do ściśle determinowanego potrzebami polityki rozwoju infrastruktury transportowej w regionie.

http://rcin.org.pl

ROZDZIAŁ V. TRANZYT W OKRESIE PRZEOBRAŻEŃ GOSPODARCZYCH 1989-1996

1. ZMIANY GEOPOLITYCZNE W REGIONIE EUROPY ŚRODKOWEJ

W następstwie wydarzeń z lat 1989-1990 w Europie Środkowej doszło do całkowitej zmiany położenia geopolitycznego regionu i tworzących go państw. W 1989 r. dokonał się niezwykle szybki rozpad "imperium zewnętrznego" ZSRR, w wyniku którego pełną suwerenność uzyskały Czechosłowacja, Polska, Węgry a w Niemieckiej Republice Demokratycznej rozpoczął się proces prowadzący do zjednoczenia z NRF. W rok później, wskutek załamania się Związku Radzieckiego jako jednolitego organizmu państwowego, rozpadu Czechosłowacji oraz zjednoczenia się Niemiec zmieniło się całkowicie geopolityczne położenie Polski oraz pozostałych państw regionu. W całej historii żaden kraj nie zmienił w tak krótkim czasie, jak Polska, wszystkich swoich sąsiadów nie zmieniając swojego terytorium. Razem ze zmianą geopolitycznego położenia Polski uległ zmianie cały system wzajemnych powiązań gospodarczych i geopolitycznych, nie tylko w Europie Środkowej czy na kontynencie europejskim lecz wręcz na całym globie.

Polska, granicząca do 1989 r. z trzema państwami: ZSRR, CSRS i NRD, od 1990 r. posiada wspólne granice z siedmioma krajami: Rosją (12.06.1990 r.), Litwą, (01.12.1991 r.), Białorusią (25.08.1990 r.), Ukrainą (01.12.1991 r.) i następnie na południu ze Słowacją (17.12.1992 r.), Czechami (17.07.1992 r.) oraz Niemcami (01.01.1991 r.). Oprócz zmian na granicach Polski nastąpiły także daleko idące zmiany w powiązaniach gospodarczych i politycznych w Europie. Rozwiązany został Związek Radziecki, który jako Wspólnota Niepodległych Państw (WNP) rozpoczął powolną próbę budowy demokracji i społeczeństwa obywatelskiego, przerywaną wieloma wewnętrznymi i zewnętrznymi problemami i konfliktami, zarówno w sferze gospodarczej jak i politycznej. Dzięki rozpadowi "zewnętrznego pasa" imperium radzieckiego można było rozwiązać Radę Wzajemnej Pomocy Gospodarczej oraz Układ Warszawski. Rosja po okresie dominacji w Europie Środkowej powróciła do Europy Wschodniej, pozostawiając państwo sukcesorom byłego ZSRR różny stopień samodzielności, ograniczonej zwłaszcza w byłych republikach przez powiązania gospodarcze lub wręcz stacjonujące na ich terytorium garnizony rosyjskie.

http://rcin.org.pl

Polska, Węgry i Czechosłowacja podpisały układ o stowarzyszeniu z Europejskimi Wspólnotami Gospodarczymi, które po podpisaniu traktatu w Maastricht przekształciły się w Unię Europejską. Polska, jak i pozostałe kraje Europy Środkowej rozpoczęła również prowadzenie aktywnej polityki ukierunkowanej na powiązania z europejskimi strukturami bezpieczeństwa. Dla Polski włączanie się w struktury europejskie stanowi z historycznych powodów rodzaj geopolitycznego zabezpieczenia przed ewentualnymi skutkami rozpadu ZSRR, jak i przed przyszłymi próbami odzyskania swojej pozycji politycznej przez Rosję w tej części Europy[179].

Obecnie, wraz z pozostałymi państwami regionu Polska uczestniczy w dwóch układach integracyjnych, które przestrzennie obejmują region Europy Środkowej i Europy Południowej. Pojęcie integracji jest tu rozumiane bardzo szeroko, zarówno w sensie ekonomicznym jak i politycznym. Jeden z nich to "Trójkąt Wyszehradzki" został utworzony na mocy deklaracji o współpracy między Czecho-Słowacją, Polską i Węgrami (15.02.1991 r.), a od 1993 r. pomiędzy czterema krajami (podział Czecho-Słowacji na samodzielne państwa). W ramach "Czworokąta Wyszehradzkiego" podejmowanych jest szereg inicjatyw mających na celu rozwiązanie wewnętrznych problemów pomiędzy tymi krajami. Zmierza się również do utworzenia Środkowo Europejskiej strefy wolnego handlu służącej zbliżeniu ze Wspólnotami Europejskimi i rozwojowi gospodarki państw-członków.

Drugi z układów integracyjnych, to ugrupowanie państw powołane do życia w 1990 r. z inicjatywy Włoch i Austrii. Początkowo do ugrupowania zwanego „Pentagonale" należały: Włochy, Austria, Czecho-Słowacja, Węgry i Jugosławia. Po roku konsultacji, pomimo początkowych sprzeciwów Czecho-Słowacji, do ugrupowania przyjęto także Polskę. Wskutek rozpadu i wojny domowej w Jugosławii republiki Słowenia i Chorwacja ogłosiły secesję i jako niepodległe państwa zostały uznane przez społeczność międzynarodową. Powstałe z rozpadu Czecho-Słowacji i Jugosławii "Oktogonale" obejmuje obecnie swoim obszarem terytorium pomiędzy Adriatykiem a Bałtykiem tworząc specyficzne, ze względu na dalekie zróżnicowanie interesów gospodarczych i politycznych ugrupowanie. W ramach "Oktogonale" przewiduje się koordynację poczynań w ramach szeroko rozumianej współpracy gospodarczej przy braku współpracy politycznej.

Na zdecydowanie mniejszą skalę, za to z perspektywą ścisłej współpracy, tworzone są na interesującym nas obszarze euroregiony "Karpaty", "Nysa", "Pomerania" a także projekty euroregionów "Bug", "Tatry", czy jedynie regiony współpracy pomiędzy sąsiadującymi ze sobą obszarami wzdłuż

---

[179] M. Rościszewski, Polska na wspólnej mapie geopolitycznej świata, Roczniki Socjologii Wsi, nr 24, s. 25.

http://rcin.org.pl

granicy Polski z Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą[180]. Zarówno "Czworokąt Wyszehradzki", jak i "Oktogonale", stanowią dla wszystkich państw-członków jedynie organizacje "zastępcze" w stosunku do Unii Europejskiej i NATO. Mogą one stanowić pewien substytut organizacji tworzącej ład polityczny i gospodarczy w Europie Środkowej ale nie są w stanie takiego ładu wytworzyć, skonsolidować i utrzymać, co zresztą w ciągu pięciu ostatnich lat jest wyraźnie widoczne.

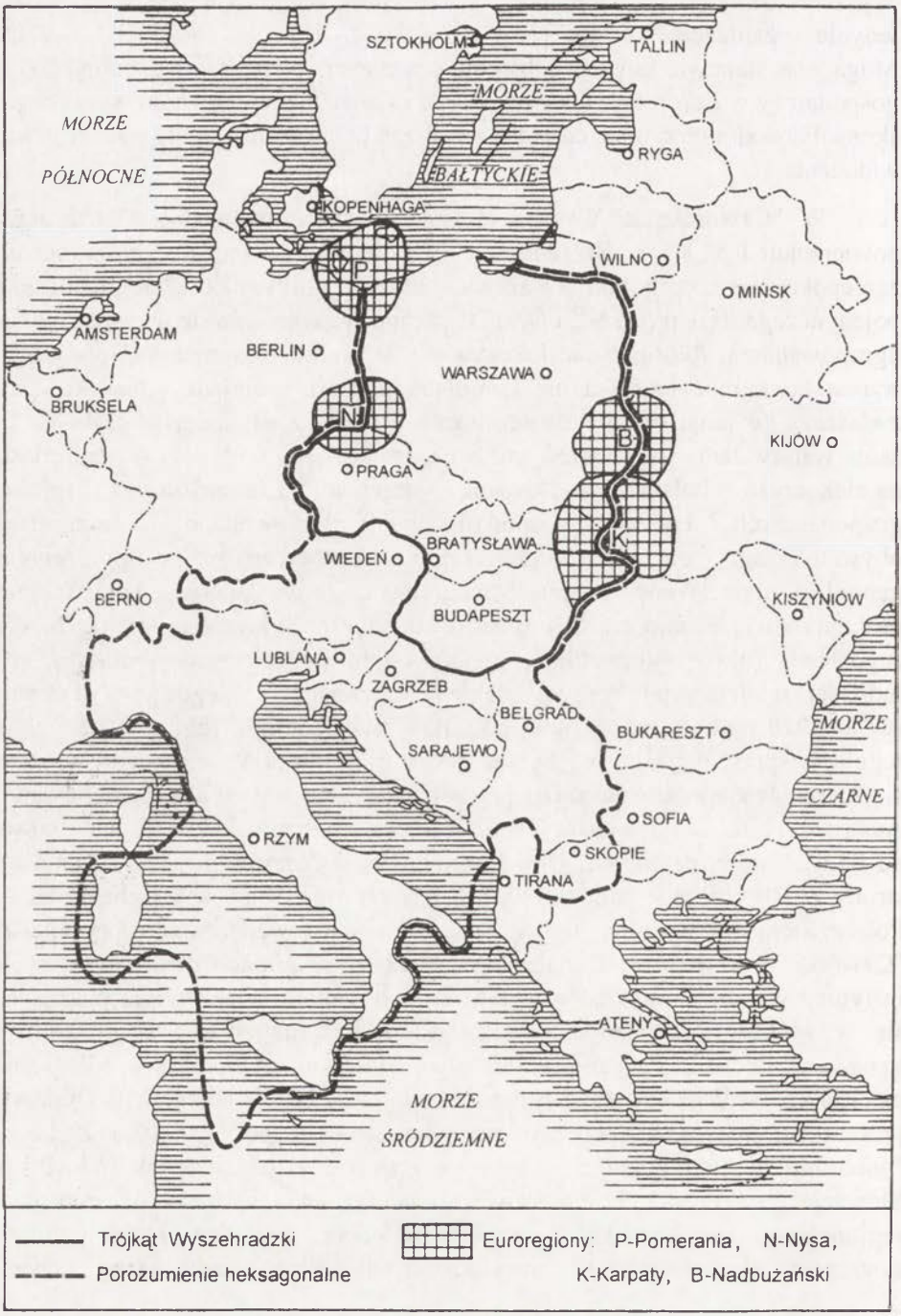
W "Czworokącie Wyszehradzkim" Polska reprezentuje 58,6% jego powierzchni i 58,8% ogółu ludności. Ta asymetria powodować może pewne zaniepokojenie szczególnie w Czechach, których politycy otwarcie głosili tezę pojedynczego dążenia do UE i NATO oraz nie angażowania się w regionalnych ugrupowaniach. Reorientacja dokonywana w handlu zagranicznym powoduje wzrost konkurencyjności a nie komplementarności pomiędzy tymi krajami, zwłaszcza że mają one do zaoferowania Europie Zachodniej w praktyce te same walory: tanią siłę roboczą, surowce, artykuły rolne. Różnią się natomiast, na niekorzyść Polski i Słowacji, stopniem zaawansowania reform gospodarczych, budowy gospodarki wolnorynkowej i społeczeństwa obywatelskiego oraz uwarunkowaniami historycznymi i położeniem geopolitycznym. Węgry w sposób naturalny ciążą do Austrii, a jednocześnie próbują rozwiązać narastające problemy etniczne ze Słowacją, Rumunią, Nową Jugosławią (okręg Wojwodina), w których to krajach istnieją duże grupy ludności madziarskiej będącej efektem narzuconego Węgrom w Trianon (04.04.1920 r.) traktatu pokojowego. Dla Czech, pomimo fobii związanych z regulacją spraw dotyczących byłych Niemców Sudeckich, atrakcyjny wydaje się kierunek zjednoczenia z UE przez Niemcy, co wspomaga zdecydowanie Austria nie tylko mająca historyczne powiązania z Pragą ale będąca dodatkowo od 01.01.1995 r. członkiem Unii Europejskiej. Także problem zagrożenia ze strony ZSRR czy jego sukcesorów jest inaczej traktowany w Czechach niż w Polsce, która ma wspólną granicę z Rosją i inne doświadczenia historyczne. Z "Czwórki Wyszehradzkiej" najsłabiej osadzona w ramach demokratycznych instytucji wydaje się być Słowacja, która pod rządami V. Mecziara pogrążyła się w walkach politycznych, wzrastającym nacjonalizmie i konfliktach z sąsiadami - z Austrią o budowę elektrowni jądrowej usytuowaną w odległości ok. 150 km od Wiednia, a z Węgrami o budowę elektrowni wodnej na Dunaju i przesunięcie koryta rzeki, co może powodować wręcz spory graniczne. Z kolei "porozumienie oktogonalne", obejmując tak różne państwa jak Włochy i Słowacja czy Polska i Jugosławia, jawi się jako hybryda ugrupowania regionalnego nie posiadająca wspólnych celów, podobnej rangi państw, systemów ekonomicznych, instytucji społecznych czy nawet chęci

---

[180] P. Eberhardt, Problematyka tzw. euroregionów na wschodnim pograniczu Polski, w: Węzłowe problemy współpracy przygranicznej, Warszawa 1994, s. 69-71.

http://rcin.org.pl

Ryc. 16. Ugrupowania regionalne w Europie Środkowej w 1993 r.



Źródło: J. Wendt, Polska w „Europie regionów", Kwartalnik Geograficzny, nr 1(5), 1998, s. 82.

http://rcin.org.pl

do wspólnego działania, jak to wykazała wojna domowa w kolejnych państwach powstałych po rozpadzie dawnej Jugosławii.

Ważną rolę w integracji państw regionu mogą spełniać w odpowiednio mniejszej skali euroregiony, które powstają w rezultacie podpisanych przez zainteresowane strony porozumień dotyczących ścisłej współpracy przygranicznej. Obejmują one określone obszary po obu stronach granicy, w których rozwiązuje się wspólnie problemy ekologiczne, ekonomiczne i społeczne. Pomimo niewielkiej skali zjawiska, poza korzyściami regionalnymi kryją się długofalowe zamierzenia polityczne, gdyż euroregiony mogą być jedną z dróg umożliwiających ewolucyjne stworzenie w następnym wieku zjednoczonej Europy[181]. W skład "Euroregionu Karpaty" wchodzą: obwód zakarpacki (Ukraina), powiaty wschodniej Słowacji, północno-wschodnie komitaty węgierskie oraz województwa krośnieńskie i przemyskie. Do euroregionu nie przystąpiła Rumunia obawiając się pod jego nazwą wzrostu rewizjonizmu węgierskiego (problem Siedmiogrodu z mniejszością węgierską). Wzrost regionu o kolejne obwody ukraińskie może powodować szereg problemów politycznych (objęcie dawnych ziem polskich) lub spowodować wzrost zaniepokojenia w Rumunii otoczonej od północy i zachodu przez euroregion. W 1992 r. do euroregionu Ukraina włączyła obwody lwowski i wołyński. Kolejnym euroregionem w Polsce wschodniej jest "Region Nadbużański". Obejmuje on województwa: lubelskie, bielsko-podlaskie, chełmskie, tarnobrzeskie oraz obwód wołyński. W porozumieniu podpisanym przez przedstawicieli obu stron, na jednym z pierwszych miejsc postawiono rozwój współpracy sąsiedzkiej w zakresie transportu i komunikacji, które spełniają ważną rolę w ruchu międzynarodowym. Pozostałe regiony na wschodniej i północno-wschodniej granicy Polski pozostają na razie w sferze koncepcji. Na południowo-zachodnim krańcu Polski już w 1991 r. powstał euroregion "Nysa", na który składają się cztery powiaty (okresy) Kraju Północnoczeskiego, dziewięć powiatów (Kreis) Saksonii oraz województwo jeleniogórskie[182]. Przez terytorium euroregionu prowadzą dwa szlaki tranzytowe o znaczeniu strategicznym dla wszystkich trzech krajów. Równoleżnikowy szlak biegnący na północ od Sudetów łączy Zagłębie Ruhry, Górny Śląsk i Kijów, południowy umożliwiający dogodne połączenie Czech z Berlinem i Rostockiem. Szlak tranzytowy o mniejszym znaczeniu łączy worek żytawski przez terytorium Czech z Jelenią Górą. Pozostałe euroregiony nie posiadają jak dotychczas, istotnego znaczenia i znajdują się głównie w fazie projektów lub rozmów wstępnych pomiędzy zainteresowanymi stronami.

---

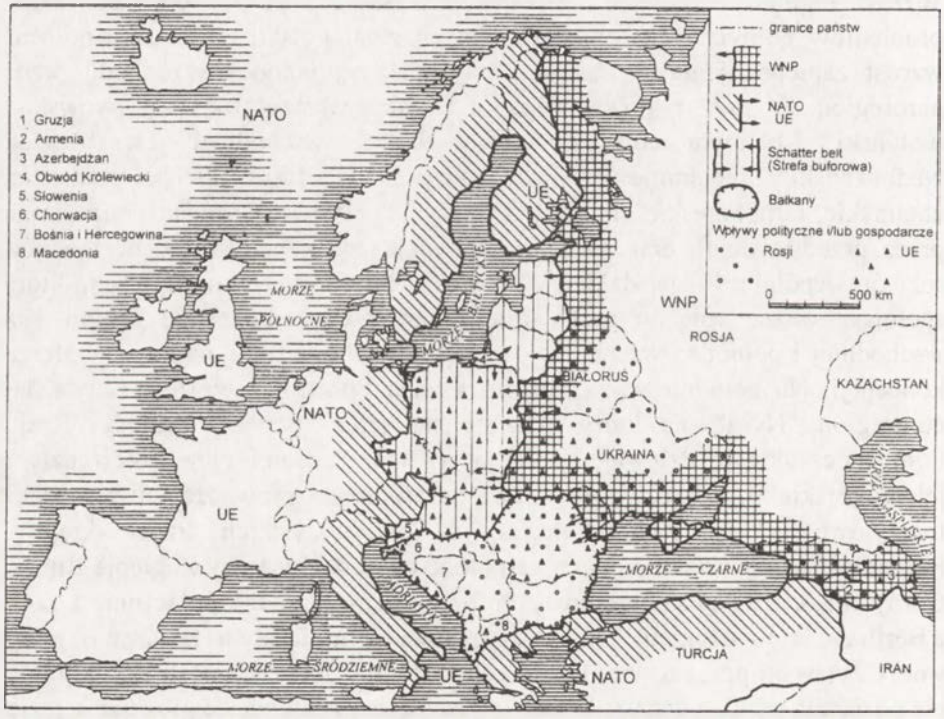
[181] P. Eberhard, op. cit., s. 55.

[182] K. Miros, Euroregion "Nysa", w: Węzłowe problemy ..., s. 79.

http://rcin.org.pl

Z punktu widzenia integracji europejskiej najważniejszym celem polskiej polityki zagranicznej powinno być przystąpienie do Unii Europejskiej. W obecnej sytuacji, gdy do Unii przystąpiły Finlandia, Szwecja i Austria, a pozostałe kraje EFTA wraz UE tworzą Europejski Obszar Ekonomiczny, pomiędzy krajami Wspólnoty Niepodległych Państw na wschodzie, Skandynawią na północy, Unią Europejską na zachodzie i Grecją na południu rozciąga się "szara" strefa. Wydaje się ona pozbawiona koncepcji na samoistne trwanie czy rozwój, czekając na pozwolenie przyłączenia do Zachodu lub ponowne objęcie wpływami przez Wschód. Do tej strefy, oprócz państw należących do "Oktogonale" czy dokładniej do "Czworokąta Wyszehradzkiego" zaliczyć należy także Litwę, Łotwę, Estonię, Bośnię-Hercegowinę, Chorwację, Macedonię, Albanię, Nową Jugosławię (tj. Serbię i Czarnogórę), Białoruś, Ukrainę, Mołdawię, Bułgarię i Rumunię.

