

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 177

TOMASZ KOMORNICKI

POTOKI TOWAROWE
POLSKIEGO HANDLU
ZAGRANICZNEGO
A MIĘDZYNARODOWE
POWIĄZANIA TRANSPORTOWE

WYDAWNICTWO
Continuo

152. Korcelli P., Gawryszewski A. (red.), *Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce*, 1989, s. 176, 35 il.
153. Bogacki M. (red.), *Współczesne przemiany rzeźby Polski południowo-wschodniej*, 1990, s. 145, 10 il.
154. Dziewoński K., *Koncepcje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa*, 1990, s. 288.
155. Kotarba A. (red.), *System denudacyjny Polski*, 1991, s. 223, 83 il.
156. Kostrowicki A. S., *System „człowiek–środowisko” w świetle teorii ocen*, 1992, s. 115, 7 il.
157. Babiński Z., *Współczesne procesy korytowe dolnej Wisły*, 1992, s. 171, 62 il., 20 fot.
158. Matuszkiewicz J. M., *Krajobrazy roślinne i regiony geobotaniczne Polski*, 1992, s. 107, 24 il., 2 mapy.
159. Błażejczyk K., *Wymiana ciepła pomiędzy człowiekiem a otoczeniem w różnych warunkach środowiska geograficznego*, 1993, s. 123, 46 il.
160. Krawczyk B., *Typologia i ocena bioklimatu Polski na podstawie bilansu cieplnego ciała człowieka*, 1993, s. 96, 14 il.
161. Banach M., *Morfodynamika strefy brzegowej zbiornika Włocławek*, 1994, s. 176, 54 il., 35 fot.
162. Zgliński M., *Kształtowanie się strefy życielskiej aglomeracji warszawskiej*, 1994, s. 164, 50 il.
163. Szulc H., *Morfogeneza osiedli wiejskich w Polsce*, 1995, s. 112, 40 il., 1 mapa.
164. Gładzik R., *Obieg wody w klimacie kontynentalnym na przykładzie północnej Mongolii*, 1995, s. 190, 56 il.
165. Dąbrowska-Zielińska K., *Szacowanie ewapotranspiracji, wilgotności gleb i masy zielonej łąk na podstawie zdjęć satelitarnych NOAA*, 1995, s. 82, 26 il.
166. Plit J., *Antropogeniczne i naturalne przeobrażenia krajobrazów roślinnych Mazowsza (od schyłku XVIII w. do 1990 r.)*, 1996, s. 135, 45 il.
167. Grzeszczak J., *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, 1996, s. 82, 5 il.
168. Bański J., *Przemiany rolniczego użytkowania ziemi w Polsce w latach 1975–1988*, 1997, s. 105, 45 il.
169. Gałązka A., *Sytuacja mieszkaniowa ludności aglomeracji warszawskiej w latach 1970–1988. Zróżnicowania przestrzenne i tendencje zmian*, 1998, s. 154, 26 il.
170. Rykiel Z., *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miasta polskiego a świadomość terytorialna jego mieszkańców*, 1999, s. 148, 15 il.
171. Taylor Z., *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, 1999, s. 239, 71 il.
172. Bański J., *Obszary problemowe w rolnictwie Polski*, 1999, s. 128, 36 il.
173. Grzeszczak J., *Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej*, 1999, s. 91, 3 il.
174. Kotarba A., Kozłowska A., *Badania geoekologiczne w otoczeniu Kasprowego Wierchu*, 1999, s. 132, 32 il., 3 fot., 4 mapy.
175. Taylor Z., *Przekształcenia sieci handlu detalicznego i gastronomii w okresie transformacji społeczno-gospodarczej Polski*, 2000, s. 61, 16 il., 8 fot.
176. Gierszewski P., *Charakterystyka środowiska hydrochemicznego wód powierzchniowych zachodniej części Kotliny Płockiej*, 2000, s. 136, 47 il., 8 fot.

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

*

PRACE GEOGRAFICZNE NR 177

GEOGRAPHICAL STUDIES

No. 177

TOMASZ KOMORNICKI

**COMMERCIAL COMMODITIES FLOWS
OF POLISH FOREIGN TRADE
AND INTERNATIONAL TRANSPORTATION
CONNECTIONS**

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 177

TOMASZ KOMORNICKI

POTOKI TOWAROWE
POLSKIEGO HANDLU
ZAGRANICZNEGO
A MIĘDZYNARODOWE
POWIĄZANIA TRANSPORTOWE

WYDAWNICTWO
Continuo

WROCLAW 2000

<http://rcin.org.pl>

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: ROMAN SZCZĘSNY
ZASTĘPCA REDAKTORA: JERZY GRZESZCZAK
CZŁONKOWIE: ZYGMUNT BABIŃSKI, TERESA CZYŻ,
ADAM KOTARBA, JAN ŁOBODA, JÓZEF SKOCZEK, WŁADYSŁAWA STOLA
SEKRETARZ: EWA JANKOWSKA

Recenzent:
TEOFIL LIJEWSKI

Opracowanie powstało w ramach projektu badawczego KBN pt. „Potoki towarowe na polskich przejściach granicznych a międzynarodowe powiązania transportowe” (Nr 6 PO4E 061 15)

Redaktor Wydawnictwa: Jan Kuźma
Redaktor techniczny: Maciej Szłapka

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa 2000

PL ISSN 0373-6547
ISBN 83-86682-64-7

WYDAWNICTWO
Continuo

Siedziba: ul. Czackiego 46/1, 51-607 Wrocław
Biuro: ul. Lelewela 4, 53-505 Wrocław, pok. 325
tel./fax 071/34-390-18 w. 223

Łamanie wykonano w Pracowni Składu Komputerowego TYPO-GRAF we Wrocławiu
Wydrukowano we Wrocławskiej Drukarni Naukowej PAN im. S. Kulczyńskiego Sp. z o.o.

<http://rcin.org.pl>

SPIS TREŚCI

Wstęp	7
1. Korytarze transportowe	10
2. Ruch graniczny pojazdów	18
2.1. Ruch graniczny samochodów ciężarowych	18
2.2. Ruch graniczny pociągów towarowych	25
2.3. Ruch graniczny jednostek morskich	26
2.4. Ruch graniczny jednostek żeglugi śródlądowej	28
3. Wewnętrzna struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego	30
3.1. Eksport	30
3.2. Import	38
3.3. Obroty z Unią Europejską	42
3.4. Obroty z krajami sąsiednimi	44
3.4.1. Niemcy	45
3.4.2. Rosja	48
3.4.3. Ukraina	49
3.4.4. Czechy	51
3.4.5. Słowacja	51
3.4.6. Litwa	51
3.4.7. Białoruś	52
3.5. Przygraniczne związki gospodarcze	52
3.6. Uwagi podsumowujące	53
4. Kierunkowa struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego	55
4.1. Handel zagraniczny według granic	55
4.2. Handel zagraniczny według korytarzy transportowych	56
4.3. Handel zagraniczny według głównych przejść granicznych	60
4.4. Struktura kierunkowa handlu z Unią Europejską	61
4.5. Struktura kierunkowa handlu z krajami sąsiednimi	66
4.6. Struktura kierunkowa handlu z wybranymi innymi państwami	72
5. Ruch graniczny i obroty handlu zagranicznego na kierunku 18 badanych korytarzy transportowych	78
6. Struktura geograficzna polskiego handlu zagranicznego a układ korytarzy transportowych	94
Podsumowanie	96
Literatura	101
Commercial Commodities Flows of Polish Foreign Trade and International Transportation Connections (Summary)	103

WSTĘP

W warunkach postępującej integracji Polski ze strukturami europejskimi kluczowego znaczenia nabiera problem przestrzennego wymiaru powiązań gospodarczych naszego kraju z zagranicą. Szczególnie istotnym zagadnieniem jest struktura geograficzna handlu zagranicznego. Struktura ta może być rozpatrywana w trzech podstawowych płaszczyznach:

- zewnętrznej struktury geograficznej (według krajów odbiorców eksportu i krajów źródeł importu);
- wewnętrznej struktury geograficznej (według wewnętrznych jednostek administracyjnych – źródeł eksportu i wewnętrznych jednostek administracyjnych – odbiorców importu);
- kierunkowej struktury geograficznej (według głównych kierunków, względnie konkretnych tras przepływu towarów uczestniczących w obrocie międzynarodowym).

Prowadzone w Polsce, skądinąd bardzo liczne, studia z zakresu handlu zagranicznego są najczęściej aprzestrzenne. Część z nich uwzględnia wprawdzie strukturę geograficzną, z reguły jednak ograniczając się do pierwszej spośród wymienionych wyżej płaszczyzn. Przyczyn tego szukać należy m.in. w ograniczonych materiałach źródłowych (statystyka GUS jest bardzo precyzyjna w odniesieniu do zewnętrznej struktury geograficznej, pomijając całkowicie strukturę wewnętrzną oraz kierunkową) oraz w fakcie, że badania handlu zagranicznego wciąż pozostają domeną ekonomistów, zaś geografowie podejmują je tylko sporadycznie.

Materiałów pozwalających na analizę wszystkich trzech rodzajów struktur dostarczają dane udostępniane przez Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego (CIHZ), pochodzące z druków SAD wypełnianych na granicy państwa i zbieranych przez służby celne. Wartość handlu zagranicznego badana na podstawie druków SAD oznacza realnie przepływy towarów przez granicę (w przeciwieństwie do statystyk NBP obejmujących także przepływy finansowe, w tym przedpłaty i kredyty) (Wołodkiewicz-Donimirski 1998). Baza CIHZ zawiera informacje zarówno o miejscu nadania towaru, miejscu jego przeznaczenia, jak też o miejscu dokonania ostatecznej odprawy celnej (w praktyce najczęściej o przejściu granicznym, przez które przewieziono dany towar).

Analiza danych CIHZ była już z powodzeniem wykorzystana w badaniach geograficznych, m.in. podczas projektu „Oś Wschód–Zachód” (1995) realizowanego wspólnie przez Institut für Länderkunde w Lipsku, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie i Uniwersytet Lwowski. Dane dotyczące wymiaru towarowej pozwoliły wówczas określić zasięg silnych związków gospodarczych z Niemcami i Ukrainą na obszarze Polski Południowej (Rössner i in. 1998).

Celem niniejszego opracowania jest przede wszystkim analiza kierunkowej struktury geograficznej polskiego handlu zagranicznego w odniesieniu do istniejącej i projektowanej infrastruktury transportowej. Zostanie ona uzupełniona skróconą charakterystyką wewnętrznej struktury geograficznej (pełna analiza jest przedmiotem oddzielnego opracowania – Komornicki 2000) oraz charakterystyką ruchu granicznego pojazdów uczestniczących w transporcie polskiego handlu zagranicznego. Zagadnienia związane ze strukturą zewnętrzną nie będą szczegółowo omawiane w skali kraju, z uwagi na wspomniane wyżej stosunkowo dobre opracowanie tego tematu przez wielu innych specjalistów.

Podstawowym przestrzennym punktem odniesienia dla analizy kierunkowej są punkty odprawy granicznej. Ponieważ jednak ich liczba występująca w bazie wyjściowej CIHZ (338 dla eksportu i 381 dla importu) uniemożliwiłaby przejrzystą prezentację zagadnienia, koniecznością okazała się kilkustopniowa agregacja danych. Podstawowe zagadnienia zdecydowano się przedstawić na trzech poziomach, według granic odprawy (7 granic lądowych, granica morska oraz towary odprawione ostatecznie wewnątrz kraju, w tym na lotniskach), 31 największych przejść granicznych oraz 18 głównych korytarzy transportowych. Badania handlu zagranicznego na poziomie przejść granicznych mogą spotkać się z zarzutem zbytnej szczegółowości, zaś badania na poziomie granic zbytnej generalizacji. Dlatego też właśnie analizę według korytarzy uznano za najważniejszą, gdyż jej skala wydaje się optymalna z punktu widzenia celów niniejszego opracowania. Jednocześnie jednak oba pozostałe poziomy analizy zachowują swoje znaczenie aplikacyjne. W przypadku całych granic wynika ono z faktu, iż większość umów międzynarodowych (zarówno dotyczących wymiany towarowej, jak np. umowy o wolnym handlu, czy też systemu odpraw i kontroli granicznych) zawieranych jest pomiędzy państwami (w tym sąsiadującymi ze sobą); w przypadku poszczególnych przejść granicznych wiąże się z potencjalną możliwością określenia roli, jaką dany punkt odgrywa w przepływach na danym kierunku (np. do i z Unii Europejskiej), co może uzasadniać decyzje modernizacyjne dotyczące zarówno samych punktów, jak i szlaków transportowych przez nie przechodzących. Podstawowym przekrojem czasowym jest (m. in. z uwagi na dostępność danych) rok 1997. Niektóre dane dotyczące ruchu granicznego przedstawiono dla roku 1996, inne zaś w ujęciu dynamicznym dla lat 1990–1998.

Wielkość obrotów handlu zaprezentowano za pomocą jego wartości. Jest to regułą w opracowaniach ekonomicznych, jednocześnie jednak stanowi pewne *novum* w studiach tak geograficznych, jak i transportowych, gdzie tradycyjnie posługiwano się raczej masą niż wartością przewożonych towarów. W warunkach polskich, w okresie gospodarki centralnie planowanej, miało to swoje uzasadnienie w dominacji przemysłu ciężkiego w sferze produkcji oraz dominacji przewozu surowców w ówczesnym handlu zagranicznym. W opinii autora wraz z postępującą transformacją gospodarczą znaczenie masy przewożonych towarów, jako miernika mającego stanowić odniesienie do rozwoju infrastruktury transportowej, znacznie się zmniejszyło. Najcięższe ładunki masowe przewożone są przez granice Polski koleją lub statkami, a ich udział w ogólnej wartości obrotów polskiego handlu systematycznie maleje. Tym samym rośnie znaczenie przewozów transportem samochodowym, i to w zakresie tego właśnie środka transportu istnieją największe braki infrastrukturalne (zarówno porty morskie, jak i wielkie „suche porty” surowcowe na dawnej granicy radzieckiej notują dziś

przeładunki znacznie poniżej swoich możliwości). W kontekście rozwoju transgranicznej infrastruktury drogowej, w warunkach współczesnej gospodarki, kluczowe wydają się zatem dwie miary wielkościowe (obie omawiane w niniejszym opracowaniu): wartość przewożonych towarów oraz natężenie ruchu pojazdów. Posługując się konkretnymi przykładami, możemy stwierdzić, że nowoczesne terminale graniczne zapewniające m. in. autentyczną kontrolę celną potrzebne są tam, gdzie tysiące pojazdów przewozi towary o ogromnej wartości, a nie w miejscach, gdzie granicę przekracza bardzo ciężki pociąg z 80 wagonami węgla. Również autostrada pozwalająca na szybki i bezpieczny transport ładunków potrzebna jest przede wszystkim tam, gdzie przewożone są szybko psujące się artykuły spożywcze lub też różnego rodzaju kosztowne półprodukty, w przypadku których kluczowe znaczenie ma terminowość dostaw (np. części samochodowe). Wartość towarów będących przedmiotem handlu zagranicznego ma też duże (zdecydowanie większe niż waga) znaczenie przy określeniu natężenia związków gospodarczych pomiędzy poszczególnymi państwami (regionami) lub związków występujących wzdłuż określonej osi transportowej. Wartość importowanych i eksportowanych towarów podawano w opracowaniu konsekwentnie w dolarach USA. Pozwoliło to uniknąć przeliczeń inflacyjnych (porównanie lat 1995 i 1997), a ponadto zapewniło porównywalność danych z zagranicą. Całkowite sumy wartości importu i eksportu (na poziomie krajowym) odbiegają nieznacznie od publikowanych w rocznikach statystycznych. Wynika to z faktu, iż w analizie nie uwzględniono obrotów z organizacjami międzynarodowymi.

Uwzględniając przedstawione wyżej uwagi, jako cele szczegółowe opracowania uznać należy:

- identyfikację rozkładu kierunkowego przepływów polskiego handlu zagranicznego w roku 1997;
- odniesienie wielkości i struktury tych przepływów (a także struktury wewnętrznej polskiej wymiany towarowej) do istniejących powiązań transportowych Polski z innymi krajami kontynentu, w tym w szczególności do przebiegu i stanu oraz planów modernizacji głównych korytarzy transportowych;
- próbę wskazania, jaki wpływ na wzajemne zależności obu tych elementów będzie miała integracja Polski z Unią Europejską.

Poniżej uzasadniono i przedstawiono wybór 18 uwzględnionych w badaniu korytarzy transportowych, scharakteryzowano ruch graniczny pojazdów towarowych (w tym jego dynamikę w latach 90.); omówiono w skrócie wewnętrzną strukturę geograficzną handlu zagranicznego (na poziomie dawnych województw z odniesieniem do wewnętrznego przebiegu korytarzy transportowych); szczegółowej analizie poddano strukturę kierunkową handlu, uwzględniając w pierwszej kolejności wymianę towarową z Unią Europejską oraz z krajami bezpośrednio sąsiadującymi z Polską. W podsumowaniu podjęto próbę odpowiedzi na podstawowe pytanie o wzajemną korelację stanu rozbudowy transgranicznej infrastruktury transportowej i wielkości – odbywającej się z wykorzystaniem tejże infrastruktury – wymiany towarowej; a ponadto sprecyzowano kilka innych wniosków o charakterze tak merytorycznym, jak i aplikacyjnym. Założeniem autora było też możliwe jak najobszerniejsze zaprezentowanie opracowanego materiału tabelarycznego i kartograficznego.

1. KORYTARZE TRANSPORTOWE

Pojęcie korytarza transportowego nie jest jednoznaczne. W różnych publikacjach naukowych, popularnych, a także w dokumentach oficjalnych bywa ono rozumiane w różny sposób. Zgodnie z definicją umieszczaną w opracowaniach Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, korytarz transportowy to ciąg komunikacyjny międzynarodowego znaczenia, w którym przebiegają co najmniej dwie różne drogi transportowe o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (<http://www.mtigm.gov.pl>; Koziarski 1999). Z punktu widzenia niniejszego opracowania, definicja ta wydaje się zbyt wąska. W praktyce bowiem określenie korytarz stosuje się często również w odniesieniu do kierunków, na których budowa drugiej „drogi transportowej” pozostaje w sferze planów (np. brak jest linii kolejowych). Charakterystyka korytarzy, jaką zawiera definicja, jest więc swego rodzaju stanem postulowanym, do którego należy dążyć. Ponadto wydaje się, że o funkcjonowaniu korytarza międzynarodowego decyduje nie tylko istnienie infrastruktury, ale także skala odbywających się na jego kierunku przewozów, tak pasażerskich, jak i towarowych. W podobny sposób rozumie korytarz transportowy np. K. Fiedorowicz (1990, 1992), twierdząc, że korytarz transportowy jest strefą geograficzną, przez którą przechodzą znaczące potoki ruchu.

Spośród polskich opracowań teoretycznych poruszających problem transgranicznych korytarzy komunikacyjnych wymieniłem należy model „zewnętrznych kanałów komunikacyjnych” proponowanych w latach 70. przez A. Piskozuba. Miały one służyć wybiegającemu poza granice polskie handlowi międzynarodowemu (Piskozub 1976; Hornig, Dziadek 1987). Autor proponował 18 „kanałów”:

- zachodniopomorski (Poznań–Kołobrzeg),
- meklemburski (Poznań–Szczecin),
- brandenburski (Poznań–Berlin),
- saksoński (Wrocław–Drezno),
- czeski (Wrocław–Praga),
- morawski (Wrocław–Brno),
- austriacki (Katowice–Wiedeń),
- węgierski (Katowice–Budapeszt),
- słowacki (Kraków–środkowa Słowacja),
- siedmiogrodzki (Rzeszów–Przełęcz Dukielska),
- czerwonoruski (Przemyśl–Lwów),
- wołyński (Zamość–Kowel),
- poleski (Warszawa–Moskwa),

- litewski (Warszawa–Wilno),
- żmudzki (Warszawa–Kowno),
- pruski (Toruń–Kaliningrad),
- wschodniopomorski (Toruń–Gdynia),
- środkowopomorski (Toruń–Ustka).

Proponowany układ z trudem przystaje do obecnej rzeczywistości społeczno-ekonomicznej. Kanały zewnętrzne nie spełniały w pracach autora roli podstawowej. Przeciwnie, lansowany przez niego później średnicowo-obwodowy model dróg komunikacyjnych Polski (Piskozub 1984), w znacznym stopniu abstrahował od faktycznych (także ówczesnych) kierunków międzynarodowych powiązań gospodarczych. Niektóre z wymienionych wcześniej „kanałów” (szczególnie na Pomorzu środkowym) po prostu nigdy nie istniały i nadal nie istnieją. Jednocześnie jednak, jeżeli weźmiemy pod uwagę okres, w którym model był tworzony, trudno nie zauważyć trafności wskazania przez autora niektórych nie funkcjonujących wówczas, a dziś bardzo istotnych szlaków (w latach 70. nie istniało żadne bezpośrednie przejście graniczne do radzieckiej Litwy, a przecież „kanał” żmudzki to obecna „Via Baltica”).

Różne warianty korytarzy lub odpowiadających im kanałów czy też wiązek infrastrukturalnych proponowały w okresie powojennym m. in. kolejne studia planu krajowego (z 1947, 1968, 1976, 1989) oraz przygotowywane przez specjalne zespoły (m.in. z udziałem pracowników IGiPZ PAN) zasady, podstawy i koncepcje zagospodarowania przestrzennego kraju. Zaskakującą zbieżność z układem współczesnym wykazuje (mimo iż powstał znacznie wcześniej od opracowań Piskozuba) układ kierunkowy komunikacji J. Chmielewskiego z 1947 r. (Fiedorowicz 1992). Przewidywał on 20 wyjść poza granicę na tzw. kierunkach głównych. W swoim układzie podstawowych ciągów (pasm) infrastruktury technicznej z 1971 r. B. Malisz (Fiedorowicz 1992) również uwzględnił 20 takich wyjść. Dokładna analiza tych oraz wielu innych propozycji nie jest jednak przedmiotem niniejszego opracowania. Ponadto bardzo trudno przeprowadzić dziś ich jednoznaczną ocenę merytoryczną, ponieważ powstawały one w okresie gospodarki centralnie planowanej. Wówczas, w o wiele większym stopniu niż obecnie, sens miało zgłaszanie koncepcji znacznie odbiegających od stanu faktycznego. W przypadku akceptacji i poparcia władz PRL takie koncepcje miały bowiem nawet potencjalne szanse realizacyjne. Z oczywistych względów trudno też krytykować autorów tych koncepcji, iż nie przewidzieli, jaka będzie sytuacja geopolityczna Polski na progu XXI wieku. Dlatego z punktu widzenia niniejszego opracowania najważniejsze wydają się korytarze transportowe wymieniane w opracowaniach, które powstały po roku 1990.

Podczas II Konferencji Europejskich Ministrów Transportu (KEMT) w 1992 r. na Krecie wyodrębniono 9 korytarzy transportowych dla Europy Środkowo-Wschodniej. Na III Konferencji w Helsinkach w 1997 r. dodano 10 korytarz. Łącznie objęły one 11,9 tys. km dróg, 13,4 tys. km linii kolejowych, 35 portów lotniczych, 11 portów morskich i 49 portów rzecznych. Przez teren Polski przechodzą cztery korytarze podstawowe oraz 4 odgałężenia. Ponadto dwa dalsze szlaki (spoza 10) uznane są jako potencjalne (tzw. „propozycje dodatkowe”). Są to następujące korytarze:

- Korytarz I z Helsinek przez Rygę, Kowno do Warszawy („Via Baltica”), z odgałężeniem z Rygi przez Kaliningrad do Gdańska („Via Hanzeatica”);

- Korytarz II z Berlina przez Warszawę do Moskwy;
- Korytarz III z Berlina przez Wrocław do Lwowa i Kijowa, z odgałęzieniem z Drezna do Wrocławia;
- Korytarz VI z Gdańska przez Katowice do Żyliny na Słowacji, z odgałęzieniami z Grudziądza do Poznania i z Katowic do Ostrawy;
- Korytarz ze Świnoujścia przez Zieloną Górę do Czech (propozycja dodatkowa);
- Korytarz z Gdańska przez Warszawę do Odessy („Via Intermare”; propozycja dodatkowa).

Za konkretną propozycję wytyczenia głównych korytarzy transportowych można też uznać rządowy projekt budowy autostrad. Został on bowiem sporządzony na podstawie wnikliwych studiów perspektyw natężenia ruchu. Przewidywano realizację 2,5 tys. km autostrad w systemie BOT (Build, Operate, Transfer), w tym A-1 (Gdańsk–Katowice – granica czeska), A-2 (Świecko–Warszawa–Terespol), A-3 (Szczecin–Zielona Góra – granica czeska), A-4 (Zgorzelec–Przemysł), A-8 (Piotrków–Wrocław) i A-12 (Olszyna–Krzywa). Rzeczywistość boleśnie zweryfikowała ten plan. Do roku 1999 w systemie BOT nie wybudowano ani jednego kilometra tras. Plan rządowy okazał się jednocześnie za ambitny (inwestorzy domagają się większego zaangażowania środków budżetowych; niedoceniono trudności lokalizacyjnych związanych z oporem społeczności lokalnych, np. w Warszawie) i za ubogi. W projekcie nie uwzględniono bowiem szlaków do Europy Wschodniej, rozchodzących się promieniście z Warszawy („Via Baltica”, „Via Intermare”) (Kozłowski 1997). Tymczasem badania ruchu granicznego dowodzą (Komornicki, Miros 1997), że znaczna część tranzytu z Ukrainy i Republik Bałtyckich do Niemiec i Europy Zachodniej odbywa się po linii tych właśnie tras, a następnie drogą E-30 przez Poznań do Berlina, zaś prognozy wykonane na Politechnice Warszawskiej przewidują w roku 2025 większe natężenie ruchu na trasach Warszawa–Białystok i Warszawa–Lublin niż na wschodnim odcinku A-2 (Suchorzewski 2000). Według nowego projektu rządowego z roku 2000 system finansowania autostrad ma zostać zmieniony. Zwiększony będzie udział budżetu w inwestycjach, m. in. poprzez zawieranie kontraktów z określonym natężeniem ruchu (budżet sponałałby część zaciągniętych na budowę kredytów w przypadku, jeżeli ruch byłby mniejszy od zakładanego).

Swoistą weryfikacją rzeczywistej roli, jaką w rozwoju naszej części Europy pełnić będą poszczególne korytarze transportowe było określenie przez Unię Europejską jesienią 1999 r. precyzyjnych potrzeb w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej (Bielecki 1999). Potrzeby inwestycyjne Polski w transporcie Unia oceniła na 36,4 mld euro, w tym w zakresie infrastruktury kolejowej 14,6 mld i drogowej 17,5 mld. Wszystkie wskazane odcinki dróg i linii kolejowych znajdują się w obrębie korytarzy KEMT i tzw. sieci TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). Największe znaczenie przypisano korytarzowi VI (Gdańsk–Katowice z odgałęzieniami), którego potrzeby oszacowano na 9,3 mld euro (w tym 4,5 mld na drogi), korytarzowi II (Berlin–Moskwa) – 5,5 mld (w tym 3,7 mld na drogi) i korytarzowi III (Frankfurt nad Menem–Kijów, z odgałęzieniami) – 4,9 mld (w tym 3,2 mld na drogi). W zestawieniu nie uwzględniono korytarzy określanych wcześniej jako „propozycje dodatkowe”. W naturalny sposób wskazane trasy mają obecnie największe szanse inwestycyjne.

Ma to tym większe znaczenie, że w ramach przedakcesyjnego programu pomocowego ISPA konieczne jest współfinansowanie wspieranych inwestycji przez budżet państwa. Tym samym korytarze KEMT/TINA przestają być jedynie podstawą dyskusji naukowych i politycznych, a stają się realnie istniejącymi projektami ekonomicznymi.

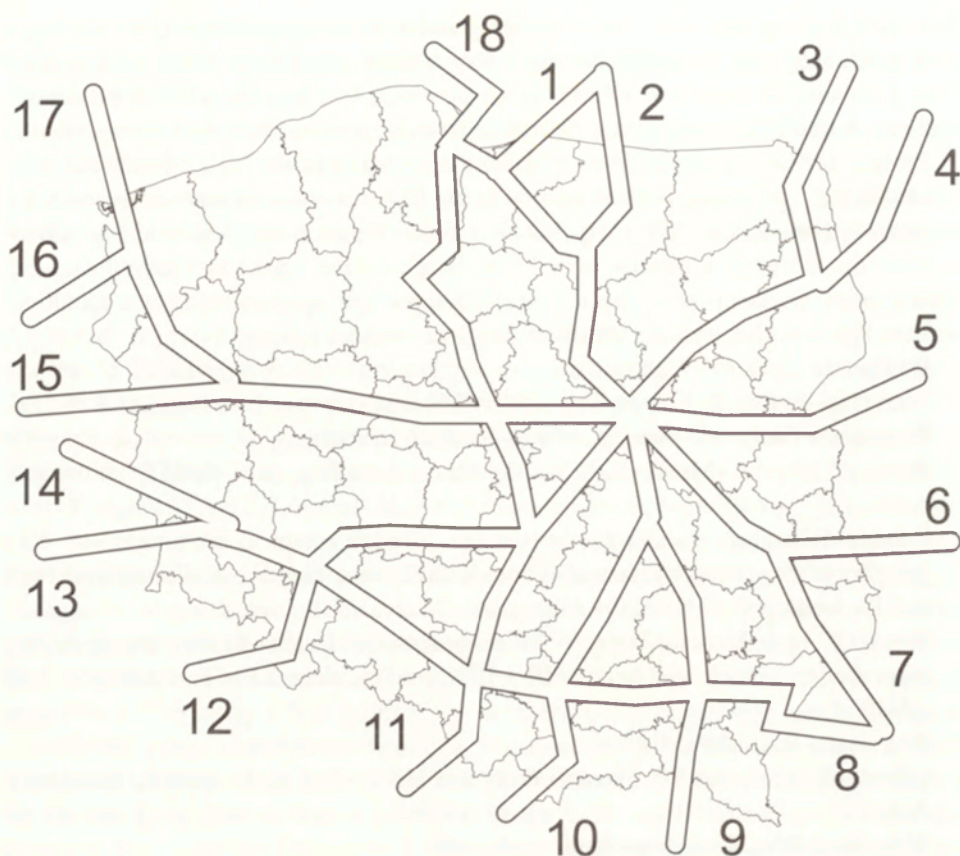
Dlatego też, przystępując do wyboru korytarzy, które miały zostać poddane analizie handlu zagranicznego, postanowiono uwzględnić wszystkie transgraniczne odcinki korytarzy helsińskich KEMT, uzupełnione o niektóre inne istotne kierunki (np. główne trasy do któregoś z państw sąsiednich, bezpośrednie szlaki łączące największe aglomeracje miejsko-przemysłowe kraju). Dla potrzeb opracowania wyodrębniono najpierw 11 dużych korytarzy transportowych (z odgałęzieniami):

- Budapeszt–Kraków–Warszawa;
- Warszawa–Białystok–Kowno–Ryga–Tallin–Helsinki (korytarz I według sieci KEMT);
- Warszawa–Białystok–Grodno–Wilno–Sankt Petersburg;
- Berlin–Warszawa–Mińsk–Moskwa (korytarz II według sieci KEMT, autostrada A-2);
- Gdańsk–Warszawa–Lublin–Lwów–Odessa, z odgałęzieniem Lublin–Kowel–Kijów (korytarz – propozycja dodatkowa KEMT) oraz Gdańsk–Kaliningrad (korytarz IA według sieci KEMT) i Olsztynek–Olsztyn–Kaliningrad;
- Frankfurt nad Menem–Drezno–Wrocław–Kraków–Lwów–Kijów, z odgałęzieniem Berlin–Wrocław (korytarz III i IIIA według sieci KEMT; autostrady A-4 i A-12);
- Warszawa–Rzeszów–Miskolc;
- Gdańsk–Łódź–Katowice–Wiedeń (korytarz VI według sieci KEMT; autostrada A-1);
- Warszawa–Wrocław–Praga (autostrada A-8);
- Berlin–Szczecin (autostrada A-6);
- Poznań–Szczecin (częściowo północny fragment korytarza – propozycji dodatkowej KEMT oraz autostrady A-3).

Analizie szczegółowej poddano transgraniczne odcinki wymienionych korytarzy (lub ich odgałęzień), zwane dalej transgranicznymi korytarzami transportowymi lub w skrócie korytarzami.

Ostatecznie analizowano 18 takich transgranicznych korytarzy transportowych (spośród których, pomimo zgodności liczby, tylko 12 odpowiadało dokładnie lub w przybliżeniu zewnętrznym „kanałom” proponowanym przez A. Piskozuba, jednocześnie jednak aż 16 było zgodnych z wyjściami układów kierunkowych komunikacji J. Chmielewskiego). Poniżej wymieniono je w kolejności przecinania granic państwowych, zgodnie z ruchem wskazówek zegara, podając przyjęty w pracy numer umowy, odpowiadający numerom występującym w tabelach i na rycinach oraz wymieniono przejścia graniczne, wzięte pod uwagę jako odprawiające ruch i towary na kierunku danego korytarza. Rozmieszczenie korytarzy przedstawiono na rycinie 1.