Ryc. 17. Strefy nieformalnych wpływów w Europie w 1993 r.



Źródło: Opracowanie własne

W obecnej Europie jedyną rozsądną propozycją wydaje się być włączenie "ugrupowania wyszehradzkiego" do Unii Europejskiej. Wprawdzie żaden z czterech krajów należących do "Czworokąta Wyszehradzkiego" nie spełnia wszystkich warunków ekonomicznych stawianym krajom Unii.

http://rcin.org.pl

Jednakże czynnikiem decydującym powinna być w ich przypadku wola politycznej[183] likwidacji "ziemi niczyjej" pomiędzy UE a Rosją. Jak to widać z konfliktów w Czeczeni i popierania Serbów w konflikcie w Bośni nie zrezygnowała ona bowiem z mocarstwowych ambicji i aspiruje do roli mocarstwa światowego pomimo, wyraźnego silnego kryzysu, jeżeli nie całkowitego załamania gospodarki.

2. PRZEWOZY TRANZYTOWE W POLSCE

Zmianom politycznym w Europie Środkowej towarzyszą daleko idące zmiany w gospodarce poszczególnych państw. W praktyce dokonuje się transformacja całego systemu ekonomicznego i próba przestawienia "gospodarki niedoboru" na system zbliżony w zarysach do kapitalistycznego.

Transport jest tym szczególnym elementem w gospodarce narodowej, który ze względu na wysokie koszta inwestycji w infrastrukturze wydaje się szczególnie trudny do reformowania. Jednakże, nawet w przypadku kolejnictwa można dokonać likwidacji nierentownego szlaku kolejowego lub przewozów na kierunkach, które przynoszą deficyt.

Tabela 26

Tranzyt przez terytorium Polski w 1988-1996 w tys. ton

Rok	Tranzyt		
	kolejowy	przez porty	wodny śródlądowy
1988	11024	8944	230
1989	9800	6124	215
1990	7815	5009	2
1991	4230	2536	--
1992	3942	3692	--
1993	5000	5890	--
1994	5565	5104	50
1995	5639	3708	23
1996	5524	4184	301

Źródło: Roczniki Statystyczne GUS za lata 1989-1997.

[183] Tak jak to miało miejsce w przypadku przyjęcia Hiszpanii , Grecji i Portugalii.

http://rcin.org.pl

W prezentowanym okresie pięciu lat (1989-1993) nastąpiło szereg zmian w strukturze kierunkowej, towarowej oraz w wielkości obrotów tranzytowych przez Polskę. Wynikały one przede wszystkim z powodów gospodarczych i politycznych. Do głównych czynników wpływających na zmianę w kierowaniu ładunków tranzytowych należy zaliczyć nowe położenie geopolityczne Polski - upadek RWPG i likwidacja Układu Warszawskiego, stowarzyszenie Polski ze Wspólnotami Europejskimi, rozpad ZSRR wraz z daleko idącymi konsekwencjami w postaci zmiany konfiguracji systemów bezpieczeństwa w Europie oraz pojawienie się nowych państw.

W zmienionej pod względem geopolitycznym sytuacji Polski, której głównym atutem tranzytowym jest położenie geograficzne, przy szybkim tempie procesów politycznych w Europie oraz wskutek kryzysu gospodarczego końca lat osiemdziesiątych, nastąpiło wiele negatywnych zmian w przebiegu ładunków tranzytowych przez terytorium Polski.

Jak wynika z danych nastąpiło wyraźne załamanie się obrotów tranzytowych, przy czym, o ile w przypadku tranzytu kolejami i przez porty wielkość przewozów spadła do odpowiednio 35% i 29% (w roku 1992 r. w porównaniu do 1988 r.) to w przypadku transportu wodnego śródlądowego obroty spadły do 2 tys. ton w 1990 r. i następnie zanikły. Na spadek przewozów kolejowych w porównaniu do roku poprzedniego, który najsilniej zaznaczył się w 1991 r. (45%), wpłynęły załamanie się gospodarki w byłym ZSRR, zmiana waluty tranzytowej w systemie MTT i wzrost międzynarodowych przewozów samochodowych[184]. Na spadek przewozów kolejowych wpłynęło również oferowanie konkurencyjnych stawek przez porty niemieckie oraz brak prawnych regulacji pomiędzy PKP a kolejami czecho-słowackimi odnośnie tranzytu Północ-Południe. Ogólna tendencja spadku przewozów kolejowych w Europie Środkowej jest w dużej mierze wynikiem przechwycenia części ładunków przez transport samochodowy. Ruch graniczny w latach 1980-1992 wzrósł o 630%, w tym jest jedynie 44% pojazdów z rejestracją polską[185]. Może to oznaczać przejęcie części ładunków tranzytowych przez spedytorów zagranicznych zwłaszcza, że 75% całości przewozów ciężarówkami kierowany jest na klasyczne tranzytowe szlaki z odpowiadającymi im przejściami granicznymi: Świecko (E-30 Berlin-Moskwa), Zgorzelec (E-40 Frankfurt-Kijów), Cieszyn (E-75 Gdańsk-Wiedeń), Kołbaskowo (E-28 Szczecin-Berlin), Medyka (E-40 Frankfurt-Kijów), Terespol (E-30 Berlin- Moskwa) i Ogrodniki (na tzw. "Via Baltica"). Ponad to, tranzyt wojsk radzieckich (rosyjskich)

---

[184] R. Stawrowski, Transport europejski w 1991 r., Przegląd Komunikacyjny, 1992, nr 4, s. 4.

[185] T. Komornickii, Przepustowość polskich drogowych przejść granicznych, w: Węzłowe Problemy Współpracy Przygranicznej, Warszawa 1994, s. 87.

http://rcin.org.pl

z byłego NRD nie dokonał się przez Polskę i nie nastąpił spodziewany wzrost naszych przewozów kolejowych. Rosjanie dokonali go w dużej mierze statkami transportowymi z portu Rostock oraz linią promową Mukran-Kłajpeda. PKP zadeklarowała jedynie możliwość tranzytu do 16 pociągów po 40 wagonów na dobę, przy wykorzystaniu sześciu przejść na dawnej granicy polsko-radzieckiej, co przy wysokich opłatach tranzytowych i przy słabym wykorzystaniu przeprawy kolejowo-promowej Mukran-Kłajpeda faworyzowało drogę morską z pominięciem Polski[186].

Znaczący spadek przewozów tranzytowych wykazują również w swoich obrotach polskie porty morskie (por. tab. 27). W 1989 r. przeładowano 6124 tys. ton w tranzycie przez porty polskie, tj. o 31% mniej niż rok wcześniej. Poważne obniżenie nastąpiło w przeładunkach ropy naftowej; w imporcie ZSRR przez Port Północny (o 62%)[187]. Tendencja spadkowa uległa zmianie dopiero w 1992 r., w którym nastąpił niewielki wzrost obrotów tranzytowych.

Tabela 27

Przeładunki tranzytu w portach polskich w okresie 1990-1996 w tys. ton

Państwo	Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin –Świnoujście
1	2	3	4	5	6
Austria	1990	211	--	0	211
	1991	243	26	--	217
	1992	29	--	13	16
	1993	12	--	12	--
	1994	1	--	1	--
	1995	1	--	1	--
	1996	--	--	--	--
Czechy i Słowacja	1990	2232	203	427	1605
	1991	908	51	104	753
	1992	1516	32	86	1398
	1993	3049	95	176	2278

[186] R. Stawrowski, Ze świata, Przegląd Komunikacyjny, 1991, nr 4-5, s. 57-58.

[187] K. Biczyk, Polskie porty morskie w 1989, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1990, nr 9-10, s. 18.

http://rcin.org.pl

1	2	3	4	5	6
Czechy	1994	1376	40	158	1178
	1995	893	66	134	693
	1996	1265	207	132	926
Słowacja	1994	1016	26	58	932
	1995	898	90	181	627
	1996	919	125	138	656
Niemcy	1990	190	120	1	69
	1991	722	--	--	722
	1992	915	--	--	915
	1993	838	4	0	834
	1994	744	--	--	744
	1995	745	--	--	745
	1996	761	--	--	761
Węgry	1990	712	173	331	208
	1991	154	16	68	70
	1992	16	--	5	11
	1993	6	--	6	--
	1994	11	--	9	2
	1995	15	--	7	8
	1996	9	2	7	--
WNP	1990	591	591	--	--
- Rosja	1991	4	1	--	3
	1992	64	--	60	4
	1993	569	341	228	--
	1994	236	107	127	2
	1995	99	14	79	6
	1996	75	20	51	4

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

http://rcin.org.pl

Dokładniej omawiając zmiany w tranzycie portów polskich, można wskazać, że do 1991 r. największy spadek objął obroty z ZSRR - WNP, które z 3499 tys. ton w 1988 r. zmniejszyły się do 4 tys. ton w 1991 r. W 1991 r. przeładowano jedynie 2536 tys. ton w obrotach tranzytowych ogółem, a ich udział w przeładunkach portów zmniejszył się do 6,2%. Tak niskie obroty handlowe tranzytowe miały miejsce w 1957 r. Na spadku przeładunków zaciążyło przede wszystkim zmniejszenie ładunków rudy (o 55%), innych ładunków masowych (o 64%) i drobnicy (o 27%). Na zmniejszenie obrotów tranzytowych portu gdańskiego wpłynęły zanik importu surowców nawozowych oraz tranzytu ropy naftowej z byłego ZSRR. W porcie gdańskim o 71% spadły przeładunki drobnicy zwłaszcza w obsłudze tranzytu węgierskiego. Najmniejszy spadek obrotów wykazały porty Szczecin-Świnoujście, w których załadowano 87% ogólnych obrotów tranzytowych portów polskich. W strukturze kierunkowej prawie dwukrotnie (w stosunku do 1990 r.) zwiększył się tranzyt niemiecki[188].

Spadek przeładunków w polskich portach zahamowano dopiero w 1992 r., w którym wielkość obrotów wyniosła 2597 tys. ton. W roku 1992 na pierwszym miejscu w obrotach tranzytowych pozostają Czechy i Słowacja,

Tabela 28

Przeładunek ładunków tranzytowych w morskich portach handlowych w latach 1988-1996 w tys. ton

Rok	Ogółem	Gdańsk	Gdynia	Szczecin Świnoujście
1	2	3	4	5
Ogółem				
1988	8960	4210	1154	3580
1989	6147	1585	901	3365
1990	5022	1149	810	3050
1991	2540	121	227	2199
1992	3692	112	195	3385
1993	5890	522	692	4675
1994	5104	306	936	3862
1995	3708	298	560	2850
1996	4184	371	719	3094

[188] B. Łuczak, Polskie porty morskie w 1991, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1992, nr 6, s. 35. por. także: K. Romanowski, Pozostaniemy uniwersalni, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1992, nr 9-10, s. 33.

http://rcin.org.pl

1	2	3	4	5
Przywóz				
1988	3284	383	401	2500
1989	2901	297	237	2367
1990	2530	378	194	1957
1991	1262	60	66	1136
1992	1636	33	64	1539
1993	1502	50	196	1256
1994	1755	70	328	1357
1995	1700	43	218	1439
1996	1906	17	471	1418
Wywóz				
1988	5676	3828	753	1080
1989	3246	1561	664	998
1990	2492	771	515	1093
1991	1278	51	161	1962
1992	2056	79	131	1846
1993	4388	472	497	3418
1994	3349	236	608	2505
1995	2008	255	342	1411
1996	2278	354	248	1675

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1991, 1993, 1994, 1996, 1997.

przeładunkami głównie w porcie szczecińskim sięgającymi ogółem 1481 tys. ton. Dzięki aktywnej współpracy wschodnich landów Niemiec w przeładunkach polskich portów na drugie miejsce wysunął się tranzyt niemiecki - 915 tys. ton. Na kolejnych miejscach znajdują się ładunki Austrii, Węgier i Rosji. Zdecydowanie mniejsze znaczenie posiada tranzyt z Bułgarii, Rumunii i Jugosławii (lub jej sukcesorów), który był przeładowany głównie w Szczecinie w wielkości odpowiednio 20 tys. ton (Bułgaria), 21 tys. ton (Rumunia) i 4 tys. ton (Jugosławia) w 1991 r. Czynnikami geopolitycznymi jest determinowany tranzyt Ukrainy i Białorusi. Po uzyskaniu niepodległości przez te kraje pojawił się problem połączeń morskich, szczególnie istotny dla

http://rcin.org.pl

Białorusi. Wagę drogi morskiej dla Białorusi, jak i północnego korytarza transportowego dla Ukrainy podkreśla fakt otwarcia przez te państwa placówek konsularnych w Gdańsku. Wydaje się, iż może to być motywowane nie tylko istnieniem mniejszości narodowych w tym regionie ale i potrzebą obsługi przyszłych kontaktów gospodarczych tych państw. W porcie gdańskim w 1993 r. przeładowano 43 tys. ton tranzytu ukraińskiego oraz 68 tys. ton białoruskiego[189].

Klasycznym przykładem zmarnowania okresu transformacji (pięciu lat) w żegludze śródlądowej jest prawie całkowity zanik tranzytu na wodnej drodze Odry. Restrukturyzacji przedsiębiorstw zajmujących się transportem wodnym na Odrze, oprócz podziału na nowe jednostki, nie towarzyszyły żadne inwestycje. Tego zaniedbania niemożna tylko tłumaczyć słabością gospodarczą kraju ale także wzrastającą biurokracją i brakiem sprecyzowania kompetencji poszczególnych przedsiębiorstw zajmujących się transportem wodnym śródlądowym. Kolejną przyczyną kryzysu były niekorzystne warunki hydrometeorologiczne; susze powodujące zmniejszenie okresu opłacalnej eksploatacji żeglugi całej Odry do 20 dni w 1990 r., ze względu na niskie stany wody - 120-140 cm głębokości, uniemożliwiały transport barkami o ładowności 500 ton[190]. Zanik tranzytu czeskiego i słowackiego był także wynikiem braku porozumienia pomiędzy stroną polską - Żegluga na Odrze (przekształconą w 1992 r. w "Odratrans"), a jej zagranicznymi partnerami co spowodowało przeniesienie ładunków tych państw, pomimo wyższych stawek, na drogę wodną Łaby i do portu w Hamburgu[191].

Z analizy całości przewozów tranzytowych przez terytorium Polski wynika szereg interesujących wniosków. Po pierwsze Polska przestała być interesującym partnerem tranzytowym dla sąsiadów, szczególnie w tranzycie transportem wodnym śródlądowym ale także w przewozach równoleżnikowych koleją. Tranzyt wojsk rosyjskich wraz z logistyką nie przyniósł oczekiwanego ożywienia, gdyż został w dużej mierze skierowany drogą morską jak i przez Czechosłowację. Kryzys gospodarczy w Europie Środkowej doprowadził nie tylko do ograniczenia tranzytu ale głównie do zdecydowanie większej konkurencji pomiędzy krajami tranzytowymi, na której Polska z jej słabą infrastrukturą transportową poniesie straty. Zmiana położenia geopolitycznego Polski w wyraźny sposób wpłynęła na strukturę kierunkową obrotów (por.

---

189 J. Drzemczewski, Polskie porty morskie w 1992 i 1993, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1994, nr 4, s. 10.

190 M. Miłkowski, Kryzys polskiej żeglugi śródlądowej-próba analizy, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 1-2, s. 3.

191 A. Sitek, Uciekający tranzyt, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1993, nr 5-6, s. 40.

http://rcin.org.pl

tab. 26 i 27) jak i na ich wielkości oraz strukturę towarową[192]. Nastąpił zanik tranzytu Rosji, pojawił się natomiast tranzyt Ukrainy i Białorusi. Zmalały obroty Czech i Słowacji ale już od 1992 r. wzrastają obroty Niemiec. Pojawił się tranzyt samochodami ciężarowymi, znaczący konkurent dla PKP w przewozach lądowych, który skutecznie wygrywa w akwizycji przewozów towarowych na kierunkach równoleżnikowych, zarówno korzystnymi warunkami cenowymi jak i terminowością dostaw. Przewozy samochodami ciężarowymi mogą nawet znacząco zmniejszyć tranzyt nie tylko drobnicy ale również półproduktów i półfabrykatów. W przewozach pasażerskich koleje zostały już w dużym stopniu wyeliminowane przez przewozy autobusowe, a rozwój sieci drogowej wpłynie na przechwycenie większości przewozów ładunkowych[193]. Powyższe przemiany nastąpiły także w pozostałych państwach regionu, kształtując zupełnie nowy obraz całości problemów tranzytowych państw dokonujących przesyłania ładunków, jak i będących krajami tranzytowymi w Europie Środkowej.

3. TRANZYT W KRAJACH EUROPY ŚRODKOWEJ

Lata 1989-1994 to okres końca kryzysu gospodarczego w Europie Zachodniej oraz okres powolnego wychodzenia z zapaści gospodarczej państw Europy Środkowej. Problemy gospodarcze, jak i zmiana sytuacji geopolitycznej w regionie znalazły swój wyraz w zmianach sieci transportowej oraz w przebiegu ładunków tranzytowych.

Ze względu na swoje położenie Szwecja wraz z sąsiadami sytuuje się w grupie krajów tranzytujących. Tranzytowe przewozy samochodowe i kolejowe ze Skandynawii do Europy Południowej wynoszą przez Hamburg i Lubekę ok. 8 mln ton, przez Saßnitz i Warnemünde ok. 14 mln ton i przez Świnoujście ok. 0,7 mln ton[194]. W transporcie kolejowym główną rolę odgrywają połączenia z Saßnitz, Hamburgiem i Lubeką. Znaczenie Niemiec wzrośnie po podpisaniu umowy pomiędzy Szwecją a Danią o budowie mostu drogowego, łączącego Malmö i Kopenhagę oraz tunelu kolejowego pomiędzy Helsinborg i Helsingor. Znaczenie tych linii wzrośnie również po zrealizowaniu planu inwestycyjnego przedsiębiorstwa kolejowego „Bahnverker" na lata 1994-2003,

---

[192] Można o tym wnioskować ze szczegółowej analizy struktury towarowej głównych partnerów tranzytowych Polski, zawartych w pracach K. Biczyla, B. Łuczaka i J. Drzemczewskiego.

[193] P. Stawrowski, Aktualne tendencje rozwoju transportu w Europie, Przegląd Komunikacyjny, 1991, nr 4-5, s. 62.

[194] E. Teichmanowa, W. Socha, EFTA a europejska polityka transportowa, Przegląd Komunikacyjny, 1990, nr 10, s.203.

http://rcin.org.pl

który przewiduje rozbudowę połączeń z Danią i Norwegią dla zwiększenia udziału ładunków tranzytowych w przewozach Szwecji[195].

Podobnie koleje niemieckie: wschodnioniemiecka DR i zachodnioniemiecka DB liczą na wzrost tranzytu w komunikacji kolejowej i promowej na kierunku Saßnitz-Trelleborg. Przewozy przez teren zjednoczonych Niemiec sięgają obecnie 5 mln ton, a modernizacja sieci obliczona jest na wzrost przewozów do 60 mln ton w 2010 r. Uzyskanie powyższej zdolności przewozowej stanowić będzie zwłaszcza dla DR poważny problem. Transport kolejowy NRD zorientowany był południkowo, główne linie łączyły porty bałtyckie z przemysłowymi rejonami na południu kraju. Linie wschód-zachód są przeważnie jednotorowe i nie zelektryfikowane. Według wstępnych szacunków na unowocześnienie infrastruktury we wschodnich landach potrzeba będzie nie mniej niż 100 mld marek oraz około 10 lat na osiągnięcie poziomu technicznego DB[196]. Może to być zadanie zbyt trudne nawet dla gospodarki Niemiec, zwłaszcza że główny nacisk w transporcie tego kraju ma być położony na transport kombinowany, który zaczyna odgrywać wiodącą rolę w przewozach przez Alpy.

W korytarzu transportowym przez Alpy ważną rolę spełnia Austria, kraj zarówno tranzytujący jak i tranzytowy. E. Teichmanowa określa rynek tranzytu lądowego Austrii na kierunku południkowym na 11 mln ton, a na równoleżnikowym na 7 mln ton, z czego na koleje przypada 94%. (1983 r.)[197]. Tranzyt samochodowy przez Austrię a także Szwajcarię stanowi główny problem transportu międzynarodowego w Europie Zachodniej, gdyż przez te kraje przechodzą główne południkowe szlaki transportowe będącą spoiwem łączącym kraje Unii Europejskiej. Problem ten uległ częściowej likwidacji po przystąpieniu Austrii do Wspólnot Europejskich, jednak koszta rozbudowy infrastruktury transportowej przewyższają możliwości tego kraju i muszą być finansowane przez wszystkie zainteresowane kraje. Wprawdzie Parlament Europejski wyraził już zgodę na partycypowanie w kosztach rozwoju infrastruktury transportowej zarówno drogowej jak i kolejowej, na którą usiłuje się częściowo przenieść tranzyt w przewozach kombinowanych[198]. Jednak surowe przepisy, wprowadzające ze względów ekologicznych

---

[195] R. Sikora, Kolejowe inwestycje infrastrukturalne w Szwecji, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 6, s. 26.

[196] R. Stawrowski, Integracja kolei niemieckich, PK, 1991, nr 6, s. 111.

[197] E. Teichmanowa, W. Socha, op. cit., s. 203, M. Ratajczak, Międzynarodowe konflikty na tle rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, Przegląd Komunikacyjny, 1989, nr 8, s. 165.

[198] E. Teichmanowa, Polityka transportowa EWG - RWPG - Polska, Warszawa, 1989, s. 60-68

http://rcin.org.pl

ograniczenia w natężeniu ruchu tranzytowym przez Szwajcarię, nadal sprawiają poważne problemy w ruchu na kierunkach południkowych. R. Stawrowski szacuje obecny potencjał przewozowy Austrii na 690 samochodów ciężarowych w 48 pociągach przez przełęcz Brenner i dodatkowo 550 ciężarówek pociągami z Niemiec do Włoch (1991 r.)[199].

Podobnie jak system transportowy zachodniej części regicnu, tak i południowej - Czech i Słowacji wymaga nowych inwestycji, integracji z systemem UE, modernizacji oraz przekształceń organizacyjnych. Dla czechosłowackiego systemu transportowego nowego znaczenia nabiera współpraca zwłaszcza z kolejami austriackimi i niemieckimi. Na podstawie prognozy przewozów tranzytowych rozpatrywana jest możliwość wspólnego rozwoju infrastruktury transportowej oraz prowadzenie wspólnej polityki taryfowej[200]. Pomimo optymistycznych prognoz rozwoju transportu w byłej Czechosłowacji, zakładających wzrost przewozów o 10% a pracy przewozowej o 18% w 2000 r.[201], transport tego kraju, a raczej jego sukcesorów, napotyka na podobne do istniejących w Polsce problemy. W latach 1985-1990 nastąpił wyraźny spadek przewozów towarowych (pasażerskich także) kolejami CSD o 14%[202]. W przewozach kolei czesko-słowackich zaznaczył się kryzys również w 1991 r. Przewozy ogółem spadły z 253 mln ton w 1990 r. do 189 mln ton w roku następnym[203]. Tranzyt obniżył się nie tylko w obrotach przez porty polskie ale także przez Hamburg, Lubekę i porty Adriatyku. Pod znakiem zapytania jest również zwiększenie ilości ładunków w transporcie wodnym śródlądowym, ponieważ budowa wielkiej zapory wodnej na Dunaju, ze względu na węgierski protest, została wstrzymana. Wiele planowanych inwestycji z braku kapitałów zostało wstrzymanych, ale istnieją nadal interesujące koncepcje rozwoju wodnych szlaków transportowych przez Dunaj i Odrę, które mają połączyć Czechy i Słowację z portami bałtyckimi i morza Północnego.

Sytuacja transportowa Węgier, pomimo nieco lepszych wskaźników ekonomicznych kształtuje się podobnie jak Polski, Czech i Słowacji. Utrudnienie stwarza dodatkowo sąsiedztwo z państwami ogarniętymi wojną

---

199 R. Stawrowski, Transport europejski w 1991, Przegląd Komunikacyjny, 1992, nr 4, s. 7.

200 P. Rezac, Koleje czecho-słowackie w nowej sytuacji międzynarodowej, Przegląd Komunikacyjny, 1991, nr 9-10, s. 184.

201 W. Fukan, Kierunki rozwoju transportu w Czechosłowacji, Przegląd Komunikacyjny, 1989, nr 4-5, s. 87.

202 J. Perenc, E. Waligórski, Transport w zmieniającej się Europie, Przegląd Komunikacyjny, nr 7, s. 115.

203 R. Stawrowski, Transport..., s. 6.

http://rcin.org.pl

domową, co może wpłynąć destabilizująco na rozwój gospodarczy Węgier, a zwłaszcza na jedno z głównych kryteriów tranzytowych-pewność transportową. W latach 1988-1991 nastąpił tu spadek całkowitych przewozów kolejowych ze 105 mln ton do 68 mln ton, wykazując dalszą tendencję spadkową. Mimo tego, przewidując poprawę sytuacji gospodarczej oraz wzrost zapotrzebowania na przewozy "wschód-zachód", prowadzi się na Węgrzech studia rozwoju sieci transportowej, głównie z uwzględnieniem wykorzystania drogi wodnej Dunaju.

Dużą trudność stanowi próba przedstawienia transportu i tranzytu na terytorium Ukrainy, Białorusi, Litwy i Okręgu Królewieckiego. Problemy te spowodowane są brakiem materiału statystycznego, który nawet w badaniach wewnętrznych tych państw jest częściowo traktowany jako tajny[204] oraz ze względu na problemy wynikające ze stosowania do 1991 r. danych całościowych dla obszaru ZSRR a potem WNP. Problem prezentacji zjawiska pogłębia niejasna struktura opłat za przewozy tranzytowe w ramach WNP, zwłaszcza dotyczących zaopatrzenia wojsk rosyjskich stacjonujących na ich terytorium podobnie jak i nie uregulowana sprawa wzajemnych rozliczeń finansowych za świadczone sobie usługi tranzytowe. Ponadto trudności prezentacji zjawiska pogłębia niestabilna sytuacja gospodarcza Białorusi i kryzys gospodarczy na Ukrainie. Niedawno zakończona wojna domowa w Gruzji, niepokoje wewnętrzne, kryzys polityczny i gospodarczy w Rosji stanowią dodatkowy problem w kwerendzie danych[205].

Przez terytorium Ukrainy biegnie równoleżnikowo jeden z dwóch głównych europejskich korytarzy transportowych łączących Europę Zachodnią, przez Wrocław, Kraków, Rzeszów, Lwów, Dubno, Żytomierz z Kijowem, w kierunku na Kaukaz lub do wybrzeży mórz Czarnego i Azowskiego. Przez Ukrainę przechodzą również szlaki tranzytowe łączące Białoruś z portami morza Czarnego oraz najkrótsze połączenia pomiędzy St. Petersburgiem i Moskwą z Odessą i Sewastopolem. Sieć drogowa jest dość słabo rozwinięta, wynosi 25 km/100 km^2 (w Polsce 72 km/100 km^2) i wykazuje znaczące dysproporcje. Najbardziej gęstą sieć mają obwody lwowski i stanisławowski a najsilniejszą północne obwody Ukrainy. W latach 1990-1992 nastąpił gwałtowny spadek przewozów (25%) i nadal utrzymują się tendencje

---

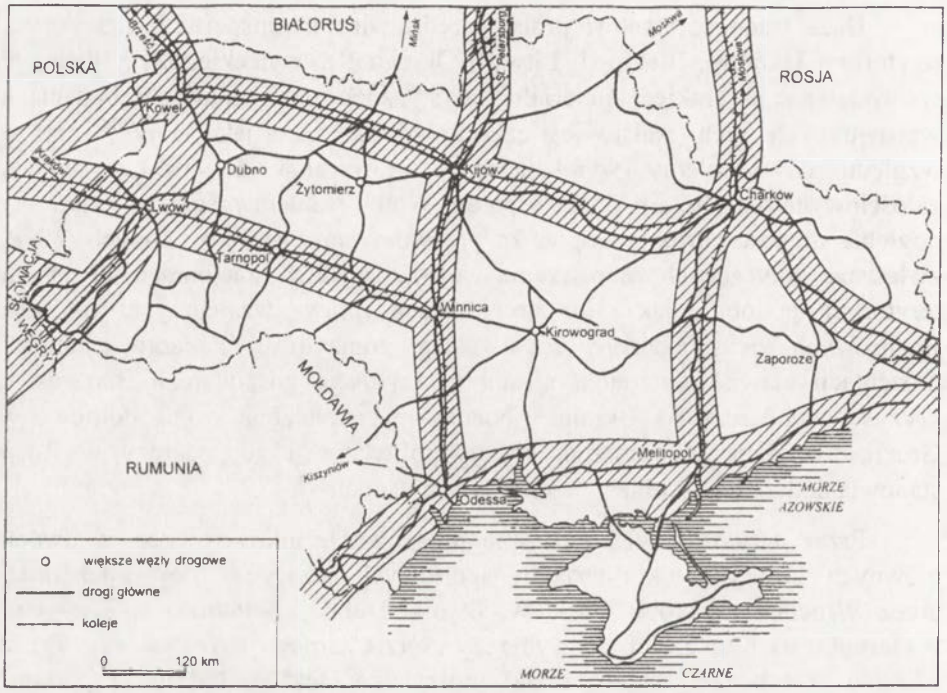
[204] Informacja ustna uzyskana podczas Zjazdu PTG w Lublinie w 1994 i potwierdzona przez prof. O. I. Szablija z uniwersytetu we Lwowie i prof. W. M. Szyrokowa z uniwersytetu w Mińsku.

[205] M. Rościszewski , Geopolityczne uwarunkowania polskiej granicy wschodniej w: Węzłowe problemy współpracy przygranicznej, Warszawa 1994, s. 49, a także: M, Troc, Transport morski Ukrainy, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 1-2, s. 47

http://rcin.org.pl

spadkowe[206]. Ukraina posiada 15 czynnych portów morskich. Do głównych portów o charakterze tranzytowym należy zaliczyć Izmaił, oraz Odessę[207]. O ich znaczeniu świadczy fakt, że w 1988 r. na transport morski Ukrainy przypadło 29% przewozów ładunków i 52% przewozów pasażerskich całego ZSRR.

Ryc. 18. Główne korytarze tranzytowe Ukrainy



Źródło: Opracowanie własne na podstawie : M. Troc, Transport samochodowy Ukrainy, Przegląd Komunikacyjny, 1994 r., nr 8-9, s. 34

W latach 1990-1992 nastąpił gwałtowny spadek w przewozach drogą morską, z 53 mln ton w 1990 r. do 34 mln ton w 1992 r. a więc o prawie 36%, w tym samym okresie przewozy pasażerskie zmalały o 50% - do 13 mln osób w 1992 r[208].

---

206 M. Troc, Transport samochodowy Ukrainy, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 8-9, s. 34 i 36.

207 M. Troc, Transport morski Ukrainy, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 1-2, s. 45.

208 Ibid., s. 46 i 47

http://rcin.org.pl

Podobnie jak na Ukrainie, również w gospodarce Białorusi nastąpiło gwałtowne załamanie po rozpadzie ZSRR. Nowe położenie geopolityczne tego kraju, pomimo odzyskania formalnie niepodległości, jest wyjątkowo niefortunne. Brak dostępu do morza zmusza Białoruś do tranzytu ładunków albo w kierunku portów bałtyckich albo czarnomorskich. Problemy graniczne z Litwą, nieuregulowane kwestie wzajemnych zobowiązań z Rosją i Ukrainą oraz niewielkie możliwości transportowe Łotwy jednoznacznie wskazują na Polskę i jej porty jako głównego partnera tranzytowego Białorusi. Jednocześnie na terytorium tego państwa znajduje się główny równoleżnikowy korytarz w Europie. Łączy on Paryż-Berlin-Warszawę-Mińsk-Moskwę stanowiąc wręcz geostrategiczną oś kontynentu[209]. Z tego więc względu posiadanie wpływów na Białorusi ma dla Rosji pierwszorzędne znaczenie geopolityczne[210], co zresztą ma swój wyraz w stosunkach obu państw. Głęboki kryzys gospodarczy, na który ma duży wpływ Rosja przez uzależnienie Białorusi od dostaw gazu i ropy naftowej, ma swój widoczny wyraz w spadku przewozów kolejowych o 13,8% w 1992 r. w stosunku do roku poprzedniego oraz przewozów samochodowych o 25,3% i rzecznych o 29,4% w analogicznym okresie[211]. Od 1990 r. w transporcie Białorusi występuje stała tendencja spadkowa związana z ogólnym kryzysem gospodarczym w regionie oraz wzrostem (a raczej urealnieniem) cen materiałów, energii, taboru i części zamiennych. Również od 1990 r. wskaźniki charakteryzujące pracę transportu samochodowego ulegają z roku na rok pogorszeniu. Sytuację gospodarczą pogłębia niepewna sytuacja polityczna i konflikty wewnętrzne w Rosji, z którą Białoruś jest silnie powiązana gospodarczo, a od stycznia 1995 r. także przez umowy wojskowe.

Głównym przewoźnikiem na Litwie jest kolej, której sieć transportowa liczy 2080 km i zapewnia połączenia z krajami nadbałtyckimi, Rosją, Białorusią i Polską. Część przewozów tranzytowych tych państw przechodzi przez terytorium Litwy, przez które prowadzi także najkrótsze połączenie pomiędzy Okręgiem Królewieckim i Rosją. Do głównych węzłów transportowych należą: Kłajpeda, Kowno, Wilno i Szawle-Radziwiliszki (Siauliai-Radviliskis)[212]. Kłajpeda, leżąc w północnym, równoleżnikowym korytarzu transportowym Europa Zachodnia - Europa Wschodnia (Rosja), staje się głównym węzłem

---

[209] M. Rościszewski, Polska na współczesnej..., s. 13.

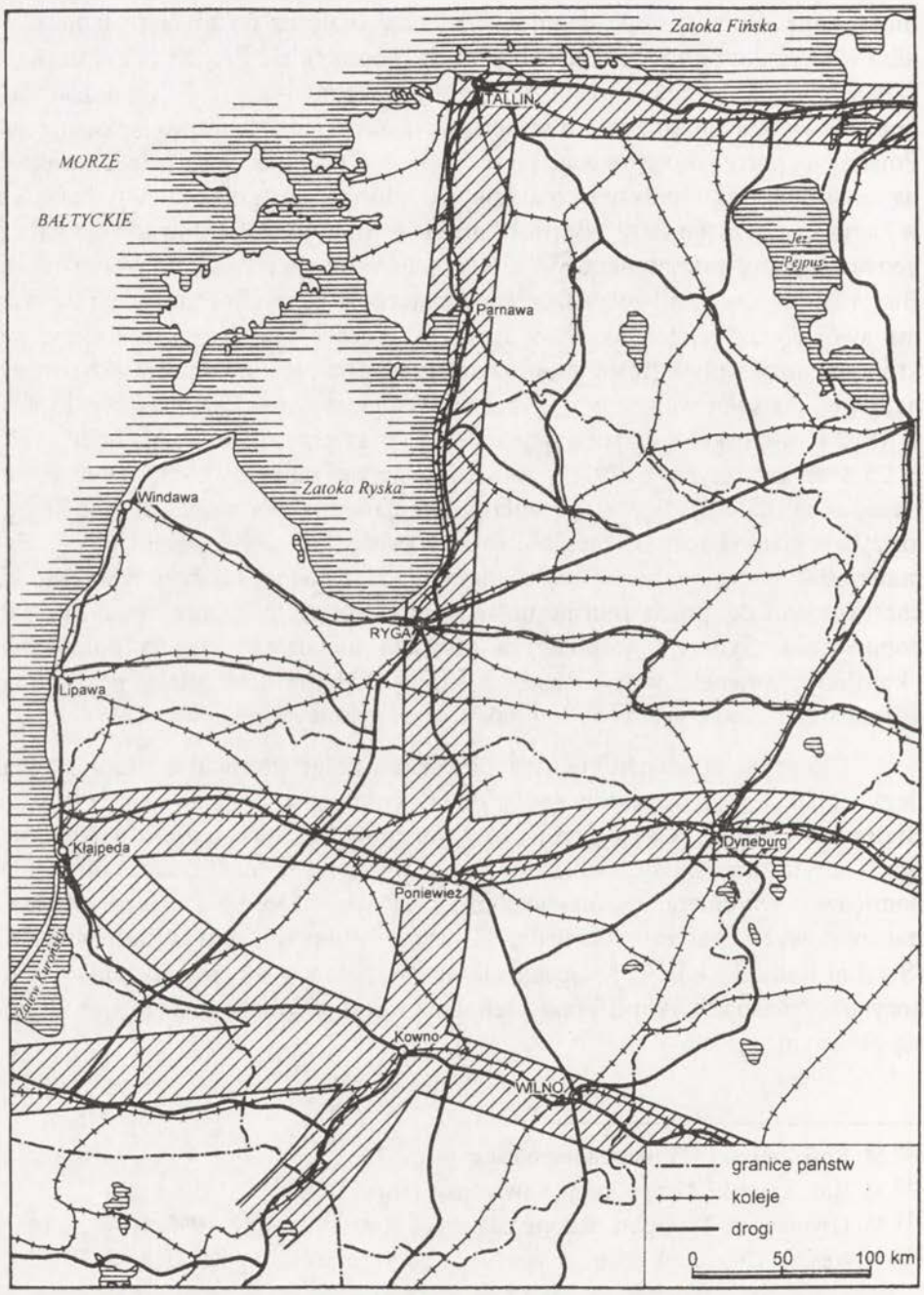
[210] M. Rościszewski, Geopolityczne uwarunkowania..., s. 44.

[211] M. Gryniewicz, Transport Białorusi, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 7-8, s. 26.

[212] J.Wendt, Communication connections between Poland, Kaliningrad Region, Belorussia and Lithuania, [w:] Borderlands or Transborder Regions - Geographical, Social and Political Problems, M.Koter, K.Heffner (eds.) Opole-Łódź 1998, s.165-172.

http://rcin.org.pl

Ryc. 19. Korytarze tranzytowe Litwy, Łotwy i Estonii



Źródło: Opracowanie własne na podstawie V. Paulauskas, op. cit. s. 21

http://rcin.org.pl

transportowym Litwy. W 1991 r. przeładowano w tym porcie 18 mln ton, z czego obroty tranzytowe szacowane są na 15 mln ton[213].