- **Korytarz 1.** Gdańsk–Kaliningrad. Element postulowanego szlaku drogowego „Via Hanzeatica”. Aktualnie obejmuje drogę krajową nr 504 (obecnie 54; drogowe przejście graniczne Gronowo/Mamonowo) oraz linię kolejową Elbląg–Mamonowo–Kaliningrad (przejście kolejowe Braniewo). Od kilku lat projektowane jest



Ryc. 1. Układ transgranicznych korytarzy transportowych

The network of trans-border transport corridors

1. Gdansk–Kaliningrad; 2. Warszawa–Kaliningrad; 3. Warszawa–Tallin; 4. Warszawa –Grodno–Wilno;
5. Warszawa–Mińsk–Moskwa; 6. Warszawa–Lublin–Kowel–Kijów; 7. Warszawa–Lublin–Lwów;
8. Kraków–Lwów–Kijów; 9. Rzeszów–Koszyce–Miskolc; 10. Kraków–Budapeszt;
11. Warszawa–Katowice–Wiedeń; 12. Wrocław–Praga; 13. Wrocław–Fankfurt; 14. Wrocław–Berlin;
15. Warszawa–Berlin; 16. Szczecin–Berlin; 17. Szczecin/Swinoujście–porty (ports);
18. Gdańsk/Gdynia–porty (ports)

uruchomienie przejścia granicznego Grzechotki na polniemieckiej autostradzie Elbląg–Kaliningrad. Po stronie rosyjskiej autostradę zrekonstruowano. Po stronie polskiej jest ona planowana jako płatna droga ekspresowa. Nadal jednak nie przystąpiono do prac związanych zarówno z budową szlaku, jak też remontem uszkodzonych wiaduktów i organizacją przejścia granicznego. Strona polska wiąże realizację tego projektu z pełnym odblokowaniem przez Rosję żeglugi przez Cieśninę Piławską. Na linii kolejowej nie jest prowadzona wymiana podwozi. Tory o europejskiej szerokości prowadzą aż do Kaliningradu.

- **Korytarz 2.** Warszawa–Kaliningrad. Trasa drogowa wiodąca z Warszawy szlakiem drogi międzynarodowej E-7 do Olsztyńska i dalej po linii drogi krajowej

nr 51 przez Olsztyn i przejście graniczne w Bezledach do Kaliningradu. Powstałe na początku lat 90. przejście graniczne w Bezledach dostępne jest w ruchu towarowym dla pojazdów z wszystkich państw, jednak w przypadku ciężarówek o nacisku powyżej 8 ton na oś tylko dla samochodów polskich i rosyjskich. Do trasy drogowej nawiązuje szlak kolejowy Kaliningrad–Bartoszyce–Korsze–Olsztyn–Warszawa. Na odcinku transgranicznym jest on wykorzystywany wyłącznie przez pociągi towarowe.

- **Korytarz 3.** Warszawa–Tallin. Jest to tzw. „Via Baltica” – szlak drogowy łączący Tallin (poprzez połączenie promowe także Helsinki), przez Rygę, Kowno, Białystok z Warszawą (E-67). Dla potrzeb szlaku na początku lat 90. wybudowane zostało nowoczesne polsko-litewskie przejście graniczne w Budzisku. Równoległe do trasy drogowej biegnie linia kolejowa Warszawa–Białystok–Trakiszki (przejście graniczne)–Szeszokai–Kowno. Jej wykorzystanie ogranicza zmiana szerokości toru (nie prowadzi się zmiany podwozi) oraz brak elektryfikacji.
- **Korytarz 4.** Warszawa–Grodno–Wilno. Równoległy szlak drogowy (droga krajowa nr 18; obecnie 8 i 19) i kolejowy z parą przejść granicznych w Kuźnicy Białostockiej (w tym stacja wymiany podwozi składów pasażerskich). W przeszłości jedna z trzech głównych magistrali kolejowych łączących Polskę ze Związkiem Radzieckim (Warszawa–Kuźnica Białostocka–Leningrad).
- **Korytarz 5.** Warszawa–Mińsk–Moskwa. Wschodnia część transkontynentalnych szlaków (kolejowego i drogowego – E-30) Londyn–Amsterdam–Berlin–Warszawa–Mińsk–Moskwa. Obejmuje przejście kolejowe w Terespolu (stacja przetadunkowa – *suchy port* – Małaszewicze) oraz drogowe w Terespolu (ruch osobowy, E-30) i Kukurykach (wraz z nowym terminalem odpraw celnych w Koroszczynie; ruch towarowy; droga krajowa nr 812; obecnie 68).
- **Korytarz 6.** Warszawa–Lublin–Kowel–Kijów. Północne odgałęzienie polsko-ukraińskiego skośnego korytarza transportowego, zapewniające najkrótsze połączenie drogowe i kolejowe Warszawy z Kijowem. Zyskało na znaczeniu po rozpadzie ZSRR, kiedy to ruch tranzytowy do stolicy Ukrainy przestał odbywać się przez Białoruś. Obejmuje drogę krajową nr 17 (E-372) z Warszawy do Lublina i Piasków, a dalej nr 82 do Chełma i przejścia granicznego w Dorohusku oraz linię kolejową Warszawa–Lublin–Chełm–Dorohusk–Kowel (stacja wymiany podwozi)–Kijów.
- **Korytarz 7.** Warszawa–Lublin–Lwów. Południowe ramię tego samego korytarza wiodące do Lwowa, z przedłużeniem przez Winnicę (lub *via* Mołdawia) do Odessy; fragment proponowanego korytarza „Via Intermare” Gdańsk–Warszawa–Lwów–Odessa (drogi międzynarodowe E-77 i E-372 oraz linia kolejowa Warszawa–Lublin–Zamość–Rawa Ruska–Lwów). Obejmuje drogowe przejście graniczne w Hrebennym oraz dwa sąsiadujące przejścia kolejowe w Hrebennym (ruch osobowy, bez wymiany podwozi tor europejski do stacji Rawa Ruska na Ukrainie) i Werchracie (ruch towarowy).
- **Korytarz 8.** Kraków–Lwów–Kijów. Wschodnia część polskiego odcinka korytarza Frankfurt nad Menem–Kijów (droga międzynarodowa E-40). Obejmuje drogowe przejścia graniczne w Medyce i Korczowej (nowy punkt na dawnej drodze krajowej nr 871, na przewidywanym kierunku autostrady A-4) oraz kolejowe

w Przemyślu (stacje przeładunkowe – *suche porty* – w Żurawicy i Medyce, stacja wymiany podwozi pociągów pasażerskich w Przemyślu).

- **Korytarz 9.** Rzeszów–Koszyce–Miskolc. Korytarz obejmuje drogę międzynarodową E-371 (Radom–Preszów) na jej odcinku od Rzeszowa przez przejście graniczne w Barwinku, dalej zaś nawiązuje do przebiegu prowadzącej na Węgry trasy E-71. Jednocześnie jest też przedłużeniem drogi rokadowej (nr 19) biegnącej wzdłuż polskiej granicy wschodniej z Suwałk przez Białystok i Lublin. W miejscu przecięcia granicy w jego skład nie wchodzi szlak kolejowy.
- **Korytarz 10.** Kraków–Budapeszt. Fragment trasy E-77 z Gdańska przez Warszawę, Kraków i przejście graniczne w Chyżnem do Bańskiej Bystrzycy i Budapesztu. Szlakowi drogowemu nie towarzyszy linia kolejowa. Uwzględniony jako szlak o największym obecnie polsko-słowackim granicznym bezpośrednim ruchu towarowym (w przyszłości jego rolę ma przejąć nowa trasa przez Zwardoń).
- **Korytarz 11.** Warszawa–Katowice–Wiedeń; obejmuje zespół szlaków drogowych i kolejowych przekraczających granicę Polski w rejonie Bramy Morawskiej, kierujących się dalej przez Ostrawę do Wiednia oraz przez Żylinę do Bratysławy i Budapesztu. Są to trasy drogowe E-75 z Gdańska przez Toruń, Łódź (połączenie z drogą E-67 z Warszawy w Piotrkowie Trybunalskim) i Katowice do Cieszyna (przejścia graniczne Cieszyn-Boguszowice, Cieszyn-Miasto oraz przyległe punkty lokalne w Markłowicach Górnych i Gołkowicach) i krajowa nr 91 (obecnie 78), z Gliwic (przejście graniczne Chałupki) oraz linie kolejowe z Warszawy i Katowic (przejście graniczne Zebrzydowice), Opola (Chałupki) i Bielska-Białej (Cieszyn kolejowy).
- **Korytarz 12.** Wrocław–Praga. Jest to fragment trasy drogowej E-67 z Warszawy przez Piotrków Trybunalski, Wrocław, przejście graniczne Kudowa Słone do Pragi. Nawiązująca do niej linia kolejowa prowadzi z Wrocławia przez Kłodzko i przejście kolejowe w Międzyzlesiu.
- **Korytarz 13.** Wrocław–Frankfurt nad Menem; zachodnia część polskiego odcinka transkontynentalnej magistrali drogowej E-40 z Frankfurtu nad Menem do Kijowa. Granicę państwa przekracza ona w rejonie Zgorzelca i Goerlitz obejmując dwa przejścia stare – Zgorzelec miasto (obecnie tylko ruch osobowy) oraz nowe na linii przyszłej autostrady A-4 – Jędrzychowice. Do korytarza nawiązują dwie linie kolejowe, przekraczające granicę w Zgorzelcu (ruch osobowy) i Węglińcu (ruch towarowy).
- **Korytarz 14.** Wrocław–Berlin. Skośny szlak łączący dwie główne trasy kontynentalne E-30 i E-40, na odcinku między Wrocławiem a Berlinem (droga międzynarodowa E-36), przez przejście graniczne w Olszynie. Sąsiaduje z nim linia kolejowa Legnica–Żagań– przejście graniczne Zasięki–Cottbus–Berlin.
- **Korytarz 15.** Warszawa– Berlin. Zachodnia część głównego korytarza transeuropejskiego Amsterdam–Moskwa. Obejmuje przejścia graniczne drogowe w Świecku (tranzytowe, wraz z nowo wybudowanym terminalem towarowym na drodze międzynarodowej E-30) i Słubicach (lokalne, tylko ruch osobowy) oraz kolejowe w Kunowicach.
- **Korytarz 16.** Szczecin–Berlin. Krótki korytarz skośny łączący stolicę Niemiec

z jej najbliższym portem – Szczecinem. Obejmuje przejście graniczne na autostradzie A-6 (droga międzynarodowa E-28) w Kolbaskowie, położony w jego sąsiedztwie punkt w Rosówku (tylko ruch osobowy) oraz przejście kolejowe Szczecin Gumieńce.

- **Korytarz 17. Szczecin/Swinoujście–Porty.** Zespół portów morskich przejmujących przewozy z międzynarodowych szlaków drogowych E-65 (Praga–Zielona Góra–Szczecin), E-28 (Berlin–Gdańsk), drogi krajowej nr 10 (Warszawa–Szczecin), tras kolejowych z Bydgoszczy i Poznania oraz śródlądowej drogi wodnej Odry. Obejmuje dwa porty w Szczecinie (drobnicowy) i Świnoujściu (ładunki masowe, terminal promowy). Połączenia promowe funkcjonują z Ystad, Malmö, Kopenhagą, a w sezonie także z Rone na Bornholmie.
- **Korytarz 18. Gdańsk/Gdynia–Porty.** Zespół portów morskich przejmujących przewozy ze szlaków drogowych E-75 (z Wiednia, Katowic i Łodzi) i E-77 (z Warszawy) oraz kolejowych ze Śląska i Warszawy. Obejmuje porty handlowe w Gdyni i Gdańsku (w tym Wolny Obszar Celny Gdańsk) i funkcjonujące w nich terminale promowe (połączenia Gdańsk–Sztokholm i Gdynia–Karlskrona).

Wymienione korytarze skupiają 86,3% ruchu granicznego pojazdów ciężarowych (1997), 69,7% ruchu granicznego pociągów towarowych (1996), 75,4% ruchu statków pełnomorskich (1996) oraz 75,2% wartości polskiej wymiany towarowej (1997; sam eksport – 85,4%). Szczegółową analizą nie objęto kilku korytarzy o znaczeniu regionalnym (w tym potencjalnie rozwojowych), w przypadku których wielkości ruchu i obrotów są już jednak wyraźnie mniejsze. Pośrednio sytuację na tych kierunkach omówiono przy analizie obrotów towarowych według największych przejść granicznych. Do grupy tej należą przede wszystkim szlaki Zamość–Czerwonograd (linia kolejowa LHS, import rudy żelaza, eksport węgla na Ukrainę), Kraków–Bratysława (przez Zwardoń; docelowo główny korytarz polsko-słowacki, infrastruktura nadwierzona przez powódź 1997 r.), Zielona Góra–Berlin (przez Gubin) i Szczecin–Hamburg (przez Lubieszyn).

2. RUCH GRANICZNY POJAZDÓW

Punktem odniesienia do analizy kierunkowej handlu zagranicznego może być charakterystyka natężenia ruchu granicznego pojazdów dokonujących przewozu masy towarowej. Jako takie uznać należy samochody ciężarowe, pociągi towarowe, jednostki morskiej floty handlowej, tabor rzeczny i samoloty cargo. Musimy jednak pamiętać, że rozkład ruchu tych pojazdów odbiega od rozkładu kierunkowego obrotów handlowych, przede wszystkim z uwagi na:

- inną miarę – wielkość handlu opisujemy jego wartością, ruch liczbą pojazdów (ta sama ciężarówka może przewozić towary o bardzo różnej wartości od używanej odzieży poczynając, a na komputerach, papierosach i alkoholu kończąc),
- brak możliwości wydzielenia w ruchu granicznym tych pojazdów, które przewożą artykuły w ramach obrotów polskich, od wykonujących przewozy tranzytowe lub „puste”.

Dlatego też należy przyjąć, iż obie charakterystyki wzajemnie się uzupełniają. Wartość odprawianych towarów świadczy o roli danego szlaku (korytarza) w gospodarce Polski, wielkość ruchu jest zaś miarą bardziej techniczną, określającą ewentualne potrzeby w zakresie rozbudowy infrastruktury transportowej. Innymi słowy, duży ruch, w połączeniu z dużą wartością towarów odprawianych w polskim handlu zagranicznym, wskazuje na priorytetową pozycję danego kierunku w odniesieniu do potencjalnych inwestycji.

2.1. RUCH GRANICZNY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

W latach 90. mieliśmy do czynienia z zaskakująco dużą dynamiką wzrostu ruchu granicznego pojazdów ciężarowych (tab. 1). O ile w 1980 r. wszystkie granice przekroczyło w obu kierunkach 295 tys. ciężarówek, to w 1990 r. było ich już 1,1 mln, w 1993 r. – 2,2 mln, a w 1998 r. blisko 4,4 mln. Relatywnie najintensywniejszy przyrost ruchu w tej kategorii pojazdów dokonał się jeszcze przed rokiem 1990 (lata 1988–1990). Jeżeli dynamikę wzrostu odniesiemy do poziomu z 1980 roku (1980 = 100), to jej wskaźnik w roku 1996 wyniesie 1160 (blisko 12-krotny wzrost natężenia). Tym samym przewyższa on znacznie dynamikę handlu zagranicznego w tym okresie, co świadczy zarówno o dużym udziale tranzytu, jak też o przejmowaniu przez transport samochodowy obsługi polskiej wymiany towarowej z zagranicą.

Przyrost ruchu pojazdów ciężarowych odbywał się praktycznie nieprzerwanie na wszystkich granicach. W całej dekadzie dominującą rolę odgrywał ruch ciężarówek przez granicę polsko-niemiecką. Jej udział początkowo wzrastał (z poziomu 50,7%

T a b e l a 1. Ruch samochodów ciężarowych przez granice Polski w latach 1990-1998
 HGV trans-border traffic, 1990-1998

Granica z	1980		1990		1993		1996		1997		1998	
	w tys.	%	w tys.	%	w tys.	%	w tys.	%	w tys.	%	w tys.	%
ROSJĄ	1,7	0,59	1,9	0,17	20,1	0,92	46,6	1,34	53,4	1,26	52,4	1,19
LITWA	0,0	0,00	12,5	1,16	86,8	3,97	305,9	8,79	392,3	9,28	456,5	10,40
BIAŁORUSIĄ	49,9	16,90	136,3	12,65	268,2	12,27	555,1	15,94	653,1	15,45	524,2	11,94
UKRAINĄ	8,2	2,79	34,1	3,17	75,3	3,45	179,2	5,15	202,2	4,78	206,0	4,69
SŁOWACJĄ	2,2	0,75	14,5	1,34	44,2	2,02	167,2	4,80	200,2	4,73	212,2	4,83
CZECHAMI	56,2	19,03	145,0	13,46	208,7	9,55	407,1	11,69	432,3	10,23	469,7	10,70
NIEMCAMI	149,9	50,74	686,5	63,71	1427,3	65,30	1752,9	50,35	2211,0	52,30	2375,3	54,11
granica morska	27,2	9,20	46,7	4,34	55,1	2,52	67,5	1,94	82,9	1,96	93,8	2,14
POLSKA razem	295,4	100,00	1077,5	100,00	2185,7	100,00	3481,4	100,00	4227,4	100,00	4390,1	100,00

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

w 1980 r. do 65,4% w 1991 r.), później przez dwa lata utrzymywał się na stałym poziomie, a od 1994 r. sukcesywnie maleje (w 1996 r. – 50,4%), głównie na rzecz granic: polsko-białoruskiej (do 1991 r. spadek znaczenia, a potem sukcesywny wzrost z 10,6 do 15,9% w 1996 r.), polsko-litewskiej (stały szybki wzrost udziału z 1,1% w 1990 r. do 8,8% w 1996 r.) i polsko-rosyjskiej. Świadczy to o rosnącym znaczeniu przewozów tranzytowych pomiędzy Europą Zachodnią a Rosją i Państwami Bałtyckimi. W stosunku do roku 1980 najbardziej na znaczeniu utraciła, w tej kategorii ruchu, granica polsko-czeska (spadek z 19,0 do 8,9% w 1994 r., potem powolny wzrost do 11,7% w 1996 r.), co z kolei świadczy o wyraźnym osłabieniu się kontaktów gospodarczych między Polską i Czechami oraz o sukcesywnym przejmowaniu ruchu polsko-słowackiego przez bezpośrednie dwustronne przejścia graniczne (odpływ pojazdów z Cieszyna do Chyżnego). W latach 1992 (podział Czechosłowacji)–1996 udział granicy słowackiej w ruchu towarowym wzrósł z 1,4 do 4,8%.

W stosunku do roku 1980 zdecydowanie zwiększył się udział pojazdów ciężarowych z rejestracją polską w ruchu granicznym (z poziomu 27,3 do 47,6% w najlepszym roku 1994). Odsetek ten zmniejszył się przejściowo w roku 1993, wyraźnie zaś zmalał w roku 1996. Początkowy gwałtowny wzrost udziału związany był z wprowadzeniem wolnego rynku na usługi transportowe i zniesieniem ograniczeń na prowadzenie handlu zagranicznego przez podmioty gospodarcze. Późniejsze fluktuacje wynikały z wprowadzanych powtórnie ograniczeń (system koncesyjny), ograniczenia limitów na przewozy dla przewoźników polskich przez stronę niemiecką (przypadek roku 1996) oraz gwałtownego wzrostu udziału pojazdów z państw byłego ZSRR (z kilkuletnim opóźnieniem w krajach tych zaszły te same procesy deregulacyjne co w Polsce pierwszych lat 90.). Z uwagi na koncentrację ruchu, zmiany udziału ciężarówek polskich w całości potoków są w dużej mierze odbiciem sytuacji na granicy polsko-niemieckiej (wzrost udziału do 62,1% w 1995 r., następnie spadek do 53,9% w 1996 r.). Odsetek pojazdów polskich na granicy z Białorusią i Ukrainą po wzroście na początku lat 90. w latach 1992–1993 zmalał (pojawienie się przewoźników miejscowych), a następnie ponownie wzrósł (w 1996 r. – 27% na obu granicach). Na granicy południowej odsetek ten spadał aż do roku 1995 (z poziomu 41–44% w 1990 r. do 28–29%), a w roku 1996 ponownie wzrósł na granicy czeskiej (do 38,6%). Obecnie najwyższym odsetkiem ciężarówek polskich charakteryzuje się ruch przez granice: niemiecką (51,6%), rosyjską (43,6% – przejaw polskiej obecności gospodarczej w Kaliningradzie oraz braku tranzytu) i czeską; najmniejszym przez granicę litewską (tylko 8,9% – obsługa praktycznie całości tranzytu drogowego z Republik Bałtyckich do Europy Zachodniej), ukraińską i białoruską. Dowodzi to, że o ile transport drogowy na kierunku zachodnim znajduje się w przeważającej mierze w rękach przewoźników polskich, o tyle transport na kierunku wschodnim oraz tranzyt na osi wschód–zachód jest domeną przedsiębiorstw obcych, w dużej mierze pochodzących z Europy Wschodniej. Analiza przynależności państwowej w drogowym transporcie towarowym musi być jednak bardzo ostrożna, z uwagi na postępujące umiędzynarodawianie się usług transportowych. W praktyce odprawiana ciężarówka może być zarejestrowana w innym kraju niż siedziba przewoźnika, a jej kierowca będzie obywatelem jeszcze innego państwa.

T a b e l a 2. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych wg korytarzy transportowych (1990, 1997)
 HGV trans-border traffic by transport corridors (1990, 1997)

L.p.	Korytarze transportowe	1990		1997		Wzrost natężenia ruchu 1997 1990=100
		w tys.	udział w ruchu	w tys.	udział w ruchu	
1	Gdańsk–Kaliningrad	1,2	0,1	1,8	0,0	148
2	Warszawa–Kaliningrad	0,7	0,1	50,3	1,2	7738
3	Warszawa–Tallin	0,0	0,0	392,3	9,3	–
4	Warszawa–Grodno	0,9	0,1	121,5	2,9	13 012
5	Warszawa–Moskwa	135,2	12,5	377,0	8,9	279
6	Warszawa–Kijów	0,6	0,1	114,2	2,7	18 443
7	Warszawa–Lwów	0,0	0,0	52,6	1,2	–
8	Kraków–Lwów	33,5	3,1	35,4	0,8	106
9	Rzeszów–Miszkołc	5,5	0,5	61,8	1,5	1116
10	Kraków–Budapeszt	8,6	0,8	116,2	2,7	1355
11	Katowice–Wiedeń	107,4	10,0	279,6	6,6	260
12	Wrocław–Praga	24,9	2,3	63,1	1,5	253
13	Wrocław–Frankfurt nad Menem	50,7	4,7	450,9	10,7	889
14	Wrocław–Berlin	120,4	11,2	261,1	6,2	217
15	Warszawa–Berlin	360,7	33,5	731,5	17,3	203
16	Szczecin–Berlin	116,7	10,8	457,6	10,8	392
17	Szczecin/Świnoujście Porty	43,0	4,0	70,0	1,7	163
18	Gdańsk/Gdynia Porty	3,7	0,3	13,0	0,3	350
		0,0	0,0	0,0	0,0	
	RAZEM 18 korytarzy	1013,8	94,1	3650,1	86,3	360
	CAŁOŚĆ RUCHU GRANICZNEGO	1077,5	100,0	4227,4	100,0	392

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

Ruch graniczny samochodów ciężarowych pozostaje z reguły bardziej skoncentrowany aniżeli samochodów osobowych oraz osób. Jest to wynikiem pewnej „niezmienności” tras przewozowych (zwłaszcza w przypadku przejazdów tranzytowych), a także istniejących ograniczeń formalnych (na wielu przejściach granicznych ruch pojazdów ciężarowych jest zakazany lub ograniczony). Prawie na wszystkich granicach (poza niemiecką i czeską) 100% ruchu towarowego skupia się na 3 najruchliwszych przejściach granicznych. W ich obrębie do dekoncentracji ruchu doszło w latach 90. na granicy białoruskiej (spadek udziału najruchliwszego przejścia z 99,5% w 1980 r. – Terespol do 67,3% w 1996 r. – Kukuryki) i ukraińskiej (jeszcze w 1990 r. Medyka – 100%, w 1996 r. Dorohusk – 44,8%). Na granicy litewskiej i rosyjskiej praktycznie całość ruchu towarowego odbywa się przez pojedyncze przejścia (odpowiednio Budziska i Bezledy). Wysoce skoncentrowany pozostał ruch na granicy słowackiej (nadal 61,7% przez Chyżne), morskiej (84,7% przez Świnoujście) oraz czeskiej (56,2% przez Cieszyn; 86,4% przez trzy najruchliwsze punkty: Cieszyn, Kudowa-Słone i Chalupki). Systematyczna dekoncentracja odbywała się natomiast na granicy z Niemcami.

T a b e l a 3. Ruch graniczny pojazdów ciężarowych wg przejść granicznych (1990, 1997)

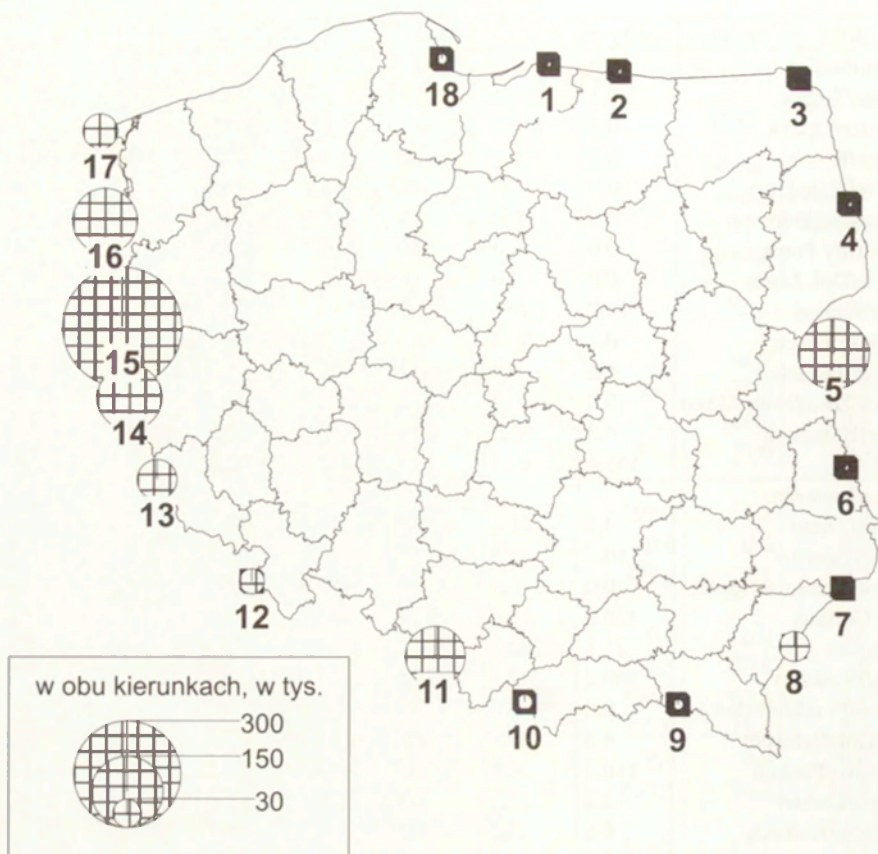
HGV trans-border traffic by border crossing (1990, 1997)

Przejścia graniczne	1990			1997			Wzrost natężenia ruchu 1997 1990= =100
	w tys.	udział poj. z rej. polską	udział w ruchu	w tys.	udział poj. z rej. polską	udział w ruchu	
1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Granica rosyjska:</i>							
Gronowo/Mamonowo	1,2	23,4	0,1	1,8	80,7	0,0	148
Bezledy/Bagriationowsk	0,7	23,9	0,1	50,3	33,9	1,2	7738
Goldap/Gusiew	0,0	0,0	0,0	1,3	100,0	0,0	-
RAZEM	1,9	23,6	0,2	53,4	37,0	1,3	2879
<i>Granica litewska:</i>							
Budzisko/Kalwarija	0,0	0,0	0,0	392,3	6,1	9,3	-
Ogrodniki/Lazdijai	12,5	23,6	1,2	0,0	0,0	0,0	0
RAZEM	12,5	23,6	1,2	392,3	6,1	9,3	3138
<i>Granica białoruska:</i>							
Lipszczany/Polnyje	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
Kuźnica Biał./Kloczki	0,9	36,3	0,1	121,5	39,8	2,9	13012
Bobrowniki/Pogranicznyj	0,1	55,6	0,0	154,6	62,8	3,7	171750
Kukuryki/Brześć	29,5	26,1	2,7	377,0	11,1	8,9	1280
Terespol/Brześć	105,7	21,4	9,8	0,0	0,0	0,0	0
RAZEM	136,3	22,6	12,6	653,1	28,7	15,5	479
<i>Granica ukraińska:</i>							
Dorohusk/Jagodin	0,6	25,5	0,1	114,2	17,1	2,7	18443
Hrebenne/Rawa Ruska	0,0	0,0	0,0	52,6	29,5	1,2	1753733
Medyka/Szegini	33,5	38,3	3,1	35,4	19,0	0,8	106
RAZEM	34,1	38,0	3,2	202,2	20,7	4,8	592
<i>Granica słowacka:</i>							
Barwinek/Vys. Komarnik	5,5	38,9	0,5	61,8	23,9	1,5	1116
Łysa Polana/Javorina	0,4	55,9	0,0	10,2	32,3	0,2	2755
Chochołów/Sucha Hora	0,0	0,0	0,0	5,1	31,9	0,1	-
Chyżne/Trstena	8,6	47,2	0,8	116,2	29,1	2,7	1355
Zwardoń/Skalite	0,0	0,0	0,0	6,8	66,6	0,2	-
RAZEM	14,5	44,2	1,3	200,2	29,0	4,7	1382
<i>Granica czeska:</i>							
Leszna Górna/Trinec	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Cieszyn/Cesky Tesin	59,2	44,2	5,5	244,7	34,7	5,8	413
Marklowice/Petrovice	0,4	0,2	0,0	0,0	77,8	0,0	4
Łaziska/Vernovice	0,0	0,0	0,0	0,7	100,0	0,0	-
Chalupki/Bohumin	47,7	29,5	4,4	34,2	36,3	0,8	72
Owiszcze/Pist	0,0	100,0	0,0	0,4	100,0	0,0	2061
Tworków/Hat	0,1	100,0	0,0	1,2	98,3	0,0	1420
Bolesław/Pist	0,0	100,0	0,0	1,9	100,0	0,0	5026
Krzanowice/Chuchelna	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	-
Krzanowice/Strahovice	0,0	0,0	0,0	0,0	10,0	0,0	-

1	2	3	4	5	6	7	8
Pietraszyn/Sudice	0,0	0,0	0,0	11,6	62,5	0,3	–
Ściborzyce/Sudice	0,1	100,0	0,0	0,1	100,0	0,0	227
Wiechowice/Opava	0,6	100,0	0,1	0,0	0,0	0,0	1
Pietrowice/Krnov	0,2	59,4	0,0	4,4	51,9	0,1	1801
Konradów/Złate Hory	0,0	0,0	0,0	5,1	47,9	0,1	–
Glucholazy/Mikulovice	0,0	0,0	0,0	0,7	40,0	0,0	–
Paczków/Bily Potok	0,0	0,0	0,0	0,2	65,3	0,0	–
Boboszków/Dol. Lipka	0,0	0,0	0,0	15,9	51,7	0,4	–
Kudowa/Nachod	24,9	49,4	2,3	63,1	35,4	1,5	253
Lubawka/Kralovec	0,7	100,0	0,1	2,4	15,5	0,1	350
Jakuszyce/Harrachov	6,6	60,0	0,6	45,7	19,7	1,1	688
Czerniawa Zdrój/Nove Mesto	0,0	0,0	0,0	0,0	41,7	0,0	–
Zawidów/Habartice	4,3	55,5	0,4	0,0	50,0	0,0	1
RAZEM	145,0	41,8	13,5	432,3	35,6	10,2	298
<i>Granica niemiecka:</i>							
Sieniawka/Zittau	3,7	28,1	0,3	49,2	80,2	1,2	1346
Zgorzelec/Goerlitz	50,7	47,3	4,7	0,0	0,0	0,0	0
Jędrzychowice/Ludwigsdorf	0,0	0,0	0,0	450,9	66,2	10,7	–
Olszyna/Cottbus	120,4	44,6	11,2	261,1	74,9	6,2	217
Gubin/Guben	21,1	62,3	2,0	64,8	45,1	1,5	307
Świecko/Frankfurt	360,7	47,6	33,5	725,0	23,8	17,1	201
Kunowice/Frankfurt (kol.)	0,0	0,0	0,0	6,6	12,7	0,2	–
Krajnik Dol./Schwedt	4,5	47,8	0,4	75,1	72,6	1,8	1672
Kołbaskowo/Penkun	116,7	51,5	10,8	457,6	69,5	10,8	392
Lubieszyn/Linken	2,2	57,1	0,2	120,8	57,4	2,9	5431
Świnoujście/Ahlbeck	6,5	4,5	0,6	0,0	100,0	0,0	0
RAZEM	686,5	47,7	63,7	2211,0	53,3	52,3	322
<i>Granica morską:</i>							
Szczecin	0,1	0,0	0,0	0,0	25,6	0,0	72
Świnoujście	43,0	39,4	4,0	69,9	48,5	1,7	163
Gdynia	0,5	17,8	0,0	10,6	77,2	0,3	2339
Gdańsk	3,3	9,7	0,3	2,3	80,3	0,1	72
RAZEM	46,7	37,0	4,3	82,9	53,0	2,0	178
WSZYSTKIE GRANICE	1077,5	42,6	100,0	4227,4	40,4	100,0	392

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej.