Rozwój transportu korzystającego z międzynarodowych szlaków transportowych wpłynie na rozwój infrastruktury kolejowej i samochodowej węzła kownieńskiego, który będzie stanowił skrzyżowanie ważnych szlaków tranzytowych Łotwy z Estonią, Rosji i Okręgu Królewieckiego. Litwa wiąże duże nadzieje z projektem międzynarodowej drogi samochodowej o ujednoliconych parametrach, prowadzącej z Tallina przez Rygę i Kowno w kierunku Warszawy ("Via Baltica"), która wraz z odgałęzieniem biegnącym równolegle do południowych wybrzeży Bałtyku ("Via Hanseatica") znacząco wpłynie na zwiększenie roli Litwy w tranzycie w północnej części Europy Środkowej, jednocześnie negatywnie wpływając na wielkość obrotów tranzytowych Polski[214].

Okręg Królewiecki, z racji specyfiki swojego położenia stanowiący enklawę Rosji, zyskuje na znaczeniu geopolitycznym oraz transportowym[215]. W ramach współpracy z Niemcami budowana jest autostrada z Królewca do Braniewa, będąca częścią projektowanej "Via Hanseatica"[216]. Poprzez terytorium Litwy i Białorusi prowadzi główna trasa łącząca Królewiec z Rosją, co w znaczący sposób zwiększa rolę obu tych państw w przewozach tranzytowych.

Po 1990 r. rola państw regionu środkowoeuropejskiego uległa zasadniczej zmianie. Nowa sytuacja geopolityczna, zmiany granic państwowych, wyodrębnienie się nowych organizmów państwowych i tworzenie powiązań gospodarczych, a więc transportowych i tranzytowych powodują zmianę przewozów tranzytowych w tej części Europy.

Ze względu na przekształcenia w sytuacji gospodarczej i procesy politycznej transformacji w krajach regionu, w znaczący sposób zmalał tranzyt na osi wschód-zachód. Kryzys w byłej Jugosławii wpłynął na zmniejszenie przewozów w południowej części regionu, wykluczając w dużej mierze jugosłowiańskie porty Adriatyku. Zmiany geopolityczne w regionie wpłynęły na powstanie korytarzy tranzytowych, łączących Białoruś i Ukrainę z portami w Gdańsku i Gdyni. Wzrosła rola południowego, biegnącego równoleżnikowo przez terytorium Polski szlaku łączącego Ukrainę z Europą Zachodnią. Uległy

---

213 V. Paulauskas, Transport Litwy i jego znaczenie w systemie europejskim, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 4, s. 20.

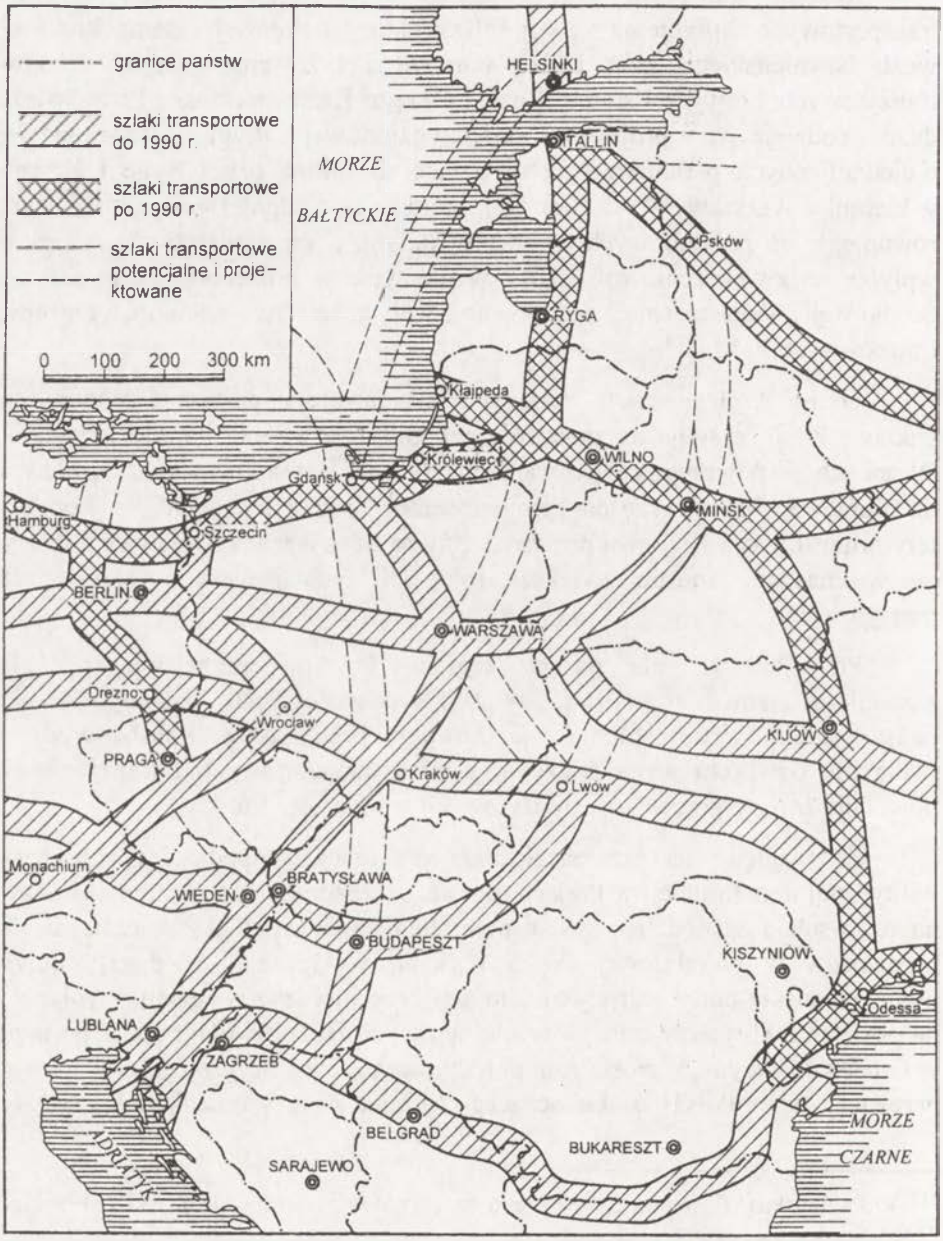
214 J. Wendt, Konkurencja tranzytowa ..., s. 15.

215 M. Rościszewski, Geopolityczne uwarunkowania..., s. 47.

216 B.Rychłowski, Polityka Polski wobec ZSRR i Niemiec, Sprawy Międzynarodowe, 1991,nr 6,s.13.

http://rcin.org.pl

Ryc. 20. Nowe szlaki tranzytowe w Europie Środkowej po 1990 r.



Źródło: Opracowanie własne

http://rcin.org.pl

zanikowi tranzyt z byłej NRD do Niemiec Zachodniej i Gdańska. Nastąpił natomiast wzrost tranzytu niemieckiego w Szczecinie, ale Szczecin przegrywa rywalizację z Hamburgiem i Bremą w akwizycji ładunków z Austrii i Czechosłowacji.

Odzyskanie niepodległości przez Litwę, Łotwę i Estonię sprzyja pojawieniu się przewozów na tzw. "Via Baltica" i rozwojowi kontaktów gospodarczych z Niemcami dzięki "Via Hanseatica". Część ładunków Białorusi kierowana jest tranzytem przez Ukrainę do portów wybrzeża morza Czarnego. Zmalały przewozy tranzytowe Rosja-Europa Zachodnia przechodzące przez Węgry i Austrię oraz Czechy i Słowację. Przystąpienie Austrii do Unii Europejskiej spowodowało (i proces ten ulegnie pogłębieniu) przeniesienie ładunków tranzytowych z linii Wiedeń-Praga-Wrocław-Szczecin na biegnący również południkowo szlak Łaby, prowadzący do Hamburga. W południowej części regionu wzrośnie rola drogi wodnej Ren-Men-Dunaj, zwłaszcza w przewozach tranzytowych Austrii, Słowacji i Węgier. Widoczny jest także spadek przewozów tranzytowych przez polskie porty morskie, szczególnie w latach 1991-1992, co wynikało nie tylko z kryzysu gospodarczego leżących na zapleczu tych portów krajów ale także z podziału Czecho-Słowacji na dwa odrębne państwa i związanych z tym faktem problemów gospodarczych. W południowo-wschodnim krańcu regionu pojawiły się przewozy ładunków dla Mołdawii przechodzące tranzytem przez Ukrainę i Rumunię oraz ładunki ukraińskie w tranzycie przez Mołdawię. Potrzeby gospodarki wojennej w Nowej Jugosławii (Serbia i Czarnogóra), wspomagającej walczących w Bośni i Hercegowinie Serbów, zaowocowały nielegalnymi przewozami tranzytowymi zaopatrzenia i broni, a także innych ładunków przez Rumunię i Bułgarię oraz drogą wodną Dunaju (na przykład tranzyt ropy naftowej z Rosją przez Ukrainę, Rumunię lub Bułgarię do Serbii i Czarnogóry). Wzrosła rola i znaczenie najbardziej zachodniego z południkowo biegnących korytarzy tranzytowych, łączących Skandynawię z Włochami i Grecją, który przebiega przez Niemcy, Austrię lub Szwajcarię.

Po przystąpieniu Szwecji i Finlandii oraz Austrii do Unii Europejskiej wzrosła rola wschodniej części Niemiec (byłego NRD), jako korytarza tranzytowego dla ładunków skandynawskich. Wszystkie powyższe zmiany w przebiegu ładunków tranzytowych po 1990 r. w dużej mierze wynikają z przemian geopolitycznych i gospodarczych w Europie Środkowej. Należy mieć na uwadze, że również duża część przemian gospodarczych (rynki zbytu, powiązania handlowe, kooperacja gospodarcza) uległa zmianie wskutek przemian geopolitycznych, co w efekcie końcowym rzutowało na zmiany przebiegu ładunków tranzytowych.

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

ROZDZIAŁ VI. KONKURENCJA TRANZYTOWA POLSKI

1. ALTERNATYWNE SZLAKI TRANZYTOWE

Położenie Europy Środkowej predysponuje ją do roli pomostu pomiędzy państwami Europy Zachodniej i Wschodniej, krajami atlantyckimi i śródziemnomorskimi. W przeszłości, przy słabości ekonomicznej państw regionu, pomost stanowił strefę buforową pomiędzy politycznymi mutacjami Rosji a państwem niemieckim. Prowadziło to, albo do konfliktowej rywalizacji o wpływy albo do zgodnego podziału Europy Środkowej pomiędzy dwa potężne organizmy państwowe - Rosję i Niemcy. Obecnie, położenie w strefie "Europy przejściowej" może być czynnikiem pozytywnym, przyczyniając się do rozwoju stosunków gospodarczych, kulturalnych i naukowych, a dla państw Europy Środkowej stanowiąc dodatkowe źródło dochodów z tranzytu, pośrednictwa handlowego i turystyki. Jeśli uwzględnić dodatkowo powiązania międzykontynentalne z Azją, możliwości tranzytu są jeszcze większe, bowiem przez Polskę prowadzi najkrótsza trasa kolejowa z Europy na Daleki Wschód - do Chin, Korei i Japonii. Jest to więc połączenie dwóch najważniejszych, poza Ameryką Północną, makroregionów gospodarczych świata[217]. Przemiany polityczne spowodowały daleko idące przemiany gospodarcze, liberalizację handlu, wzrost mobilności ludności i wzrost przewozów międzynarodowych. Rośnie znaczenie powiązań pomiędzy Europą Środkową i Zachodnią z jednej, a państwami sukcesorami ZSRR z drugiej strony. Dla zapewnienia wzrostu tempa procesów gospodarczych konieczny jest rozwój infrastruktury transportowej w każdym z rodzajów środków transportu, gdyż jej obecna słabość stanowi zaporę dla szybkiego ruchu pasażerskiego oraz towarowego, co w oczywisty sposób ujemnie wpływa na rozwój gospodarczy regionu[218].

---

[217] T. Lijewski, Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej, Zeszyty IG i PZ PAN, 1994, nr 23, s. 5. Szerzej por.: T. Basiewicz, A. Gołaszewski, E. Kopciński, Założenia systemu transportu lądowego Europa-Azja, Przegląd Komunikacyjny, 1991, nr 6 oraz A. Gołaszewski, Etapy doskonalenia połączeń kolejowych Europa-Azja, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 9.

[218] W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, Polityka transportowa, Gdańsk 1994, s. 49-59.

http://rcin.org.pl

Do priorytetowych zadań należy więc rozwój infrastruktury transportowej i międzynarodowych korytarzy transportowych, zwłaszcza korytarzy Północ-Południe i Północny Zachód-Południowy Wschód[219] (por. ryc. 20).

Jest to możliwe tylko wówczas, gdy nastąpi znaczący wzrost nakładów inwestycyjnych na ich realizację. W Polsce, największym pod względem terytorialnym państwie regionu, do najpilniejszych zadań należy budowa autostrad: Gdańsk-Łódź-Cieszyn (A-1), Świecko-Poznań-Warszawa-Brześć (A-2) i Zgorzelec-Wrocław-Kraków-Przemyśl (A-4)[220]. W modernizacji przewozów kolejowych głównym zadaniem jest racjonalizacja przewozów kolejowych i reorganizacja PKP wraz z usamodzielnieniem jednostek gospodarczych, zmniejszeniem zatrudnienia, zlikwidowaniem nierentownej działalności oraz ustanowieniem wiarygodnego systemu rozliczenia kosztów i przepływu informacji[221]. Równolegle z transformacją przemysłu z ciężkiego na lekki nastąpić powinien spadek przewozów ładunków kolejami, dzięki czemu możliwa będzie likwidacja części rozbudowanej nadmiernie i nierównomiernie infrastruktury kolejowej; pozwoli to na zwiększenie rentowności przewozów[222].

Istotnym elementem w rozwoju sieci transportowej Polski, w powiązaniu z infrastrukturą w regionie, jest planowany rozwój wodnych dróg śródlądowych. Najbardziej atrakcyjnym z potencjalnych połączeń wodnych wydaje się szlak Duisburg-Hanower-Magdeburg-Berlin-Odra, a dalej Wartą,

---

219 J. Burnewicz, K. Wojewódzka-Król, Europejska polityka transportowa, Gdańsk 1993.

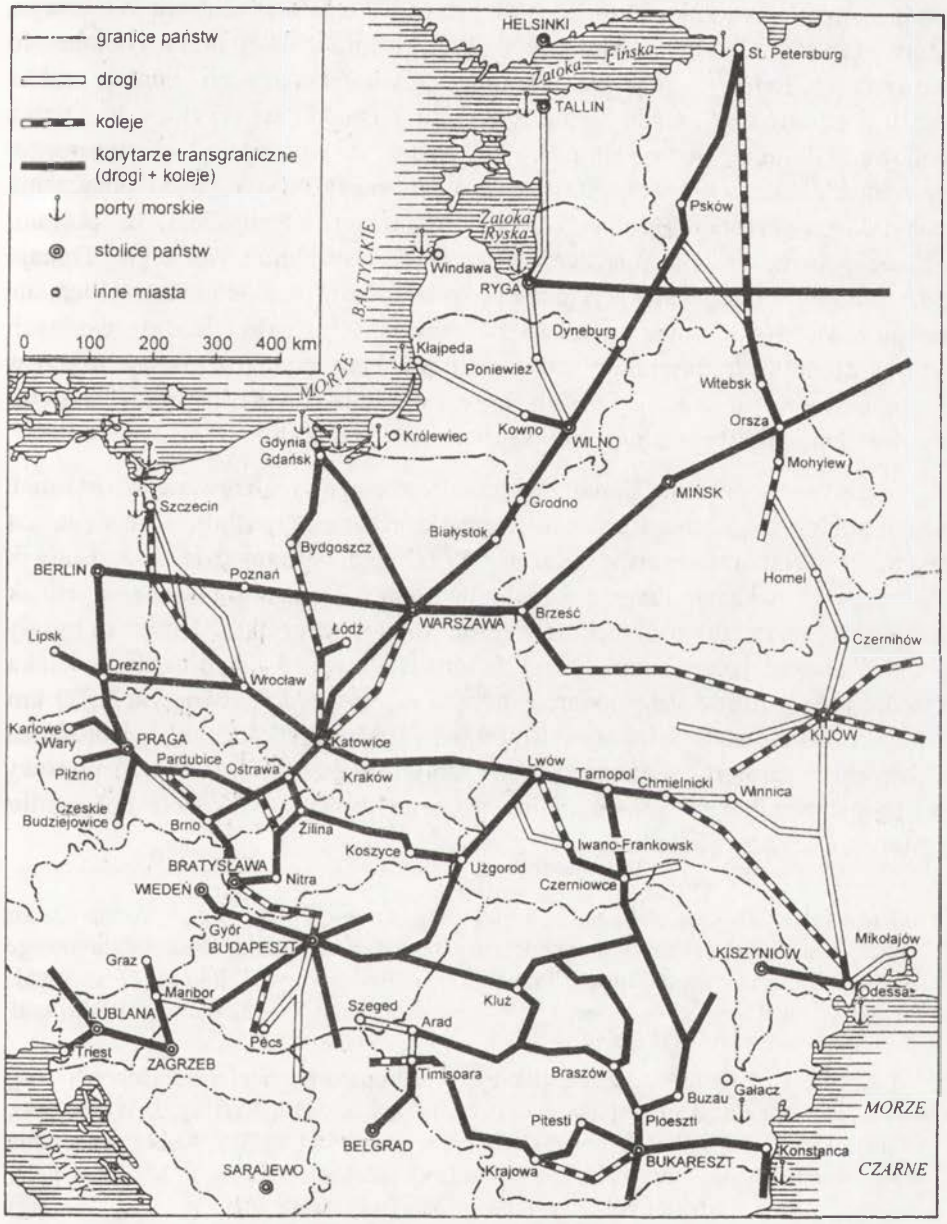
220 Część badaczy uważa, iż kolejność budowy autostrad powinna kłaść nacisk na rozwój linii równoleżnikowych, por.: J. Lijewski, Infrastruktura..., s. 35-36, z kolei inni optują za pierwszeństwem rozwoju linii południkowych: K. Kołodziej, Autostrada Północ-Południe pod znakiem zapytania, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1994, nr 10, s. 8-9.

221 Konieczne przekształcenia infrastuktury transportowej w Polsce prezentuje opracowanie Narodowego Planu Transportu w Polsce, które na prośbę rządu polskiego wykonała Japońska Agencja Współpracy Międzynarodowej. Szerzej: N. Hideo, S. Minoru, K. Nabuhiro, Studium JICA na temat Narodowego Planu Transportu w Polsce, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 9, s. 8-15.

222 Szerzej na temat przemian w transporcie lądowym i ich konsekwencji w pracy: J. Adamczyk, Przemiany w transporcie lądowym w Polsce w latach 1989-1992 i kierunki dalszych przemian w perspektywie najbliższych lat, w: Materiałach Konferencji "Problemy transformacji struktur regionalnych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej", Polańczyk, 23-27 maja 1994 oraz T. Lijewski, Infrastruktura ..., s. 43.

http://rcin.org.pl

Ryc. 21. Infrastruktura transportowa i korytarze transportowe w Europie



Źródło: Opracowanie własne

Notecią i Kanałem Bydgoskim do Bydgoszczy. Stąd możliwe są dwa kierunki: pierwszy do Warszawy - Kanałem Żerańskim do Zegrza, przez

http://rcin.org.pl

Bug do Muchawca i Brześcia, który ma dobre połączenie z siecią wodną Białorusi, Rosji a przez Dniepr i Ukrainę z Morzem Czarnym oraz drugi - z Bydgoszczy Wisłą i Nogatem do Malborka i Elbląga oraz Zalewu Wiślanego, który stanowi dogodne połączenie z Królewcem, a dalej przez Niemen do Kowna i Grodna[223]. Oprócz kierunku równoleżnikowego istnieje także możliwość budowy kanału łączącego Odrę i Dunaj. Stworzyłoby to przez budowę odcinka Koźle-Ostrawa, najkrótsze i najbardziej ekonomicznie opłacalne dla Czech i korzystającej z opłat tranzytowych Polski połączenie południowej części regionu Europy Środkowej z Bałtykiem, z portami Szczecin-Świnoujście. Włączenie Odry do systemu wodnego Dunaju pozwoliłoby Polsce na akwizycję nie tylko ładunków czeskich i słowackich, ale również węgierskich oraz z państw bałkańskich[224]. Realizacja dróg wodnych na obu kierunkach zmieniłaby całkowicie przebieg ładunków tranzytowych w Europie Środkowej, a leżący na ich skrzyżowaniu port w Kostrzyniu[225] uzyskał by znaczenie porównywalne z Frankfurtem w Niemczech.

Z systemem Odra-Dunaj związane jest także zrealizowane w ostatnich latach połączenie wodne Ren-Men-Dunaj, które urzeczywistniło idee sięgającą swymi początkami czasów Karola Wielkiego. Wprawdzie już Ludwik IV Bawarski nakazał budowę kanału pomiędzy Dunajem i Menem, jednak ze względu na możliwości technicznej realizacji na początku XIX wieku mogły po nim pływać jedynie barki do 120 ton. Budowa 30 km długości odcinka kanału, którego uroczyste otwarcie odbyło się w 1992 r. stworzyła 3500 km długości szlak wodny łączący Rotterdam i Morze Północne z Konstancą i Morzem Czarnym, stwarzając tym samym najtańszy szlak transportowy w Europie Środkowej (jej południowej części) mający doskonałe połączenie z Europą Zachodnią i Bałkanami[226].

---

[223] O równoleżnikowym połączeniu tranzytowym przez Polskę drogą wodna szerzej patrz: M. Miłkowski, O koncepcjach tranzytowego połączenia żeglugowego Niemcy-Białoruś przez Polskę, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 6, s. 14-21, H. Faist, Die Wasserstrasse Dnepr. Ein Reisebericht mit Kommentar, Schiffahrt und Technik, 1991, nr 1, s. 62-81.

[224] J. Kubec, Czy Odra stanie się elementem europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 8-9, s. 9-11, Szerzej: J. Woroniecki, Kanał Odra-Dunaj-Łaba, Przegląd Komunikacyjny, 1984, nr 3, J. Kubec, Znaczenie drogi wodnej Dunaj-Odra-Łaba dla gospodarki czechosłowackiej, P. K., 1974, nr 9, także K. Wojewódzka-Król, Przesłanki bariery włączenia polskiej żeglugi śródlądowej do europejskiego systemu transportowego, Przegląd Komunikacyjny, 1994, nr 7, s. 1-5.

[225] W. Przyłęcki, E. Martyjaszczyk, Port Kostrzyn szansą akwizycji żeglugi śródlądowej w przewozach zagranicznych, P.K., 1989, nr 6, s. 122-124.

[226] R. Teska, Droga wodna Men-Dunaj, Przegląd Komunikacyjny, 1988, nr 10, s. 220. W roku 793 oddano do użytku kanał łączący zlewnie Renu i Dunaju zwany Fossa

http://rcin.org.pl

Dla rozwoju infrastruktury transportu drogowego najważniejsze są: modernizacja istniejących dróg ekspresowych oraz budowa autostrad. Do najpilniejszych inwestycji należą połączenia: Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa; Lipsk-Drezno-Wrocław-Katowice-Kraków-Lwów-Kijów; Berlin-Drezno-Praga-Monachium; Wiedeń-Budapeszt-Belgrad-Bukareszt-Ateny; „Via Baltica", „Via Hanseatica" i „Via Intermare"[227]. W ciągu ostatnich pięciu lat największe inwestycje w infrastrukturze transportowej poczynione zostały we wschodnich landach Niemiec, w których rozbudowano autostrady i drogi szybkiego ruchu tworząc alternatywne dla nie istniejącej jeszcze TEM połączenie z Saβnitz przez Stralsund do Berlina i następnie przez Drezno i Pragę do Bratysławy. Zelektryfikowana została już w całości równoległa do tego połączenia linia kolejowa. Jeszcze we współpracy z byłym ZSRR ukończono i uruchomiono linię promową łączącą Mukran na Rugii i Kłajpedę z ominięciem portów polskich. Otworzono także nową linię pomiędzy Saβnitz a Trelleborgiem, która może przejąć potencjalny tranzyt na kierunku południkowym przechodzący dotychczas prze Szczecin i Świnoujście. Oddane do użytku w 1992 r. połączenie Ren-Men-Dunaj wpłynie ujemnie na ilość ładunków tranzytowych kierowanych do portów polskich, gdyż kraje tradycyjnie polskiego zaplecza - Austria, Czechy, Słowacja i Węgry uzyskają kolejne tanie połączenie drogą wodną z portami Morza Północnego: Hamburgiem, Bremą, Rotterdamem, Antwerpią, Brugią i Gandawą.

Dla dogodnych przewozów, oprócz rozwoju autostrad, linii kolejowych i wodnych dróg śródlądowych, konieczne są także zmiany na całym obszarze Europy Środkowej, obejmującym na wschodzie Łotwę, Litwę, Estonię, Białoruś, zachodnią Ukrainę oraz enklawę Rosji - Okręg Królewiecki. Do najważniejszych inwestycji w regionie królewieckim należą - budowa nowoczesnych przejść granicznych z Polską, rozwój magistrali drogowych do Elbląga (przez Grzechotki) oraz Olsztyna (przez Bezledy) a także rozwój międzynarodowej żeglugi przybrzeżnej obsługującej ruch turystyczny oraz potencjalnie towarowy w rejonie Zalewu Wiślanego i Zatoki Gdańskiej[228]. System transportowy Litwy, Łotwy i Estonii obejmując wschodnie wybrzeże

---

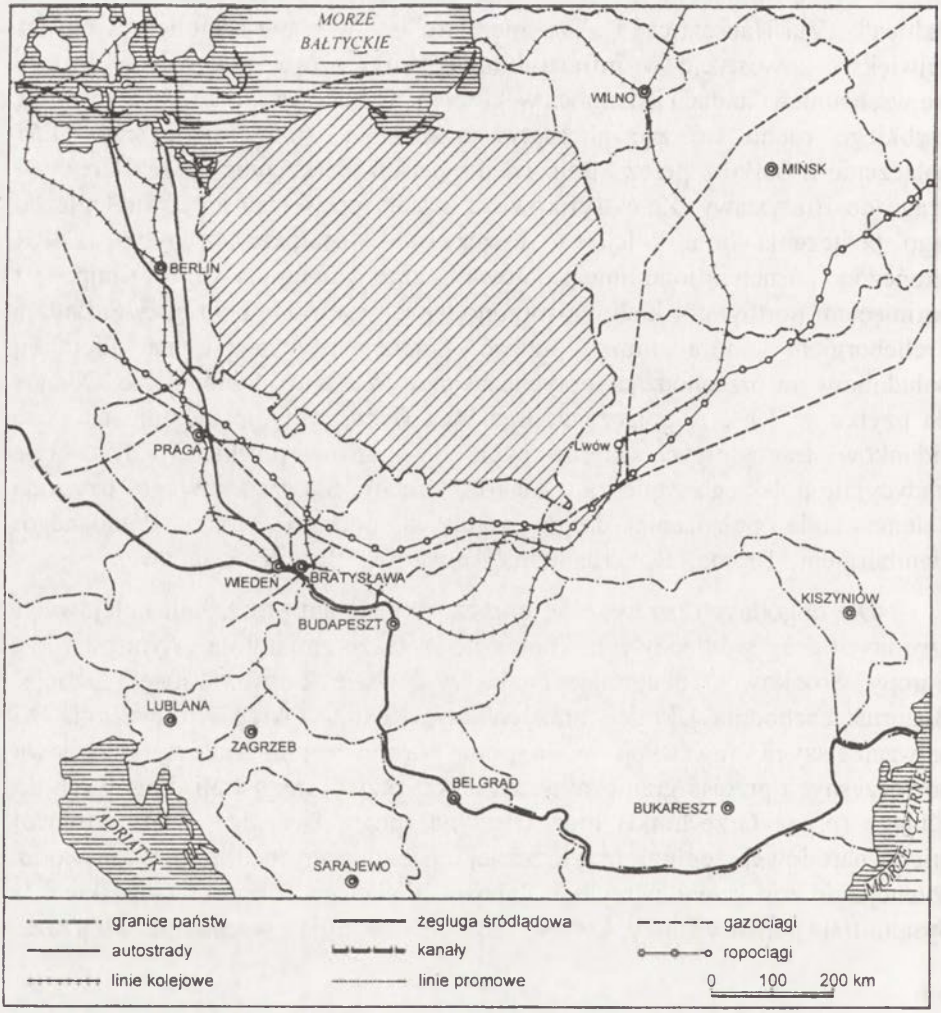
Carolina. Szerzej o kanale patrz: M. Miłkowski, Trzecie w historii połączenie Ren-Men-Dunaj, Przegląd Komunikacyjny, 1992 nr 10, s. 8-13.

227 Por. w: H. J. Buchholz, F. D. Grimm red., Zentrensystem als Träger der Raumenwicklung in Mittel-und Osteuropa, Leipzig 1994, s. 19. Por. także: H. Powęska, „Via Intermare" jako element aktywizacji gospodarczej pogranicza wschodniego, [w:] Strategiczne znaczenie polskiej granicy wschodniej i polskiego pogranicza wschodniego , Geopolitical Studies, vol.3. 1997, ss.92-95.

228 Szczegółowe dane dotyczące wielkości przewozów i jego perspektyw por. w.: T. Komornicki, Powiązania transportowe Polski i obwodu kaliningradzkiego. Stan

http://rcin.org.pl

Ryc. 22. Schemat rozbudowy połączeń transportowych konkurencyjnych w akwizycji tranzytu przez Polskę (do 1995 r.)



Źródło: Opracowanie własne

Morza Bałtyckiego ma znaczącą wagę dla tranzytu Rosji. Jego wielkość w samej tylko Estonii w 1993 r. wyniosła 9846 tys. ton, tworząc w ten sposób

aktualny, wykorzystanie, perspektywy, Biuletyn nr 6: Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, IGiPZ, Warszawa 1994 s. 71-80.

http://rcin.org.pl

zupełnie nowy ważny szlak tranzytowy, który oprócz Estonii[229] obejmuje także korytarze transportowe biegnące przez Łotwę i Litwę[230] (por. ryc. 19). Kryzys gospodarczy na Ukrainie i Białorusi oraz pogłębiająca się zależność ekonomiczna tych państw od Rosji, przy daleko idącym braku wiarygodnych danych dotyczących wielkości przewozów, ich struktury kierunkowej oraz planów inwestycji i rozwoju infrastruktury transportowej nie pozwalają na szerszą, niż to uczyniono w rozdziale piątym prezentację transportu i tranzytu[231].

Dzięki rozwojowi infrastruktury transportowej oraz wskutek zmiany położenia geopolitycznego w Europie Środkowej i wzrostu konkurencji w akwizycji przewozów ładunków tranzytowych w przewozach wschód-zachód i północ-południe zaczyna funkcjonować coraz więcej alternatywnych dla biegnących przez Polskę szlaków tranzytowych[232].

Spadek przewozów tranzytowych w Polsce wyraźnie widoczny w przewozach kolejowych i wodnych śródlądowych (por. tab. 19 i 25) wynikający ze zmiany położenia geopolitycznego Polski, proces transformacji gospodarczej w Europie Środkowej, upadku ZSRR oraz RWPG wpłynął również na spadek przewozów i przeładunek ładunków tranzytowych w polskich portach w latach 1988-1993 (por. tab. 27). Skorzystały na nim przede wszystkim porty Niemiec, Litwy, Łotwy i Estonii oraz Królewiec. W porównywalnym okresie tranzyt Austrii, Czech i Słowacji oraz Węgier przez porty Hamburga, Lubeki, Bremy, Triestu, Kopru i Rijeki przedstawiał się następująco:

Powyższe dane, aczkolwiek fragmentaryczne, pozwalają na ocenę tranzytu wymienionych państw jako stabilny ze słabą tendencją wzrostu (Brema, Triest, Rijeka i Koper). W porównaniu do wielkości z lat wcześniejszych (1983-1987) w obrotach Czechosłowacji nastąpił spadek (Hamburg) przy wzroście przez porty Adriatyku. Natomiast tranzyt austriacki i węgierski pozostaje, przy niewielkich wahaniach wielkości przeładunku, bez zmian.

---

229 Szerzej patrz: A. Ingerma, The Role of Estonian Ports in Russian Transit Traffic, Gdańsk 1994 oraz K. H. Breitzmann, Structural changes in Baltic Sea transport-the Role of Ports for cohesion in North-Eastern Europe, Gdańsk 1994.

230 Komunikacja i transport państw bałtyckich tzw Pribaltiki por. szerzej. A. Maryański, Litwa, Łotwa, Estonia, Warszawa 1993 oraz H. J. Buchholz, F. D. Grimm, op. cit., s. 102-108.

231 Infrastrukturę transportową Białorusi i zachodniej Ukrainy w najbardziej wiarygodny sposób prezentuje opracowanie H. J. Buchholza i F. D. Grimma, op. cit., s. 122 i nast.

232 J. Wendt, Konkurencja tranzytowa polskich portów morskich w latach 1989-1993, w: Cz. Ciesielski (red.), Ku Wspólnocie Europy Bałtyckiej, Gdańsk 1995.

http://rcin.org.pl

Tabela 29

Tranzyt Austrii, Czechosłowacji i Węgier przez porty konkurencyjne dla polskich portów morskich w latach 1987-1989 w tys. ton

Państwo	Rok	Hamburg	Lubeka	Brema	Triest	Koper	Rijeka
Austria	1987	1184	152	418	590	730	934
	1988	1260	167	503	651	1067	1199
	1989	1310	167	657	570	1377	1021
Czechosłowacja	1987	1082	16	79	22	445	1365
	1988	1196	.	89	22	391	1146
	1989	.	.	101	22	.	.
Węgry	1987	447	16	44	87	658	677
	1988	266	.	55	72	459	641
	1989	.	.	69	97	.	.

Źródło: Gospodarka Morska. Przegląd Statystyczny 1991 r.

Wprawdzie dane statystyczne, a zwłaszcza wzrost obrotów tranzytowych w 1993 r. w porównaniu do 1992 r. w polskich portach morskich (port szczeciński zwiększył obroty o 57%, gdyński o 355% a gdański o 433%), pozwalają na ostrożny optymizm, jednak propozycje rozwoju szlaków transportowych w Polsce jak i w krajach sąsiednich wskazują na potencjalne niebezpieczeństwo przejęcia ładunków przez porty niemieckie (Hamburg, Lubekę, Bremę i Rostock), zarówno na kierunkach południkowych jak i równoleżnikowych.

2. POLSKA POLITYKA TRANSPORTOWA I TRANZYTOWA

Zmianom geopolitycznym w Europie przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych towarzyszą daleko idące przemiany w gospodarce poszczególnych państw, zwłaszcza krajów Europy Środkowej. Jak już wspominano, dokonuje się w różnym tempie transformacja całego systemu ekonomicznego i społecznego, w tym próba przestawienia „gospodarki niedoboru" na system gospodarki wolnorynkowej. Transport jest tym elementem gospodarki narodowej, który ze względu na wysokie koszta inwestycji i charakter infrastruktury wydaje się być szczególnie trudny do reformowania, chyba że ma ono polegać jedynie na likwidacji sieci. Właściwy rozwój stosunków transportowych Polski z zagranicą stanowi istotny składnik przemian strukturalnych w całej gospodarce, z podkreśleniem znaczenia handlu zagranicznego oraz procesów prowadzących do integracji Polski z Unią Europejską. System transportowy Polski, przechodząc trudną fazę przystosowania do praw rządzących gospodarką rynkową wraz z towarzyszącymi jej przemianami strukturalnymi i własnościowymi, wymaga

http://rcin.org.pl

określenia i prowadzenia przejrzystej i spójnej polityki transportowej. Jest to ważne w pierwszej fazie transformacji, gdyż pełna liberalizacja rynku transportowego i brak interwencjonizmu państwowego mogą grozić chaosem i wyniszczającą konkurencją. Oba te czynniki mogłyby doprowadzić do zachwiania racjonalnych, zgodnych z interesem kraju proporcji w podziale przewozów pomiędzy różne gałęzie transportu i wpłynąć niekorzystnie na rozwój infrastruktury komunikacyjnej, ochronę środowiska naturalnego przed szkodliwymi skutkami oddziaływania transportu, obronność kraju oraz międzynarodową współpracę w dziedzinie transportu[233]. Aby zapobiec rozwojowi tych niekorzystnych procesów należy nie tylko opracować cele i priorytety polskiej polityki transportowej ale również przystąpić do jej realizacji.

A. Piskozub określa politykę transportową jako działalność kształtującą rzeczywistość gospodarczą na podstawie teorii, ekonomiki transportu[234]. Prowadzi to do wniosku, iż podstawowym zadaniem polityki transportowej prowadzonej przez państwo jest koordynowanie zasad i warunków rozwoju oraz funkcjonowania transportu z przyjętymi kryteriami dla pozostałych działów gospodarki narodowej a także koordynowanie rozwoju i funkcjonowania transportu w ramach poszczególnych gałęzi wraz z powiązaniami międzygałęziowymi. Z kolei według W. Grzywacza, polityka transportowa polega na programowaniu rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływaniu na sprawne jego funkcjonowanie z uwzględnieniem wymagań teorii i praw ekonomicznych[235].

Podobnie jak w innych krajach, nieodzownym warunkiem prowadzenia skutecznej polityki transportowej w Polsce jest uwzględnienie przy jej realizacji polityki tranzytowej. Tranzyt bowiem, ze swojej istoty, jest integralnie związany z dziedziną międzynarodowego obrotu usług i stanowi ważne źródło dochodów dewizowych dla naszego kraju. Podkreślmy, iż tranzyt jest szczególnym rodzajem usług, gdyż oprócz kosztów związanych z techniczną stroną procesu przemieszczania, dochodzą opłaty związane z dodatkową działalnością kraju tranzytowego - pośrednictwem. Ponieważ rynek przewozów tranzytowych jest rynkiem konsumenta, to istotnym miernikiem oceny i kryterium wyboru kraju tranzytowego jest jakość oferowanych usług

---

[233] S. Poźniak, Trwają prace nad konstruowaniem polskiej polityki transportowej, Przegląd Komunikacyjny, 1992, nr 9, s.4.

[234] A. Piskozub, Ekonomika transportu - podstawy metodologiczne, Warszawa 1975, s. 206.