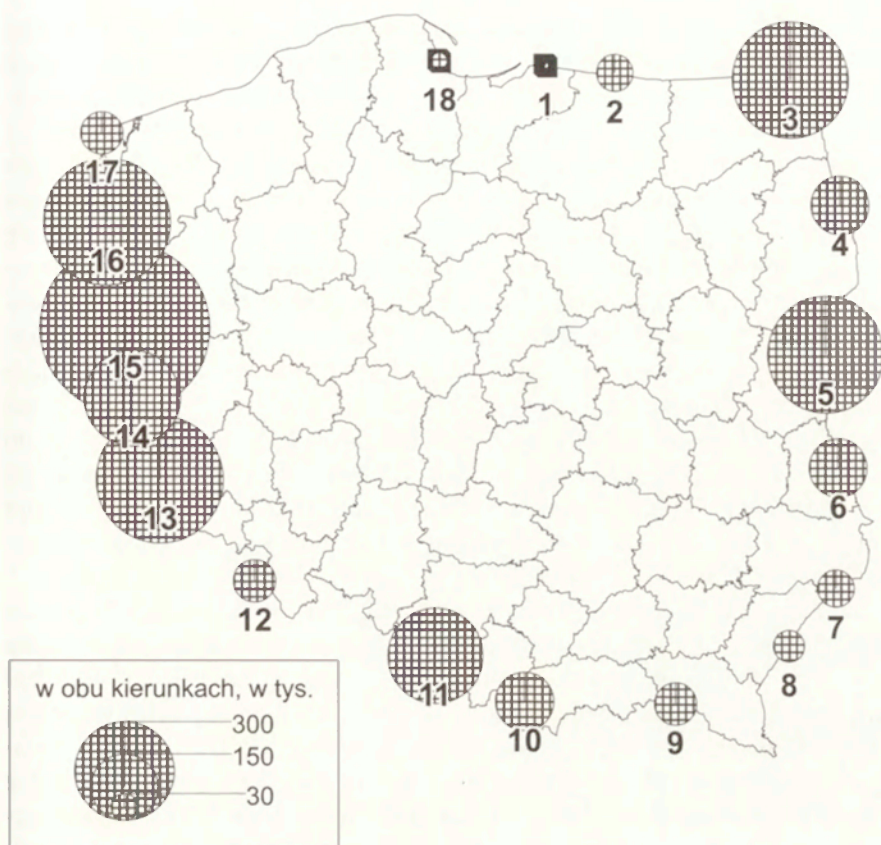
Jeszcze w roku 1990 52,5% ruchu skupiało się w Świecku, a 87,3% na trzech najruchliwszych przejściach. W 1994 roku najruchliwszym punktem było Kołbaskowo, skupiające zaledwie 21,3% ruchu (nastąpiło w miarę równomierne rozłożenie ruchu pomiędzy 8 punktów odprawiających samochody ciężarowe). Zakończenie budowy terminalu celnego w Świecku wpłynęło na ponowny wzrost koncentracji ruchu na głównym kierunku Warszawa–Berlin (w 1996 r. – Świecko ponownie 34,1% ruchu). W skali kraju najruchliwszymi przejściami były przez cały okres lat 90. punkty na granicy polsko-niemieckiej (Świecko, a w latach 1994–1995 przejściowo Kołbasko-



Ryc. 2. Ruch graniczny ciężarówek wg korytarzy transportowych w 1990 r.
HGV trans-border traffic by transport corridors, 1990

wo). W 1990 r. w Świecku odprawiano 33,5% przekraczających granice Polski ciężarówek, w 1997 r. – 17,1%. W 1997 r. po około 10% ruchu skupiały przejścia w Jędrzychowicach i Kołbaskowie, po około 9% w Budzisku i Kukurykach, a po około 6% w Olszynie i Cieszynie. Łącznie na siedmiu wymienionych najruchliwszych przejściach towarowych odprawiono 68,8% ciężarówek przekraczających granice Polski (tab. 3).

Wspomniana powolna dekoncentracja ruchu wpłynęła na zmniejszenie się udziału analizowanych 18 korytarzy transportowych (tab. 2 i ryc. 2, 3) w całości granicznych potoków pojazdów ciężarowych (przy jednoczesnym 3,5-krotnym wzroście natężenia ruchu w obrębie korytarzy). W 1990 r. wynosił on 94,1%, w 1997 r. – 86,3%. Najbardziej zmalał odsetek samochodów poruszających się na trasie Warszawa–Berlin. Tam też wzrost natężenia ruchu był najmniejszy (tylko dwukrotny). Zmniejszeniu uległy także udziały korytarzy Katowice–Wiedeń, Szczecin/Świnoujście–porty, Warszawa–Moskwa oraz Kraków–Lwów. Wynika to z pojawienia się nowych korytarzy przeci-



Ryc. 3. Ruch graniczny ciężarówek wg korytarzy transportowych w 1997 r.
 HGV trans-border traffic by transport corridors, 1997

nających granicę wschodnią. Najbardziej spektakularny jest przypadek, nieistniejącego w roku 1990 korytarza Warszawa–Tallin, którego udział w ruchu w 1997 r. wynosił już 9,3%. Spośród korytarzy biegnących do Europy Zachodniej najwyraźniej wzrosła rola szlaku Wrocław–Frankfurt nad Menem.

2.2. RUCH GRANICZNY POCIĄGÓW TOWAROWYCH

Natężenie ruchu pociągów towarowych na granicach Polski zmalało na początku lat 90. z poziomu 177,2 tys. w 1980 r. do 121,5 tys. w 1990 r. i zaledwie 85,6 tys. w 1993 r. Nastąpiło zmniejszenie przewozów towarów masowych w handlu zagranicznym oraz wzrost znaczenia transportu samochodowego w ruchu towarowym. Później natężenie to ponownie nieznacznie wzrosło do 102,6 tys. w 1996 r. W tym roku ruch pociągów towarowych odbywał się przez 30 przejść kolejowych i 1 morskie

(tab. 4). Blisko 2/3 ruchu składów koncentrowało się na granicach polsko-niemieckiej (31,1 tys.) i polsko-czeskiej (31,2 tys.); dalszych 15,5 tys. przypadało na granicę z Ukrainą, 11,5 tys. z Białorusią i 9,0 tys. ze Słowacją. Relatywnie niewielki pozostawał kolejowy ruch towarowy z Rosją i Litwą (zaledwie 740 składów). W 1996 r. 1,1 tys. pociągów towarowych odprawiono ponadto na granicy morskiej w terminalu promowym Świnoujście. W okresie 1994–1996 najdynamiczniejszy wzrost natężenia ruchu dokonał się na granicy ze Słowacją (prawie o 100%; efekt przeniesienia się dotychczasowych połączeń tranzytowych przez Zebrzydowice i Czechy do dwustronnego punktu w Zwardoniu), Niemcami, Ukrainą i Litwą; mniejszy z Rosją i Białorusią. Ruch na granicy czeskiej nieznacznie zmalał, a na morskiej zmniejszył się o blisko 20%. Składy polskie stanowiły w 1996 r. 49,4% wszystkich odprawianych składów towarowych. Podobnie jak w przypadku pociągów osobowych, przejazd przez poszczególne przejścia odbywał się najczęściej przy użyciu lokomotyw należących do tylko jednego z sąsiadów. Największy ruch składów towarowych odbywał się w 1996 r. na przejściach polsko-czeskim w Chałupkach (10,6%), polsko-niemieckim w Kunowicach (9,8%) oraz polsko-białoruskim w Terespolu (7,8%) i polsko-ukraińskim w Medyce (7,1%).

Jak już wspomniano, odsetek pociągów towarowych przekraczających granice w obrębie badanych 18 korytarzy transportowych jest nieco mniejszy niż to miało miejsce w przypadku samochodów ciężarowych. Co więcej, odsetek ten nie uległ w okresie 1994–1996 zasadniczym zmianom. Wiąże się to z mniejszą elastycznością przewozów kolejowych oraz z ich ogólnie malejącą rolą w międzynarodowej wymianie gospodarczej. Pewne znaczenie ma tu również duży ruch przez polsko-ukraińskie przejście w Hrubieszowie (Linia Hutniczo-Siarkowa, import rudy żelaza, eksport węgla; w 1996 r. – 4,3% całości transgranicznego ruchu składów towarowych), a ponadto przez położone poza korytarzami kolejowe przejścia polsko-słowackie (Muszyna – 4,7% ruchu; Zwardoń) oraz polsko-niemieckie przejście w Kostrzyniu (linia Gorzów Wielkopolski–Berlin).

2.3. RUCH GRANICZNY JEDNOSTEK MORSKICH

Statystyki Straży Granicznej wyróżniają trzy podstawowe grupy morskich jednostek pływających (tabor rzeczny zliczany jest oddzielnie):

- statki, w tym handlowe, pasażerskie, promy i wodoloty;
- jednostki rybackie, w tym statki rybackie, kutry i łodzie rybackie;
- jednostki sportowe.

W roku 1980 granice Polski przekroczyło w obu kierunkach łącznie 163,3 tys., w 1990 r. tylko 87,7 tys., w 1993 r. – 79,1 tys., a w 1996 r. – 126,1 tys. morskich jednostek pływających. Wahania wiążą się przede wszystkim z regresem polskiego bałtyckiego rybołówstwa morskiego. Aż do 1993 r. sukcesywnie malała liczba przekraczających granicę łodzi rybackich (później ustabilizowała się). Liczba kutrów była w 1990 r. ponad trzykrotnie niższa niż w 1980 r., później zaś wahała się i od 1993 r. rokrocznie wzrastała. Wahania w liczbie przekraczających granicę statków handlo-

T a b e l a 4. Ruch graniczny pociągów towarowych wg granic i przejść granicznych (1994, 1996)

Cargo trains traffic by borders and border crossings (1994, 1996)

Granice/przejścia graniczne (korytarze)	Ruch składów towarowych w obu kierunkach					
	ogółem		udział w ruchu w %		w tym polskie w %	
	1994	1996	1994	1996	1994	1996
<i>Granica z Rosją:</i>						
Braniewo (korytarz 1)	884	1 298	1,0	1,3	0,5	25,7
Bartoszyce (korytarz 2)	66	44	0,1	0,0	0,0	0,0
Skandawa	884	796	1,0	0,8	100,0	100,0
RAZEM	1 834	2 138	2,1	2,1	48,4	52,9
<i>Granica z Litwą:</i>						
Trakiszki (korytarz 3)	453	740	0,5	0,7	99,8	98,4
RAZEM	453	740	0,5	0,7	99,8	98,4
<i>Granica z Białorusią:</i>						
Kuźnica Białostocka (korytarz 4)	931	1 174	1,1	1,1	22,4	37,1
Siemianówka	1 389	1 648	1,6	1,6	57,2	57,6
Czeremcha	1 112	65	1,3	0,1	99,9	100,0
Terespol (korytarz 5)	6 883	8 661	7,8	8,5	63,6	39,8
RAZEM	10 315	11 548	11,7	11,3	63,0	42,4
<i>Granica z Ukrainą</i>						
Dorohusk (korytarz 6)	1 588	3 080	1,8	3,0	84,7	85,7
Hrubieszów	4 862	4 442	5,5	4,3	0,5	1,1
Hrebenne (korytarz 7)	0	2	0,0	0,0	0,0	100,0
Werchrata (korytarz 7)	0	763	0,0	0,7	0,0	15,3
Medyka (korytarz 8)	6 510	7 232	7,4	7,1	31,7	38,0
RAZEM	12 960	15 519	14,7	15,2	26,5	35,8
<i>Granica ze Słowacją:</i>						
Łupków	0	860	0,0	0,8	0,0	0,0
Muszyna	4 029	4 853	4,6	4,7	100,0	100,0
Zwardoń	647	3 273	0,7	3,2	59,2	50,3
RAZEM	4 676	8 986	5,3	8,8	94,4	72,3
<i>Granica z Czechami:</i>						
Cieszyn (korytarz 11)	5 272	4 580	6,0	4,5	100,0	100,0
Zebrzydowice (korytarz 11)	6 327	6 193	7,2	6,1	99,9	100,0
Chałupki (korytarz 11)	7 299	10 866	8,3	10,6	0,0	0,0
Głuchołazy	1 334	602	1,5	0,6	0,0	0,0
Międzylesie (korytarz 12)	4 074	2 256	4,6	2,2	0,0	0,0
Mieroszów	1 922	3 424	2,2	3,3	100,0	100,0
Lubawka	1 610	1 340	1,8	1,3	0,0	0,0
Zawidów	3 392	1 904	3,9	1,9	0,0	0,0
RAZEM	31 230	31 165	35,4	30,5	43,3	45,6
<i>Granica z Niemcami:</i>						
Węglińiec (korytarz 13)	1 980	6 250	2,2	6,1	0,0	0,0
Zasieki (korytarz 14)	3 502	2 800	4,0	2,7	100,0	100,0
Gubin	2 773	3 626	3,1	3,5	100,0	100,0
Kunowice (korytarz 15)	9 552	10 022	10,8	9,8	100,0	100,0
Kostrzyn	3 634	4 124	4,1	4,0	0,0	0,0
Szczecin-Gumieńce (korytarz 16)	3 760	4 244	4,3	4,1	0,0	0,0
RAZEM	25 201	31 066	28,6	30,4	62,8	53,0
<i>Granica morska:</i>						
Świnoujście (korytarz 17)	1 432	1 105	1,6	1,1	100,0	100,0
RAZEM	1 432	1 105	1,6	1,1	100,0	100,0
RAZEM w obrębie 18 korytarzy	60 513	71 310	68,7	69,7	57,1	49,3
POLSKA	88 101	102 267	100,0	100,0	52,7	49,4

wych były w całym interesującym nas okresie nieznaczne. Ruch statków wchodzących i wychodzących z polskich portów małał powoli do 1993 r. (15,3 tys.), później zaś konsekwentnie rósł i w 1996 r. z liczbą 18,1 tys. zbliżył się do poziomu roku 1980 (18,3 tys.). Jednocześnie w latach 90. nieprzerwanie wzrastała liczba przekraczających granicę statków pasażerskich (przede wszystkim promów i jednostek białej floty na Zalewach Szczecińskim i Wiślanym; z 5,0 tys. w 1980 r. i 4,0 tys. w 1990 r. do 17,1 tys. w 1996 r.).

W 1996 r. najwięcej statków (łącznie handlowych i pasażerskich) odprawiły porty w Świnoujściu (10,4 tys.; promy), Szczecinie (7,2 tys.; jednostki handlowe), Nowym Warpnie (5,1 tys.; biała flota), Gdyni (4,6 tys.; jednostki handlowe i promy), Gdańsku (4,4 tys.; jednostki handlowe i promy) i Fromborku (1,6 tys.; biała flota). Pod banderą polską pływało 16,4% odprawionych statków; najwięcej w Świnoujściu – 29,3%, Gdyni i Gdańsku; zaledwie 9,6% w Szczecinie. Połączenia białej floty na Zalewach w całości obsługiwane były przez jednostki niemieckie (Szczeciński) i rosyjskie (Wiśłany). Ponadto 90 statków morskich (wszystkie pod banderą obcą) odprawiono na polsko-niemieckich przejściach rzecznych w Widuchowej i Gryfinie. W obrębie dwóch „morskich” korytarzy transportowych dokonywało się w 1996 r. 75,4% ruchu granicznego, najbardziej nas interesujących, jednostek handlowych.

2.4. RUCH GRANICZNY JEDNOSTEK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Ruch graniczny jednostek taboru rzecznoego odbywa się praktycznie wyłącznie na 5 polsko-niemieckich rzecznych przejściach granicznych na Odrze. Ponadto sporadycznie jednostki żeglugi śródlądowej odprawiano w latach 90. w drogowym przejściu Gryfino (prawdopodobnie z przyczyn technicznych), a ponadto w portach morskich Świnoujścia, Trzebieży (do 1992 r. posiadała status przejścia rzecznoego), Szczecina i Fromborka. Większość międzynarodowej żeglugi odrzańskiej stanowią rejsy polskich barek obsługujących trasy z Niemiec (głównie Berlina) oraz miast nadodrzańskich przez kanały Odra–Sprewa i Odra–Hawela i Odrę do portu morskiego w Szczecinie (geograficznie najbliższy port nowej stolicy zjednoczonych Niemiec). Obsługiwane są one przez przejścia rzeczne w Osinowie (przy ujściu kanału Odra–Hawela), Widuchowej i Gryfinie (przy końcu granicznego odcinka Odry). Mniejsze znaczenie ma przejście w Miłowie (ruch z górnej Odry do Niemiec) i Słubicach.

Wielkość ruchu granicznego jednostek rzecznych była – po wzroście w pierwszych latach 90. (z zaledwie 6,1 tys. jednostek w 1980 r. do 12,8 tys. w 1990 r. i 19,0 tys. w 1992 r.) – od 1994 r. ustabilizowana. W 1994 r. granicę przekroczyło 24,0 tys. barek, w 1996 r. – 23,8 tys. Pewnym zmianom uległ natomiast przestrzenny rozkład najruchliwszych punktów odprawy. W 1994 r. funkcję tą spełniało Gryfino (9,1 tys.), w 1996 r. – Widuchowa (8,6 tys.) i Osinów Dolny (7,5 tys.). Barki polskie stanowią aż 82,5% całości ruchu. Dominacja polskich przewoźników w polsko-niemieckiej żegludzie śródlądowej spotyka się z niechęcią strony niemieckiej, która dąży do jej ograniczenia metodami administracyjnymi (zezwozenia, limity, badania stanu technicznego – analogiczne jak w przypadku samochodów ciężarowych). Prawie wyłącznie

jednostki polskie odprawiane są na przejściach w Miłowie i Osinowie Dolnym. Większy odsetek jednostek obcych (niemieckich) odnotowywany jest w Widuchowej i Gryfinie. Wiąże się to z faktem, że Odra stanowi wspólny polsko-niemiecki szlak wodny. Tym samym odprawy dokonywane są często na ostatnim przejściu przed wejściem na zagraniczne wody śródlądowe (np. Osinów Dolny dla jednostek polskich wchodzących w kanał Odra–Hawela i Gryfino dla jednostek niemieckich płynących do Szczecina). Wprawdzie miejsca odprawy towarów w transporcie wodnym nie nawiązują bezpośrednio do układu głównych korytarzy transportowych, to jednak można zaryzykować stwierdzenie, że duża część przewozów skierowana jest do Szczecina i tym samym zasila korytarz 17. Jednocześnie same przewozy śródlądowe Berlin–Szczecin nawiązują swoim kierunkiem do korytarza 16.

*

Dostępne statystyki nie rozróżniają ruchu samolotów pasażerskich i cargo. Tym samym nie jest możliwa dokładna analiza ruchu samolotów w przewozach towarowych. Ogólna silna koncentracja ruchu samolotów na lotnisku w Warszawie (73,8% w 1996 r.) pośrednio wskazuje jednak na co najmniej tak samo silną koncentrację przewozów cargo w tym właśnie porcie lotniczym.

W tym miejscu należy też zaznaczyć, że istnienie na danym kierunku intensywnej wymiany towarowej generuje nie tylko ruch pojazdów ciężarowych, pociągów towarowych i jednostek żeglugi. Wpływa ono także znacząco na ruch osobowy, w tym szczególnie ruch samochodów osobowych oraz samolotów. Kontakty gospodarcze (w tym handlowe) wymuszają bowiem liczne podróże służbowe, przewóz próbek handlowych itd. Podróże takie najczęściej odbywają się właśnie samochodami osobowymi i samolotami, tylko na niektórych kierunkach również koleją (z reguły tam, gdzie istnieją szybkie i wygodne połączenia, a więc przede wszystkim do Berlina i Wiednia).

W okresie 1990–1997 osobowy ruch graniczny (w obu kierunkach) wzrósł z 84,2 mln do 273,9 mln osób. Największą część uczestników tego ruchu stanowiły jednak osoby przyjeżdżające do Polski na zakupy (nawiasem mówiąc także biorące udział w polskim eksporcie, tyle że nierejestrowanym), tym samym precyzyjne wydzielenie kategorii podróżujących służbowo nie jest możliwe. Pośrednio wzrostu liczby podróży służbowych do i z Polski dowodzą dane GUS o wspomnianym nierejestrowanym handlu przygranicznym (*Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców... 1994–1996, 1997, 1998*). Przez całe lata 90. był on główną przyczyną masowych przyjazdów do Polski z krajów sąsiednich. Dane za lata 1996–1998 wskazują na systematyczne zmniejszanie się wydatków cudzoziemców w naszym kraju. Jednocześnie ruch graniczny osób nie zmalał. Ubytek przyjeżdżających na zakupy musiał więc zostać zrekompensowany przyjazdami autentycznie turystycznymi oraz właśnie służbowymi.

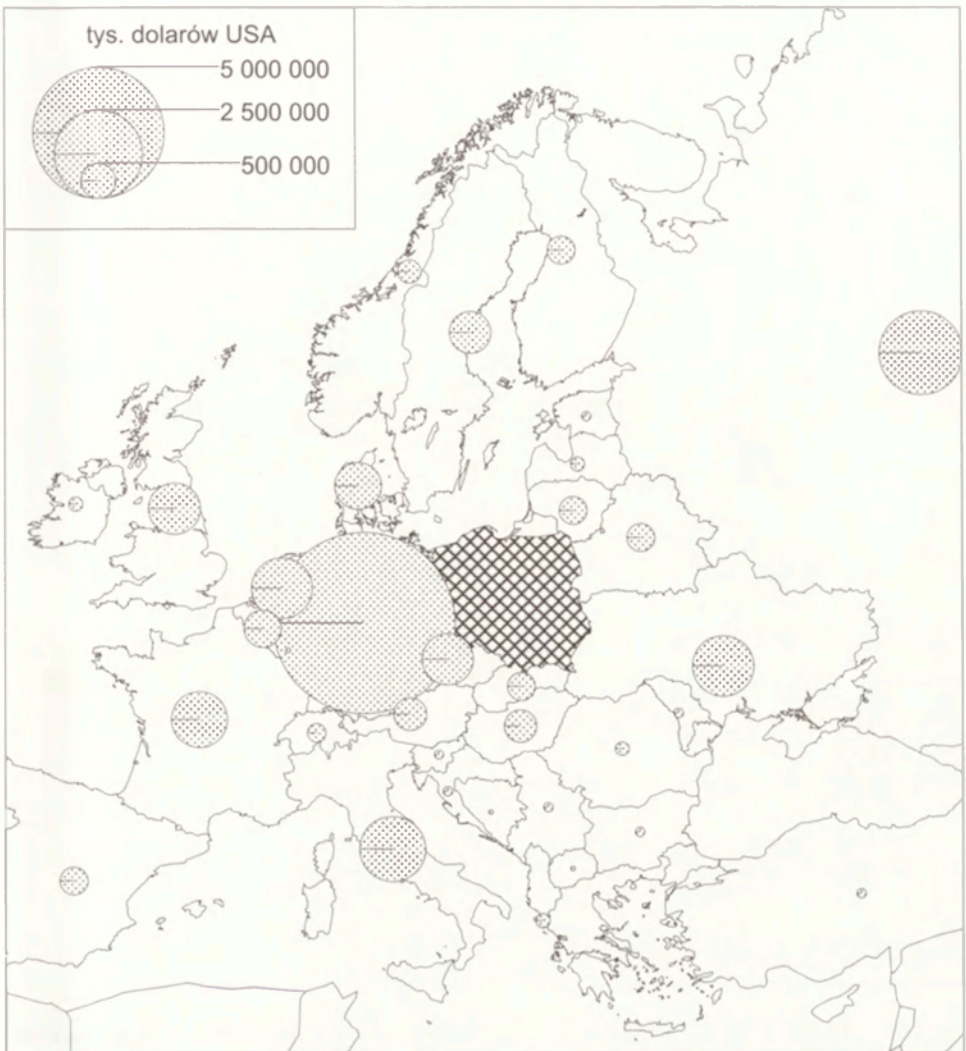
3. WEWNĘTRZNA STRUKTURA GEOGRAFICZNA POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO

W tej części opracowania najczęściej uwagi poświęcono analizie zróżnicowania regionalnego eksportu jako najlepiej obrazującego interesujące nas zagadnienia. Rozmieszczenie regionalne importerów w mniejszym stopniu odzwierciedla stan faktycznych powiązań gospodarczych, z uwagi na ich silną koncentrację (stanowiące znaczną część polskiego importu towary konsumpcyjne trafiają zwykle do siedziby importera, skąd są redystrybuowane po terenie kraju). W badaniu posłużono się starym (obowiązującym do końca 1998 r.) podziałem administracyjnym. Oprócz względów technicznych (brak danych przeliczonych na nowe województwa; możliwość analizy dynamicznej względem roku 1995) przemawiały za tym także przesłanki merytoryczne. Analiza danych w układzie 16 województw byłaby znacznie mniej precyzyjna. Nie pozwalałaby na uchwycenie specyfiki np. obszarów przygranicznych czy regionów wielkich aglomeracji.

Analiza na podstawie druków SAD oznacza agregację według lokalizacji eksporterów i importerów, a nie producentów i konsumentów. Tym samym otrzymane rezultaty nie są obrazem rozkładu przestrzennego produkcji na eksport i konsumpcji artykułów importowanych. Są one odzwierciedleniem rozmieszczenia podmiotów gospodarczych prowadzących obrót towarowy z zagranicą. W opinii autora taka właśnie (skądinąd narzucona istniejącym materiałem źródłowym) prezentacja nie jest wadą, lecz przeciwnie atutem opracowania. Autentyczne więzi gospodarcze z zagranicą tworzą bowiem przede wszystkim eksporterzy i importerzy. To do nich, a nie do producentów, należą – kluczowe w warunkach gospodarki wolnorynkowej – zadania znalezienia rynków zbytu, promocji i wreszcie korzystnej sprzedaży polskich produktów za granicą.

3.1. EKSPORT

W 1997 r. wartość polskiego eksportu wynosiła 25,7 mld dolarów USA. Jak co roku, najczęściej wywożonych towarów trafiało do Niemiec (33%, według najnowszych danych za rok 1998 – 36,3%). Łącznie na kraje Unii Europejskiej przypadają 64,3% polskiego eksportu (ryc. 4), na kraje byłego Związku Radzieckiego około 17% (w tym na Rosję 8,4% i na Ukrainę 4,7%). Po zasadniczej zmianie zewnętrznej struktury geograficznej polskiego eksportu, jaka miała miejsce na początku lat 90., lata 1995–1997 odznaczały się stabilizacją w tym zakresie. Systematycznie wzrastał jedynie udział krajów byłego ZSRR w eksporcie, przede wszystkim kosztem krajów Trze-

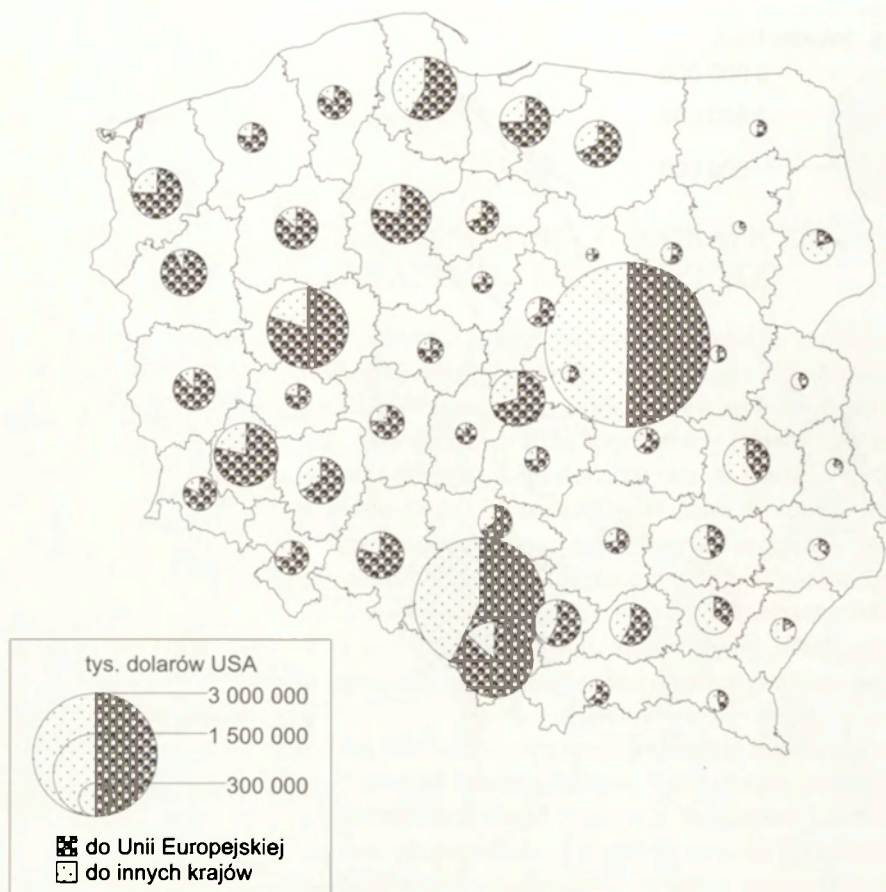


Ryc. 4. Eksport z Polski wg krajów w 1997 r.

Poland's export in 1997, by European countries

ciego Świata. W roku 1997 tendencja ta była szczególnie wyraźna, gdyż już odczuwalne były skutki kryzysu azjatyckiego (spadek wywozu do, zaliczanych do państw rozwijających się, krajów Azji Południowo-Wschodniej), a jeszcze nie wystąpił kryzys rosyjski.

Dominującą rolę w eksporcie spełniają województwa warszawskie i katowickie (tab. 5 i ryc. 5), na które łącznie przypada około 1/3 wartości wywożonych towarów. Jest przy tym charakterystyczne, że udział, posiadającego gospodarkę polifunkcyjną i w dużym stopniu sprywatyzowaną, województwa warszawskiego stale wzrasta, zaś skupiającego tradycyjne gałęzie przemysłu – katowickiego systematycznie maleje.

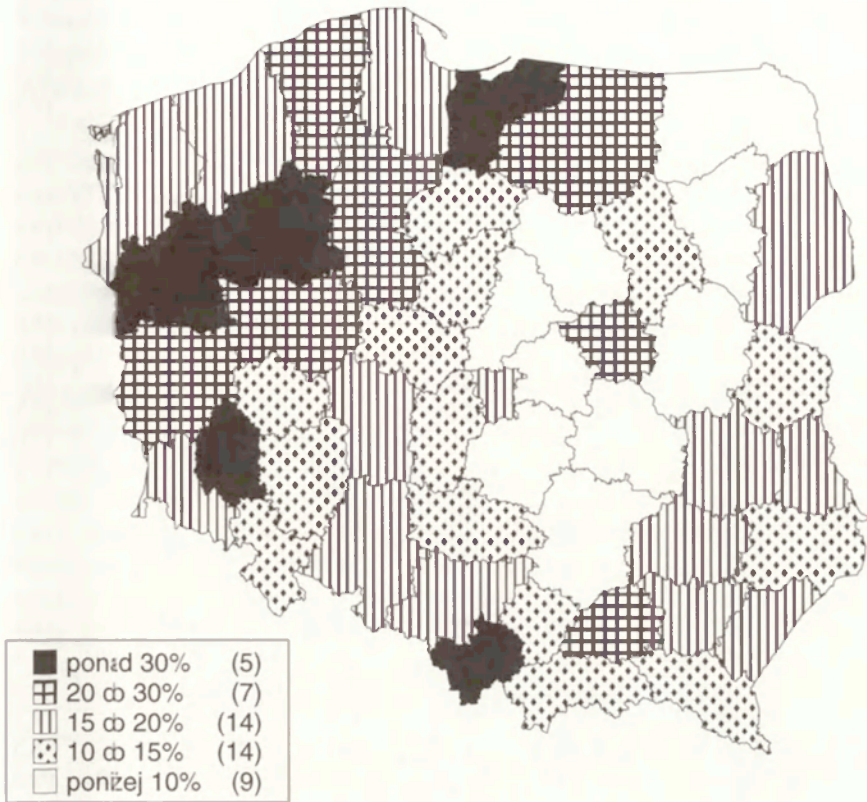


Ryc. 5. Eksport w 1997 r., wg województw

Export in 1997, by voivodships

Trzecim największym eksporterem jest poznańskie (5,4% w 1997 r.), a czwartym bielskie (4,7%). Poza wymienionymi województwami relatywnie większe znaczenie w eksporcie ma Polska Zachodnia, w tym pogranicze niemieckie oraz pas Legnica–Poznań–Bydgoszcz–Gdańsk. Ponad 2,5% udział w eksporcie miały w 1997 r.: bydgoskie, gdańskie, legnickie, łódzkie i szczecińskie. Bezwzględna wartość eksportu maleje wyraźnie w województwach centralnych i wschodnich (poza aglomeracjami), na wyższym poziomie utrzymując się jedynie w pasie południowym, od krakowskiego przez tarnowskie i rzeszowskie po przemyskie. Spośród województw zachodnich najmniej eksportuje się z leszczyńskiego i koszalińskiego.