[235] W. Grzywacz, Polityka transportowa, Szczecin 1991, s. 20-21. Szerokie podejście teoretyczne zagadnienia porównaj w: W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzewski, Polityka transportowa, Gdańsk 1994.

http://rcin.org.pl

tranzytowych. Jakość usług charakteryzują: poziom bezpieczeństwa, bezpośredniość i kompleksowość, czas i szybkość dostawy oraz niezawodność obsługi ładunków tranzytowych w całym procesie przemieszczania przez terytorium kraju tranzytowego[236]. Realizacja usług tranzytowych w warunkach międzynarodowej konkurencji sytuuje tranzyt zarówno w sferze polityki transportowej, jak i w obszarze zainteresowania zagranicznej polityki gospodarczej państwa. Polityka tranzytowa będzie więc obejmowała całą sferę eksportu i importu usług transportowych (najczęściej kraj tranzytowy jest równocześnie krajem tranzytującym). Dla skutecznego prowadzenia polityki tranzytowej staje się niezbędna znajomość pełnego bilansu usług tranzytowych oraz przedpola i zaplecza[237] tranzytowego. Analogicznie do portów sąsiadów, zasięg ten odgrywa istotną rolę także w przypadku portów polskich. Tak więc, przez politykę tranzytową państwa należy rozumieć działalność kształtującą odpowiednie warunki ekonomiczne, polityczne, prawne, organizacyjne i techniczno-eksploatacyjne dla efektywnego rozwoju wszystkich usług tranzytowych. Ma ona również uwzględniać cele, kierunki i instrumenty zarówno zagranicznej polityki ekonomicznej, jak i transportowej państwa[238]. Z analizy zmian w przebiegu realizacji usług tranzytowych w portach polskich można wysunąć niepokojące spostrzeżenia o wyjątkowej nieskuteczności prowadzonej polityki tranzytowej lub wręcz o jej braku.

W efekcie wydarzeń politycznych lat 1989-1991 i zmiany położenia geopolitycznego państw Europy Środkowej, zaszły daleko idące przemiany w gospodarce i przewozach tranzytowych w tym regonie. Reasumując, podobnie jak w ogólnej ocenie przewozów tranzytowych w Polsce, stwierdzić można, że w prezentowanym okresie pięciu lat (1989-1993) nastąpiło wiele zmian w strukturze kierunkowej, towarowej oraz w wielkości obrotów tranzytowych w portach polskich. Ponieważ okres, w którym nastąpiły opisane zmiany wydaje się być zbyt krótki dla rozwoju infrastruktury transportowej oraz przeładunkowej w portach, to zmiany w wielkości i strukturze ładunków tranzytowych przeładowywanych w portach, wynikają głównie z kryzysu gospodarczego państw leżących na zapleczu portów polskich oraz z prowadzenia nieskutecznej polityki transportowej i tranzytowej przez Polskę.

Dane statystyczne pokazują załamanie się obrotów w latach 1990-1992; w przypadku tranzytu kolejowego i przez porty wielkość przewozów spadła odpowiednio z 38% do 28% (w roku 1991 w porównaniu z 1988 r.), a w przypadku transportu wodnego śródlądowego z 230 tys. ton w 1988 r.

---

236 J. Wronka, Polska polityka tranzytowa, Przegląd Kominikacyjny, 1990, nr 1, s. 5.

237 Określenie zaplecza i przedpola por. w: J. Zaleski, Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie, Warszawa 1978, s. 444 i nast.

238 J. Wronka, op. cit., s. 6.

http://rcin.org.pl

do 2 tys. ton w 1990 r. po czym uległy zanikowi. Na spadek przewozów kolejowych (największy w 1991 r.- 45% w porównaniu do roku poprzedniego) najsilniej wpłynęły załamanie się gospodarki w byłym ZSRR, zmiana waluty tranzytowej w systemie MTT i wzrost międzynarodowych przewozów samochodowych[239]. Oprócz tego, na wielkość obrotów negatywnie oddziaływało oferowanie konkurencyjnych stawek przez porty niemieckie oraz brak prawnych regulacji pomiędzy PKP a kolejami czesko-słowackimi odnośnie tranzytu północ-południe[240]. Wpłynęło to również na zmniejszenie wielkości przeładunku ładunków tranzytowych w polskich portach morskich a zwłaszcza w Szczecinie i Świnoujściu (por. tab. 27).

W 1989 r. przeładowano 6147 tys. ton w tranzycie przez porty polskie, to jest o 31% mniej niż rok wcześniej. Znaczący spadek nastąpił w przeładunku ropy naftowej w eksporcie z ZSRR przez Port Północny - o 62%. Tendencja spadkowa utrzymuje się aż do 1991 r., w którym obroty wynosiły jedynie 2540 tys. ton. Udział obrotów tranzytowych w przeładunkach portów spadł do 6,2%. Tak niskie obroty tranzytowe ostatni miały miejsce w 1957 r. Największy spadek obrotów nastąpił w porcie gdańskim - 121 tys. ton w porównaniu do 1149 tys. ton w 1990 r. Równie duży, aczkolwiek procentowo mniejszy spadek nastąpił w przeładunkach w Gdyni - o 72% i Szczecinie - o 28% w analogicznym okresie. Od 1990 r. wyraźnie widoczny jest wpływ kryzysu gospodarczego w krajach zaplecza tranzytowego na eksport tych państw, a od 1991 r. problemy gospodarcze oddziaływają na zmniejszenie importu krajów Europy Środkowej.

Na spadku przeładunków zaciążyły przede wszystkim zmniejszenie ładunków rudy - o 55%, innych ładunków masowych - o 64% i drobnicy- o 27%. Przez port gdański zaprzestano tranzytu rosyjskiej ropy naftowej oraz importu surowców nawozowych dla byłego ZSRR. Z ładunków tranzytowych pozostało w porcie 110 tys. ton drobnicy i 11 tys. ton drewna. Tranzyt węgierski z 432 tys. ton w 1988 r. spadł do 68 tys. ton w 1991 r. i do 5 tys. ton w roku następnym (por. tabl.29). Najmniejszy spadek tranzytu zanotowano w porcie Szczecin-Świnoujście, w którym przeładowano w 1991 r. - 2199 tys. ton, co stanowiło 86,6% całości obrotów tranzytowych przez porty[241]. Uległa

---

239 R. Stawrowski, Transport europejski w 1991. Przegląd Komunikacyjny, 1992, nr 4, s. 4.

240 25-26.01.1995r., w Strbe w Wysokich Tatrach na konferencji Polsko-Słowackiej nastąpiło sprecyzownie wzajemnych interesów oraz określenie wspólnych inwestycji. Informacja za: A. Niewiadomski, Koleją szybciej, Rzeczpospolita, z dnia 7.02.95.

241 B. Łuczak, Polskie porty morskie w 1991 roku, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1992, nr 6, s. 35.

http://rcin.org.pl

również zmianie struktura kierunkowa ładunków tranzytowych przeładowywanych w portach. (por. tab.24).

W 1988 r. na pierwszym miejscu pod względem wielkości ładunków znajdował się ZSRR z 3,5 mln ton obrotów przechodzących przez port w Gdańsku. Drugą pozycję zajmował tranzyt z CSRS - 2,8 mln ton a kolejne ładunki z Węgier - 882 tys. ton i Austrii - 837 tys. ton. Już w następnym roku Czechosłowacja wyprzedziła ZSRR natomiast tranzyt z Węgier pozostał na trzecim miejscu, po spadku obrotów tranzytowych Austrii do wielkości 510 tys. ton. W kolejnych latach nastąpiły jeszcze dalej idące zmiany. W 1991 r. pierwsze miejsce zajmowały ładunki tranzytu czesko-słowackiego przechodzące w 83% przez porty Szczecina i Świnoujścia, na drugim znajdował się tranzyt niemiecki - 722 tys. ton przechodzący w całości przez Szczecin. Kolejną pozycję zajmował tranzyt austriacki kierowany w 89% również przez porty Szczecina i Świnoujścia. ZSRR (WNP) zajął ostatnie miejsce z 4 tys. ton. Interesujący wydaje się być gwałtowny wzrost tranzytu niemieckiego w latach 1988-1993, z 306 tys. ton do ponad 1 mln ton przeładunków w samym tylko w porcie szczecińskim, co można tłumaczyć wzrostem roli i znaczenia portów Szczecina i Świnoujścia dla wschodnich landów niemieckich i Berlina. Od 1988 r. utrzymuje się tendencja spadkowa w przeładunku tranzytu austriackiego w porcie szczecińskim. Po załamaniu w 1991 r. wzrósł obrót ładunków czesko-słowackich sięgając w 1992 r. - 1516 tys. ton. Wyraźny spadek cechuje przeładunek tranzytu węgierskiego, którego wielkość zmalała z 882 tys. ton w 1988 r. do 154 tys. ton w 1991 r. i nadal spada. Zdecydowanie mniejsze znaczenie posiada tranzyt z Bułgarii, Rumuni i Jugosławii (lub jej sukcesorów), który jest przeładowywany głównie w Szczecinie. Jego wielkość wyniosła w 1991 r.: 20 tys. ton - obroty Bułgarii; 21 tys. ton - obroty Rumuni; 4 tys. ton w tranzycie dla Jugosławii.

Po 1991 r. pojawił się determinowany czynnikami geopolitycznymi tranzyt Ukrainy i Białorusi. Po uzyskaniu niepodległości Ukraina stanęła przed problemem rozbudowy powiązań transportowych z zagranicą - szczególnie na kierunku Odessa - porty Zatoki Gdańskiej „Via Intermare". Dla rozwoju współpracy polsko-ukraińskiej podstawowe znaczenie mieć będzie budowa szlaku transportowego łączącego porty Morza Czarnego przez Lwów, Lublin do portów Zatoki Gdańskiej - „Via Intermare". Realizacja tego przedsięwzięcia doprowadzi do aktywizacji terenów, przez które przebiegać będzie przyszły szlak transportowy a jednocześnie doprowadzi do wzmocnienia powiązań gospodarczych pomiędzy Polską i Ukrainą. Przybliży to gospodarkę ukraińską Europie Zachodniej, a jednocześnie pozwoli jej na zwiększenie stopnia emancypacji w stosunku do powiązań gopodarczych z Rosją. Wagę tego kierunku dla Ukrainy, jak i połączenia szlakiem transportowym portów Morza Czarnego z portami Morza Bałtyckiego, podkreśla fakt podpisania w lutym

http://rcin.org.pl

1997 r. porozumienia polsko-ukraińskiego o budowie korytarza tranzytowego na tym kierunku oraz otwarcie dla niego nowego przejścia granicznego ułatwiającego transport na tym kierunku.

Brak spójnej polityki transportowej w dziedzinie tranzytu w Polsce jest również widoczny w żegludze śródlądowej. O czym świadczy, między innymi, zanik przewozów na drodze wodnej Odry. Bezpośrednią przyczyna utraty ładunków jest fakt, iż restrukturyzacji przedsiębiorstw zajmujących się transportem wodnym na Odrze, oprócz podziału na nowe jednostki nie towarzyszyły żadne znaczące inwestycje. Jest to wynikiem nie tylko słabości ekonomicznej Polski, ale także braku jasno sprecyzowanych celów i priorytetów w rozwoju szlaków wodnych w kraju. Dzieje się tak przy skrajnie różnych opiniach specjalistów na temat możliwości wykorzystania żeglugi śródlądowej w Polsce i nie sprecyzowanych kompetencjach poszczególnych przedsiębiorstw zajmujących się tym rodzajem transportu[242]. W przypadku tranzytu czeskiego i słowackiego zanik przewozów nastąpił wskutek braku porozumienia pomiędzy stroną polską, a jej zagranicznymi partnerami. Spowodowało to przeniesienie części ładunków czecho-słowackich, pomimo wyższych stawek, na drogę wodną Łaby i do konkurencyjnego dla kompleksu Szczecin-Świnoujście portu w Hamburgu[243]. Kryzys gospodarczy w Europie Środkowej doprowadził nie tylko do ograniczenia tranzytu ale także do zwiększenia konkurencji pomiędzy krajami tranzytowymi w akwizycji ładunków, konkurencji którą Polska z jej słabą infrastrukturą transportową w wyraźny sposób przegrywa. Również zmiana położenia geopolitycznego wyraźnie wpłynęła na wielkość i strukturę kierunkową ładunków tranzytowych przeładowywanych w portach polskich. Powyższe negatywne procesy wynikają z braku wyznaczenia w sposób jednoznaczny celów i instrumentów ogólnej polityki tranzytowej. Widoczny jest także brak jednego podmiotu prowadzącego całość polityki tranzytowej w sposób ciągły i konsekwentny, co przy bezwładzie biurokratycznej administracji właściwych resortów pogłębia kryzys w przewozach tranzytowych przez terytorium Polski. Aby utrzymać tendencje powolnego wzrostu, widoczną od 1992 r., należy jak najszybciej sprecyzować polską politykę transportową, jej główne cele i priorytety oraz wskazać konieczne inwestycje w infrastrukturze transportowej i przystąpić do ich realizacji[244]. W ramach polityki transportowej państwa prowadzonej w

---

242 M. Miłkowski, Kryzys polskiej żeglugi śródlądowej-próba analizy, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 1-2, s. 3.

243 A. Sitek, Uciekający tranzyt, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1993 , nr 5-6, s.40.

244 Przegląd Komunikacyjny w numerach 11 i 12 z 1994 r. prezentuje syntezę "Polityka transportowa", dokument opracowany pod. red. J. Burnewicza, w którym przedstawiono założenia polityki transportowej państwa.

http://rcin.org.pl

połączeniu z polityką zagraniczną powinny być przeprowadzone odpowiednie działania zmierzające do utrzymania roli Polski w przewozach tranzytowych w Europie Środkowej.

Wysokie zyski za świadczone usługi tranzytowe oraz zmiana kryterium konkurencyjności tranzytowej z odległościowego na "pewność tranzytową" i czas przebiegu ładunków sprawiają, iż stale wzrasta konkurencja pomiędzy poszczególnymi państwami w akwizycji ładunków. Szczególnie wyraźnie jest ona widoczna w polityce opłat za świadczone usługi transportowe i tranzytowe dla poszczególnych grup ładunków oraz państw tranzytujących. Polityka tranzytowa w dużej mierze polega na stosowaniu specjalnych taryf opłat, udzielaniu rabatu na przewozy wybranych grup ładunków lub poprzez poszczególne szlaki transportowo-tranzytowe. Oprócz posunięć formalno-prawnych i politycznych na politykę tranzytową składa się także techniczno organizacyjne zabezpieczenie tranzytu i jego szlaków.

W zmienionej z geopolitycznego punktu widzenia sytuacji Polski, której głównym atutem tranzytowym jest położenie geograficzne, polityka transportowa sięgająca poza rok 2010 powinna skupić się na próbie sprostania konkurencji państw sąsiednich w akwizycji ładunków tranzytowych. Rozwój alternatywnych w stosunku do polskich połączeń transportowych może bowiem doprowadzić do prawie całkowitego wyeliminowania Polski z rynku przewozów tranzytowych.

Dane statystyczne, a zwłaszcza wzrost obrotów tranzytowych w portach w 1993 r. pozwalają, jak wcześniej zaznaczono, na ostrożny optymizm. Jednak brak polityki tranzytowej lub jej nieskuteczna realizacja w połączeniu z propagowanymi koncepcjami rozwoju szlaków transportowych w Polsce, jak i krajach sąsiednich wskazują na potencjalne niebezpieczeństwo przejęcia ładunków tranzytowych przechodzących dotychczas przez Polskę przez porty niemieckie, zarówno w kierunkach południkowych, jak i równoleżnikowych. Urząd Rady Ministrów (w lipcu 1993 r.) przyznał budowie autostrady A-1 (Gdańsk-Toruń-Częstochowa-granica państwa) rangę trzeciej kolejności, co oznacza, że najpierw zostaną wybudowane autostrady biegnące równoleżnikowo przez terytorium Polski. Realizacja takiej polityki transportowej spowoduje przejęcie ładunków tranzytowych Rosji, Białorusi i Ukrainy przez ośrodki portowe zachodniej Europy. Przestaną również istnieć przesłanki ekonomiczne dla rozwoju szlaków transportowych na kierunkach południkowych przechodzących przez Polskę[245]. Także projekty rozwoju infrastruktury transportowej na Litwie, Łotwie, w Estonii i Rosji wskazują na możliwość zwiększenia udziału portów niemieckich w tranzycie tych państw,

---

[245] K. Włodarczyk, Jak pojmować gospodarcze priorytety?, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, 1994, nr 2, s. 8-9.

http://rcin.org.pl

dzięki projektom budowy autostrad przechodzących przez wymienione kraje lub nawet skierowania części ładunków do rozbudowywanych i projektowanych portów w rejonie Tallin-Muuga czy St. Petersburga. Budowa autostrady „Via Baltica" i odgałęzienia „Via Hanseatica" spowodują ominięcie portów polskich przez państwa WNP. Również rząd Szwecji, po wyrażeniu zgody na budowę mostu pomiędzy Danią i Szwecją, wycofał swoje poparcie dla budowy autostrady Północ-Południe, co w praktyce jest równoznaczne z przejęciem całości tranzytu z i do Szwecji przez Niemcy.

Realizacja powyższej polityki transportowej w dziedzinie inwestycji doprowadzić może do zmniejszenia udziału polskich portów w obrocie tranzytowym na kierunkach południkowych i przyniesie znaczące straty wskutek zmniejszenia się przeładunku wysoko opłacanej drobnicy. Tranzyt ten zostanie przejęty przez porty niemieckie, a także przez port w Królewcu lub rozbudowane porty Rosji i Estonii[246]. Aby zapobiec temu zjawisku należy nadać priorytetowe znaczenie budowie autostrady A-1 (TEM) i rozwijać istniejące już kontakty w dziedzinie akwizycji ładunków tranzytowych Białorusi i Ukrainy. Nieuwzględnienie powyższych postulatów doprowadzi do znaczącego zmniejszenia przeładunków tranzytowych w polskich portach morskich i pozbawi nas korzyści płynących z istnienia ważnego południkowego szlaku transportowego na terytorium Polski.

---

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

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

PODSUMOWANIE

W latach 1914-1944 nastąpiło szereg zmian w przebiegu ładunków tranzytowych przez terytorium Europy Środkowej. Przed pierwszą wojną światową i do jej zakończenia problem przewozów tranzytowych w opisanym regionie praktycznie nie istniał, za względu na ówczesną sytuację polityczną i położenie geograficzne państw regionu. Wymiana gospodarcza występowała przez wspólne granice trzech cesarstw, a nieliczne ładunki tranzytowe na kierunkach południkowych nie tworzyły sprecyzowanych korytarzy tranzytowych. Funkcjonował korytarz równoleżnikowy na kierunku Amsterdam-Hanower-Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa, którym dokonywano przewozu towarów w handlu Europa Zachodnia-Rosja.

Wraz ze zmianą położenia geopolitycznego państw w regionie Europy Środkowej pojawiły się granice nowych państw, które wprawdzie obwarowano barierami celnymi, ale dzięki którym rozwinął się proceder tranzytu. Powstałe państwa - Czechosłowacja, Austria, Węgry, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Niemcy, Rumunia spowodowały przerwanie dawnych powiązań gospodarczych i transportowych, jakie istniały w dawnych granicach Austro-Węgier, Rosji czy Niemiec, stwarzając i silnie rozwijając przewozy tranzytowe. Tak więc, wskutek zmian granic, reorientacji polityki, powstania nowych państw po 1918 r. nastąpiły znaczące zmiany w przebiegu ładunków tranzytowych. Wskutek zmiany położenia geopolitycznego pojawiły się nowe korytarze tranzytowe, np. przewozy pomiędzy Niemcami i Prusami Wschodnimi przez Polskę, przewozy ładunków ZSRR do portów Łotwy, Estonii, przewozy polskie przez Czechosłowację do Austrii i Włoch, które wraz rozwojem infrastruktury będą nabierały trwałego charakteru. Całkowicie zmieniło się zaplecze wszystkich portów położonych na południowym i Wschodnim wybrzeżu Bałtyku. Wzrosła rola dróg wodnych Dunaju, Odry, Łaby i Wełtawy. Wskutek zmian w polityce zagranicznej i prowadzenia tzw. wojen celnych następowały zmiany nie tylko w strukturze ilościowej ale także kierunkowej (por. tab.6 i zmiany w 1931 r. dla Polski, Rosji i Litwy oraz w 1932 r. dla Węgier i Czechosłowacji). Polityka celno-tranzytowa Niemiec doprowadziła do przesyłania ładunków z Białorusi do Saksonii przez Prusy Wschodnie na korytarz pomorski i następnie na południe od Drezna.