Rozpatrując rozkład przestrzenny eksportu, z punktu widzenia przebiegu badanych korytarzy transportowych, podkreślić trzeba zauważalną koncentrację na kierunku najważniejszych korytarzy równoleżnikowych, przede wszystkim południowego, a w mniejszym stopniu także centralnego (tam głównie za sprawą dwóch województw: warszawskiego i poznańskiego). Rola infrastruktury transportowej w gene-



Ryc. 6. Eksport w 1997 r. względem PKB, wg województw
Relation of export to GDP, by voivodships, 1997

T a b e l a 5. Eksport z Polski wg województw, 1995–1997
Poland's export by voivodships, 1995–1997

Województwa	Wartość eksportu w tys. dolarów USA		Wzrost wartości 1995–1997		Udział w całości eksportu		Eksport 1997 na 1 miesz- kańca w USD	Eksport 1997 jako % PKB 1996
	1995	1997	w tys. USD	1995 =100	1995	1997		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
warszawskie	4 025 256	4 847 628	822 372	120	17,6	18,9	2 004	28,7
białkopodlaskie	66 977	95 309	28 332	142	0,3	0,4	308	14,1
białostocki:	167 588	300 607	133 019	179	0,7	1,2	428	15,3
bielskie	1 000 889	1 206 711	205 822	121	4,4	4,7	1 306	39,3
bydgoskie	604 630	843 400	238 770	139	2,6	3,3	743	24,0
chełmskie	46 495	87 053	40 558	187	0,2	0,3	349	15,4

1	2	3	4	5	6	7	8	9
ciechanowskie	42 442	70 286	27 844	166	0,2	0,3	161	6,7
częstochowskie	240 985	305 770	64 786	127	1,1	1,2	392	14,9
elbląskie	391 250	584 532	193 281	149	1,7	2,3	1 182	37,5
gdańskie	1 023 637	894 046	-129 591	87	4,5	3,5	610	16,2
gorzowskie	412 894	501 742	88 848	122	1,8	2,0	977	33,9
jeleniogórskie	230 172	275 854	45 682	120	1,0	1,1	527	18,3
kaliskie	282 433	336 554	54 121	119	1,2	1,3	465	16,5
katowickie	3 213 463	3 270 505	57 041	102	14,0	12,7	837	19,3
kieleckie	195 785	196 216	431	100	0,9	0,8	173	6,8
konińskie	171 056	195 155	24 100	114	0,7	0,8	406	13,3
koszalińskie	232 718	254 452	21 734	109	1,0	1,0	484	16,8
krakowskie	455 673	539 847	84 174	118	2,0	2,1	434	10,6
krośnieńskie	92 006	154 369	62 363	168	0,4	0,6	303	11,7
legnickie	1 085 045	956 530	-128 515	88	4,7	3,7	1 821	41,5
leszczyńskie	112 509	158 574	46 066	141	0,5	0,6	398	11,0
lubelskie	389 833	564 076	174 242	145	1,7	2,2	549	17,8
łomżyńskie	29 800	62 112	32 311	208	0,1	0,2	176	8,1
łódzkie	774 197	733 318	-40 880	95	3,4	2,9	663	19,3
nowosądeckie	134 142	168 066	33 923	125	0,6	0,7	226	10,7
olsztyńskie	368 287	523 189	154 901	142	1,6	2,0	674	25,1
opolskie	509 754	504 106	-5 648	99	2,2	2,0	492	16,1
ostrołęckie	87 915	113 560	25 646	129	0,4	0,4	276	11,8
piłskie	322 506	476 650	154 145	148	1,2	1,9	960	33,3
piotrkowskie	202 346	162 377	-39 969	80	0,9	0,6	253	8,7
płockie	178 853	230 844	51 991	129	0,8	0,9	443	6,5
poznańskie	938 030	1 399 671	461 640	149	4,1	5,4	1 029	21,3
przemyskie	76 625	170 709	94 084	223	0,3	0,7	411	19,6
radomskie	194 850	189 561	-5 289	97	0,9	0,7	248	8,8
rzeszowskie	223 368	388 094	164 726	174	1,0	1,5	516	17,7
siedleckie	116 804	107 219	-9 585	92	0,5	0,4	162	7,4
sieradzkie	111 453	127 010	15 557	114	0,5	0,5	308	12,7
skierniewickie	83 221	109 754	26 533	132	0,4	0,4	259	9,8
śląskie	225 299	278 146	52 847	123	1,0	1,1	649	25,6
suwalskie	81 788	101 547	19 759	124	0,4	0,4	208	8,5
szczecińskie	1 021 685	650 339	-371 346	64	4,5	2,5	654	16,9
tarnobrzesckie	216 675	287 279	70 605	133	0,9	1,1	471	18,6
tarnowskie	314 762	429 204	114 442	136	1,4	1,7	614	24,2
toruńskie	226 002	287 564	61 563	127	1,0	1,1	427	13,6
wałbrzyskie	250 576	285 265	34 689	114	1,1	1,1	388	14,7
włocławskie	138 243	152 153	13 910	110	0,6	0,6	350	14,8
wrocławskie	448 787	521 193	72 406	116	2,0	2,0	458	11,6
zamojskie	68 425	132 249	63 824	193	0,3	0,5	270	13,2
zielenogórskie	449 837	440 271	-9 566	98	2,0	1,7	650	21,6
nieustalone	616 973	24 881	-592 092	4	2,7	0,1		
RAZEM	22 894 937	25 695 545	2 800 608	112	100,0	100,0	665	19,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

rowaniu powiązań eksportowych jest, na poziomie ogólnym, trudna do określenia z uwagi na nakładanie się wielu czynników (np. w korytarzu południowym przede wszystkim koncentracji potencjału przemysłowego). Zależności są łatwiejsze do identyfikacji podczas analizowania wywozu do poszczególnych krajów.

Lepszym, z punktu widzenia metodologicznego, wskaźnikiem jest eksport przeliczony na 1 mieszkańca (tab. 5). W 1997 r. wynosił on w Polsce 665 dolarów USA. W 1995 r. najwyższą pozycję w tym zakresie miało, eksportujące miedź, województwo legnickie, a kolejne lokaty zajmowało warszawskie, bielskie i szczecińskie. W 1997 r. przewodziło już warszawskie (2 tys. dolarów USA, wielkość porównywalna z Portugalią – 2,2 tys. i Czechami – 2,1 tys.), przed legnickim (1,8 tys.), bielskim (1,3 tys.), elbląskim (1,2 tys.), poznańskim (1,0 tys.) i gorzowskim (1,0 tys.). Wysokim poziomem wskaźnika odznaczała się cała szeroko rozumiana Polska Północno-Zachodnia, poza koszalińskim. Najniższe wartości zanotowano na Mazowszu, środkowej części tzw. „Ściany Wschodniej” i Podkarpaciu, w tym przede wszystkim w województwach: ciechanowskim (161 dolarów USA, dla porównania Chiny 123, Turcja 334), kieleckim, łomżyńskim, siedleckim i skierniewickim.

Często stosowanym wskaźnikiem jest relacja wartości eksportu do Produktu Krajowego Brutto. W sposób syntetyczny pokazuje on poziom proeksportowego ukierunkowania gospodarki. W tym zakresie wartość średnia dla Polski (19,1% lub według *Rocznika statystycznego GUS* – 24,4%) nie odbiega aż tak drastycznie od standardu większych krajów rozwiniętych (np. Niemcy 24,2%, Austria 40,8%, ale Holandia 53,7%), jednocześnie jednak pozostaje niższa także w porównaniu z niektórymi krajami Europy Środkowo-Wschodniej (np. Czechy – 53,4%, Węgry – 39,1%, a nawet Ukraina – 45,6%; prawdopodobnie efekt załamania rynku wewnętrznego). Obliczając wskaźnik dla poszczególnych województw, posłużono się najnowszym dostępnym szacunkiem PKB według województw dla roku 1996. Jako zdecydowanie najbardziej proeksportowa okazała się gospodarka województw eksploatujących wywożone surowce oraz skupiających inwestycje zagraniczne (tab. 5 i ryc. 6), w tym przede wszystkim: legnickiego (41,5%), bielskiego (39,3%), elbląskiego (37,5%), gorzowskiego (33,9%) i piłskiego (33,3%). Poziom 25% przekroczyły ponadto: warszawskie, olsztyńskie oraz śląskie. Z województw położonych we wschodniej Polsce relatywnie wysokim wskaźnikiem odznaczało się przemyskie (19,6%), lubelskie i rzeszowskie. Zdecydowanie najmniejsze znaczenie gospodarcze eksportu odnotować należy w województwach otaczających pierścieniem Warszawę (w tym przede wszystkim – wskaźnik poniżej 7% – w ciechanowskim i plockim), a ponadto w województwie kieleckim, suwalskim, we wschodnich Sudetach (wałbrzyskie) i na Podkarpaciu.

Cennych informacji dostarcza nam również analiza rozkładu przestrzennego największych eksporterów. Ranking 100 największych firm-eksporterów jest opracowywany rokrocznie przez Krajową Izbę Gospodarczą i Agencję Informacyjno-Wydawniczą BOSS. Powstaje on również na podstawie danych z Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego, weryfikowanych poprzez indywidualne kontakty z przedsiębiorstwami (Stefaniak 1999). W 1997 r. na 100 największych spośród nich przypadało aż 39,2% polskiego eksportu. Co więcej, dynamika przyrostu w tej grupie była zauważalnie wyższa niż w eksporcie ogółem.

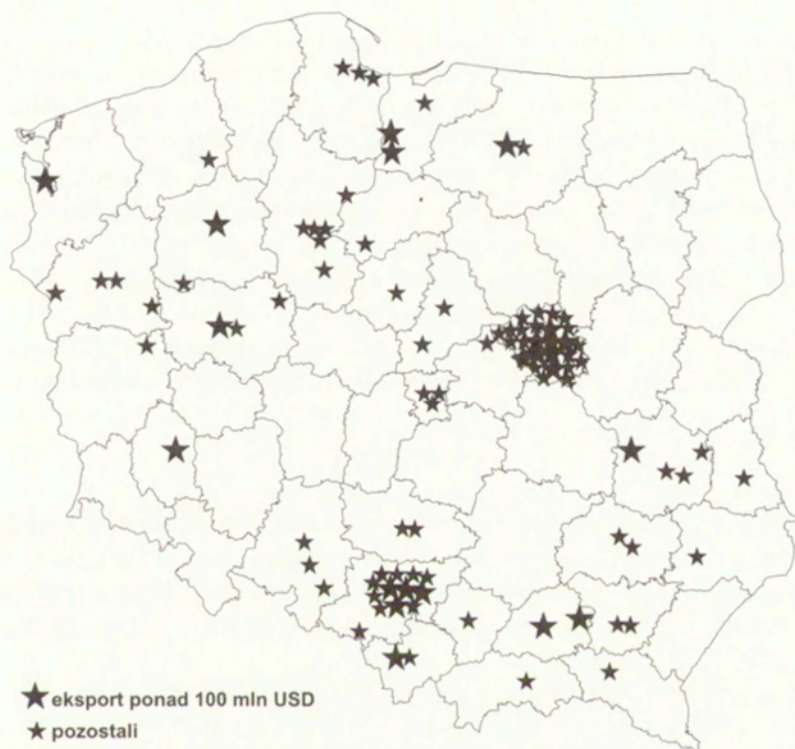
T a b e l a 6. Rozmieszczenie największych firm-eksporterów, 1996–1998

Companies with highest export values by voivodships, 1996–1998

Województwa	Liczba firm z listy 100 największych eksporterów		
	1996	1997	1998
1	2	3	4
warszawskie	24	26	25
białkopodlaskie	0	0	0
białostockie	1	0	1
bielskie	2	2	2
bydgoskie	5	6	4
chełmskie	0	1	0
ciechanowskie	0	0	0
częstochowskie	2	2	2
elbląskie	3	3	3
gdańskie	5	3	3
gorzowskie	3	4	4
jeleniogórskie	1	0	1
kaliskie	0	0	1
katowickie	12	14	15
kieleckie	0	0	1
konińskie	1	0	0
koszalińskie	1	1	2
krakowskie	3	3	1
krośnieńskie	0	1	0
legnickie	1	1	1
leszczyńskie	0	0	0
lubelskie	4	4	3
łomżyńskie	0	0	0
łódzkie	3	3	2
nowosądeckie	1	1	1
olsztyńskie	2	2	3
opolskie	2	3	1
ostrołęckie	1	1	1
piłskie	3	2	2
piotrkowskie	0	0	0
płockie	2	2	1
poznańskie	5	3	3
przemyskie	0	0	0
radomskie	0	0	0
rzeszowskie	1	2	2
siedleckie	0	0	0
sieradzkie	0	0	0
skierniewickie	1	1	1
słupskie	0	0	0
suwalskie	0	0	0
szczecińskie	2	1	2
tarnobrzeskie	2	2	3
tarnowskie	3	2	3
toruńskie	0	1	1

1	2	3	4
wałbrzyskie	0	0	0
wrocławskie	0	1	1
wrocławskie	2	0	1
zamojskie	0	1	1
zielonogórskie	2	1	2
RAZEM	100	100	100

Źródła: Bączyk A., Zarzycki M., *Liderzy eksportu w roku 1997*; Stefaniak P., *Liderzy polskiego eksportu 1998*.



Ryc. 7. Rozmieszczenie największych firm-eksporterów w 1997 r.

Distribution of greatest companies-exporters, 1997

Na czele listy znajdował się w 1997 r. Kombinat Górniczo-Hutniczy POLSKA MIEDZ (820,6 mln dolarów USA; 3,2% całości polskiego eksportu). Kolejne miejsca zajmowały katowicki WĘGŁOKOKS (3,1%) i bielski FIAT AUTO POLAND (2,9%). W 1998 r. nastąpiła wymiana pozycji między Fiatem (awans na czoło listy) i KGHM (spadek na trzecie miejsce). W 1997 r. firmy z listy 100 największych eksporterów znajdowały się w 31 województwach (tab. 6 i ryc. 7). Aż 26 zlokalizowanych było w stołecznym warszawskim (głównie dawne centrale i przedsiębiorstwa handlowe z wszystkich branż), 14 w katowickim (eksporterzy węgla i stali), 6 w byd-

goskim (głównie branża drzewno-papiernicza), po 4 w gorzowskim i lubelskim, po 3 w elbląskim, gdańskim, krakowskim, łódzkim, opolskim i poznańskim.

Dokładny rozkład przestrzenny przedsiębiorstw-eksporterów z pierwszej „setki” przedstawiono na rycinie 7. Obok ogromnego skupienia największych eksporterów w warszawskim i katowickim (łącznie 40%) widoczne są dwie strefy ich koncentracji, obejmujące:

- pas od gorzowskiego przez poznańskie, pilskie do bydgoskiego, elbląskiego i olsztyńskiego, z odgałęzieniem przez Kujawy w kierunku stolicy;
- Polskę Południową (województwa otaczające województwo katowickie) i Południowo-Wschodnią (od krakowskiego po lubelskie).

Jednocześnie w gronie największych eksporterów nie znalazły się prawie żadne firmy z Dolnego Śląska (poza KGHM z Lubina), południowej Wielkopolski, Kielecczyny, Północnego Mazowsza i Podlasia. Mniejsza niż można by się było spodziewać jest też koncentracja wielkich eksporterów w dużych aglomeracjach polifunkcyjnych (poza stołeczną i katowicką). W 1997 r. na liście nie ma ani jednej firmy z województwa wrocławskiego, tylko po trzy reprezentują łódzkie, krakowskie i poznańskie.

Na kierunku głównych korytarzy transportowych (oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie) znalazło się 84 eksporterów z „listy 100”; najwięcej wzdłuż tras Warszawa–Berlin (22), Frankfurt nad Menem–Wrocław–Kraków–Lwów (23) i Gdańsk–Katowice–Cieszyn (23). Łącznie w sąsiedztwie tych trzech tras zlokalizowanych było 59 przedsiębiorstw – potentatów eksportowych (liczba ta nie jest sumą uprzednio podanych, gdyż firmy położone na skrzyżowaniu korytarzy zaliczono do obydwu spośród nich).

3.2. IMPORT

W 1997 r. do Polski zaimportowano towary o łącznej wartości 42,2 mld dolarów USA. Głównym dostawcą były Niemcy (24,1%). Drugą pozycję od 1994 r. zajmują Włochy (w 1997 r. – 9,9%), a trzecią Rosja (6,3%). W sumie z krajów Unii Europejskiej pochodziło w 1997 r. 63,9% polskiego importu, a z krajów powstałych po rozpadzie ZSRR – 8,7% (ryc. 8).

Rozkład przestrzenny odbiorców importu na terenie Polski odznacza się większą, niż to miało miejsce w przypadku eksportu, koncentracją (tab. 7 i ryc. 9). Ośrodkami tej koncentracji są w pierwszej kolejności dawne województwa warszawskie i poznańskie (otrzymujące łącznie 44% wartości importu), inne województwa „aglomeracyjne”: katowickie, gdańskie, łódzkie, krakowskie i wrocławskie; a ponadto województwo bielskie (m. in. import podzespołów do produkcji i montażu samochodów FIAT) oraz płockie (import surowca do kombinatu petrochemicznego). Relatywnie dużą część importu przyjmują województwa zachodnie, wyraźnie mniejszą wschodnie, w tym przede wszystkim (inaczej niż to było w przypadku eksportu) przygraniczne. Dominująca pozycja Warszawy (a w jakiejś mierze także Poznania) w imporcie wiąże się z lokalizacją w dawnym województwie stołecznym siedzib i magazynów dużych importerów. W praktyce znaczna część importowanych do stolicy artykułów konsumpcyjnych trafia następnie na rynek w innych częściach kraju.

W przeliczeniu na jednego mieszkańca zdecydowanie największy import w 1997 r.

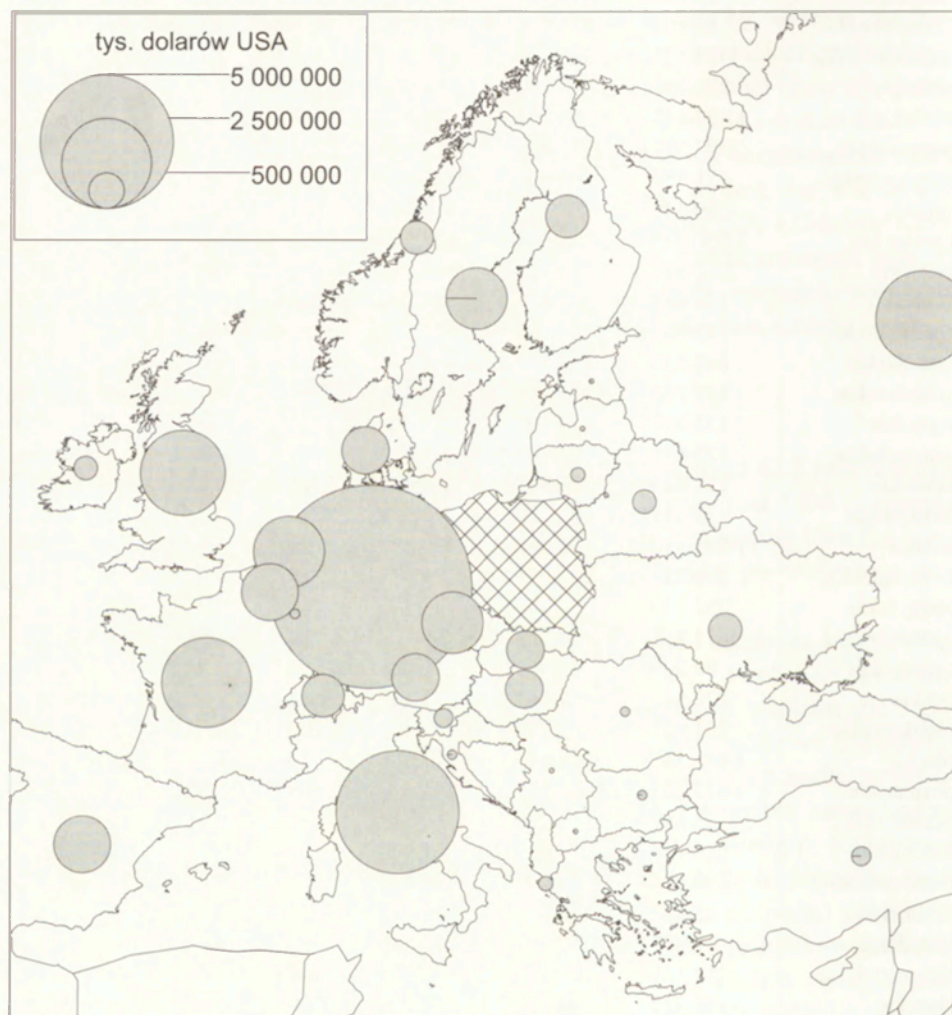
T a b e l a 7. Import do Polski wg województw, 1995–1997

Import to Poland by voivodships, 1995–1997

Województwa	Wartość importu w tys. dolarów USA		Wzrost wartości 1995–1997		Udział w całości importu		Import 1997 na 1 mieszkańca
	1995	1997	w tys. USD	1995 =100	1995	1997	
1	2	3	4	5	6	7	8
warszawskie	9 088 921	15 403 199	6 314 277	169	31,3	36,4	6 369
białkopodlaskie	27 275	40 925	13 649	150	0,1	0,1	132
białostockie	149 787	229 433	79 646	153	0,5	0,5	327
bielskie	1 074 640	1 669 849	595 209	155	3,7	4,0	1 807
bydgoskie	591 658	805 672	214 014	136	2,0	1,9	710
chełmskie	23 159	39 776	16 616	172	0,1	0,1	159
ciechanowskie	86 101	221 873	135 772	258	0,3	0,5	508
częstochowskie	194 523	316 989	122 466	163	0,7	0,8	406
elbląskie	376 292	590 882	214 590	157	1,3	1,4	1 195
gdańskie	1 477 447	1 793 074	315 627	121	5,1	4,2	1 224
gorzowskie	307 381	378 226	70 845	123	1,1	0,9	737
jeleniogórskie	171 852	300 661	128 810	175	0,6	0,7	574
kaliskie	269 449	380 594	111 145	141	0,9	0,9	526
katowickie	2 050 975	2 548 244	497 269	124	7,1	6,0	652
kieleckie	212 679	295 817	83 138	139	0,7	0,7	261
konińskie	124 483	169 679	45 196	136	0,4	0,4	353
koszalińskie	205 905	378 180	172 275	184	0,7	0,9	719
krakowskie	862 330	1 308 876	446 546	152	3,0	3,1	1 053
krośnieńskie	107 730	146 116	38 386	136	0,4	0,3	287
legnickie	152 617	184 100	31 483	121	0,5	0,4	350
leszczyńskie	125 475	193 194	67 720	154	0,4	0,5	484
lubelskie	251 446	529 923	278 477	211	0,9	1,3	516
łomżyńskie	39 031	81 830	42 799	210	0,1	0,2	232
łódzkie	1 095 570	1 375 062	279 492	126	3,8	3,3	1 244
nowosądeckie	238 218	331 666	93 448	139	0,8	0,8	446
olsztyńskie	252 370	372 746	120 376	148	0,9	0,9	480
opolskie	471 862	562 700	90 838	119	1,6	1,3	550
ostrołęckie	59 500	89 563	30 062	151	0,2	0,2	218
pilskie	279 547	431 134	151 587	154	1,0	1,0	868
piotrkowskie	231 927	232 389	462	100	0,8	0,5	361
płockie	1 485 347	1 927 148	441 801	130	5,1	4,6	3 698
poznańskie	1 877 205	3 152 985	1 275 779	168	6,5	7,5	2 317
przemyskie	53 687	73 199	19 512	136	0,2	0,2	176
radomskie	210 433	273 029	62 596	130	0,7	0,6	357
rzyszowskie	183 854	299 292	115 438	163	0,6	0,7	398
siedleckie	95 577	110 653	15 076	116	0,3	0,3	167
sieradzkie	99 837	152 567	52 730	153	0,3	0,4	370
skierniewickie	154 141	206 187	52 046	134	0,5	0,5	486
śląskie	188 322	244 512	56 190	130	0,6	0,6	571
suwalskie	95 101	114 137	19 035	120	0,3	0,3	234
szczecińskie	756 958	853 812	96 855	113	2,6	2,0	858

1	2	3	4	5	6	7	8
tarnobrzeskie	158 908	201 658	42 750	127	0,5	0,5	331
tarnowskie	201 153	339 078	137 925	169	0,7	0,8	485
toruńskie	362 141	524 614	162 473	145	1,2	1,2	778
wałbrzyskie	237 924	301 167	63 242	127	0,8	0,7	410
wrocławskie	115 497	135 673	20 175	117	0,4	0,3	312
wrocławskie	860 206	1 294 325	434 118	150	3,0	3,1	1 138
zamojskie	32 672	66 059	33 387	202	0,1	0,2	135
zielenogórskie	408 812	489 239	80 427	120	1,4	1,2	722
nieustalone	871 729	101 898	-769 831	12	3,0	0,2	
RAZEM	29 049 659	42 263 603	13 213 944	145	100,0	100,0	1 093

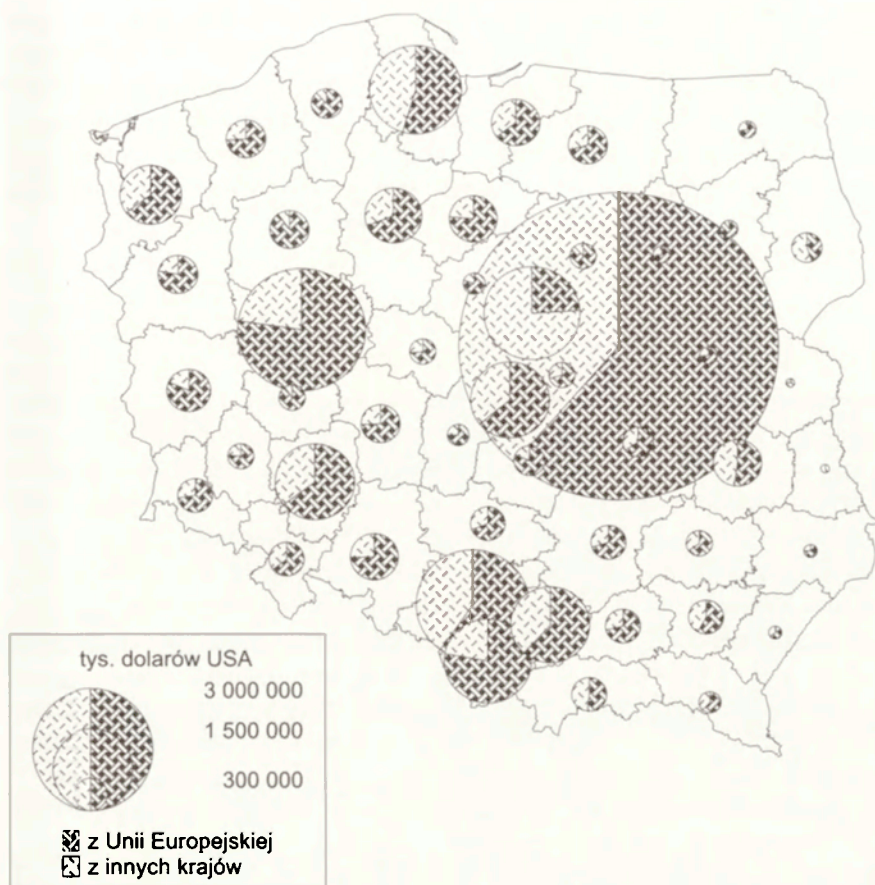
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.



Ryc. 8. Import do Polski wg krajów w 1997 r.

Import to Poland by countries, 1997

<http://rcin.org.pl>



Ryc. 9. Import w 1997 r., wg województw
 Import in 1997, by voivodships

zanotowano również w warszawskim (tab. 7). Osiągając poziom 6,3 tys. dolarów USA nie odbiegał on tam od poziomu zachodnioeuropejskiego (np. w Finlandii 6 tys., Niemczech 5,5 tys., Grecji 2,5 tys.). Z uwagi na przywóz ropy naftowej wysoki wskaźnik wystąpił także w województwie płockim (3,7 tys.). Dużą wartością importu na mieszkańca charakteryzowały się ponadto poznańskie (2,3 tys.), bielskie (1,8 tys.), gdańskie, łódzkie, elbląskie i wrocławskie. Poza wymienionymi województwami wartość wskaźnika maleje stosunkowo równomiernie z zachodu na wschód. Zdecydowanie najniższy jego poziom obserwujemy w województwach ściany wschodniej, w tym przede wszystkim w białkopodlaskim (132 dolary USA; dla porównania w Chinach 113, na Ukrainie 220), zamojskim, chełmskim, siedleckim, przemyskim, ostrołęckim, łomżyńskim i suwalskim.

Wydaje się, że wewnętrzny rozkład przestrzenny importu w mniejszym stopniu nawiązuje do przebiegu korytarzy transportowych, niż miało to miejsce w przypadku

eksportu. Wiąże się to ze wspomnianą wcześniej silną koncentracją importu, a tym samym punktowym (a nie liniowym) obrazem jego rozmieszczenia geograficznego. Na osiem województw położonych na kierunku korytarza transportowego Berlin–Warszawa–Moskwa, przypada wprawdzie ponad 50% całej wartości przywożonych do Polski towarów. Jednocześnie prawie w całości (ponad 48% wartości) towary te trafiają do trzech przeciętych korytarzem województw (warszawskiego, poznańskiego i łódzkiego).

3.3. OBROTY Z UNIĄ EUROPEJSKĄ

W warunkach trwających aktualnie negocjacji akcesyjnych kluczowym zagadnieniem wydaje się rozkład regionalny eksportu do krajów Unii Europejskiej, w szczególności zaś udział Unii w ogólnym eksporcie poszczególnych województw. Znaczenie Unii w polskich obrotach towarowych jest dominujące. Jak już wspomniano, przypada na nią 64,3% polskiego eksportu (1997 r.) i 63,9% importu. Spośród 16,5 mld dolarów USA (1997 r.) ujemnego salda polskich obrotów towarowych aż 10,5 mld przypada na kraje piętnastki. Jednocześnie jednak rozkład przestrzenny eksportu do Unii nie nawiązuje bezpośrednio do rozkładu eksportu ogółem (tab. 8). Stopień koncentracji w dwóch największych ośrodkach (Warszawa, GOP) jest zauważalnie mniejszy, zaś w trzecim – Poznaniu – nieco większy, niż średnio dla wszystkich kierunków wywozu. Obroty z Unią maleją wyraźnie w miarę przesuwania się w kierunku wschodnim.

Szczególnie znamienne różnice występują jednak w udziale eksportu do Unii w stosunku do całej jego wartości. Najbardziej „zintegrowane gospodarczo” jest województwo gorzowskie, gdzie na kraje piętnastki przypada 92,6% eksportu, najmniej przemyskie – jedynie 18,3%. Układ przestrzenny jest w przypadku tego wskaźnika niezwykle przejrzysty. Jeżeli zastosujemy prosty podział województw na 4 grupy o udziale Unii w eksporcie powyżej 75%, pomiędzy 50 a 75%, pomiędzy 25 i 50% i poniżej 25%, uzyskamy zwarty układ czterech pasów południkowych. Pas odpowiadający grupie pierwszej (dominacja wywozu do Unii) obejmuje prawie całą zachodnią połowę kraju aż po linię Słupsk–Konin–Opole–Bielsko-Biała; pas drugi (przewaga wywozu do Unii) Polskę centralną od Gdańska i Suwałk po Nowy Sącz; pas trzeci (przewaga wywozu do krajów trzecich) Polskę Wschodnią (od Łomży po Krosno) i wreszcie pas czwarty (dominacja wywozu do państw trzecich) dwa wschodnie województwa przygraniczne: białostockie i przemyskie.

Różnicowanie przestrzenne udziału Unii Europejskiej w wartości towarów importowanych jest nieco bardziej skomplikowane. Udział ten jest bardzo wysoki w województwach o małej ogólnej wartości importu, w tym także w niektórych położonych we wschodniej i centralnej Polsce (np. łomżyńskie 88,9%, ciechanowskie 88,5%, ale także pilskie 90,1% i słupskie 88,4%). Prawie w całym kraju ponad połowa importu pochodzi z krajów piętnastki. Wyjątkami jest łódzkie (import rosyjskiej ropy; tylko 24,1%) oraz ściśle powiązane z krajami byłego ZSRR: białostockie (44,6%) i chełmskie (43,7%). Ponadto relatywnie niższym udziałem (najczęściej rzędu 55–65%) cha-

T a b e l a 8. Wymiana towarowa z Unią Europejską wg województw, 1997

Trade exchange with European Union by voivodships, 1997

Województwa	Eksport			Import			Saldo w tys. dolarów USA
	w tys. dolarów USA	udział woj. w ekspor- cie do UE w %	udział UE w całości eksportu w %	w tys. dolarów USA	udział woj. w importcie z UE w %	udział UE w całości importu w %	
1	2	3	4	5	6	7	8
warszawskie	2 432 357	14,7	50,2	9 437 643	35,0	61,3	-7 005 287
bialskopodlaskie	41 572	0,3	43,6	30 901	0,1	75,5	10 671
bialostockie	60 606	0,4	20,2	102 404	0,4	44,6	-41 798
bielskie	1 044 024	6,3	86,5	1 298 252	4,8	77,7	-254 228
bydgoskie	656 572	4,0	77,8	554 566	2,1	68,8	102 007
chełmskie	23 844	0,1	27,4	17 390	0,1	43,7	6 454
ciechanowskie	56 169	0,3	79,9	196 352	0,7	88,5	-140 183
częstochowskie	201 534	1,2	65,9	218 789	0,8	69,0	-17 255
elbląskie	434 407	2,6	74,3	381 062	1,4	64,5	53 345
gdańskie	521 153	3,2	58,3	979 240	3,6	54,6	-458 088
gorzowskie	464 783	2,8	92,6	294 411	1,1	77,8	170 372
jeleniogórskie	226 770	1,4	82,2	218 407	0,8	72,6	8 364
kaliskie	256 448	1,6	76,2	281 707	1,0	74,0	-25 259
katowickie	1 870 897	11,3	57,2	1 520 199	5,6	59,7	350 698
kieleckie	139 931	0,8	71,3	206 902	0,8	69,9	-66 970
konińskie	151 535	0,9	77,6	124 307	0,5	73,3	27 228
koszalińskie	197 398	1,2	77,6	278 644	1,0	73,7	-81 246
krakowskie	307 671	1,9	57,0	806 423	3,0	61,6	-498 752
krośnieńskie	69 409	0,4	45,0	90 169	0,3	61,7	-20 760
legnickie	750 026	4,5	78,4	139 918	0,5	76,0	610 108
leszczyńskie	124 659	0,8	78,6	174 533	0,6	90,3	-49 874
lubelskie	233 715	1,4	41,4	276 595	1,0	52,2	-42 881
łomżyńskie	20 843	0,1	33,6	73 310	0,3	89,6	-52 468
łódzkie	514 875	3,1	70,2	881 046	3,3	64,1	-366 171
nowosądeckie	105 128	0,6	62,6	171 377	0,6	51,7	-66 249
olsztyńskie	359 748	2,2	68,8	262 471	1,0	70,4	97 277
opolskie	404 046	2,4	80,2	419 442	1,6	74,5	-15 396
ostrołęckie	58 926	0,4	51,9	63 569	0,2	71,0	-4 643
pilskie	409 521	2,5	85,9	388 615	1,4	90,1	20 906
piotrkowskie	119 563	0,7	73,6	189 356	0,7	81,5	-69 793
płockie	152 571	0,9	66,1	465 091	1,7	24,1	-312 520
poznańskie	1 119 943	6,8	80,0	2 436 333	9,0	77,3	-1 316 391
przemyskie	31 319	0,2	18,3	47 732	0,2	65,2	-16 413
radomskie	119 342	0,7	63,0	178 720	0,7	65,5	-59 378
rzyszowskie	138 116	0,8	35,6	173 080	0,6	57,8	-34 963
siedleckie	54 113	0,3	50,5	80 498	0,3	72,7	-26 385
sieradzkie	110 013	0,7	86,6	114 211	0,4	74,9	-4 198
skierniewickie	60 091	0,4	54,8	145 609	0,5	70,6	-85 518
śląskie	231 861	1,4	83,4	216 106	0,8	88,4	15 755
suwalskie	54 749	0,3	53,9	82 042	0,3	71,9	-27 293

1	2	3	4	5	6	7	8
szczecińskie	490 351	3,0	75,4	552 388	2,0	64,7	-62 037
tarnobrzeskie	132 112	0,8	46,0	130 615	0,5	64,8	1 498
tarnowskie	248 445	1,5	57,9	241 596	0,9	71,3	6 849
toruńskie	200 865	1,2	69,9	400 340	1,5	76,3	-199 475
wałbrzyskie	217 317	1,3	76,2	193 984	0,7	64,4	23 333
wrocławskie	110 000	0,7	72,3	108 865	0,4	80,2	1 135
wrocławskie	351 326	2,1	67,4	835 609	3,1	64,6	-484 284
zamojskie	47 781	0,3	36,1	49 931	0,2	75,6	-2 149
zielenogórskie	386 190	2,3	87,7	399 692	1,5	81,7	-13 502
nieustalone	11 877	0,1	47,7	67 784	0,3	66,5	-55 907
RAZEM	16 526 511	100,0	64,3	26 998 225	100,0	63,9	-10 471 714

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

rakteryzują się województwa aglomeracyjne (z wyjątkiem poznańskiego), do których trafia dominująca część importu z krajów pozaeuropejskich (przede wszystkim z Ameryki Północnej i Dalekiego Wschodu). Generalnie można jednak stwierdzić, że o ile producenci i eksporterzy z niektórych regionów Polski nie zdołali w latach 90. znaleźć dla siebie miejsca na rynku zachodnioeuropejskim, to jednocześnie dostawcy z Unii spenetrowali już praktycznie wszystkie regiony naszego kraju jako rynek zbytu dla swoich wyrobów.

3.4. OBROTY Z KRAJAMI SĄSIEDNIMI

Z geograficznego punktu widzenia istotne jest także uchwycenie rozkładu regionalnego wymiany towarowej z krajami sąsiednimi. Pozwala ono wydzielić obszary o dużym natężeniu dwustronnych związków gospodarczych, wskazać miejsca predestynowane do intensywnej współpracy przygranicznej, a także zidentyfikować regiony, w których lokalna wymiana z krajem sąsiednim ma większe znaczenie ekonomiczne od wymiany z Unią Europejską (a więc te, dla których integracja stwarza pewne zagrożenie ekonomiczne).

W 1997 r. łącznie na kraje sąsiednie przypadało 53,4% polskiego eksportu. Udział Niemiec wynosił 33%, Rosji – 8,4% (według najnowszych danych w 1998 r. na skutek kryzysu spadek do zaledwie 5,7%), Ukrainy – 4,7%, Czech – 3,6%, Litwy – 1,3%, zaś Białorusi i Słowacji po 1,2%. W drugiej połowie lat 90. nieprzerwanie wzrastał tylko eksport na Litwę, do Czech i na Słowację. Wywóz do Niemiec zmniejszył się w latach 1996 i 1997, by ponownie gwałtownie wzrosnąć w 1998 r. Eksport do Rosji, na Białoruś i Ukrainę załamał się w 1998 r. (wskutek kryzysu rosyjskiego oraz nowej ukraińskiej polityki celnej). Na import z krajów sąsiednich przypadało jedynie 36,6% wartości wszystkich przywożonych do Polski w 1997 r. towarów, w tym na Niemcy – 24,1%, Rosję – 6,4%, Czechy – 3,1%, Słowację – 1,2%, Ukrainę – 1,0%, Białoruś – 0,5% i Litwę – 0,3%.

3.4.1. NIEMCY

Eksport do Niemiec prowadzony był w 1997 r. praktycznie z całej Polski (tab. 9 i ryc. 10), w sposób wyraźny koncentrując się jednak w dużych aglomeracjach, województwach przygranicznych oraz innych obszarach należących w przeszłości do Niemiec (Śląsk, Pomorze, Olsztyńskie) (Komornicki 1997a). Był on też nieznacznie większy z Polski Południowo-Wschodniej niż z Północno-Wschodniej. Relatywnie największe znaczenie miał w gospodarce województw przygranicznych (szczególnie zielonogórskiego i gorzowskiego – około 70%). Import z Niemiec trafiał na rynek praktycznie wszystkich województw, w liczbach bezwzględnych przede wszystkim do warszawskiego, poznańskiego i katowickiego. Relatywnie największy udział miał w województwach przygranicznych i na Pomorzu, stosunkowo mniejszy w województwach aglomeracyjnych, o bardziej zróżnicowanej strukturze geograficznej przywozu. Najmniej towarów niemieckich trafiało do województw „Ściany Wschodniej”.

Rozkład przestrzenny kontaktów gospodarczych z Niemcami wydaje się w ograniczonym zakresie korespondować z układem korytarzy transportowych. 27,1% polskiego eksportu do Niemiec pochodzi z 8 województw położonych wzdłuż korytarza transportowego Berlin–Warszawa–Moskwa. Należy jednak pamiętać, że na dwa spośród tych województw: warszawskie i poznańskie, przypada aż 19,5% tego eksportu. Jednocześnie wywóz z obszarów położonych w centralnej części korytarza nie jest większy niż z województw sąsiadujących z nimi od północy i południa (np. rola tak piłskiego, jak i kaliskiego jest prawie dwukrotnie większa niż konińskiego). Ponadto eksport z terenów przylegających do wschodniego odcinka korytarza jest bardzo niewielki. Można więc stwierdzić, że współpraca gospodarcza z Niemcami ma na tym kierunku bardziej charakter punktowy niż liniowy. Bardziej czytelna korelacja przebiegu infrastruktury transportowej i natężenia związków gospodarczych występuje na kierunku korytarza Frankfurt nad Menem–Wrocław–Kraków–Kijów. Na 9 województw położonych na jego linii przypada nieco mniejszy udział eksportu do Niemiec niż w korytarzu centralnym (25,2%), tworzą one jednak zwartą przestrzenną całość. Ich rola w wywozie do zachodniego sąsiada nie zmienia się skokowo (z wyjątkiem, będącego biegunem gospodarczym województwa katowickiego) i jest większa niż rola obszarów sąsiednich na całej prawie długości korytarza od jeleniogórskiego po rzeszowskie.

Reasumując można przyjąć, że czynnikami decydującymi o intensywnej współpracy gospodarczej z Niemcami są przede wszystkim: nowoczesny potencjał gospodarczy, duży rynek zbytu (w imporcie), uwarunkowania historyczne, położenie przygraniczne, a dopiero w dalszej kolejności układ powiązań infrastrukturalnych. Jednocześnie jednak dokładne oddzielenie współzależności tych czynników nie jest możliwe, m. in. z uwagi na fakt, że wspomniane uwarunkowania historyczne (dawny zasięg państwa niemieckiego) wywarły przecież niemały wpływ na obecny przebieg głównych korytarzy transportowych w zachodniej połowie Polski. W tym kontekście zauważyć można np. podwyższony udział w polsko-niemieckiej wymianie towarowej województw nawiązujących do budowanej (i nigdy nie ukończonej) przez Hitlera autostrady Berlin–Królewiec.

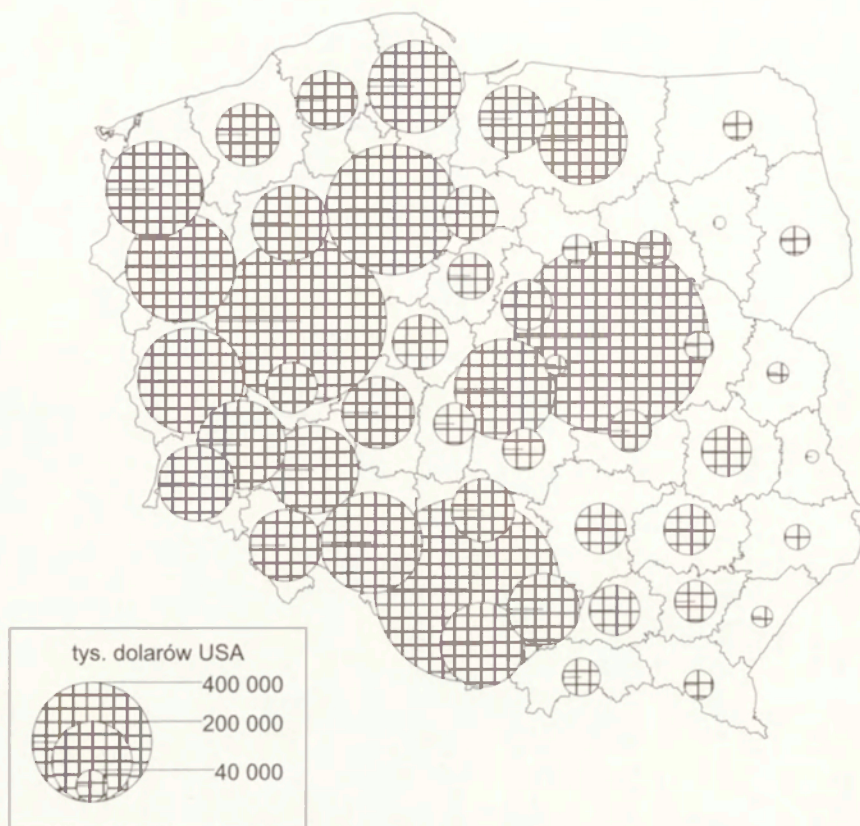
T a b e l a 9. Eksport do krajów sąsiednich wg województw, 1997

Export to neighbour countries by voivodships, 1997

Województwa	BIAŁORUŚ		CZECHY		LITWA		NIEMCY		ROSJA		SŁOWACJA		UKRAINA		Sąsiedzi razem		RAZEM
	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD
warszawskie	72 847	1,5	201 711	4,2	85 162	1,8	928 245	19,1	735 281	15,2	52 120	1,1	171 339	3,5	2 246 705	46,3	4 847 628
białkopodlaskie	8 766	9,2	701	0,7	588	0,6	22 330	23,4	34 801	36,5	74	0,1	2 410	2,5	69 670	73,1	95 309
białostockie	44 916	14,9	1 005	0,3	16 365	5,4	30 281	10,1	121 152	40,3	442	0,1	6 984	2,3	221 146	73,6	300 607
bielskie	6 850	0,6	37 731	3,1	5 195	0,4	210 992	17,5	21 955	1,8	8 094	0,7	17 290	1,4	308 106	25,5	1 206 711
bydgoskie	7 845	0,9	18 100	2,1	9 877	1,2	464 083	55,0	45 163	5,4	5 879	0,7	21 874	2,6	572 820	67,9	843 400
chełmskie	734	0,8	47	0,1	327	0,4	9 951	11,4	3 743	4,3	323	0,4	55 723	64,0	70 846	81,4	87 053
ciechanowskie	888	1,3	271	0,4	940	1,3	38 173	54,3	5 529	7,9	329	0,5	2 252	3,2	48 382	68,8	70 286
częstochońskie	4 826	1,6	17 509	5,7	4 321	1,4	128 092	41,9	20 865	6,8	7 673	2,5	10 224	3,3	193 509	63,3	305 770
elbląskie	5 110	0,9	5 948	1,0	7 536	1,3	142 865	24,4	51 679	8,8	3 278	0,6	9 220	1,6	225 637	38,6	584 532
gdańskie	5 187	0,6	8 261	0,9	10 230	1,1	258 437	28,9	144 311	16,1	2 573	0,3	11 674	1,3	440 672	49,3	894 046
gorzowskie	649	0,1	3 960	0,8	2 007	0,4	347 861	69,3	3 720	0,7	1 334	0,3	5 364	1,1	364 894	72,7	501 742
jeleniogórskie	653	0,2	6 908	2,5	986	0,4	171 539	62,2	4 351	1,6	186	0,1	1 432	0,5	186 055	67,4	275 854
kaliskie	4 572	1,4	14 595	4,3	6 231	1,9	158 869	47,2	18 477	5,5	2 057	0,6	7 605	2,3	212 407	63,1	336 554
katowickie	17 052	0,5	225 501	6,9	13 837	0,4	857 260	26,2	70 404	2,2	97 263	3,0	148 228	4,5	1 429 545	43,7	3 270 505
kieleckie	2 543	1,3	5 379	2,7	4 391	2,2	83 094	42,3	8 842	4,5	4 481	2,3	14 113	7,2	122 842	62,6	196 216
koninśkie	1 342	0,7	7 808	4,0	3 553	1,8	107 127	54,9	15 980	8,2	761	0,4	1 759	0,9	138 330	70,9	195 155
koszalińskie	3 681	1,4	7 652	3,0	4 340	1,7	135 910	53,4	19 425	7,6	714	0,3	5 297	2,1	177 018	69,6	254 452
krakowskie	3 803	0,7	29 871	5,5	4 699	0,9	164 667	30,5	59 913	11,1	12 916	2,4	52 825	9,8	328 693	60,9	539 847
krośnieńskie	4 893	3,2	4 759	3,1	1 974	1,3	34 577	22,4	28 238	18,3	5 269	3,4	15 060	9,8	94 769	61,4	154 369
legnickie	703	0,1	51 566	5,4	459	0,0	241 337	25,2	20 388	2,1	7 252	0,8	3 327	0,3	325 032	34,0	956 530
leszczyńskie	3 003	1,9	3 202	2,0	791	0,5	85 620	54,0	16 771	10,6	547	0,3	2 030	1,3	111 963	70,6	158 574
lubelskie	10 924	1,9	27 301	4,8	3 588	0,6	91 553	16,2	27 908	4,9	6 482	1,1	136 287	24,2	304 042	53,9	564 076
łomżyńskie	8 287	13,3	1 825	2,9	8 138	13,1	5 914	9,5	14 727	23,7	3	0,0	3 355	5,4	42 248	68,0	62 112
łódzkie	11 823	1,6	15 307	2,1	26 875	3,7	296 032	40,4	43 603	5,9	5 966	0,8	20 452	2,8	420 058	57,3	733 318
nowosądeckie	2 463	1,5	4 741	2,8	1 375	0,8	53 880	32,1	7 183	4,3	3 550	2,1	10 538	6,3	83 729	49,8	168 066
olsztyńskie	1 675	0,3	4 240	0,8	7 178	1,4	224 880	43,0	100 032	19,1	974	0,2	4 046	0,8	343 026	65,6	523 189

opolskie	1 521	0,3	29 782	5,9	1 571	0,3	289 004	57,3	21 055	4,2	6 726	1,3	10 546	2,1	360 206	71,5	504 106
ostrolęckie	4 892	4,3	3 603	3,2	1 604	1,4	42 511	37,4	31 631	27,9	895	0,8	6 106	5,4	91 242	80,3	113 560
pilskie	889	0,2	6 601	1,4	2 920	0,6	172 079	36,1	20 627	4,3	1 749	0,4	5 311	1,1	210 175	44,1	476 650
piotrkowskie	1 197	0,7	5 188	3,2	1 459	0,9	60 206	37,1	12 543	7,7	1 219	0,8	6 577	4,1	88 389	54,4	162 377
płockie	4 235	1,8	17 231	7,5	2 644	1,1	91 951	39,8	4 868	2,1	19 408	8,4	9 337	4,0	149 673	64,8	230 844
poznańskie	18 264	1,3	28 483	2,0	15 089	1,1	731 126	52,2	88 226	6,3	2 698	0,2	31 467	2,2	915 354	65,4	1 399 671
przemyskie	503	0,3	605	0,4	558	0,3	22 146	13,0	25 023	14,7	601	0,4	93 269	54,6	142 705	83,6	170 709
radomskie	2 065	1,1	4 297	2,3	6 410	3,4	64 157	33,8	27 345	14,4	1 834	1,0	10 194	5,4	116 302	61,4	189 561
rzeszowskie	1 045	0,3	9 655	2,5	6 458	1,7	69 029	17,8	50 268	13,0	7 432	1,9	93 847	24,2	237 735	61,3	388 094
siedleckie	7 010	6,5	3 378	3,2	1 362	1,3	34 804	32,5	15 688	14,6	307	0,3	11 838	11,0	74 387	69,4	107 219
sieradzkie	487	0,4	2 438	1,9	663	0,5	65 316	51,4	5 187	4,1	1 005	0,8	2 548	2,0	77 644	61,1	127 010
skierniewickie	2 551	2,3	7 335	6,7	4 667	4,3	17 935	16,3	13 774	12,5	593	0,5	3 981	3,6	50 836	46,3	109 754
śląskie	3 847	1,4	4 069	1,5	2 119	0,8	116 302	41,8	14 444	5,2	730	0,3	4 901	1,8	146 412	52,6	278 146
suwalskie	3 209	3,2	319	0,3	20 148	19,8	34 685	34,2	11 284	11,1	71	0,1	1 588	1,6	71 305	70,2	101 547
szczecińskie	969	0,1	5 461	0,8	2 712	0,4	275 475	42,4	15 691	2,4	1 215	0,2	10 384	1,6	311 908	48,0	650 339
tarnobrzeskie	1 864	0,6	7 370	2,6	405	0,1	93 510	32,6	19 569	6,8	4 212	1,5	24 314	8,5	151 244	52,6	287 279
tarnowskie	3 840	0,9	7 618	1,8	8 064	1,9	90 562	21,1	14 942	3,5	20 257	4,7	25 263	5,9	170 548	39,7	429 204
toruńskie	5 063	1,8	3 077	1,1	5 814	2,0	105 743	36,8	40 063	13,9	1 659	0,6	6 685	2,3	168 104	58,5	287 564
wałbrzyskie	554	0,2	16 631	5,8	724	0,3	162 901	57,1	11 785	4,1	1 114	0,4	3 665	1,3	197 374	69,2	285 265
włocławskie	2 590	1,7	5 442	3,6	2 622	1,7	72 045	47,4	13 708	9,0	1 081	0,7	3 084	2,0	100 572	66,1	152 153
wrocławskie	8 246	1,6	26 962	5,2	15 103	2,9	234 533	45,0	24 070	4,6	6 022	1,2	37 417	7,2	352 352	67,6	521 193
zamojskie	5 706	4,3	1 194	0,9	322	0,2	26 386	20,0	13 237	10,0	467	0,4	56 162	42,5	103 474	78,2	132 249
zielonogórskie	2 162	0,5	8 727	2,0	2 720	0,6	311 918	70,8	8 768	2,0	2 004	0,5	6 434	1,5	342 733	77,8	440 271
nieustalone	640	2,6	871	3,5	875	3,5	5 754	23,1	6 458	26,0	140	0,6	1 122	4,5	15 860	63,7	24 881
RAZEM	319 381	1,2	912 234	3,6	337 996	1,3	8 483 643	33,0	2 154 695	8,4	313 979	1,2	1 206 750	4,7	13 728 678	53,4	25 695 545

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

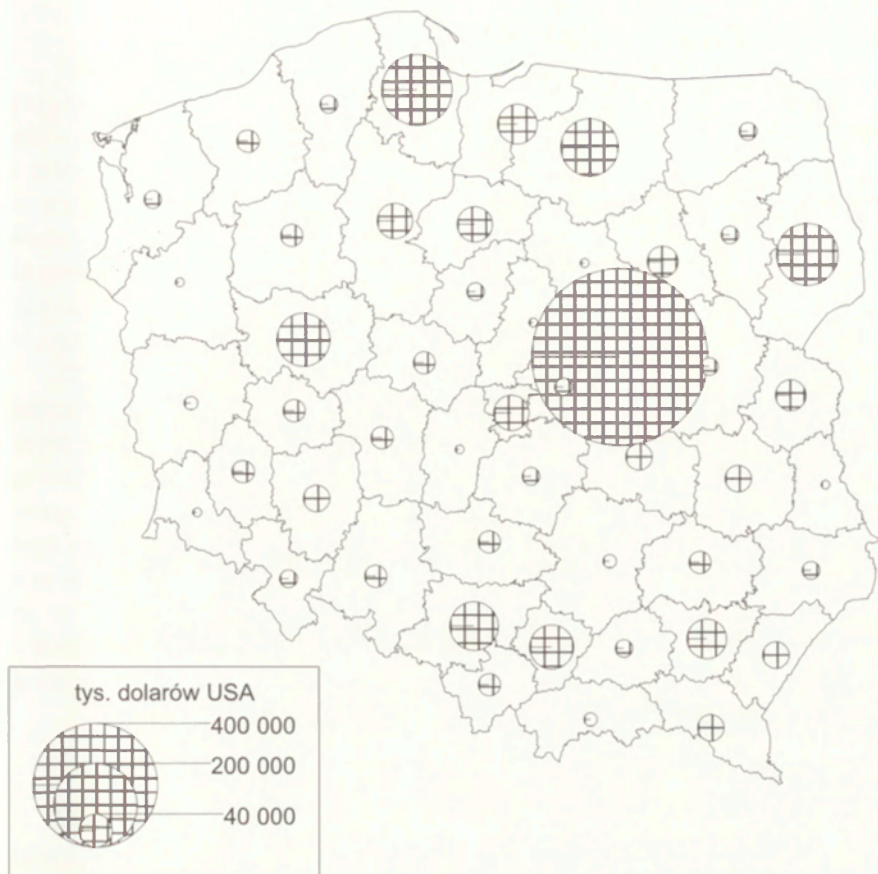


Ryc. 10. Eksport do Niemiec w 1997 r., wg województw
Export to Germany in 1997, by voivodships

3.4.2. ROSJA

Wywóz do Rosji był w 1997 r. niezwykle silnie skoncentrowany w woj. warszawskim (tab. 9 i ryc. 11). Ponadto dużą rolę odgrywało białostockie, gdańskie, województwa przygraniczne z obwodem kaliningradzkim (olsztyńskie i elbląskie) oraz poznańskie, katowickie, krakowskie i łódzkie. Udział Rosji w całości wartości wywożonych towarów był największy w białostockim (40,3%) i białkopodlaskim (36,5%), wysoki w ostrołęckim i łomżyńskim. Z uwagi na dominujące znaczenie ropy naftowej i gazu ziemnego import z Rosji był także bardzo silnie skoncentrowany w płockim, gdańskim i warszawskim; ponadto miał on znaczenie w przywozie do katowickiego, białostockiego, elbląskiego (import węgla via Kaliningrad!) oraz na Pomorzu Zachodnim.

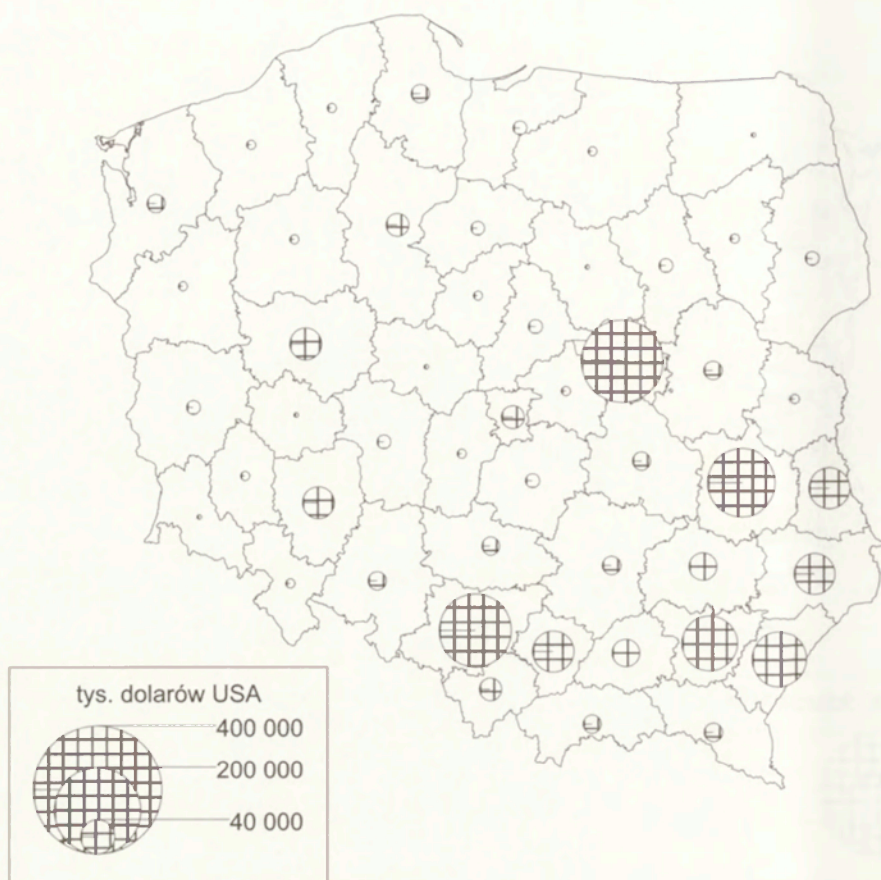
Struktura gałęziowa wymiany polsko-rosyjskiej powoduje, że położenie uczestniczących w niej podmiotów nie wykazuje zauważalnych związków z układem korytary transportowych. Pewne znaczenie ma jedynie położenie przygraniczne (duży udział elbląskiego i olsztyńskiego w eksporcie).



Ryc. 11. Eksport do Rosji w 1997 r., wg województw
Export to Russia in 1997, by voivodships

3.4.3. UKRAINA

Rozkład przestrzenny województw eksportujących na Ukrainę nawiązuje bardzo wyraźnie (Komornicki 1998) do układów osi komunikacyjnych (tab. 9 i ryc. 12): równoleżnikowego ze Lwowa przez Przemyśl po Katowice (a w mniejszym stopniu nawet po Wrocław) i skośnego ze Lwowa i Kijowa odpowiednio przez Zamość lub Chełm po Warszawę. Analogiczna, choć nieco mniej wyraźna, zależność występuje także w imporcie z tego kraju. Na województwa położone na linii korytarza Frankfurt nad Menem–Wrocław–Kraków–Kijów przypadają w 1997 r. aż 38,7% polskiego eksportu na Ukrainę; na województwa położone na kierunku tzw. „Via Intermare” (Gdańsk–Warszawa–Lublin–Lwów, w tym województwo chełmskie) kolejnych 38,1% (w tym jednak 14,2% z województwa warszawskiego). Z uwagi na dominujący w wywozie udział węgla utrzymywała się silna pozycja województw katowickiego i lubelskiego jako eksporterów na Ukrainę. W gospodarce lokalnej kierunek ukraiński



Ryc. 12. Eksport na Ukrainę w 1997 r., wg województw

Export to Ukraine in 1997, by voivodships

największą rolę odgrywał w województwach chełmskim (64% wartości eksportu), przemyskim (54%) i zamojskim; istotną w rzeszowskim i lubelskim. Import z Ukrainy kierował się w pierwszej kolejności do województw o rozwiniętym hutnictwie żelaza (ruda): katowickiego, krakowskiego, warszawskiego, a ponadto do wrocławskiego, łódzkiego oraz województw Polski Południowo-Wschodniej (szczególnie do przygranicznego chełmskiego). Należy więc pamiętać, że po części surowcowy charakter wymiany polsko-ukraińskiej powodował dodatkowe spotęgowanie efektu jej koncentracji wzdłuż dwustronnych korytarzy transportowych (odwrotnie niż to miało miejsce w przypadku Rosji). W ich obrębie położone są bowiem zarówno ośrodki odbierające ukraińską rudę (Kraków, GOP), jak i wydobywające sprzedawany na Ukrainie węgiel kamienny (GOP, Łęczna). Dodatkowo duża część eksportu odbywa się z przygranicznej części korytarzy. Nie zmienia to jednak faktu, że wymiana z Ukrainą pozostaje skorelowana z układem infrastruktury bardziej niż to ma miejsce w przypadku któregośkolwiek z pozostałych sąsiadów Polski.

3.4.4. CZECHY

Większość owarów wywożonych do Czech pochodziła w 1997 r. z województw przylegających do granicy z Czechami lub sąsiadujących z nimi od północy (w tym głównie z katowickiego i legnickiego), a ponadto z warszawskiego, krakowskiego i poznańskiego (tab. 9). Polska północna i wschodnia nie brała praktycznie udziału w wywozie do Czech. Eksport do tego kraju nie miał kluczowego znaczenia w gospodarce żadnego z dawnych 49 województw (jego udział nigdzie nie przekroczył 10%). Import z Czech trafiał prawie do całej Polski, z wyjątkiem „Ściany Wschodniej”, głównie jednak do województw Polski południowej oraz do warszawskiego, poznańskiego i łódzkiego.

Zależność między intensywnością wzajemnej wymiany a przebiegiem korytarzy jest słabo zauważalna. Można zaryzykować stwierdzenie, że korytarzem w największym stopniu kupującym eksport do Czech jest korytarz biegnący równolegle do granicy polsko-czeskiej (Frankfurt nad Menem–Wrocław–Kraków–Kijów). Ma to swoje uzasadnienie przede wszystkim w podwyższonym potencjale przemysłowym tego obszaru oraz w dużej liczbie dwustronnych lokalnych transportowych powiązań transgranicznych. W obrębie korytarzy przecinających granicę zależność jest widoczna w ograniczonym zakresie na linii szlaku Katowice–Gdańsk. Na kierunku Praga–Wrocław–Warszawa ma ona charakter płytki (podwyższony udział w eksporcie obserwujemy w województwie wałbrzyskim, wrocławskim i kaliskim, ale już nie w sieradzkim).

3.4.5. SŁOWACJA

Eksport na Słowację koncentrował się wprawdzie, obok Warszawy i Płocka (przetwory ropy naftowej), w Polsce południowo-wschodniej, w większości pochodził jednak z województw „drugiej linii” – katowickiego, krakowskiego, tarnowskiego i rzeszowskiego (początkowo korytarz transportowy Frankfurt nad Menem–Wrocław–Kraków–Kijów), a nie z obszarów przygranicznych (tab. 9). Polska północna, wschodnia i zachodnia nie uczestniczyła w praktyce w obrotach towarowych. Także i w tym przypadku w żadnym z dawnych województw eksport na Słowację nie odgrywał znaczącej roli w lokalnej gospodarce. Import ze Słowacji przejmowały w 1997 r., oprócz Warszawy, województwa południowe, w tym w przeciwieństwie do eksportu także przygraniczne.

Jest charakterystyczne, że obok wspomnianego korytarza równoległego do granicy widoczny obszar intensywniejszych polsko-słowackich związków gospodarczych ujawnia się na kierunku Krosno–Rzeszów–Lublin, nawiązując tym samym do południowej części rokadowego układu transportowego Polski Wschodniej.

3.4.6. LITWA

Województwa eksportujące na Litwę koncentrowały się w pasie od obszarów przygranicznych (suwalskie) poprzez Łomżę, Białystok, Warszawę i Łódź po Katowice i Bielsko-Białą (tab. 9). Udział Litwy w całości eksportu był istotny w wojewó-

dztwie suwalskim (blisko 20%) i łomżyńskim. Jak już wspomniano, znaczenie importu z Litwy jest znikome. Jego najważniejszymi odbiorcami są: bydgoskie, gdańskie, warszawskie i krośnieńskie. Układ przestrzenny województw powiązanych gospodarczo z Litwą nawiązuje do przebiegu skośnej osi komunikacyjnej, której północno-wschodni odcinek stanowi korytarz transportowy „Via Baltica”, a część południową trasy: Warszawa–Katowice–Cieszyn (z odgałęzieniem do Łodzi), Warszawa–Kraków, a nawet Warszawa–Wrocław. Zależność ta nie jest jednak tak wyraźna, jak w przypadku powiązań z Ukrainą.

Spośród tras komunikacyjnych nie analizowanych w ramach wybranych 18 korytarzy transportowych wymiana polsko-litewska nawiązuje natomiast wyraźnie do transmazurskiego szlaku północnego na linii województw: suwalskie–olsztyńskie–elbląskie–gdańskie, z odgałęzieniem na południe do toruńskiego i bydgoskiego.

3.4.7. BIAŁORUŚ

Wywóz towarów na Białoruś pozostawał bardzo silnie skupiony w województwach warszawskim i białostockim, a w znacznie mniejszym stopniu także w poznańskim, lubelskim, katowickim i łódzkim (tab. 9). Eksport na Białoruś miał liczące się znaczenie w gospodarce białostockiego i łomżyńskiego, w obu przypadkach jego wartość była jednak znacznie mniejsza niż eksportu do Rosji. Także w przypadku importu z Białorusi, największą rolę odgrywają województwa warszawskie i białostockie, istotną łódzkie, gdańskie, kieleckie i nowosądeckie.