Do głównych kierunków równoleżnikowych do 1939 r. należały: wschodnio-pruski, rosyjsko-niemiecki, droga wodna Dunaju, natomiast

http://rcin.org.pl

południkowe stanowiły: droga wodna Łaby i Wełtawy do Hamburga, droga wodna Odry do Szczecina, Rumunia, Gdańsk lub Gdynia (por. tab. 4 ze znaczącymi przeładunkami w Gdyni dla Czechosłowacji od 1934 r.).

Drugim etapem w procesie zmian i kształtowania się przewozów tranzytowych w Europie Środkowej był okres II wojny światowej. Poprzez aneksję Austrii, Czechosłowacji i Kłajpedy przez Niemcy oraz Litwy, Łotwy i Estonii przez Rosję a także realizację paktu Ribbentrop-Mołotow oba te kraje stały się sąsiadami. Powstała długa wspólna niemiecko-rosyjska granica, która pozwalała im na szeroki rozwój handlu oraz przez likwidację zajętych państw wyeliminowała tranzyt na kierunkach równoleżnikowych. Zagraniczni partnerzy Rosji i Niemiec, a zwłaszcza tych ostatnich, poprzez podporządkowanie swojej gospodarki potrzebom Rzeszy rozwinęły wprawdzie produkcję i wymianę z Niemcami, ale zmniejszyły w ten sposób przewozy tranzytowe tworząc raczej zamykający się krąg gospodarczy wokół Niemiec.

Po zakończeniu II wojny światowej kolejny raz nastąpiły daleko idące zmiany granic w Europie Środkowej oraz diametralna, w porównaniu do lat 1918-1939, sytuacja geopolityczna państw regionu. Objęcie strefą wpływów ZSRR dużego obszaru Europy (NRD, CSRS, WRL i PRL), nie tylko w nazwie zmieniło uwarunkowania gospodarcze i polityczne tych państw ale spowodowało daleko idące zmiany przestrzenne (ekspansja terytorialna Rosji na zachód). Wskutek utworzenia RWPG, Układu Warszawskiego z jednej, a NATO, EWG (UE) z drugiej strony nastąpiły zmiany w gospodarce (pominąwszy całość zmian wynikających z wprowadzenia gospodarki socjalistycznej), w rozwoju infrastruktury transportowej i przebiegu korytarzy tranzytowych[247]. Prowadzenie polityki gospodarczej w ramach RWPG, od początku jej istnienia ewoluowało w kierunku podporządkowania państw-członków polityce ekonomicznej ZSRR. Wymiana towarów i usług była nieekwiwalentna, ale w tranzycie przez Polskę wpłynęła na zwiększenie ilości ładunków w portach Gdańska, Gdyni i Szczecina (por. tab. 11). Miało to jednak niekorzystny wpływ, gdyż rozliczeń dokonywano w rublach transferowych, a jedynie w niewielkim stopniu w dewizach. Prowadziło to do zaniżania realnych zysków strony polskiej[248]. Nie tylko przemiany przestrzenne, stricte geograficzne, prowadziły do zmian przebiegu ładunków tranzytowych. Na tranzyt silny wpływ wywierała również polityka wewnętrzna państw tranzytowych i tranzytujących, co jest wyraźnie widoczne w zmianie struktury

---

[247] Por. zmiany korytarzy transportowych w: K. Fiedorowicz, Korytarze transportowe jako przedmiot analizy plastycznej, Przegląd Komunikacyjny, 1990, nr 4-5, s. 91

[248] M. Ratajczak, Międzynarodowe konflikty na tle rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, Przegląd Komunikacyjny, 1989, nr 8, s. 165; J. Ptaszek, Współpraca PRL z krajami RWPG w sferze produkcji materialnej, Warszawa 1987, s. 210.

http://rcin.org.pl

kierunkowej i wielkości obrotów tranzytowych w portach polskich w 1980-1983 (por. tab. 23 i 24). Przekształcenia wewnętrzne państw tranzytowych szczególnie silnie wpływają na przesyłanie przez ich terytorium ładunków strategicznych. Klasycznym przykładem może być wycofanie w 1981 r. tranzytu ropy naftowej z Gdańska do NRD, wskutek powstania i rozwijania się NSZZ „Solidarność" oraz po wprowadzeniu stanu wojennego pojawienie się, w teraz już „pewnych" portach, tranzytu ropy naftowej w eksporcie ze Związku Radzieckiego. Podobne przemiany cechują przewozy kolejowe pomiędzy NRD i ZSRR przechodzące równoleżnikowo przez Polskę, w których nastąpił gwałtowny wzrost tranzytu w 1954 r. po śmierci Stalina i objęciu władzy w ZSRR przez nowe kierownictwo, a spadek w latach 1956, 1965-1968, 1976, 1979, 1981-1982, a więc w latach kryzysu w Polsce.

Zmiany w położeniu geopolitycznym i związanej z nim sytuacji wewnętrznej państw tranzytowych determinują nie tylko wielkość i kierunek ładunków ale, również plany rozwoju i budowy infrastruktury transportowej a służącej również potrzebom tranzytu. Jest to zjawisko typowe dla wszystkich państw i może nawet powodować konflikty międzynarodowe[249]. Właśnie brakiem bezpieczeństwa i terminowości dostaw oraz brakiem zaufania do strony polskiej podyktowane były budowy: omijającej polskie porty linii promowej Mukran-Kłajpeda, jak i ostateczna realizacja rurociągu orenburskiego w Europie Środkowej, łącząca ZSRR i NRD przez Czechosłowację. Wcześniej budowany rurociąg naftowy "Przyjaźń" nie tylko posiadał zdecydowanie bardziej ekonomiczny przebieg (korzystniejszy ekonomicznie dla Rosji a nie dla Polski[250]) ale również całkowicie uzależniał, aż do budowy Portu Północnego w Gdańsku wraz z terminalem naftowym, gospodarkę Polski od RWPG - czyli ZSRR. Podobne procesy zachodziły w całym regionie.

Tak więc, w całym okresie 1945-1989 w Europie Środkowej dominował tranzyt radziecki kierowany równoleżnikowo do NRD i Europy Zachodniej przez korytarze tranzytowe położone w środkowej i południowej Polsce, przez Czechosłowację do Niemiec oraz przez Węgry do Austrii. Główną równoleżnikową drogę wodną stanowił Dunaj z dopływami, służący głównie państwom Bałkańskim oraz Węgrom. Czechosłowacji i Austrii.

W omawianych latach wyraźnie widoczne było zjawisko przechodzenia ładunków tranzytowych z kierunków równoleżnikowych na południkowe. Było to związane ze słabnięciem znaczenia ZSRR w końcu lat osiemdziesiątych oraz ze wzrostem gospodarczym w krajach Skandynawii i zwiększeniem

---

[249] M. Ratajczak, op. cit., s. 166.

[250] T. Lijewski, Zmiany przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1945-1989, Warszawa 1993, s. 125.

http://rcin.org.pl

obrotów z państwami Bliskiego Wschodu. Budowa rurociągów naftowych tworzących zaplecze Triestu, Rijeki, Kopru i Gdańska dodatkowo zwiększyła rolę przewozów południkowych. Obecnie istotną rolę nadal odgrywają wodne połączenia przez Wełtawę i Łabę oraz Kanałem Śródlądowym z portami Niemiec (Hamburg, Brema, Lubeka). Wskutek zaniedbania, niekorzystnych warunków klimatycznych oraz spadku zainteresowania ze strony czechosłowackiej iaustriackiej nastąpił całkowity zanik przewozów tranzytowych na Odrze. Kryzys gospodarczy w państwach RWPG w końcu lat osiemdziesiątych, emancypacja polityczna „imperium zewnętrznego", a w początku lat dziewięćdziesiątych „imperium wewnętrznego" stworzyły kolejny raz nowe uwarunkowania dla rozwoju transportu, jego infrastruktury oraz przewozów tranzytowych w Europie Środkowej.

W latach 1989-1992 w Europie Środkowej nastąpiło geopolityczne trzęsienie ziemi. Praktycznie wszystkie państwa regionu zmieniły w części lub wszystkich swoich sąsiadów, niektóre z nich uległy rozpadowi lub zanikowi a w zamian pojawiły się zupełnie nowe twory polityczne (np.: Okręg Królewiecki należący do Rosji). Kryzys gospodarczy w państwach postsocjalistycznych, zerwanie powiązań gospodarczych, przejście na dewizowe rozliczenie w handlu i świadczeniu usług międzynarodowych doprowadziły do gwałtownego zmniejszenia się obrotów towarów. W konsekwencji zarysowanych zdarzeń nastąpił spadek, zmiana kierunków przesyłania ładunków tranzytowych determinowanych nowymi a tworzącymi się powiązaniami gospodarczymi. Przede wszystkim gwałtownie spadły przewozy równoleżnikowe przez Polskę pomiędzy sukcesorami ZSRR i NRD. Zaznaczył się wzrost w handlu ze Skandynawią, który utrzymał się po przystąpieniu Szwecji i Finlandii do UE. Wobec konkurencji w akwizycji ładunków w portach usytuowanych na kierunkach południkowych najprawdopodobniej nastąpi, przy obecnej polityce polskiego rządu eliminacja naszych portów z rynku usług tranzytowych lub conajmniej gwałtowne zmniejszenie ich roli[251].

Na kierunkach południkowych wzrośnie rola Niemiec w przewozach pomiędzy Skandynawią a Europą Południową. W przewozach północ-południe wzrośnie również rola Austrii należącej do Unii Europejskiej od 1995 r. Po rozpadzie ZSRR i utworzeniu Wspólnoty Niepodległych Państw wzrosła rola Ukrainy i państw bałtyckich - Litwy, Łotwy i Estonii w przewozach tranzytowych dla Rosji i Królewca (por. ryc. 18 i 19). W portach Bałtyku pojawiły się także, jako samodzielny tranzyt, ładunki Białorusi i Ukrainy. Białorusi zmuszonej ze względu na położenie geograficzne do dokonywania

---

[251] J. Wendt, Wpływ polityki transportowej..., s. 4; J. Wronka, Polska polityka tranzytowa..., s. 5; H. Polewska-Dorozik, Przeobrażenia w tranzycie..., s. 239.

http://rcin.org.pl

przewozów tranzytowych. I Ukrainy, próbującej utrzymać niezależność gospodarczą od Rosji, a ze względu na swoje położenie geopolityczne, problemy graniczne z postradzieckimi republikami oraz zaawansowane przemiany gospodarcze i społeczne Polski, przez nią próbującej szukać drogi na Zachód (np. „Via Intermare").

Infrastruktura komunikacyjna oraz istnienie korytarzy (szlaków) transportowych i tranzytowych stanowią podstawę wszelkich form międzynarodowych stosunków gospodarczych i pozaekonomicznych. Zmiany w infrastrukturze i w przebiegu potoków ładunków tranzytowych z jednej strony wynikają ze współzależności systemów transportowych poszczególnych państw, z drugiej strony zaś są istniejącym i funkcjonującym systemem zależności gospodarczych i politycznych. Mają one silne uwarunkowania w środowisku geograficznym. Wzajemne oddziaływanie państw, prowadzenie przez nie polityki sprzyjającej ich rozwojowi, przy określonych uwarunkowaniach przestrzennych (surowcowych, fizyczno-geograficznych, klimatycznych), z uwzględnieniem różnic w potencjale gospodarczym i demograficznym (poziom rozwoju gospodarki, struktura demograficzna) tworzą uwarunkowanie lub inaczej determinantę położenia geopolitycznego. Wpływa ono w określonym czasie na rozwój gospodarki, nie zawsze zgodnie z podstawowymi prawami ekonomii co jest przykładem prymatu geopolityki nad procesami ekonomicznymi.

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

LITERATURA

Adamczyk J., 1994, *Przemiany w transporcie lądowym w Polsce w latach 1989-1992 i kierunki dalszych przemian w perspektywie najbliższych lat*, [w:] *Problemy transformacji struktur regionalnych w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej*, (red.) T.Lijewski, J.Kitowski, Rzeszów-Warszawa.

Albert A. (W. Roszkowski), 1989, *Najnowsza historia Polski 1918-1980*, Londyn.

Annuaire Statistique Hongrois 1936, 1937, Budapest.

Aprill L. K., 1929, *Rola Austrii jako pośrednika handlowego w obrotach międzynarodowych*, Przemysł i Handel, nr 29.

Arnold S., 1929, *Geografia historyczna, jej zadania i metody*, Przegląd Historyczny.

Atlas geograficzny, 1992, PPWK, Warszawa-Wrocław.

Atlas historyczny świata, 1986, Warszawa-Wrocław.

Babiński E., Górski Wł., 1968, *Prawo transportowe*, Warszawa.

Barański Z., 1957, *Niemiecki tranzyt kolejowy przez Polskę w latach 1919-1939*, Poznań.

Barbag J., 1968, *Współczesne problemy geografii politycznej*, Przegląd Geograficzny, nr 1.

Barbag J., 1971, *Zarys geografii politycznej*, Warszawa.

Barbag J., 1987, *Geografia polityczna ogólna*, Warszawa.

Barbag J.,1988, *Geografia gospodarcza świata*, Warszawa.

Barbier B., 1993, *Mitteleuropa. Definicja geograficzna*, Przegląd Geograficzny, nr 3-4.

Basiewicz T., Gołaszewski A., Kopociński E., 1991, *Założenia systemu transportu lądowego Europa-Azja*, Przegląd Komunikacyjny, nr 6.

Bazylow L., 1985, *Historia Rosji*, Warszawa.

Berezowski S., 1964, *Wstęp do regionalizacji gospodarczej*, Warszawa.

http://rcin.org.pl

Berezowski S., 1979, *Zarys geografii komunikacji*, Warszawa.

Biczyk K., 1990, *Polskie porty morskie w 1989*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 9-10.

Błahut K. J., 1975, *Polsko-niemieckie stosunki gospodarcze w latach 1919-1939*, Wrocław.

Bonasewicz A. i inni, 1985, *Geografia regionalna Ameryki Łacińskiej*, Warszawa.

Braudel F., 1977, *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski za Filipa II*, Gdańsk.

Breitzmann K. H., 1994, *Structural changes in Baltic Sea transport-The Role of Ports for cohesion in North-Eastern Europe*, Gdańsk.

Brzozowski M., 1937, *Obroty towarowe niemieckich portów morskich ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu Polski i innych krajów Europy środkowej, południowo-wschodniej i wschodniej*, Gdynia.

Buchholz H. J., Grimm M F. D.(red.), 1994, *Zentrensystem als Träger der Raumentwicklung in Mittel-und Osteuropa*, Leipzig.

Bullock A., 1970, *Hitler. Studium tyranii*, Warszawa.

Bullock A., 1994, *Hitler i Stalin. Żywoty równoległe*, Warszawa.

Burnewicz J.(red.), 1994, *Polityka transportowa*, Przegląd Komunikacyjny, nr 11, 12.

Burnewicz J., Wojewódzka -Król K., 1993, *Europejska polityka transportowa*, Gdańsk.

Buszko J., 1981, *Historia Polski 1864-1948*, Warszawa.

Butler J., 1929, *Konkurencja portów bałtyckich w świetle współzawodnictwa kolei polskich i niemieckich*, Przemysł i Handel, nr 2.

Chlebowczyk J., 1988, *Między dyktatem, realiami a prawem do samoistnienia*, Warszawa.

Chojnicki Z., 1996, *Region w ujęciu geograficzno-systemowym*, [w:] T. Czyż (red.), *Podstawy regionalizacji geograficznej*, Poznań.

Cohen S. B., 1963, *Geography and Politics in a World Divided*, New York.

Cohen S. B., 1983, *Nowa mapa światowej równowagi geopolitycznej*, IG PAN, z. 4, Warszawa.

Czapliński W., Galos A., Korta W., 1981, *Historia Niemiec*, Wrocław.

http://rcin.org.pl

Davies N., 1991, *Boże Igrzysko. Historia Polski*, Kraków.

Demorgny G., 1934, *Danube et Adriatique*, Paris.

Dobosiewicz Z., 1982, *Geografia ekonomiczna Afryki*, Warszawa.

Domański R., 1982, *Geografia ekonomiczna*, Warszawa-Poznań.

Dominiczak H., 1992, *Granica wschodnia Rzeczypospolitej w latach 1919-1939*, Warszawa.

Drzemczewski J., 1994, *Polskie porty morskie w 1992 i 1993*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 4.

Dziewoński K., 1967, *Teoria regionu ekonomicznego*, Przegląd Geograficzny, z. 1.

Eberhard P., 1994, *Problematyka tzw. Euroregionów na wschodnim pograniczu Polski*, [w:] *Węzłowe problemy pracy przygranicznej*, Warszawa.

Eckert M., 1990, *Historia polityczna Polski lat 1918-1939*, Warszawa.

Faist H., 1991, *Die Wasserstrasse Dnepr, Schiffahrt und Technik*, nr 1.

Fiedorowicz K., 1990, *Korytarze transportowe jako przedmiot analizy planistycznej*, Przegląd Komunikacyjny, nr 4-5.

Fukan W., 1989, *Kierunki rozwoju transportu w Czechosłowacji*, Przegląd Komunikacyjny, nr 4-5.

Geograficzny Atlas Świata, 1995, PPWK, Wrocław-Warszawa.

Geography and National Power, 1958, Annapolis.

Gieysztor J., 1926, *Polskie szlaki tranzytowe*, Przemysł i Handel, z. 46.

Gieysztor J., 1927, *Tranzyt jako problem międzynarodowy*, Warszawa.

Gieysztor J., 1931, *Przewozy pomiędzy ZSRR a Europą Zachodnią tranzytem przez Polskę*, Polska Gospodarcza, z. 14.

Gilas J., 1967, *Tranzyt w prawie międzynarodowym*, Toruń.

Gilas J., 1969, *Tranzyt przez porty morskie w świetle prawa międzynarodowego*, Gdańsk.

Głąbiński St., 1927, *Teoria ekonomiki narodowej*, Lwów.

Gołaszewski A., 1993, *Etapy doskonalenia połączeń kolejowych Europa-Azja*, Przegląd Komunikacyjny, nr 9.

Gospodarka Morska, Przegląd Statystyczny 1982, 1983, 1986, 1987, 1989, 1991, 1994, 1996, 1997, Gdańsk.

http://rcin.org.pl

Gryniewicz M., 1993, *Transport Białorusi*, Przegląd Komunikacyjny, nr 7-8.

Grzywacz W., 1991, *Polityka transportowa*, Szczecin.

Grzywacz W., Wojewódzka-Król K. Rydzykowski W., 1994, *Polityka transportowa*, Gdańsk.

Haushofer A., 1951, *Allgemeine politische Geographie und Geopolitik*, Heidelberg.

Haushofer K. 1927, *Die Grenzen in ihrer geogreaphischen und politischen Bedeutung*, Berlin-Grünewald.

Haustein W., 1954, *Die Freiheit im Internationalen Verkehr*, Darmstadt.