W układzie przestrzennym daje się zauważyć strefa podwyższonych związków gospodarczych (tak w eksporcie, jak i w imporcie) z Białorusią biegnąca skośnie od Białegostoku przez Warszawę i Łódź po Katowice i Nowy Sącz. Nawiązuje ona do korytarzy transportowych Warszawa–Grodno, a dalej w głębi kraju Gdańsk–Katowice. Jest charakterystyczne, że spośród dwóch bezpośrednich korytarzy transgranicznych większą korelację z położeniem podmiotów współpracujących z Białorusią wykazuje korytarz grodzieński niż korytarz brzeski.

3.5. PRZYGRANICZNE ZWIĄZKI GOSPODARCZE

Stopień nasilenia bezpośrednich przygranicznych związków gospodarczych obrazuje udział eksportu z każdego spośród 18 byłych województw przygranicznych do kraju (krajów) bezpośrednio z nim sąsiadującego. Wskaźnik ten jest silnie zróżnicowany. Najwyższy (udział ponad 50%) występuje w trzech województwach położonych przy granicy niemieckiej (gorzowskim, zielonogórskim i jeleniogórskim), na wschodzie zaś w województwie przemyskim i chełmskim (tab. 10). Zdecydowanie najmniejsze znaczenie ma eksport do krajów bezpośrednio sąsiednich w nowosądeckim (na Słowację przypada tylko 2,1%), bielskim (na Czechy i Słowację łącznie zaledwie 3,8%) oraz (poziom wskaźnika poniżej 10%) opolskim, wałbrzyskim, katowickim i elbląskim. Jeżeli przyjmemy, że relatywnie wysoki udział eksportu do Rosji z olsztyńskiego nie musi odzwierciedlać wywozu do obwodu kaliningradzkiego, to

T a b e l a 10. Eksport do krajów bezpośrednio sąsiednich, wg województw przygranicznych, 1997
Export to direct neighbours by voivodships edging onto the borders, 1997

Województwa	Kraje sąsiednie	Eksport do kraju/krajów sąsiedniego/ /sąsiednich	
		w tys. dolarów USA	% eksportu województwa
Biała Podlaska	Białoruś	8 766	9,2
Białystok	Białoruś	44 916	14,9
Bielsko-Biała	Czechy, Słowacja	45 825	3,8
Chełm	Białoruś	56 457	64,9
Elbląg	Rosja	51 679	8,8
Gorzów Wielkopolski	Niemcy	347 861	69,3
Jelenia Góra	Czechy, Niemcy	178 446	64,7
Katowice	Czechy	225 501	6,9
Krosno	Słowacja, Ukraina	20 328	13,2
Nowy Sącz	Słowacja	3 550	2,1
Olsztyn	Rosja	100 032	19,1
Opole	Czechy	29 782	5,9
Przemyśl	Ukraina	93 269	54,6
Suwałki	Rosja, Litwa, Białoruś	34 641	34,1
Szczecin	Niemcy	275 475	42,4
Wałbrzych	Czechy	16 631	5,8
Zamość	Ukraina	56 162	42,5
Zielona Góra	Niemcy	311 918	70,8
RAZEM	7 sąsiadów razem	1 901 239	20,1

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

jako obszary przygraniczne predestynowane gospodarczo do ścisłej współpracy z sąsiadem uznać należy przede wszystkim pogranicze polsko-niemieckie i polsko-ukraińskie, w mniejszym stopniu ewentualnie także polsko-litewskie. Gospodarki województw przygranicznych w najmniejszym stopniu zależne są od kraju sąsiedniego wzdłuż granicy czeskiej i słowackiej.

3.6. UWAGI PODSUMOWUJĄCE

Analiza wewnętrznej struktury przestrzennej polskiego handlu zagranicznego wykazała, że położenie geograficzne jest niezwykle istotnym czynnikiem kształtującym obraz tego handlu, a zarazem będącym jego wymiernym odbiciem. Stwierdzono istnienie ogólnej prawidłowości polegającej na zauważalnej korelacji położenia regionu (województwa) wewnątrz kraju a strukturą geograficzną jego obrotów z zagranicą (np. ponadprzeciętne obroty województw wschodnich z byłym ZSRR, zachodnich z Niemcami i północnych ze Skandynawią). Istnienie tej korelacji wymaga potwierdzenia przeprowadzenia w przyszłości badań porównawczych z wewnętrzną strukturą handlu zagranicznego innych państw europejskich. Analiza pozwoliła też na określe-

nie kilku podstawowych prawidłowości szczegółowych rządzących rozkładem geograficznym polskiego handlu zagranicznego na terenie kraju. Wykazano, że w wymianie towarowej z zagranicą większą rolę odgrywa szeroko rozumiana Polska Zachodnia niż Wschodnia; jednocześnie dla gospodarek dawnych województw zachodnich handel zagraniczny ma większe znaczenie niż na wschodzie. Ponadto występuje koncentracja eksportu i importu w najdynamiczniej rozwijających się wybranych aglomeracjach, przede wszystkim w Warszawie, Katowicach i Poznaniu, z których dwie pierwsze są tradycyjnymi siedzibami central handlowych. W drugiej połowie lat 90. koncentracja ta uległa pogłębieniu. Jednocześnie, pomimo powolnego zmniejszania się znaczenia handlu surowcami, województwa, w których wydobywany jest węgiel (katowickie) i rudy miedzi (legnickie), pozostają na czele tabeli eksporterów. Interesującym z punktu widzenia sytuacji makroekonomicznej jest trójkąt Polski Północno-Zachodniej, którego bokami są wybrzeże Bałtyku, granica niemiecka oraz linia Zielona Góra–Poznań–Bydgoszcz–Olsztyn. Charakteryzuje się on relatywnie wysokim poziomem współpracy gospodarczej z zagranicą (szczególnie z Niemcami), często połączonym z dodatnim saldem obrotów towarowych. W przypadku niektórych dawnych województw tego obszaru (np. Pomorze, olsztyńskie) pozostaje to w sprzeczności z obiegową opinią o ich złej sytuacji (bezrobocie) i braku perspektyw gospodarczych. Wydaje się również, że obszarami w najmniejszym stopniu uczestniczącymi w eksporcie nie są, jak się powszechnie sądzi, województwa tzw. „Ściany Wschodniej”, ale pierścień otaczający Warszawę (nowe województwo mazowieckie, z wyłączeniem aglomeracji stołecznej).

W aglomeracjach występuje zdecydowanie większe zróżnicowanie prowadzonego handlu zagranicznego zarówno w zakresie jego struktury branżowej, jak i geograficznej, tak w imporcie, jak i w eksporcie. Pomijając generalną prawidłowość większego udziału Niemiec w obrotach województw Polski Zachodniej, wszystkie aglomeracje charakteryzują się mniejszym udziałem największego partnera w porównaniu do bardziej monokulturowych województw je otaczających. Większa dywersyfikacja eksportowanych towarów oraz partnerów handlowych gwarantuje tym samym województwom aglomeracyjnym większe bezpieczeństwo ekonomiczne na wypadek zmian koniunktury i kryzysów regionalnych. Jednocześnie większość pozostałych regionów kraju jest potencjalnie zagrożona takimi zjawiskami (czego potwierdzeniem są skutki kryzysu rosyjskiego 1998 r.).

Interesująca nas korelacja pomiędzy poziomem obrotów towarowych a układem korytarzy transportowych występuje wyraźnie w wymianie z Ukrainą, w mniejszym stopniu zaś również z Litwą, Białorusią i Niemcami. Praktycznie nie występuje ona w handlu z Rosją.

4. KIERUNKOWA STRUKTURA GEOGRAFICZNA POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO

Jak już wspomniano, materiał wyjściowy zgromadzony przez CIHZ wyszczególniał 338 stanowisk odprawy granicznej w eksporcie i 381 w imporcie. W niektórych przypadkach punkty te odpowiadały całym przejściom granicznym, w innych jedynie częściom tych przejść (pasy odprawy). Ponadto w przypadku odpraw dokonanych wewnątrz kraju (9,5%; w szczególności w Warszawie) trudno było jednoznacznie wyróżnić odprawy dokonane na lotniskach. Co więcej, jako odprawione wewnątrz kraju zaklasyfikowano również paliwa importowane za pomocą rurowciągów i gazociągów. W tej sytuacji zdecydowano się na dokonanie agregacji danych najpierw do poziomu oddzielnych przejść granicznych (zgodnie z wykazem przejść Straży Granicznej; materiał zgrupowano według 109 punktów w eksporcie i 114 w imporcie), potem zaś według granic oraz w ramach korytarzy transportowych. Jakie przejścia uznano jako leżące na linii poszczególnych korytarzy przedstawiono w rozdziale 2. Omówiona agregacja objęła 7 granic lądowych oraz granicę morską. W przypadku odpraw wewnątrz kraju (w tym na lotniskach) dane pozostawiono w postaci zsumowanej i nie poddawano (z wyżej opisanych względów) szczegółowej analizie. Każdorazowo zostały one jednak wypunktowane w tabelach zbiorczych dotyczących obrotów według granic.

4.1. HANDEL ZAGRANICZNY WEDŁUG GRANIC

Maksymalnie zgeneralizowane informacje, ukazujące nam geograficzną strukturę kierunkową polskiego handlu zagranicznego, przedstawiają ją według granic dokonania odprawy. Wyodrębnionych jest 7 granic lądowych, granica morską (porty) oraz odprawy wewnątrz kraju (w tym na lotniskach). 2,6% wszystkich obrotów sklasyfikowano jako odbywające się na kierunku nieustalonym (w ślad za bazą danych CIHZ). Towary o wartości stanowiącej blisko połowę (45,4%) całości polskich obrotów handlowych z zagranicą odprawiane są na granicy niemieckiej (tab. 11 i ryc. 13). Wiąże się to z faktem zajmowania przez Niemcy niekwestionowanej pozycji największego polskiego partnera handlowego oraz z dużym znaczeniem tranzytu przez Niemcy do i z Europy Zachodniej, a także do i z innych kontynentów. Udział granicy niemieckiej jest przy tym nieco wyższy w przypadku eksportu (48,5%) niż importu (43,5%). Wymiana o wartości przekraczającej 10% całości obrotów dokonywana jest także na granicy morskiej i czeskiej. Łącznie na granicy niemiecką, morską i czeską przypada aż 77,1% polskiego eksportu i 72,1% importu. W obrotach dokonywanych wewnątrz

T a b e l a 11. Polski handel zagraniczny wg granic odprawy, 1997

Polish foreign trade by border crossings, 1997

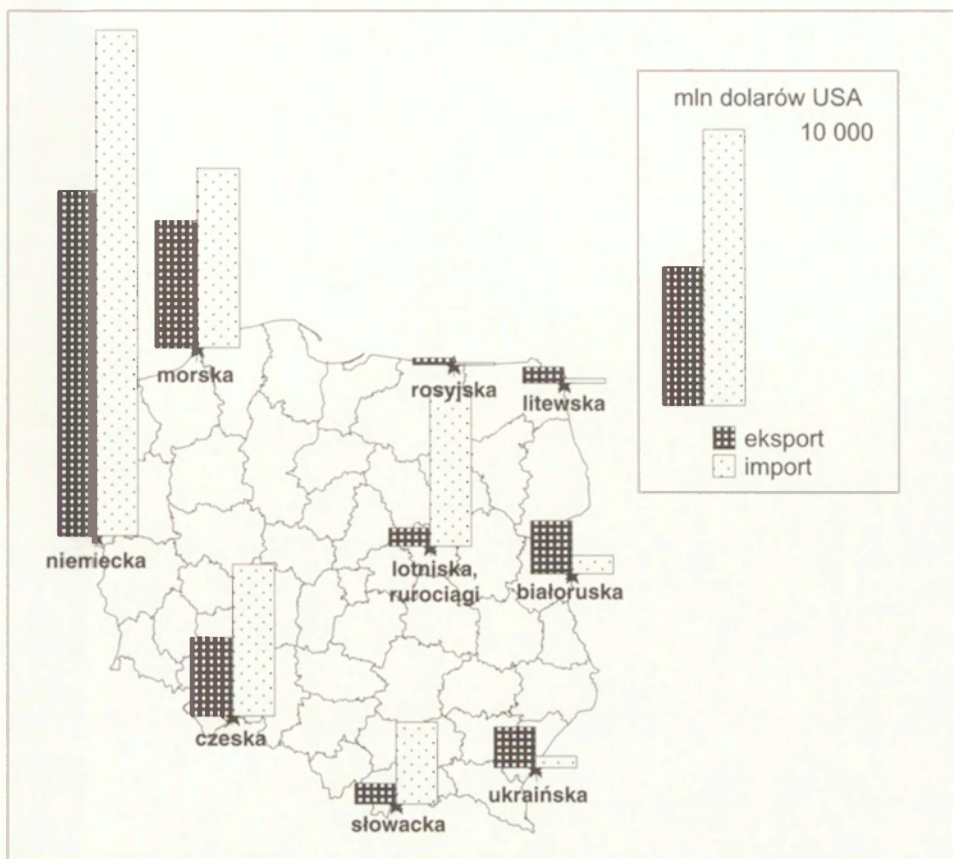
Przez granicę	Eksport		Import		Ogółem		Saldo
	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD	%	tys. USD
ROSYJSKĄ	265 560	1,0	54 926	0,1	320 486	0,5	210 634
LITEWSKĄ	599 178	2,3	188 563	0,4	787 741	1,2	410 615
BIAŁORUSKĄ	1 912 156	7,4	641 354	1,5	2 553 510	3,8	1 270 802
UKRAIŃSKĄ	1 535 216	6,0	453 292	1,1	1 988 508	2,9	1 081 925
SŁOWACKĄ	781 065	3,0	2 978 884	7,1	3 759 949	5,5	-2 197 819
CZEŚKĄ	2 797 464	10,9	5 539 229	13,2	8 336 692	12,3	-2 741 765
NIEMIECKĄ	12 459 569	48,5	18 305 720	43,5	30 765 289	45,4	-5 846 151
MORSKĄ	4 556 871	17,7	6 478 961	15,4	11 035 832	16,3	-1 922 089
KRAJ (w tym lotniska)	693 941	2,7	5 733 910	13,6	6 427 851	9,5	-5 039 970
NIEUSTALONE	94 524	0,4	1 682 816	4,0	1 777 340	2,6	-1 588 292
POLSKA RAZEM	25 695 545	100,0	42 057 654	100,0	67 753 198	100,0	-16 362 109

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

kraju zdecydowanie dominuje import (5,7 mld dolarów USA; 13,6% całości importu). Wynika to z faktu zaliczania do tej grupy importu ruropociągowego oraz z faktu, iż drogą lotniczą (cargo) przywożone są często towary o dużej wartości jednostkowej. Zdecydowaną przewagą importu charakteryzuje się również granica słowacka. Na wszystkich granicach wschodnich dominuje eksport. Łącznie w 1997 r. odprawiono tam 16,7% towarów wywożonych i zaledwie 3,1% przywożonych (całkowite obroty przez cztery granice – 5,6 mld dolarów USA, o połowę mniej niż na jednym tylko polsko-niemieckim przejściu drogowym w Świecku). Wszystkie granice poza wschodnimi odnotowały w 1997 r. ujemny bilans odprawianej wymiany towarowej. 2/3 polskiego salda ujemnego powstaje w obrotach przewożonych przez granicę niemiecką oraz notowanych wewnątrz kraju (ruropociąg, lotniska).

4.2. HANDEL ZAGRANICZNY WEDŁUG KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

W 1997 r. w obrębie wyodrębnionych i opisanych wyżej 18 korytarzy transportowych odprawionych zostało 75,2% towarów będących przedmiotem polskiego handlu zagranicznego (tab. 12). Odsetek ten był wyraźnie większy w eksporcie (85,4%) niż w imporcie (69%). W dużej mierze wynika to z faktu, iż wśród towarów importowanych istotną pozycję zajmują dostarczane ruropociągami ropa naftowa i gaz ziemny. Z tego też powodu saldo obrotów w obrębie korytarzy było znacznie mniej niekorzystne (-7,1 mld dolarów USA) niż ogólne polskie saldo obrotów towarowych. Największa koncentracja obrotów występuje w korytarzach (ryc. 14): Warszawa–Berlin (12,5 mld dolarów USA; 18,4% obrotów), Gdańsk/Gdynia Porty (10,9%) i Katowice–Wiedeń (9,4%); znacząca na kierunkach Wrocław–Frankfurt nad Menem i Szczecin–



Ryc. 13. Obroty polskiego handlu zagranicznego wg granic w 1997 r.

Polish foreign trade by borders, 1997

Berlin (po 7,9%), a ponadto Szczecin/Świnoujście Porty (5,3%) i Wrocław–Berlin (4,8%). Łącznie w obrębie wymienionych 7 korytarzy odprawiono w 1997 r. towary o wartości 44,0 mld dolarów USA, co stanowi 64,8% całego handlu zagranicznego i aż 87,8% handlu odbywającego się na kierunku 18 wybranych korytarzy. Tym samym dowodzi to faktu, iż z punktu widzenia skali aktualnej polskiej współpracy gospodarczej z zagranicą istotną rolę pełni 7 korytarzy transportowych (w tym 4 polsko-niemieckie, jeden polsko-czeski i dwa morskie). Spośród pozostałych korytarzy największe obroty skupia kierunek Warszawa–Moskwa. Wartość odprawianych tam towarów (1,6 mld dolarów USA) jest jednak blisko 8 razy mniejsza niż na przeciwnym zachodnim krańcu tego samego szlaku transeuropejskiego (korytarz Warszawa–Berlin).

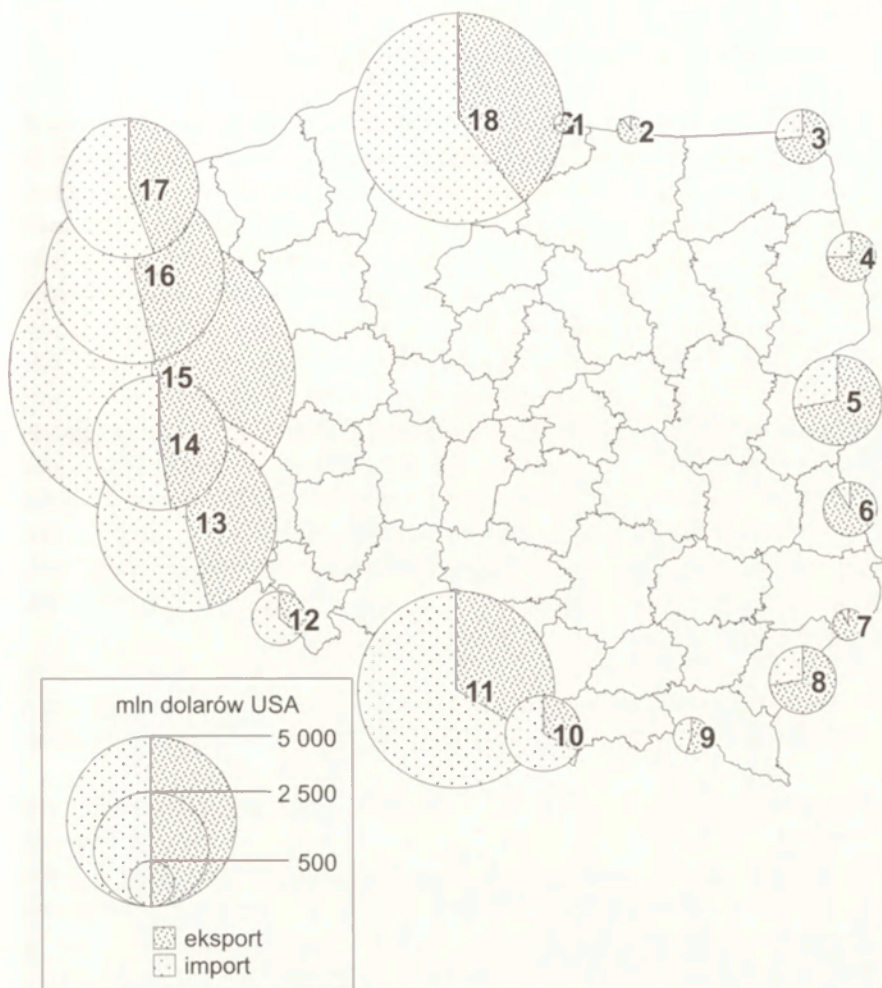
Wśród 18 badanych korytarzy dość łatwo wydzielić możemy trzy podstawowe kategorie strukturalne: kierunki o przewadze eksportu, o przewadze importu oraz o wyrównanym bilansie przewozów handlowych (ryc. 14). Do pierwszej kategorii

T a b e l a 12. Polski handel zagraniczny wg korytarzy transportowych, 1997

Polish foreign trade by transport corridors, 1997

Korytarze transportowe	Eksport		Import		Obroty ogółem		Saldo w tys. dolarów USA
	tys. dolarów USA	%	tys. dolarów USA	%	tys. dolarów USA	%	
Gdańsk–Kaliningrad	83 208	0,3	35 252	0,1	118 460	0,2	47 956
Warszawa–Kaliningrad	182 352	0,7	19 674	0,0	202 025	0,3	162 678
Warszawa–Tallin	515 212	2,0	186 272	0,4	701 485	1,0	328 940
Warszawa–Grodno	416 325	1,6	139 986	0,3	556 311	0,8	276 340
Warszawa–Moskwa	1 125 358	4,4	435 645	1,0	1 561 003	2,3	689 714
Warszawa–Kijów	587 456	2,3	56 218	0,1	643 674	1,0	531 238
Warszawa–Lwów	259 712	1,0	21 433	0,1	281 145	0,4	238 279
Kraków–Lwów	683 029	2,7	260 414	0,6	943 443	1,4	422 615
Rzeszów–Miskolc	180 144	0,7	151 781	0,4	331 925	0,5	28 363
Kraków–Budapeszt	388 236	1,5	806 242	1,9	1 194 479	1,8	-418 006
Katowice–Wiedeń	2 125 068	8,3	4 231 608	10,1	6 356 676	9,4	-2 106 540
Wrocław–Praga	224 362	0,9	405 697	1,0	630 059	0,9	-181 336
Wrocław–Frankfurt	2 465 986	9,6	2 904 193	6,9	5 370 179	7,9	-438 207
Wrocław–Berlin	1 547 613	6,0	1 720 005	4,1	3 267 618	4,8	-172 392
Warszawa–Berlin	4 201 412	16,4	8 277 463	19,7	12 478 875	18,4	-4 076 051
Szczecin–Berlin	2 487 803	9,7	2 887 312	6,9	5 375 116	7,9	-399 509
Szczecin/Świnoujście Porty	1 570 035	6,1	1 987 241	4,7	3 557 276	5,3	-417 206
Gdańsk/Gdynia Porty	2 899 920	11,3	4 483 185	10,7	7 383 105	10,9	-1 583 266
RAZEM 18 korytarzy	21 943 231	85,4	29 009 620	69,0	50 952 851	75,2	-7 066 389
CAŁOŚĆ OBROTÓW	25 695 545	100,0	42 057 654	100,0	67 753 198	100,0	-16 362 109

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.



Ryc. 14. Obroty polskiego handlu zagranicznego wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Polish foreign trade by transport corridors, 1997

zaliczyć należy wszystkie osiem korytarzy wschodnich, gdzie wartość wywozu z reguły kilkakrotnie przewyższa wartość przywozu. Charakter typowo importowy mają korytarze Warszawa–Berlin, Gdańsk/Gdynia Porty i Katowice–Wiedeń (wszędzie około dwukrotna przewaga importu nad eksportem), a w mniejszej skali także Kraków–Budapeszt i Wrocław–Praga. Wreszcie do kategorii trzeciej przypisałibyśmy korytarze Rzeszów–Miskolc, Wrocław–Frankfurt nad Menem, Wrocław–Berlin, Szczecin–Berlin oraz Szczecin/Świnoujście Porty. Wszystkie one (oprócz pierwszego) charakteryzują się jednak niewielką nadwyżką importu nad eksportem. Na uwagę zasługuje fakt, że łączny bilans ujemny przewozów w obrębie wymienionych wyżej trzech najważniejszych korytarzy importowych (11, 14 i 18), sięga 7,8 mld dolarów USA, co stanowi blisko połowę całości ujemnego salda polskiego handlu zagranicznego za rok 1997.

4.3. HANDEL ZAGRANICZNY WEDŁUG GŁÓWNYCH PRZEJŚĆ GRANICZNYCH

Jak już wspomniano, materiał wyjściowy po wstępnym przetworzeniu obejmował ponad 120 miejsc ostatecznej odprawy granicznej towarów (dokładnie 109 w eksporcie i 114 w imporcie, w tym jednak kilka odprawiających tylko w jednym kierunku). Jako interesujące z punktu widzenia niniejszego opracowania wybrano 31 przejść granicznych (zostały przedstawione w tabeli 13), w tym 20 punktów drogowych, 6 kolejowych, 4 porty morskie i 1 punkt wewnątrz kraju (Warszawa). Zdecydowanie największą rolę odgrywały przejścia drogowe w Świecku (wraz z odprawami na sąsiadującym z nim nowym terminalu celnym, łącznie towary o wartości 11,2 mld dolarów USA, w tym 14,1% całego polskiego eksportu i aż 18,1% importu), Kołbaskowie (5,1 mld dolarów USA), Jędrzychowicach (4,6 mld) i Cieszynie (4,5 mld). Ponadto towary o wartości 4,8 mld dolarów USA odprawiono w porcie w Gdyni, a o wartości 6,1 mld dolarów USA w Warszawie (w tym 935 mln dolarów USA na lotnisku cargo). Wśród przejść położonych na polskiej granicy wschodniej towary o największej wartości odprawiono w 1997 r. w Kukurykach (899 mln dolarów USA, w tym 803 mln w eksporcie) i Budzisku (692 mln, w tym 507 mln w eksporcie). Na uwagę zasługują niektóre stosunkowo małe przejścia graniczne przejmujące niespodziewanie znaczną część polskiej wymiany towarowej. Do takich zaliczyć można m. in. podhalański punkt w Chochołowie (aż 1,5 mld dolarów USA) oraz położony w „Worku Turowskim” polsko-niemiecki punkt w Sienawce (899 mln dolarów USA).

Spośród przejść kolejowych relatywnie największe znaczenie miały Kunowice (linia Warszawa–Berlin 1,3 mld dolarów USA), Zebrzydowice (670 mln) i Terespol (596 mln). Łączna wartość handlu zagranicznego obsługiwana transportem kolejowym jest trudna do precyzyjnego określenia (niemożliwe było jednoznaczne rozdzielanie niektórych lokalnych punktów drogowych i kolejowych). Mimo to, można ją oszacować na około 6,0 mld dolarów USA, a więc na zaledwie 8,8% całości obrotów. Porównując tę liczbę z wielkościami przewozów międzynarodowych wyrażonymi tradycyjnie w tonach (w odniesieniu do nich udział kolei wynosi aż 37% w eksporcie i 34% w imporcie) (*Transport – wyniki działalności w 1997 r.*), możemy stwierdzić, że o ile transport kolejowy wciąż odgrywa znaczącą rolę w transgranicznym transporcie ładunków masowych (głównie surowców), to jego znaczenie w handlu towarami lepiej przetworzonymi (a więc droższymi) jest marginalne i najprawdopodobniej nadal się zmniejsza. Charakterystyczny jest również relatywnie niewielki udział portów handlowych w całości polskich obrotów. W obu tych przypadkach przyczyn takiego stanu rzeczy szukać należy nie tylko w zmianach struktury gałęziowej handlu (zwłaszcza w przypadku eksportu są one niestety dosyć powolne), ale także w przemianach jego zewnętrznej struktury geograficznej (wzrost wymiany z Niemcami i innymi krajami Unii Europejskiej wymuszał większą elastyczność transportu i tym samym skłaniał ku przewozom samochodowym) oraz w jego decentralizacji.

T a b e l a 13. Polski handel zagraniczny wg najważniejszych przejść granicznych, 1997

Polish foreign trade by main border crossing, 1997

Przejścia graniczne	Eksport w tys. USD	Import w tys. USD	Obroty w tys. USD	Saldo w tys. USD
Bezledy drogowe	1 798 165	196 698	1 994 863	1 601 467
Budzisko drogowe	5 069 398	1 857 061	6 926 458	3 212 337
Kuźnica Biał. drogowe	3 079 577	519 929	3 599 506	2 559 647
Terespol kolejowy	2 568 211	3 397 829	5 966 040	-829 619
Kukuryki drogowe	8 034 253	951 710	8 985 963	7 082 543
Dorohusk kolejowy	3 881 861	221 482	4 103 343	3 660 379
Dorohusk drogowe	1 992 700	340 696	2 333 396	1 652 004
Hrebenne drogowe	2 594 607	214 297	2 808 905	2 380 310
Przemysł kolejowy	2 059 523	2 131 600	4 191 123	-72 077
Medyka drogowe	4 770 763	472 540	5 243 303	4 298 223
Barwinek drogowe	1 801 440	1 517 806	3 319 247	283 634
Chochółów drogowe	125 783	15 137 297	15 263 079	-15 011 514
Chyżne drogowe	3 882 365	8 062 421	11 944 786	-4 180 056
Cieszyn drogowe	15 448 036	29 542 416	44 990 451	-14 094 380
Zebrzydowice kolejowe	1 308 345	5 401 481	6 709 826	-4 093 137
Chałupki drogowe	4 242 965	7 358 215	11 601 180	-3 115 250
Kudowa Zdrój drogowe	2 243 615	4 056 972	6 300 587	-1 813 357
Sieniawka drogowe	3 722 585	5 265 657	8 988 241	-1 543 072
Jędrzychowice drogowe	19 427 236	26 808 582	46 235 818	-7 381 345
Węglińiec kolejowy	2 711 310	2 142 085	4 853 395	569 225
Olszyna drogowe	15 236 789	17 122 196	32 358 985	-1 885 407
Gubin drogowe	4 136 345	7 283 282	11 419 627	-3 146 937
Kunowice kolejowy	5 757 278	6 761 372	12 518 650	-1 004 094
Świecko drogowe i Terminal	36 115 016	76 013 258	112 128 273	-39 898 242
Kołbaskowo drogowe	24 079 600	27 009 566	51 089 166	-2 929 967
Lubieszyn drogowe	7 468 648	7 930 161	15 398 808	-461 513
Świnoujście port	4 975 821	10 690 090	15 665 911	-5 714 269
Szczecin port	10 724 532	9 182 321	19 906 853	1 542 211
Gdynia port	18 160 981	29 915 180	48 076 160	-11 754 199
Gdańsk port i WOC	10 838 216	14 916 673	25 754 889	-4 078 458
Warszawa (w tym lotnisko)	4 952 330	42 511 684	47 464 015	-37 559 354
POLSKA RAZEM	256 955 445	420 576 537	677 531 982	-163 621 092

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

4.4. STRUKTURA KIERUNKOWA HANDLU Z UNIĄ EUROPEJSKĄ

Jedyną granicą lądową Polski z Unią Europejską jest granica niemiecka. Dlatego też jest oczywiste, że przez nią właśnie odprawia się większość (62,2%) polskiego handlu z Piętnastką (tab. 14). Udział granicy niemieckiej jest jednakże zdecydowanie wyższy w eksporcie do Unii (72,2%) niż w imporcie z Unii (56,1%). Dalszych 13,3% obrotów z Unią przypada na granicę morską. Biorąc pod uwagę, iż wszystkie regular-

T a b e l a 14. Obroty towarowe z Unią Europejską wg granic odprawy, 1997
Trade exchange with European Union member countries by border crossings, 1997

Granice z	Eksport			Import			Obroty			Saldo w tys. dolarów USA
	w tys. dolarów USA	udział w całości eksportu przez granicę w %	udział w całości eksportu do UE w %	w tys. dolarów USA	udział w całości eksportu przez granicę w %	udział w całości eksportu do UE w %	w tys. dolarów USA	udział w całości eksportu przez granicę w %	udział w całości eksportu do UE w %	
ROSJA	2 602	1,0	0,0	2 595	4,7	0,0	5 197	1,6	0,0	7
LITWA	16 279	2,7	0,1	48 582	25,8	0,2	64 861	8,2	0,1	-32 302
BIAŁORUSIA	8 902	0,5	0,1	59 940	9,3	0,2	68 842	2,7	0,2	-51 038
UKRAINĄ	12 036	0,8	0,1	34 776	7,7	0,1	46 811	2,4	0,1	-22 740
SŁOWACJĄ	154 858	19,8	0,9	632 102	21,2	2,4	786 960	20,9	1,8	-477 244
CZECHAMI	1 544 349	55,2	9,3	3 175 472	57,3	11,8	4 719 821	56,6	10,9	-1 631 123
NIEMCAMI	11 924 953	95,7	72,2	15 060 799	82,3	56,1	26 985 752	87,7	62,2	-3 135 846
GR. MORSKA	2 449 811	53,8	14,8	3 310 052	51,1	12,3	5 759 863	52,2	13,3	-860 240
WEWNĄTRZ KRAJU*	351 023	50,6	2,1	3 179 408	55,4	11,8	3 530 431	54,9	8,1	-2 828 384
NIEUSTALONE	61 697	65,3	0,4	1 331 357	79,1	5,0	1 393 054	78,4	3,2	-1 269 659
RAZEM	16 526 511	64,3	100,0	26 835 082	63,8	100,0	43 361 593	64,0	100,0	-10 308 571

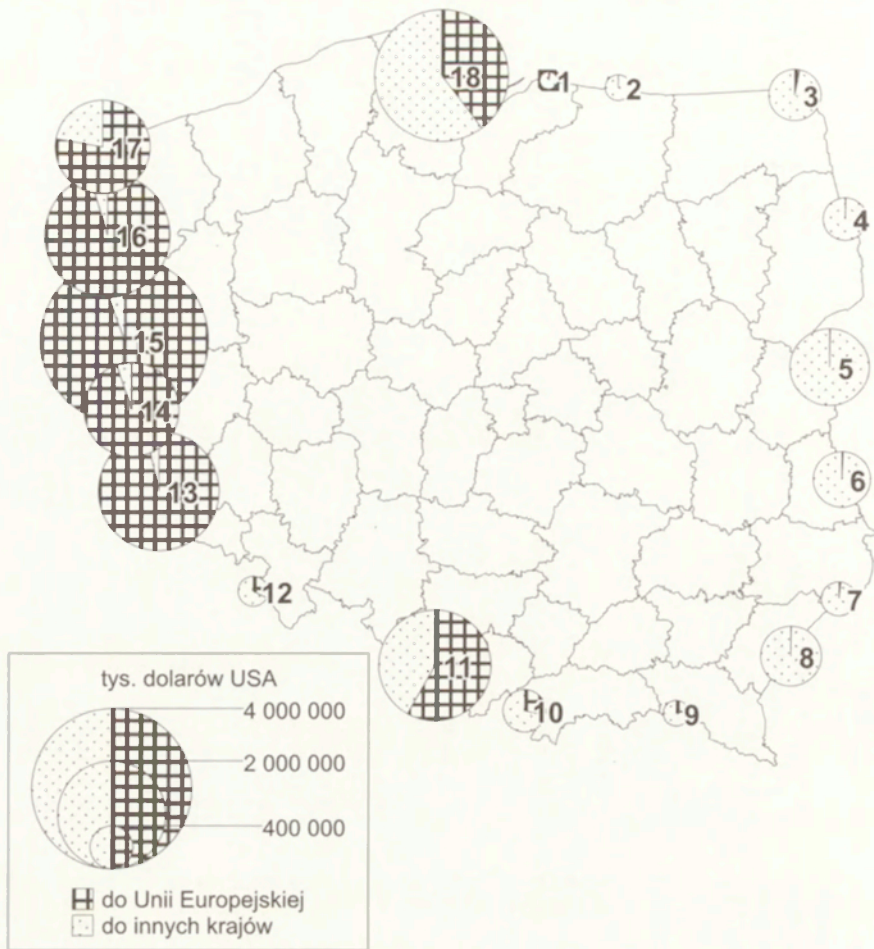
* w tym lotniska.