Heck R., Orzechowski M., 1969, *Historia Czechosłowacji*, Wrocław.

Hennig R., 1931, *Geopolitik*, Leipzig-Berlin.

Hideo N., Minoru S., Nobuhiro K., 1993, Studium JICA na temat narodowego planu transportu w Polsce, Przegląd Komunikacyjny, nr 9.

Hilchen F., 1929, *Wykorzystanie wolnocłowej strefy w Gdyni dla ruchu tranzytowego z Czechosłowacją*, Przemysł i Handel, z.32.

Hornig A., Dziadek S., 1987, *Zarys geografii transportu lądowego*, Warszawa.

Huntington B. E., 1945, *Manspring of civilization*, New York .

Ingerma A., 1994, *The role of Estonian ports in Russian transit traffic*, Gdańsk.

Jaeckel E., 1989, *Panowanie Hitlera*, Wrocław.

Januszkiwicz W., 1976, *Eksport usług tranzytowych*, Warszawa.

Jenkins A., Peepper D., 1985, *The geography of peace and war*, Oxford.

Jędruszczak T., 1958, *Polityka polski w sprawie górnego śląska 1918-1922*, Warszawa.

Kaczmarkiewicz B., 1930, *Tranzyt pomiędzy ZSRR a państwami zachodnimi przez Polskę*, Polska Gospodarcza, z. 35.

Kasprowicz B., 1952, *Ekonomika i planowanie portów morskich*, Poznań.

Kasprowicz B., 1936, Kierunki *polskiego handlu zagranicznego w latach 1929-1935 ze szczególnym uwzględnieniem udziału i roli Gdyni*, Gdynia.

Kennedy P., 1989, *The risce and fall of the great powers*, New York.

Kennedy P., 1994, *Mocarstwa świata*, Warszawa.

Kjellen R., 1917, *Der Staat als Lebens form*, Leipzig.

http://rcin.org.pl

Klechniewski Z., 1929, *Umowy kolejowe polsko-rumuńskie, Przemysł i Handel*, z. 23.

Kołodziej K., 1994, *Autostrada Północ-Południe pod znakiem zapytania*, Budownictwo i Gospodarka Morska, nr 10.

Komornicki T., 1994, *Powiązania transportowe Polski i obwodu kaliningradzkiego. Stan aktualny, wykorzystanie, perspektywy*, (w:): *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, Biuletyn nr 6, IG i PZ PAN, Warszawa.

Komornicki T., 1994, *Przepustowość polskich drogowych przejść granicznych*, [w:] *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*, Biuletyn nr 5, IG i PZ PAN, Warszawa.

Konwencja i statut wolności tranzytu, 1925, Dziennik Ustaw nr 35, poz. 237.

Kopaliński Wł., 1985, *Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, Warszawa.

Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., 1984, *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, Warszawa.

Krasucki J., *Stosunki polsko-niemieckie 1871-1939*, Warszawa 1967.

Kubec J., 1994, *Czy Odra stanie się elementem europejskiej sieci śródlądowych dróg wodnych*, Przegląd Komunikacyjny, nr 8-9.

Kubiak S., 1963, *Bibliografia historii Powstania Wielkopolskiego 1918-1919*, Poznań.

Kuźma L., 1960, *Polityka tranzytowa Polski*, Handel zagraniczny, nr 10.

Kuźma L., 1960, *Wolność tranzytu*, Handel Zagraniczny, nr 5.

Kuźma L., Szczepaniak T., Tarnowski J., 1988, *Tranzyt w międzynarodowej wymianie towarowej*, Warszawa.

Kwiatkowski E., 1988, *Diariusz 1945-1947*, Gdańsk.

Labuda G., 1974, *Polska granica zachodnia. Tysiąc lat dziejów politycznych*, Poznań.

Lacoste Y., 1976, *La geographie, ca sert, d'abord, a faire la guerre*, Paris.

Landsberg Cz., 1928, *W sprawie przewozów tranzytowych pomiędzy Niemcami a ZSRR*, Przemysł i Handel, z. 41.

Laqueur W., 1993, *Historia Europy 1945-1992*, Londyn.

Lencewicz S., 1922, *Kurs geografii Polski*, Warszawa.

http://rcin.org.pl

Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, Warszawa.

Lijewski T., 1993, *Zmiany przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1945-1989*, Studia KPZK PAN, Warszawa.

Lijewski T., 1994, *Infrastruktura komunikacyjna Polski wobec zmian politycznych i gospodarczych w Europie Środkowej i Wschodniej*, Zeszyty IG i PZ PAN, nr 23.

Litwin J., 1956, *Szkice krytyczne o determinizmie geograficznym i geopolityce*, Warszawa.

Loth J., 1925, *Państwo polskie w oświetleniu geografii politycznej*, Studia społeczne i gospodarcze, Warszawa.

Łopatniuk S., 1979, *Polsko-radzieckie stosunki gospodarcze. Dokumenty i materiały 1921-1939*, Warszawa.

Łuczak B., 1992, *Polskie porty morskie w 1991*, Budownictwo Okrętowe Gospodarka Morska, nr 6.

Machaliński Z., 1975, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej 1919-1939*, Wrocław.

Mackinder H. J., 1942, *Democratic Ideals And Reality*, New York.

Madeyski M., Lissowska E., Morawski W., 1975, *Transport. Rozwój i integracja*, Warszawa.

Małek P., 1971, *Ekonomika transportu*, Warszawa.

Maryański A., 1993, *Litwa, Łotwa, Estonia*, Warszawa.

Meyer H. C., 1955, *Mitteleuropa in German Thought and Actions 1815-1945*, The Hague.

Mianecki P., 1966, *Der Seewürtige Transitverkehr über Polen*, Göttingen.

Miłkowski M., 1992, *Trzecie w historii połączenie Ren-Men-Dunaj*, Przegląd Komunikacyjny, nr 10.

Miłkowski M., 1993, *Kryzys polskiej żeglugi śródlądowej. Próba analizy*, Przegląd Komunikacyjny, nr 1-2.

Miłkowski M., 1993, *O koncepcjach tranzytowego połączenia żeglugowego Niemcy-Białoruś przez Polskę*, Przegląd Komunikacyjny, nr 6.

Miros K., 1994, *Euroregion "Nysa"*, [w:] *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*, Biuletyn nr 5, IG i PZ PAN, Warszawa.

Mroczko M., 1979, *Finansowe aspekty niemieckiego tranzytu kolejowego przez pomorze gdańskie w latach 1919-1939*, Zapiski Historyczne, z. 3.

http://rcin.org.pl

Mroczko M., 1986, *Polska myśl zachodnia 1918-1939*, Poznań.

Nałkowski W., 1913, *Terytorium Polski historycznej jako indywidualność geograficzna*, Warszawa.

Nałkowski W., 1924, *Materjały do geografii ziem dawnej Polski*, Warszawa.

Naumann F., 1945, *Mitteleuropa*, Berlin.

Niewiadomski A., 1995, *Koleją szybciej*, „Rzeczypospolita" z dnia 7.02.1995.

O'sullivan P., Miler J. W., 1983, *The geography of warfare*, New York.

Orcholski J. H., 1938, *Le transit privilegie germano-polono-dantzikois*, Strasbourg.

Ossowski S., 1984, *O ojczyźnie i narodzie*, Warszawa.

Pajewski J., 1959, *"Mitteleuropa". Studia z dziejów imperializmu niemieckiego w dobie pierwszej wojny światowej*, Poznań.

Parker G., 1998, *Geopolitics. Past, present and future*, London.

Patryn E., 1967, *Tranzyt a gospodarka narodowa*, Warszawa.

Paulauskas V., 1993, *Transport Litwy i jego znaczenie w systemie europejskim*, Przegląd Komunikacyjny, nr 4.

Perenc J., Waligórski E., 1994, *Transport w zmieniającej się Europie*, Przegląd Komunikacyjny, nr 7. Piasecki W. J., 1935, *Tranzyt niemiecki przez Polskę*, Toruń.

Piasecki W. J., 1935, *Tranzyt wschodnio-pruski w piśmiennictwie niemieckim*, Gdańsk.

Piskozub A., 1968, *Gniazdo orła białego*, Warszawa.

Piskozub A., 1973, *Funkcjonowanie systemów transportowych*, Warszawa.

Piskozub A., 1986, *Przekształcenia strukturalne w rozmiarach i kierunkach tranzytu*

Piskozub A., 1987, *Tranzytowe perspektywy Polski*, Warszawa.

Piskozub A., 1989, *Historia transportu*, Gdańsk.

Piskozub A., 1994, *Między historiozofią a geozofią*, Gdańsk.

Piskozub A., *Przekształcenia strukturalne w rozmiarach i kierunkach tranzytu przechodzącego przez terytorium Polski*, Technika i Gospodarka Morska, nr 11.

Plötz P., Richert R., 1983, *DDR Transit über Hamburg*, Hamburg.

http://rcin.org.pl

Pobóg-Malinowski W., 1990, *Najnowsza historia polityczna Polski 1924-1939*, Gdańsk.

Polewska-Dorozik A., *Przeobrażenia w tranzycie towarów przez Polskę*, Przegląd Komunikacyjny, 1993, nr 5.

Powęska H., 1997, *„Via Intermare" jako element aktywizacji gospodarczej pogranicza wschodniego*, [w:] *Strategiczne znaczenie polskiej granicy wschodniej i polskiego pogranicza wschodniego*, Geopolitical Studies, vol.3.

Późniak S., 1992, *Trwają prace nad konstruowaniem polskiej polityki transportowej*, Przegląd Komunikacyjny, nr 9.

Przyłęcki W., Matyjaszczyk E., 1989, *Port Kostrzyń szansą aktywizacji żeglugi śródlądowej w przewozach zagranicznych*, Przegląd Komunikacyjny, nr 6.

Ptaszek J., 1987, *Współpraca PRL z krajami RWPG w sferze produkcji materialnej*, Warszawa.

Ratajczak M., 1989, *Międzynarodowe konflikty na tle rozwoju infrastruktury komunikacyjnej*, Przegląd Komunikacyjny, nr 8.

Ratzel F., 1886, *Die Gesetze des räumlichen Wachstums der Staaten*, Petermans Mitteilungen, t. 42.

Ratzel F., 1887, *Politische Geographie, München*. (kolejne wydanie, Berlin 1903).

Ratzel F., 1901, *Der Lebensraum. Eine biogeographische Studie*, Tübingen.

Rezac P., 1991, *Koleje czecho-słowackie w nowej sytuacji międzynarodowej*, Przegląd Komunikacyjny, nr 9-10.

Rice E. E., 1990, *Wars Of The Third Kind: Conflict In Underdeveloped Countries*, London-Los Angeles-Berkeley.

Rocznik rady interesantów portu Gdyni, 1938, Gdynia.

Rocznik statystyczny GUS, za lata 1947-1997, Warszawa.

Rocznik statystyczny transportu 1945-1966, 1967, Warszawa.

Romanowski K., 1992, *Pozostaniemy uniwersalni*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 9-10.

Romer E., 1906, *Ziemia. Geografia fizyczna ziem polskich*, [w:] *Polska. obrazy i opisy*, Lwów.

Romer E., 1912, *Przyrodzone podstawy Polski historycznej*, Lwów.

Romer E., 1919, *Polacy na kresach pomorskich i pojeziernych*, Lwów.

http://rcin.org.pl

Romer E., 1939, *Ziemia i państwo. Kilka zagadnień geopolitycznych*. Lwów-Warszawa.

Romer E., 1989, *Pamiętnik paryski*, 1918-1919, Wrocław.

Rościszewski M. (red.), 1992, *Geografia świata*, Warszawa.

Rościszewski M., 1992, *Polska na współczesnej mapie geopolitycznej świata*, Roczniki socjologii, nr 24.

Rościszewski M., 1994, *Geopolityczne uwarunkowania polskiej granicy wschodniej*, [w:] *Węzłowe problemy współpracy przygranicznej*, Biuletyn nr 5 IGiPZ PAN, Warszawa.

Równy K., 1986, *Wolność żeglugi tranzytowej na rzekach międzynarodowych*, Wrocław.

Rössler M., 1990, *"Wissenschaft und Lebensform.". Geographische ostforschung in nationalsocialismus. Ein Beitrag zur Disziplingeschichte der Geographie*, Berlin.

Rudzki A. 1945, *Zarys polskiej polityki komunikacyjnej*, Londyn.

Rutkowski J., 1950, *Historia gospodarcza Polski*, Poznań.

Rychłowski B., 1991, *Polityka polski wobec ZSRR i Niemiec*, Sprawy Międzynarodowe, nr 6.

Schwind M., 1972, *Allgemeine Staatengeographie*, Berlin.

Seraphim P. H., 1937, *Die ostssehafen und der ostseeverkehr*, Berlin.

Seton-Watson H., 1977, *Nations and states*, Boulder.

Short J.R., 1993, *An introduction to political geography*, New York.

Siebeneichen A., 1930, *Konkurencja portów bałtyckich*, Toruń.

Sieger R., 1924, *Unterschiede zwischen dem Wachstum der Staaten und dem der Nationen*, Zeitschrift für Geopolitik.

Sieger R., 1925, *Die grenze in der politischen geographie*, Zeitschrift für Geopolitik.

Sikora R., 1994, *Kolejowe instytucje infrastrukturalne w Szwecji*, Przegląd Komunikacyjny, nr 6.

Sitek A., 1991, *Uciekający tranzyt*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 5-6.

Smogorzewski C., 1934, *Poland's access to the sea*, London.

http://rcin.org.pl

Smoleński J., 1926, *Przyrodzony obszar Polski i jego granice w świetle nowoczesnych poglądów*, Przegląd Geograficzny.

Sprawozdanie izby przemysłowo-handlowej w Gdyni za rok 1931-1936, 1937, Gdynia.

Spykman N. J., 1969, *The geography of the peace*, Harcourt.

Statistiches Jahrbuch der CSR 1937, 1937, Prag.

Statystyka przewozów tranzytowych przez PRL, za lata 1971, 1974, 1981, 1984.

Stawrowski R., 1991, Aktualne *tendencje rozwoju transportu w Europie*, Przegląd Komunikacyjny, nr 4-5.

Stawrowski R., 1991, *Integracja kolei niemieckich*, Przegląd Komunikacyjny, nr 6.

Stawrowski R., 1992, *Transport europejski w 1991*, Przegląd Komunikacyjny, nr 4.

Stawrowski R., 1992, *Ze świata*, Przegląd Komunikacyjny, nr 4.

Sefanowicz J., 1993, *Rzeczypospolitej pole bezpieczeństwa*, Warszawa.

Sujkowski A., 1921, *Geografia ziem dawnej Polski*, Warszawa.

Supan A., 1922, *Leitlinien der allgemeinen politischen geographie*, Leipzig.

Szling Z., Winter J., 1988, *Drogi wodne śródlądowe*, Wrocław

Ślusarczyk J., 1993, *Granice Polski w tysiącleciu*, Toruń.

Tarski I., 1973, *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, Warszawa.

Tarski I., Teichmanowa E., Patryn E., 1968, *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Warszawa.

Teichmanowa E., 1989, *Polityka transportowa EWG-RWPG-Polska*, Warszawa.

Teichmanowa E., Socha W., 1990, *EFTA a europejska polityka transportowa*, Przegląd Komunikacyjny, nr 10.

Teska R., 1988, *Droga wodna Men-Dunaj*, Przegląd Komunikacyjny, nr 10.

Tillinger T., 1927, *Warunki ogólne dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe*, Warszawa.

Tillinger T., 1948, *Drogi wodne*, Warszawa.

Troc M., 1994, *Transport morski Ukrainy*, Przegląd Komunikacyjny, nr 1-2.

http://rcin.org.pl

Troc M., 1994, *Transport samochodowy Ukrainy*, Przegląd Komunikacyjny, nr 8-9.

Umiastowski R., 1921, *Terytorium Polski pod względem wojskowym*, Warszawa.

Umiastowski R., 1924, *Geografia wojenna Rzeczypospolitej polskiej i ziem ościennych*, Warszawa.

Wakar W., 1926, *Polska*, Warszawa.

Wapiński R., 1978, *Historia regionalna i narodowa*, Komunikaty Mazursko-Warmińskie, nr 2.

Weber E., 1972, *Der transitverkehr der COMECON-länder über Hamburg nach übersee*, Hamburg.

Wendt J., 1994, *Geopolityczne uwarunkowania położenia Polski w pracach W.*

Nałkowskiego i E. Romera, [w:] *Materiały 43 Zjazdu PTG*, Lublin.

Wendt J., 1995, *Konkurencja tranzytowa portów polskich w latach 1989-1993*, [w:] Cz. Ciesielski (red.), *Ku wspólnocie Europy Bałtyckiej*, Gdańsk.

Wendt J., 1995, *Wpływ polityki transportowej państwa na wielkość przeładunku ładunków tranzytowych w portach polskich w latach 1989-1993*, [w:] *Polskie porty morskie w polityce transportowej kraju w warunkach gospodarki rynkowej*, Szczecin.

Wendt J., 1998, *Communication connections between Poland, Kaliningrad region, Belorussia and Lithuania*, [w:] *Borderlands or Transborder Regions - geographical, social and political problems*, M.Koter, K.Heffner (eds.), Opole-Łódź.

Wendt J., 1998, *Polska w „Europie regionów"*, Kwartalnik Geograficzny, nr 1(5).

Wereszycki H., 1986, *Historia Austrii*, Wrocław.

Wereszycki H., 1990, *Historia polityczna Polski 1864-1918*, Wrocław.

Wiadomości i propozycje, 1988, Przegląd Techniczny, nr 45.

Włodarczyk K., 1994, *Jak pojmować gospodarcze priorytety?*, Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska, nr 2.

Wojewódzka-Król K., 1994, *Przesłanki i bariery włączenia polskiej żeglugi śródlądowej do europejskiego systemu transportowego*, Przegląd Komunikacyjny, nr 7.

Wolff-Powęska A., 1979, *Doktryna geopolityki w Niemczech*, Poznań.

http://rcin.org.pl

Woroniecki J., 1984, *Kanał Odra-Dunaj-Łaba*, Przegląd Komunikacyjny, nr 3.

Wronka J., 1984, *Analiza i ocena przewozu ładunków tranzytowych koleją w latach 1974-1984*, Problemy ekonomiki transportu, nr 4.

Wronka J., 1990, *Polska polityka tranzytowa*, Przegląd Komunikacyjny, nr 1.

Wróbel A., 1965, *Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii*, IG PAN, nr 48, Warszawa.

Zaleski J., 1978, *Ogólna geografia transportu morskiego w zarysie*, Warszawa.

Zaorski R., 1951, *Tranzyt we współczesnym prawie międzynarodowym*, Gdańsk.

Zaremba P., 1988, *Historia dwudziestolecia 1918-1939*, Gdańsk.

http://rcin.org.pl

SPIS RYCIN

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

SPIS TABLIC

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

Geopolitical Studies

1 - Polska granica wschodnia, 1997 - Marcin Rościszewski.

2 - The Polish-Lithuanian border region. Research problems and scientific co-operation, 1997.

3 - Strategiczne znaczenie polskiej granicy wschodniej i polskiego pogranicza wschodniego, 1997.

4 - Polska i jej sąsiedzi wobec przemian cywilizacyjnych i geopolitycznych, 1998.

5 - Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, 1999 - Tomasz Komornicki.

6 - Geopolityczne aspekty tranzytu w Europie Środkowej, 1999, - Jan Wendt.

PL.-ISSN 1429-009X

http://rcin.org.pl

http://rcin.org.pl

PL. ISSN 1429 009X