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

T a b e l a 15. Obroty towarowe z Unią Europejską wg korytarzy transportowych, 1997
Trade exchange with European Union member countries by transport corridors, 1997

Korytarze transportowe	Eksport			Import			Obroty			Saldo w tys. dolarów USA
	w tys. dolarów USA	udział w całości eksportu korytarzom w %	udział w całości eksportu do UE w %	w tys. dolarów USA	udział w całości eksportu korytarzom w %	udział w całości eksportu do UE w %	w tys. dolarów USA	udział w całości eksportu korytarzom w %	udział w całości eksportu do UE w %	
Gdańsk–Kaliningrad	2 235	2,7	0,0	2 260	6,4	0,0	4 496	3,8	0,0	-25
Warszawa–Kaliningrad	367	0,2	0,0	335	1,7	0,0	702	0,3	0,0	32
Warszawa–Tallin	15 507	3,0	0,1	48 199	25,9	0,2	63 706	9,1	0,1	-32 693
Warszawa–Grodno	1 783	0,4	0,0	30 433	21,7	0,1	32 216	5,8	0,1	-28 650
Warszawa–Moskwa	2 921	0,3	0,0	27 148	6,2	0,1	30 069	1,9	0,1	-24 228
Warszawa–Kijów	5 074	0,9	0,0	712	1,3	0,0	5 785	0,9	0,0	4 362
Warszawa–Lwów	4 781	1,8	0,0	1 509	7,0	0,0	6 289	2,2	0,0	3 272
Kraków–Lwów	2 181	0,3	0,0	32 349	12,4	0,1	34 531	3,7	0,1	-30 168
Rzeszów–Miskolc	38 611	21,4	0,2	36 258	23,9	0,1	74 869	22,6	0,2	2 354
Kraków–Budapeszt	110 765	28,5	0,7	318 752	39,5	1,2	429 516	36,0	1,0	-207 987
Katowice–Wiedeń	1 233 675	58,1	7,5	2 680 509	63,3	10,0	3 914 184	61,6	9,0	-1 446 834
Wrocław–Praga	72 110	32,1	0,4	180 440	44,5	0,7	252 550	40,1	0,6	-108 331
Wrocław–Frankfurt	2 379 942	96,5	14,4	2 585 453	89,0	9,6	4 965 395	92,5	11,5	-205 511
Wrocław–Berlin	1 467 990	94,9	8,9	1 452 744	84,5	5,4	2 920 734	89,4	6,7	15 246
Warszawa–Berlin	3 963 050	94,3	24,0	6 816 893	82,4	25,4	10 779 943	86,4	24,9	-2 853 843
Szczecin–Berlin	2 373 253	95,4	14,4	2 236 985	77,5	8,3	4 610 238	85,8	10,6	136 268
Szczecin/Świnoujście Porty	1 221 093	77,8	7,4	1 366 411	68,8	5,1	2 587 504	72,7	6,0	-145 319
Gdańsk/Gdynia Porty	1 151 023	39,7	7,0	1 941 595	43,3	7,2	3 092 618	41,9	7,1	-790 572
RAZEM 18 korytarzy	14 046 359	64,0	85,0	19 758 986	68,1	73,6	33 805 345	66,3	78,0	-5 712 626
CAŁOŚĆ OBROTÓW	16 526 511	64,3	100,0	26 835 082	63,8	100,0	43 361 593	64,0	100,0	-10 308 571

Ź r ó d ł o: Opracowanie własne na podstawie danych Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego.

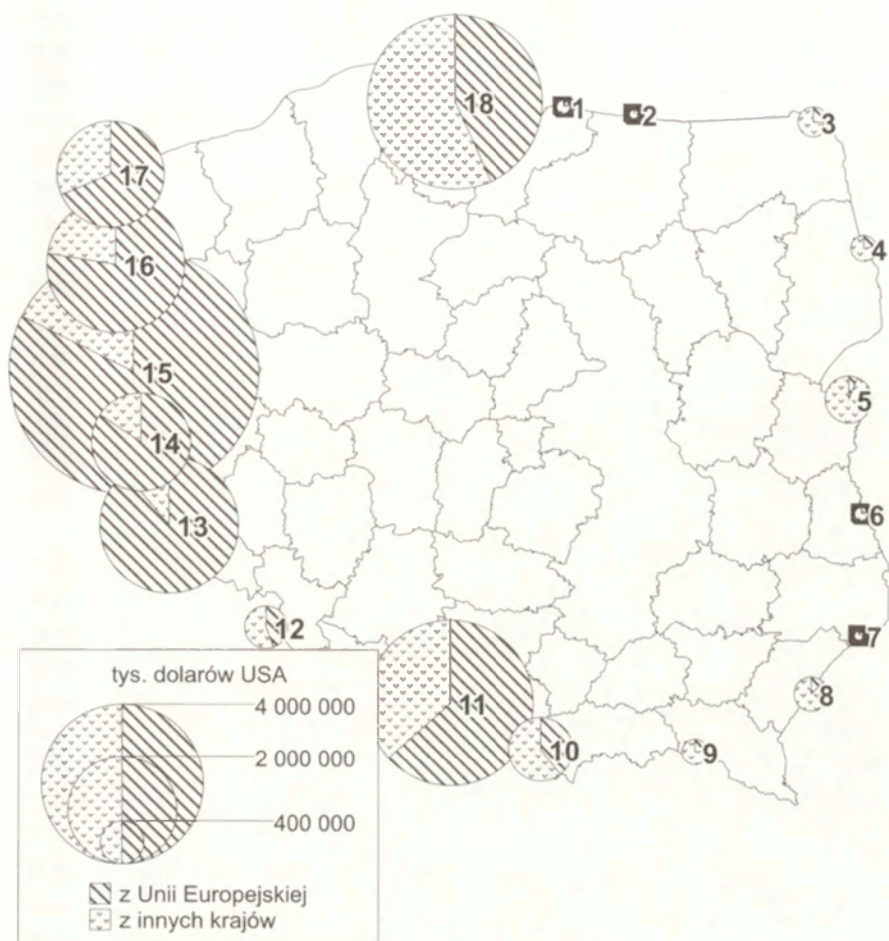


Ryc. 15. Udział Unii Europejskiej w eksporcie wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Share of European Union in export by transport corridors, 1997

ne połączenia promowe zaczynające się w Polsce prowadzą do Danii i Szwecji, także ta granica jest po części granicą z Unią Europejską. Aż 10,9% wzajemnych obrotów dokonywanych jest tranzytem przez Czechy, zaledwie 1,8% przez Słowację. Jednocześnie 8,1% wymiany dokonuje się wewnątrz kraju (w tym przypadku głównie na lotniskach). Udział Unii w całości odprawianych obrotów był dominujący (87,7%) na granicy niemieckiej; przeważający (ponad 50%) na czeskiej, morskiej oraz wewnątrz kraju. Na granicach wschodnich wymiana z Unią stanowi margines. Wyjątkiem jest granica litewska, przez którą odbywa się część obrotów z Finlandią. Na Unię Europejską przypada tam 2,7% eksportu i aż 25,8% odprawianego importu.

Jedna czwarta obrotów z Piętnastką odbywa się wzdłuż korytarza transportowego Warszawa–Berlin (tab. 15 i ryc. 15–17), dalszych 11,5% wzdłuż korytarza Wrocław–Frankfurt nad Menem, 10,6% Szczecin–Berlin i 9% Katowice–Wiedeń. Łącznie w obrębie 18 badanych korytarzy odprawia się 85% polskiego eksportu do Unii i 78%

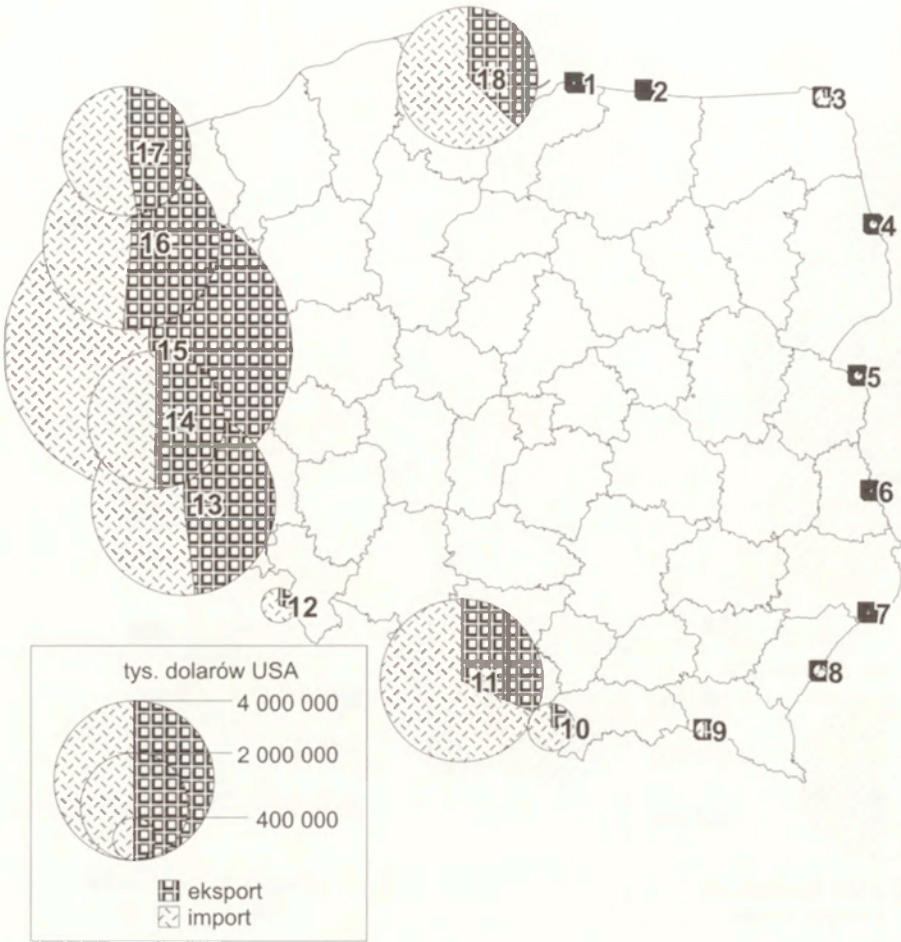


Ryc. 16. Udział Unii Europejskiej w imporcie wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Share of European Union in import by transport corridors, 1997

importu z tej organizacji. Obroty z nią dominują na kierunkach wszystkich korytarzy polsko-niemieckich (ponad 85%), w zespole portów Szczecin/Świnoujście (73%) oraz w korytarzu Katowice–Wiedeń; znaczącą pozycję (rzędu 35–45%) stanowią w zespole portów Gdańsk/Gdynia, korytarzu Warszawa–Praga i Kraków–Budapeszt.

Aż 42% polskiego handlu z Unią Europejską odprawia się na trzech przejściach granicznych w Świecku (22,4%), Kołbaskowie i Jędrzychowicach. Spośród punktów odprawy znajdujących się poza omawianymi korytarzami transportowymi na uwagę zasługują polsko-niemieckie przejścia graniczne w Lubieszynie (obroty o wartości 1,3 mld dolarów USA), Gubinie i Sieniawce. Na wszystkich przejściach na granicy zachodniej udział Piętnastki w wartości odprawianych towarów przekracza 85%; relatywnie największy jest w punkcie kolejowym w Węglińcu oraz w punktach drogowych Jędrzychowicach, Gubinie i Olszynie, mniejszy w Świecku i na północnym od-



Ryc. 17. Obroty towarowe z Unią Europejską wg korytarzy transportowych w 1997 r.
Polish-European Union member countries trade by transport corridors. 1997

czynu granicy. Równie wysoki udział Unii występuje w porcie w Świnoujściu (promy), już wyraźnie mniejszy w Szczecinie. Na granicy czeskiej obroty z Unią dominują na przejściu drogowym w Cieszynie i kolejowym w Zebrzydowicach; na słowackiej relatywnie największe znaczenie mają w Chyżnem. Udział Unii jest większy w obrotach Gdańska (49%) niż Gdyni (38%).

4.5. STRUKTURA KIERUNKOWA HANDLU Z KRAJAMI SĄSIEDNIMI

W sposób naturalny większość obrotów z krajami sąsiadującymi z Polską powinna odbywać się bezpośrednio przez granice z tymi państwami. Pomimo generalnego zachowania tej zasady, w rzeczywistości sytuacja w tym zakresie pozostaje zróżnicowana (tab. 16 – pod opaską). Najwyższy wskaźnik wymiany bezpośredniej występuje

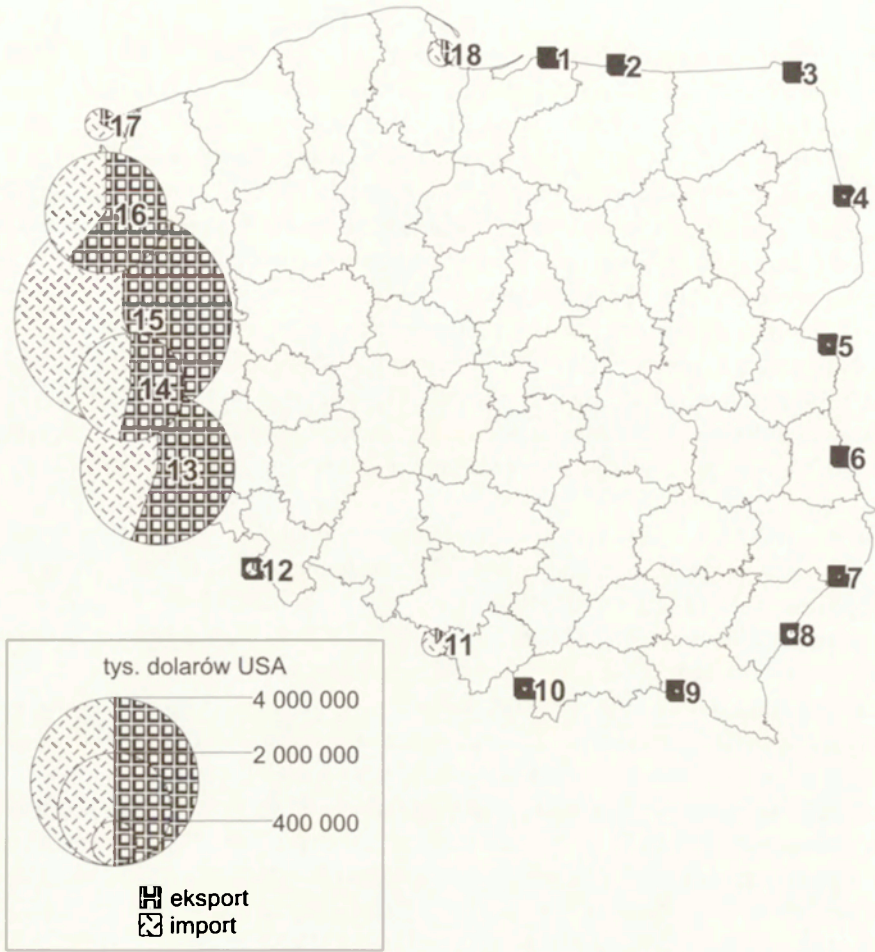
w obrotach z Czechami (94,2% towarów do i z tego kraju przewożonych jest przez wspólną granicę), Ukrainą (89,7%), Białorusią (87,7%) i Niemcami (84,3%). W przypadku wszystkich tych krajów pozostała część obrotów dokonuje się najczęściej wewnątrz kraju (w tym na lotniskach), w Niemczech i Białorusi także w portach morskich (odpowiednio 2,5 i aż 6,1% – prawdopodobnie tranzyt przez Rosję). W wymianie ze Słowacją, przez wspólną granicę, odbywa się tylko 77,7% obrotów (dalszych 18,9% przypada nadal na tranzyt przez Czechy), a z Litwą zaledwie 73,2%. Handel z Litwą odbywa się tranzytem przez Rosję (5,0%; obwód kaliningradzki), Białoruś (6,2%; trasa przez Grodno) i co charakterystyczne przez Niemcy (aż 9,1%), a ponadto także drogą morską. Najbardziej skomplikowana jest struktura kierunkowa wymiany z Rosją. Na granicę z należącym do tego państwa obwodem kaliningradzkim przypada tylko 5,7% obrotów. 34,9% handlu odbywa się tranzytem przez Białoruś, 25,3% przez Słowację (trudne w interpretacji), 12,3% drogą morską i tylko 6,0% przez Ukrainę. 10,7% wartości towarów odprawianych jest wewnątrz kraju (import rurociągowy).

Spośród wszystkich 7 granic lądowych najbardziej bilateralny charakter dokonywanych odpraw występuje na granicy z obwodem kaliningradzkim (85,6% ich wartości przypada na obroty z krajem sąsiednim – Rosją) i Ukrainą (73,2%). W przypadku granicy niemieckiej na wymianę z Niemcami przypada 50,9% wartości przewożonych przez nią towarów polskiego handlu zagranicznego; pozostałe 49,1% przewożone jest przez ten kraj tranzytem. Granicami o dominacji odpraw tranzytowych (w polskim handlu zagranicznym) są granice: litewska, czeska, białoruska i słowacka (tylko 17,2% odprawianych towarów trafia na Słowację lub pochodzi z tego kraju).

W obrębie badanych 18 korytarzy transportowych odbywa się 71,5% wymiany towarowej pomiędzy Polską i jej 7 bezpośrednimi sąsiadami (tab. 17). Udział ten jest o blisko 4 punkty procentowe niższy niż w przypadku obrotów ogółem. Jest to zrozumiałe, gdyż leżące poza korytarzami punkty lokalne odprawiają przede wszystkim wymianę dwustronną, a znacznie rzadziej tranzytową. Poziom koncentracji handlu w obrębie korytarzy jest najwyższy w wymianie z Ukrainą (88,0%) i Białorusią (80,1%; w obu przypadkach można to tłumaczyć niewielką liczbą lokalnych punktów granicznych dostępnych w ruchu towarowym); wysoki z Niemcami (74,5%), Litwą (73,7%) i Czechami (72,2%; bardzo dużo, zważywszy, że granicę z tym krajem przecinają tylko dwa badane korytarze, a jednocześnie czynnych jest dużo przejść lokalnych). Relatywnie niskim udziałem korytarzy w wymianie dwustronnej charakteryzują się obroty z Rosją (55,7%; duży odsetek odpraw wewnątrz kraju – rurociągi) i Słowacją (55,1%; połączenia kolejowe położone poza wyodrębnionymi korytarzami).

Polsko-niemiecka wymiana towarowa (tab. 17 – pod opaską i ryc. 18) pozostaje silnie skoncentrowana w korytarzach równoleżnikowych wschód–zachód – Warszawa–Berlin (32,0%; w tym 27,9% na przejściu drogowym w Świecku) i Wrocław–Frankfurt nad Menem (17,7%). Rola korytarzy skośnych łączących Polskę południową i północną ze stolicą Niemiec (Wrocław–Berlin i Szczecin–Berlin) jest wyraźnie mniejsza (odpowiednio 9,6 i 11,5%). Z przejść położonych poza korytarzami, największe znaczenie mają Lubieszyn (4,4%), Gubin (4,1%) i Sieniawka (3,1%).

Handel z Czechami odbywa się przede wszystkim na kierunku korytarza Katow-

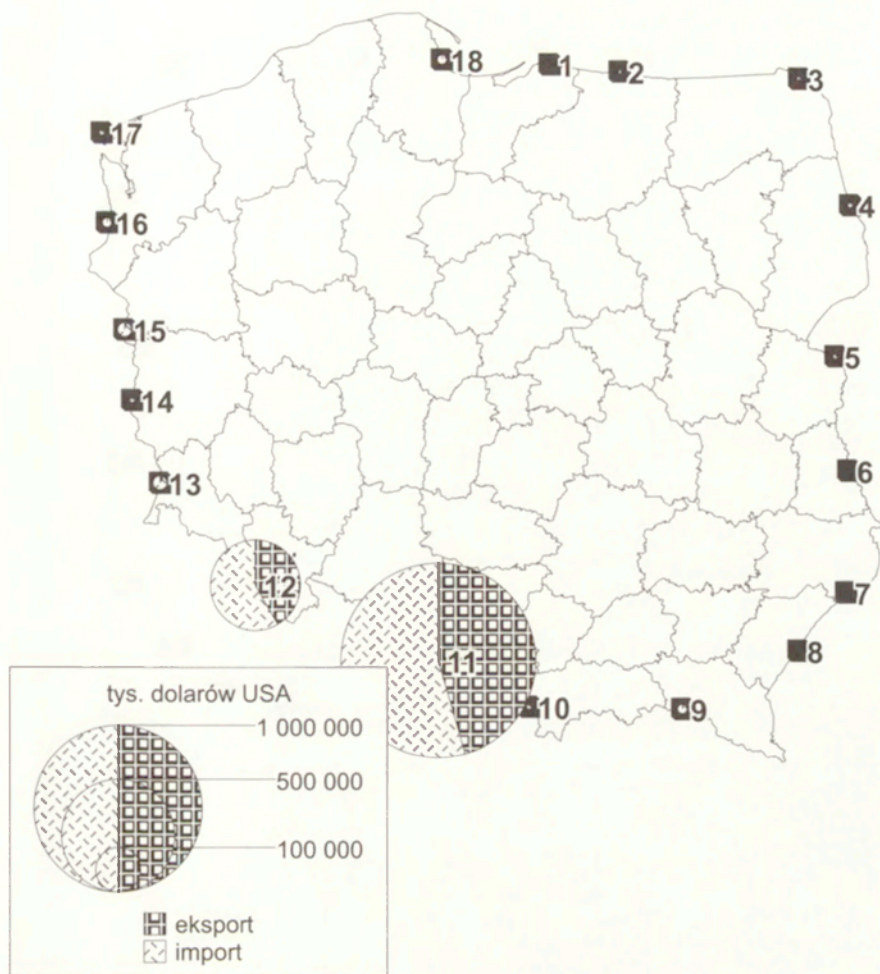


Ryc. 18. Obroty towarowe z Niemcami wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Polish-German trade by transport corridors, 1997

ce–Wiedeń (tradycyjnym szlakiem przez Bramę Morawską; aż 55% całości obrotów; tab. 17, ryc. 19). Na korytarz Wrocław–Praga przypada kolejne 14,7%. Z innych przejść granicznych istotną rolę odgrywają Jakuszyce (12,9% wymiany dwustronnej), Pietraszyn oraz punkty kolejowe w Mieroszowie, Lubawce i Głucholazach. Ponad jedna czwarta handlu ze **Słowacją** odbywa się przez przejście graniczne w Chyżnem (korytarz Kraków–Budapeszt), jeszcze więcej (bo aż 29%) przez znajdujący się poza korytarzami punkt kolejowy w Muszynie, dalszych 17% korytarzem Katowice–Wiedeń (tranzyt przez Czechy) i 9% przez Przełęcz Dukielską i Barwinek (korytarz Rzeszów–Miskolc; tab. 17, ryc. 20). Wśród innych przejść wymienić należy punkty drogowe w Zwardoniu, Łysej Polanie (oba po około 4,5% wymiany dwustronnej) i Chocholowie.

Jak już wspomniano, wymiana z **Rosją** charakteryzuje się najniższym stopniem koncentracji (tab. 17 i ryc. 21). Oprócz skupiającego 21,4% obrotów korytarza War-

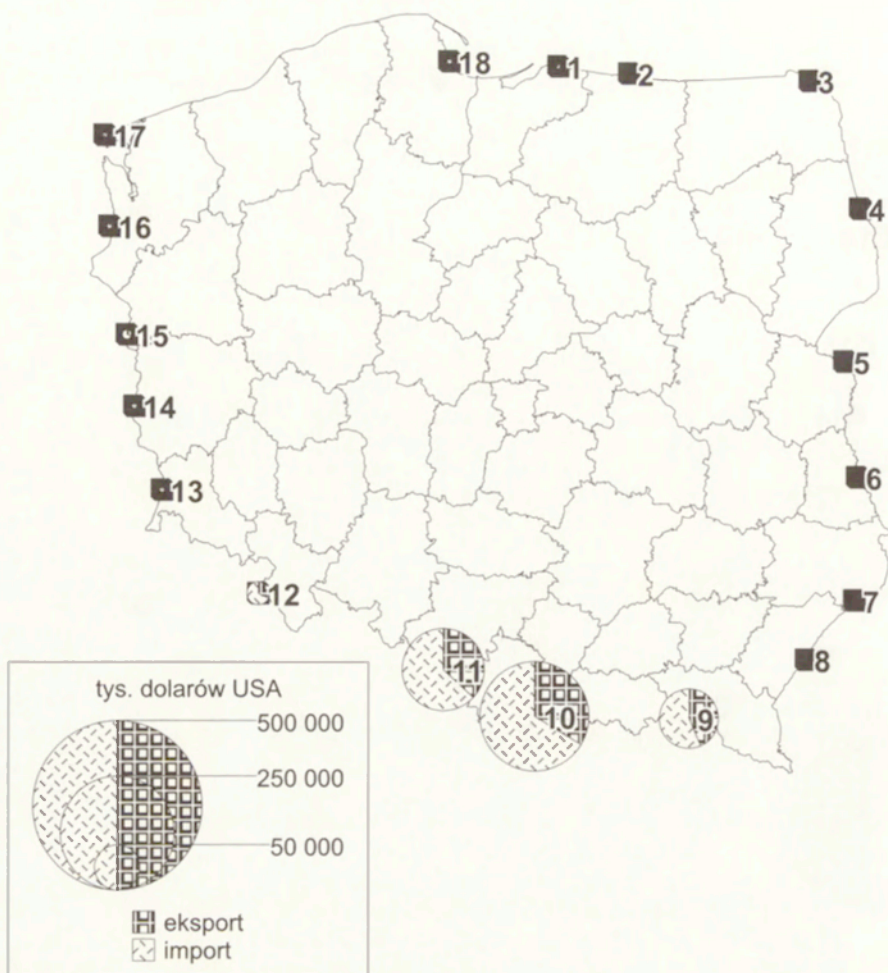


Ryc. 19. Obroty towarowe z Czechami wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Polish-Czech trade by transport corridors, 1997

szawa–Moskwa, istotne części dwustronnego handlu odbywają się na kierunku aż 8 innych korytarzy, w tym przede wszystkim Gdańsk/Gdynia Porty (10,1%), Warszawa–Grodno (7%), Warszawa–Kaliningrad (3,7%) i Warszawa–Talin; w mniejszym stopniu także: Kraków–Kijów, Szczecin/Świnoujście Porty, Warszawa–Kijów i Gdańsk–Kaliningrad. Oprócz wspomnianej wymiany wewnątrz kraju (rurociągi), z punktów odprawy znajdujących się poza korytarzami wymienić należy przede wszystkim trudne w interpretacji lokalne przejście polsko-słowackie w Chochotowie, zespół przejść polsko-białoruskich na trasie Białystok–Wołkowysk (Bobrowniki i Zubki Białostockie) i polsko-ukraiński punkt kolejowy w Hrubieszowie na linii LHS.

Handel polsko-ukraiński rozkłada się na trzy przecinające granicę korytarze transportowe (tab. 17 i ryc. 22). Największa jego część przypada na „tradycyjny”



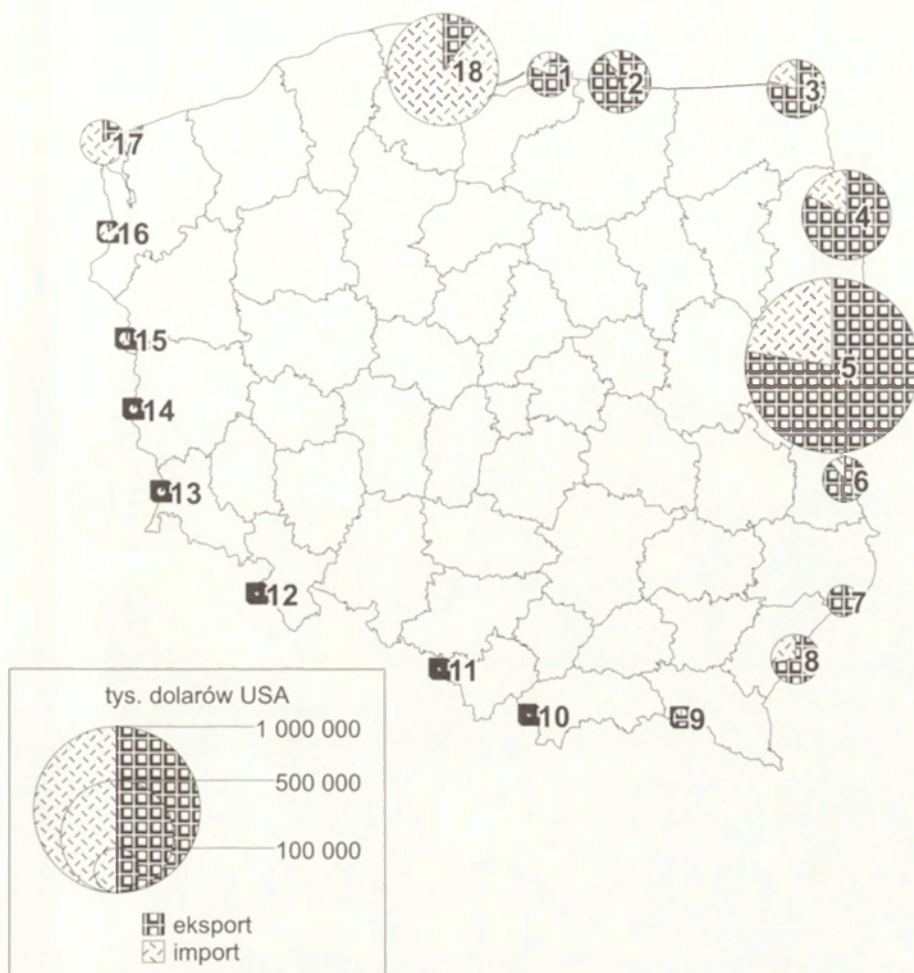
Ryc. 20. Obroty towarowe ze Słowacją wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Polish-Slovakian trade by transport corridors, 1997

szlak Kraków–Lwów–Kijów (42,5%), dalsze 31,3% na kierunek warszawsko-kijowski i tylko 11,5% na trasę Warszawa–Lwów. Ponadto około 1% wzajemnych obrotów odbywa się tranzytem przez Białoruś korytarzem moskiewskim. Spośród punktów lokalnych dużą rolę odgrywa Hrubieszów (15% obrotów dwustronnych; linia LHS).

W przypadku **Białorusi** na kierunek moskiewski przypada 43,8% wzajemnej wymiany (tab. 17 i ryc. 23), zaś na trasę Warszawa–Grodno kolejnych 27,5%. Z innych korytarzy znaczenie mają oba zespoły portowe, a z przejść lokalnych przede wszystkim sąsiadujące ze sobą punkty dla ruchu towarowego na trasie Białystok–Wołkowysk (drogowy w Bobrownikach i kolejowy w Zubkach Białostockich), a ponadto w eksporcie punkt drogowy w Sławatyczach, zaś w imporcie punkt kolejowy w Siemianówce.

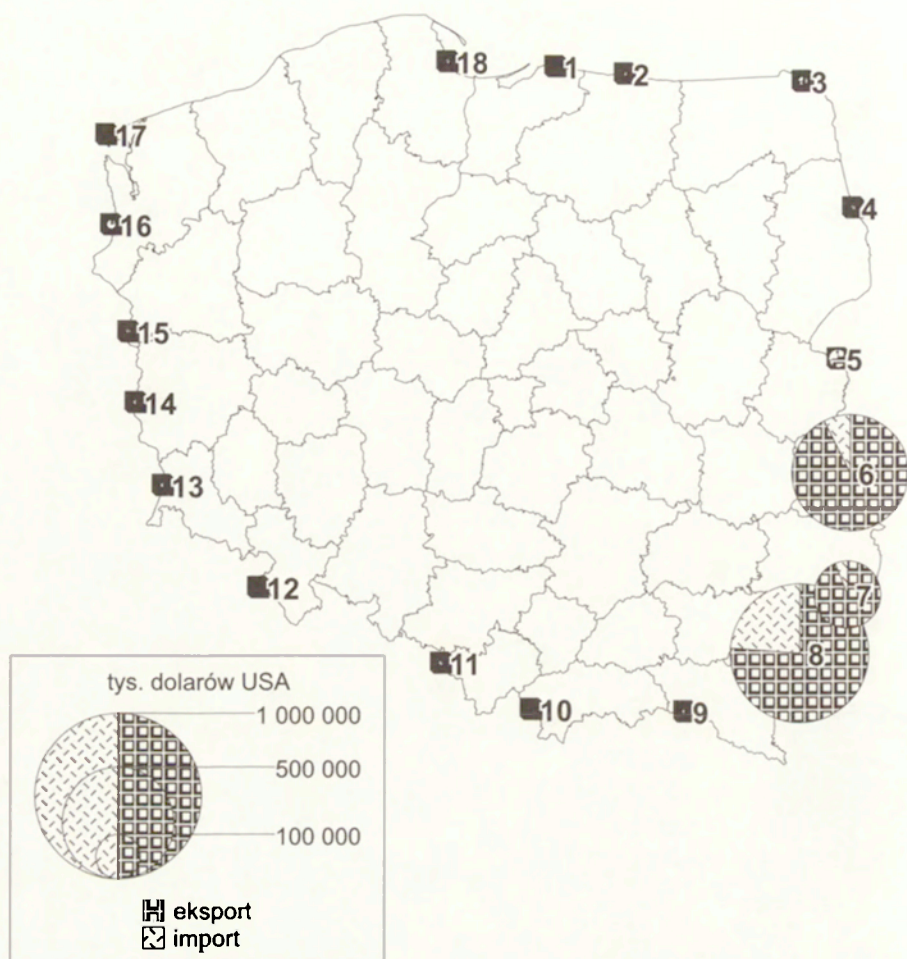
Korytarz Warszawa–Tallin skupia na sobie blisko 60% wymiany polsko-litew-



Ryc. 21. Obroty towarowe z Rosją wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Polish-Russian trade by transport corridors, 1997

skiej (tab. 17 i ryc. 24). Ponadto zauważalne jej części odbywają się poprzez korytarze do obwodu kaliningradzkiego (w imporcie głównie trasa Gdańsk–Kaliningrad, w eksporcie Warszawa–Kaliningrad), oba korytarze białoruskie (tranzylem przez Grodno, ale także co ciekawe przez Brześć), zespół portowy Gdańsk/Gdynia i wreszcie korytarz polsko-niemiecki Szczecin–Berlin (aż 2,1%). Blisko 15% wymiany dwustronnej (prawie wyłącznie w eksporcie) obsługuje nadal lokalny polsko-litewski punkt w Ogrodnikach, co pośrednio świadczy o znaczącej roli drobnych przedsiębiorców we wzajemnych obrotach (przejście obsługuje obecnie tylko samochody o ładowności poniżej 3,5 tony).

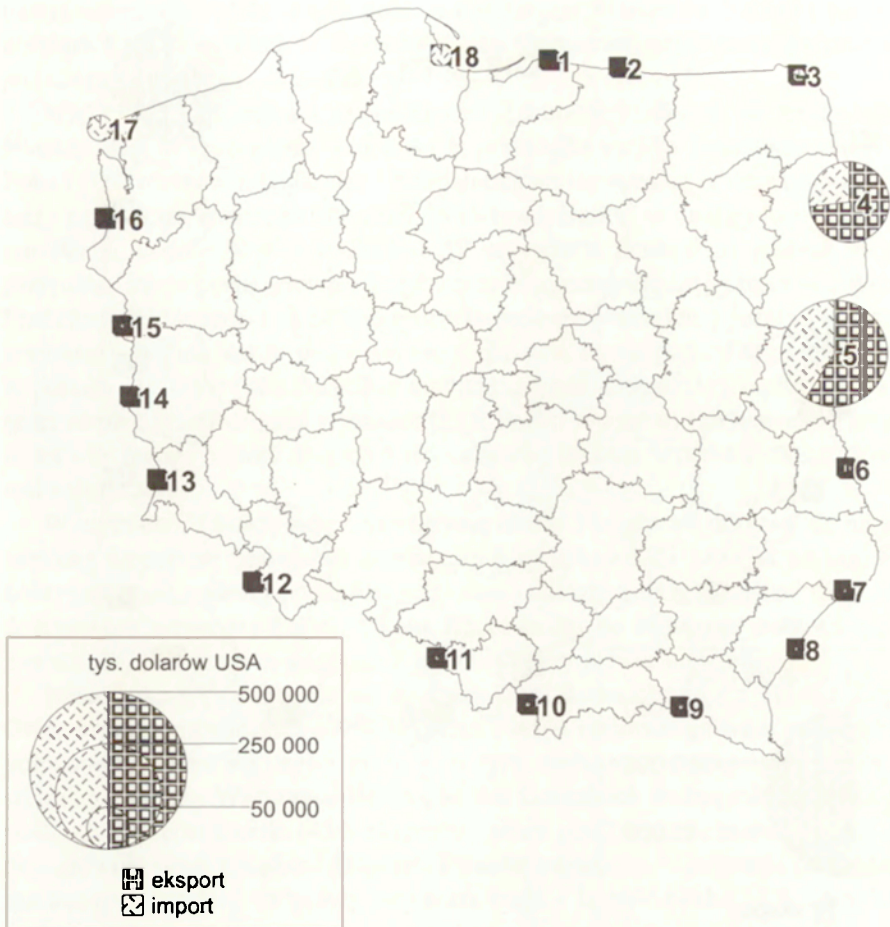


Ryc. 22. Obroty towarowe z Ukrainą wg korytarzy transportowych w 1997 r.
Polish-Ukrainian trade by transport corridors, 1997

4.6. STRUKTURA KIERUNKOWA HANDLU Z WYBRANYMI INNYMI PAŃSTWAMI

Analizując główne kierunki wymiany towarowej z innymi państwami, skoncentrowano się na krajach o dużym udziale w zewnętrznej strukturze geograficznej polskiego handlu oraz na takich, których położenie sprawia, że istnieją alternatywne połączenia transportowe z Polską (w tym państwa skandynawskie – sąsiedzi przez morze). Strukturę tę przedstawiono szczegółowo w tabelach 18–21 (pod opaską).

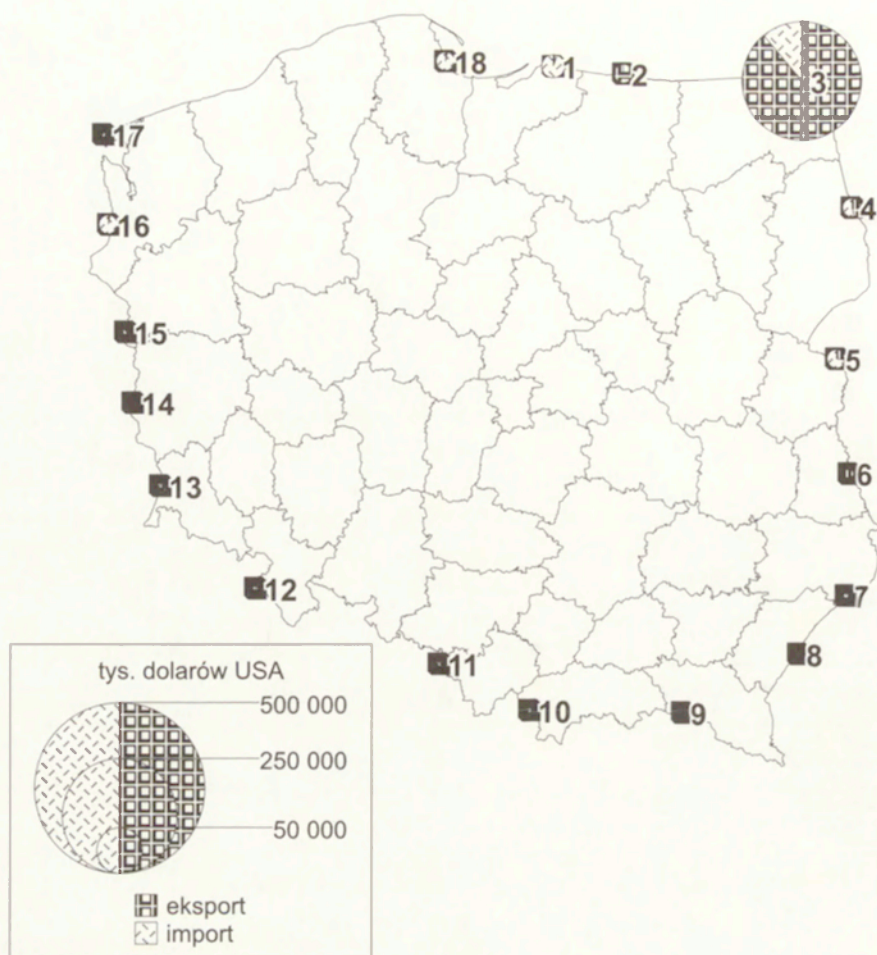
Wymiana towarowa z drugim co do wielkości partnerem handlowym Polski, jakim są **Włochy**, odbywa się przede wszystkim tranzytem przez Czechy (66% eksportu



Ryc. 23. Obroty towarowe z Białorusią wg korytarzy transportowych w 1997 r.
 Polish-Belarussian trade by transport corridors, 1997

i 47% importu), w tym prawie wyłącznie na kierunku korytarza Katowice–Wiedeń. Ponadto duże znaczenie ma tranzyt przez Niemcy (odpowiednio 19 i 27%; głównie korytarz Wrocław–Frankfurt nad Menem, w mniejszym stopniu także Warszawa–Berlin), wyraźnie mniejsze przez Słowację (około 8%; korytarz Kraków–Budapeszt). Ponadto w przypadku importu istotną rolę pełnią odprawy wewnątrz kraju (głównie lotniska; 11,5%).

Obroty z Austrią odbywają się przede wszystkim tranzytem przez Czechy (68% importu i aż 90% eksportu; w tym 2/3 korytarzem Katowice–Wiedeń). Reszta towarów pochodzących z tego kraju odprawiana jest na granicy niemieckiej (korytarz berliński) i dopiero w trzeciej kolejności słowackiej (korytarz Kraków–Budapeszt). Granica słowacka jest natomiast miejscem odprawy większości towarów będących przedmiotem wymiany polsko-węgierskiej (54% w obu kierunkach; przede wszy-



Ryc. 24. Obroty towarowe z Litwą wg korytarzy transportowych w 1997 r.

Polish-Lithuanian trade by transport corridors, 1997

stkim korytarz Kraków–Budapeszt, w dalszej kolejności przejście kolejowe w Muszynie i korytarz Rzeszów–Miskolc). Także i tutaj swoje znaczenie zachował jednak tradycyjny szlak przez Bramę Morawską i Czechy, na granicę z którymi przypada aż 41% eksportu na Węgry i 33% importu z tego kraju. Zauważalną rolę pełni tranzyt towarów przywożonych z Węgier przez Niemcy (niespodziewanie aż 6%, głównie korytarzem Szczecin–Berlin).

Ważnym partnerem na kierunku południowym jest **Turecja**. Wymiana z tym krajem charakteryzuje się bardzo zróżnicowaną kierunkową strukturą geograficzną. W eksporcie najważniejsze znaczenie ma kierunek słowacki (32%; oba lorytarze), ukraiński (26%; także wszystkie trzy korytarze) oraz droga morską (28%; porty Trójmiasta); w imporcie – kierunek słowacki (40%; głównie korytarz Kraków–Buda-

peszt), niemiecki (24%, w tym połowa korytarzem Warszawa–Berlin) i czeski (9%; korytarz Katowice–Wiedeń). Ponadto w obu kierunkach część towarów przewożona jest drogą powietrzną.

Większość wymiany z krajami Europy Zachodniej odbywa się tranzytem przez Niemcy. Jest to szczególnie widoczne w przypadku krajów Beneluksu oraz Francji. Ponad 70% obrotów z **Holandią** i **Belgią** odbywa się właśnie tą drogą (spośród korytarzy największe znaczenie ma szlak Warszawa–Berlin, w drugiej kolejności Szczecin–Berlin, później Wrocław–Berlin). W przypadku **Francji** na granicę niemiecką przypada 73% importu (głównie korytarzem Warszawa–Berlin i częściowo Wrocław–Frankfurt nad Menem) i aż 84% eksportu (w miarę równomierny rozkład na wszystkie korytarze). Regułą jest że pozostała część obrotów z tymi państwami odprawiana jest w portach morskich (oba korytarze morskie; przede wszystkim eksport – z uwagi na niski stopień przetworzenia wywożonych z Polski towarów) lub wewnątrz kraju (lotniska – z reguły import drogich i jednocześnie lekkich wyrobów zaawansowanych technologicznie).

W wymianie z **Hiszpanią** i **Szwajcarią** około 5% odpraw odbywa się na granicy czeskiej. Import ze Szwajcarii odznacza się wyjątkowo dużym (jak na kraj Europy kontynentalnej; z wyżej podanych względów) udziałem drogi lotniczej (38% odpraw dokonanych wewnątrz kraju). Około 1/5 eksportu do Hiszpanii odbywa się drogą morską. Jej znaczenie w imporcie z tego kraju jest jednak niewielkie (5%).

Nieco inaczej przedstawia się struktura kierunkowa obrotów z **Wielką Brytanią**. Obok granicy niemieckiej (49% eksportu i 41% importu; głównie przez korytarze położone w północnej części granicy, w tym, zwłaszcza w imporcie, przede wszystkim na kierunku Warszawa–Berlin), w obu kierunkach ważną rolę odgrywa tu bezpośredni transport morski (45% eksportu – przez oba korytarze morskie i 34% importu – głównie przez Gdańsk i Gdynię). Ponadto zwłaszcza w imporcie duże znaczenie ma transport lotniczy (odprawy wewnątrz kraju – łącznie blisko 17% wartości przywożonych towarów).

Spośród krajów skandynawskich interesująca jest struktura przestrzenna wymiany **polsko-duńskiej**. Blisko 60% obrotów z tym krajem notowanych jest na granicy niemieckiej (głównie korytarzem Szczecin–Berlin i w drugiej kolejności Warszawa–Berlin). W eksporcie całe praktycznie pozostałe 40% wywożone jest drogą morską (węgiel kamienny, głównie przez Szczecin/Świnoujście). W imporcie na porty przypada tylko 25% jego wartości, zaś blisko 10% towarów odprawianych jest wewnątrz kraju. Przewozy morskie zachowały swoje znaczenie w wymianie ze **Szwecją**. W portach odprawiane jest 91% eksportu i 81% importu z tego kraju. W obu przypadkach około 2/3 tych odpraw dokonywana jest na kierunku korytarza 17 (Szczecin/Świnoujście) i 1/3 na kierunku korytarza 18 (Gdańsk/Gdynia). Reszta obrotów odbywa się tranzytem przez Niemcy (korytarz Szczecin–Berlin; rezultat konkurencji ze strony tańszych promów niemiecko-szwedzkich) albo drogą powietrzną.

Dużym przemianom uległa w latach 90. struktura kierunkowa obrotów **polsko-fińskich**. Powoli na znaczeniu traci tradycyjna łącząca oba kraje droga morska (m. in. na skutek zamknięcia bezpośredniego połączenia promowego Gdańsk–Helsinki). W 1997 r. jej udział w eksporcie wynosił wprawdzie nadal 93% (głównie z uwagi na

wywóz węgla kamiennego przez port w Gdańsku), jednocześnie jednak w imporcie spadł do 72% (także przy stałej dominacji korytarza Gdańsk/Gdynia Porty). Aż 13% przywożonych towarów odprawianych jest wewnątrz kraju (lotnisko Warszawa, wyroby zaawansowanych technologii, np. telefony komórkowe), dalsze 6% na granicy litewskiej (tranzyt morski do Estonii i dalej korytarzem Tallin–Warszawa–„Via Baltica”) i 4% na granicy niemieckiej.

Zdecydowana większość obrotów z **Łotwą** (ponad 90%) i **Estonią** (ponad 80%) odbywa się tranzytem przez Litwę (korytarz Warszawa–Tallin). W przypadku Estonii pewne znaczenie ma również tranzyt przez Rosję (korytarz Warszawa–Kaliningrad; 10% eksportu) i drogą morską (import; 10%, głównie przez korytarz Szczecin/Świnoujście Porty).

Wiele opracowań teoretycznych wskazywało na możliwości wykorzystywania połączeń Polski z Europą Wschodnią do prowadzenia lądowej wymiany z **krajami Dalekiego Wschodu** (przy wykorzystaniu kolei transsyberyjskiej oraz otwartego niedawno połączenia kolejowego Kazachstanu z Chinami), w tym przede wszystkim Chinami i Japonią. W chwili obecnej powiązania gospodarcze z tymi państwami nie odbywają się jednak z wykorzystaniem tej infrastruktury. W eksporcie na tym kierunku dominuje wykorzystanie drogi morskiej (88% wywozu do Chin i 75% do Japonii). W przypadku Chin odbywa się on przez oba korytarze morskie, do Japonii prawie wyłącznie przez zespół portowy Gdańsk/Gdynia. W imporcie największą rolę odgrywa tranzyt przez Niemcy (prawdopodobnie z wykorzystaniem portów morskich lub lotnisk cargo Europy Zachodniej; głównie korytarzem Warszawa–Berlin i Szczecin–Berlin), na który przypada 53% przywozu z Chin i 40% z Japonii, dopiero w drugiej kolejności bezpośredni transport morski, w trzeciej zaś przywóz drogą lotniczą (w obu wypadkach ponad 15% – towary zaawansowanych technologii, np. komputery, podzespoły elektroniczne). Udział granic wschodnich w obrotach z Chinami i Japonią nie przekracza 0,1%. Wyjątkiem jest 1,2%-owy udział granicy ukraińskiej w imporcie z Japonii (prawie wyłącznie korytarz Kraków–Kijów).

Nieco inaczej przedstawia się wymiana z byłymi republikami radzieckiej **Azji Centralnej**. Z uwagi na brak dostępu do morza są one skazane na transport lądowy przez Rosję. W przypadku eksportu z Polski zdecydowana większość (z reguły ponad 90%) wywożonych na tym kierunku towarów odprawiana jest na granicy białoruskiej, w tym przede wszystkim na kierunku moskiewskim (korytarz Warszawa–Grodno przejmuje jednak 1/3 eksportu do Kirgistanu). W imporcie występuje rozkład na granicę białoruską, litewską i w mniejszym stopniu ukraińską (właściwie tylko przywóz z Kazachstanu, korytarzem Warszawa–Kijów). Co ciekawe rozkład ten sprawia po części wrażenie przypadkowego (być może efekt konkurencji między przewoźnikami). Granica litewska (korytarz Warszawa–Tallin) szczególnie często była miejscem odprawy wyrobów przywożonych z Tadżykistanu i Uzbekistanu. Ponadto duża część artykułów z Azji Centralnej trafia do Polski tranzytem przez Słowację (zwłaszcza z Kazachstanu korytarzem Rzeszów–Miskolc i z Uzbekistanu korytarzem Kraków–Budapeszt), a nawet Czechy.

Więcej alternatywnych możliwości przewozu posiadają kraje **Zakaukazia**. W ich przypadku zauważalna jest naturalna geograficznie pozycja Ukrainy jako kraju tran-

zytowego (dla Azerbejdżanu i Gruzji około 1/3 eksportu, głównie w obrębie korytarza Kraków–Kijów). Mimo to także i w tym przypadku nadal dominuje tranzyt przez Białoruś i Rosję (oba korytarze polsko-białoruskie) lub (import z Armenii) Litwę i Rosję. Również i tym razem znacząca część importu trafia do Polski tranzytem przez Słowację (z Gruzji korytarzem Kraków–Budapeszt) i Czechy (Armenia, korytarzem Katowice–Wiedeń). Bezpośredni transport morski odgrywa niewielką rolę (praktycznie wyłącznie w imporcie towarów gruzińskich).

Oddzielne zagadnienie stanowi struktura kierunkowa handlu ze **Stanami Zjednoczonymi i Kanadą**. W eksporcie do obu tych państw dominuje droga morska (po około 55%; głównie przez porty Gdańska i Gdyni), wspomagana przez transport lotniczy oraz tranzyt przez Niemcy (korytarze Warszawa–Berlin i Szczecin–Berlin) i porty lub lotniska europejskie (w przypadku Stanów Zjednoczonych aż 25%). Odprawa towarów importowanych z USA dokonuje się już najczęściej na lotniskach (aż 43%) lub na granicy niemieckiej (27%; prawie wyłącznie kierunek berliński), a dopiero w trzeciej kolejności w portach morskich (21%; także Gdańsk i Gdynia). W przypadku Kanady rola portów jest większa, a lotnisk odpowiednio mniejsza.

W wymianie z **Afryką, Ameryką Południową i Oceanią** kluczowe znaczenie ma, z przyczyn oczywistych, droga morska (najczęściej z wykorzystaniem portów Trójmiasta). Także i w tym przypadku zaskakująco duża część importu dokonuje się tranzytem przez Niemcy (aż 45% przywozu z Ameryki Południowej i 37% z Afryki; korytarze Warszawa–Berlin i Szczecin–Berlin).

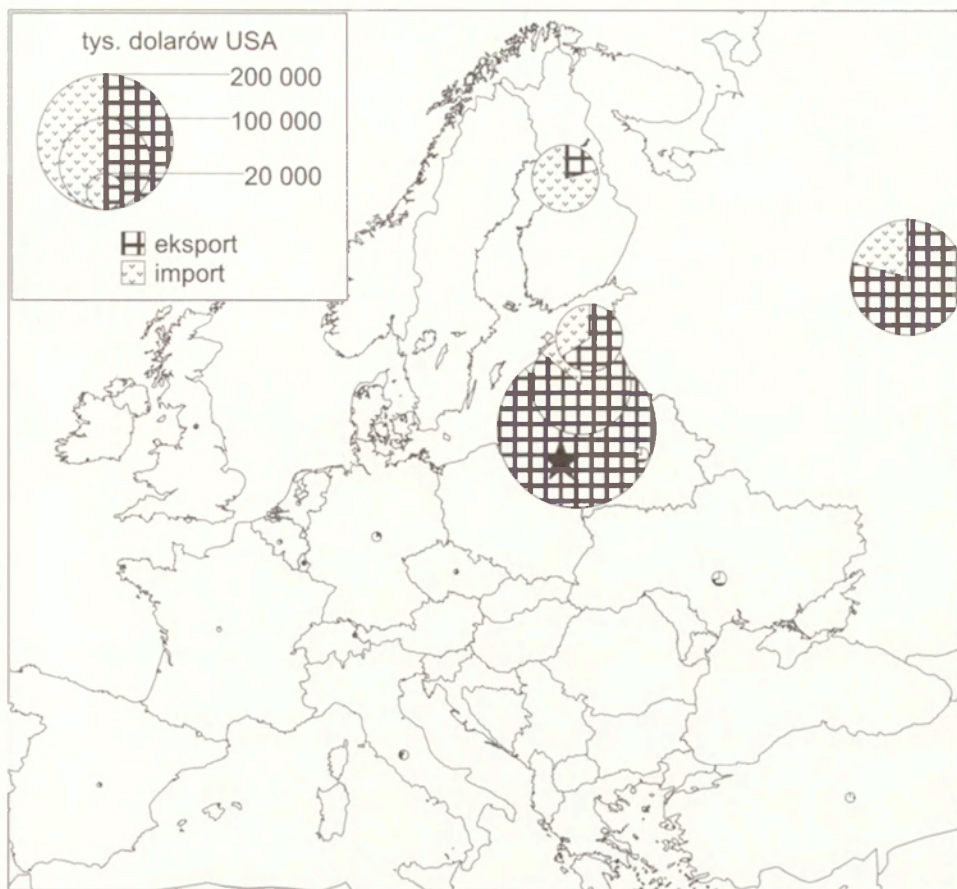
5. RUCH GRANICZNY I OBROTY HANDLU ZAGRANICZNEGO NA KIERUNKU 18 BADANYCH KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

Dla wszystkich 18 wybranych korytarzy transportowych dokonano bardziej szczegółowej analizy zewnętrznej struktury geograficznej obrotów handlu zagranicznego (tab. 18–21 i ryc. 25–36).

Korytarz 1. Gdańsk–Kaliningrad. Znaczenie korytarza w wymianie towarowej z zagranicą jest znikome. W 1997 r. w obu kierunkach przewieziono w jego obrębie towary o wartości 118 mln dolarów USA (0,2% całkowitych obrotów polskiego handlu zagranicznego), z czego zdecydowana większość w eksporcie. 93,9% wyeksportowanych tą trasą towarów trafiało na rynek rosyjski, zaledwie 0,9% na Litwę i 0,6% na Łotwę. Struktura importu była już bardziej zróżnicowana. Na Rosję przypadał tylko 51% wartości importu, na Litwę 37%, zaś towary łotewskie nie występowały wcale. Istotniejszą rolę korytarz odgrywał więc tylko w wymianie z Rosją (3,6% eksportu i 0,7% importu) oraz Litwą (11,6% importu, ale tylko 0,2% eksportu).

Korytarz 2. Warszawa–Kaliningrad. Rola korytarza przecinającego granicę na nowoczesnym przejściu w Bezledach jest względem poprzedniego wyraźnie większa w odniesieniu do eksportu (0,7% całej wartości) i mniejsza w przypadku importu. Trasą tą towary wywożone są przede wszystkim do Rosji (90%) i w mniejszym stopniu na Litwę (4,7%) oraz do Estonii (3%); przywożone z Rosji (już tylko 71%) i co charakterystyczne z Afryki (27%). Korytarz odgrywa istotną rolę w wymianie: Rosją (7,6% eksportu i 0,5% importu), Litwą i Estonią (10% eksportu).

Korytarz 3. Warszawa–Białystok–Kowno–Ryga–Tallin („Via Baltica”). Jest to jeden z czterech najważniejszych korytarzy wymiany handlowej z byłym ZSRR (ryc. 25). Skupia 2,0% wartości polskiego eksportu i tylko 0,4% importu. W 1997 r. łączne obroty w jego obrębie wyniosły 701 mln dolarów USA. Struktura geograficzna tych obrotów jest złożona i obejmuje republiki bałtyckie (Litwa 45% eksportu i 16% importu; Łotwa odpowiednio 20 i 9%; Estonia 8 i 11%), Rosję (22 i 16%), położoną na krańcu „Via Baltica” Finlandię (2,3% eksportu, ale aż 24,7% importu; ównica wynikająca ze struktury towarowej wymiany polsko-fińskiej – eksport węgla transportowanego drogą morską) oraz, co charakterystyczne, Uzbekistan (14% importu). Korytarz ma więc kluczowe znaczenie w wymianie towarowej z Łotwą i Estonią, nieco mniejsze z Litwą (istnieją alternatywne szlaki); istotne z Rosją i innymi państwami (szczególnie azjatyckimi) byłego ZSRR wykorzystującymi w handlu z Polską tranzyt litewski (Armenia, Tadżykistan – aż po około 60% całości importu z obu tych

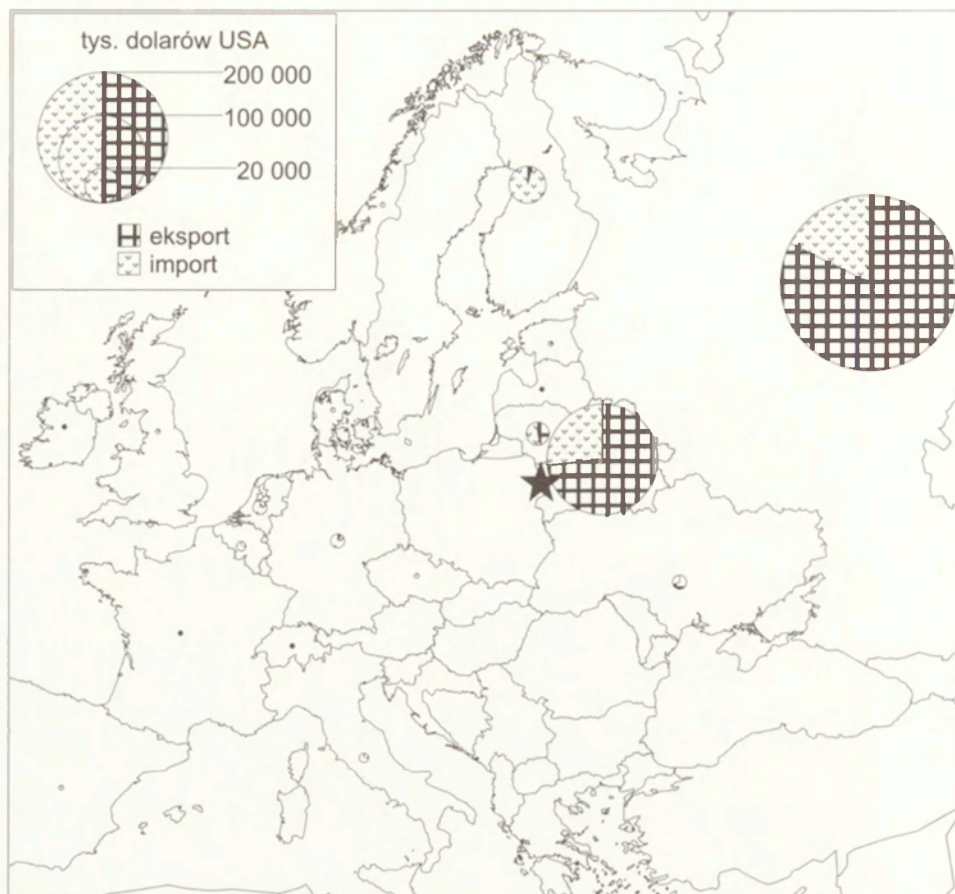


Ryc. 25. Zasięg oddziaływania korytarza 3 w Europie w 1997 r.

Range of influence of corridor 3 in Europe, 1997

krajów; Uzbekistan, Turkmenistan, Kazachstan i Gruzja). Rola korytarza w polskich obrotach towarowych z zagranicą jest zdecydowanie mniejsza niż jego udział w ruchu granicznym ciężarówek (aż 9,3% w 1997 r.; Budzisko jest obecnie najruchliwszym przejściem na wschodniej granicy). Świadczy to o dominującej roli tranzytu w przewozach na tym kierunku. Jest to przede wszystkim tranzyt pomiędzy krajami bałtyckimi (po części zaś także Finlandią i Rosją) a Niemcami i innymi krajami Europy Zachodniej.

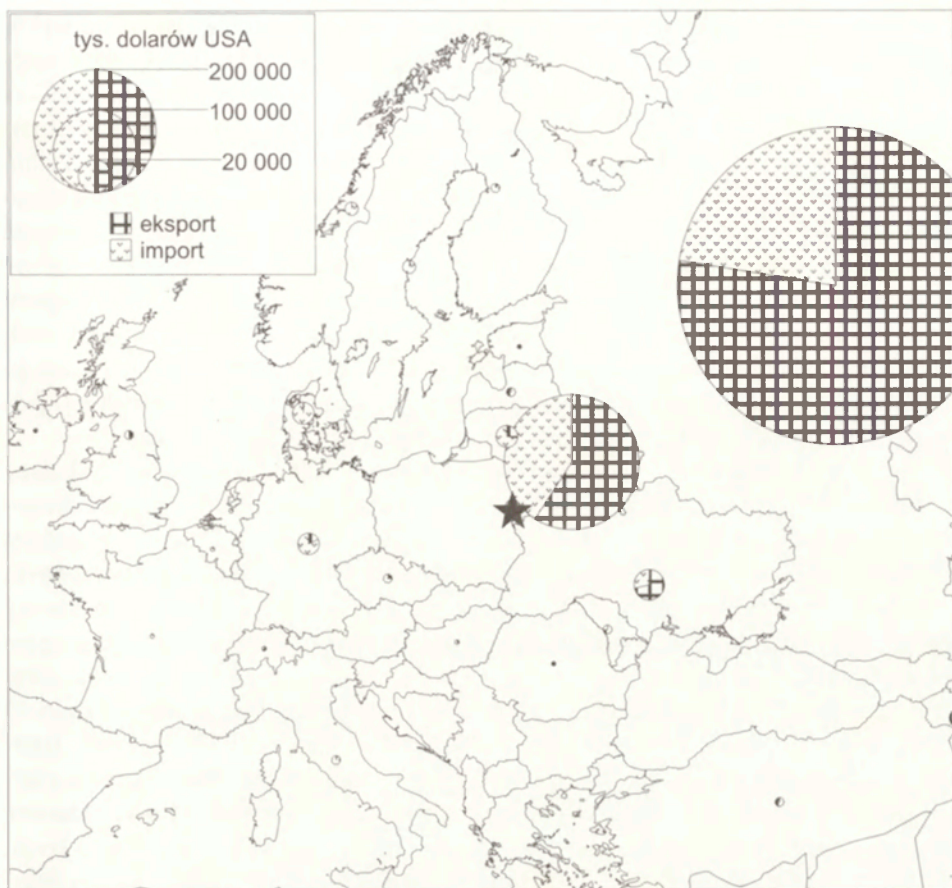
Korytarz 4. Warszawa–Białystok–Grodno. Jego rola w wymianie towarowej zmalała po rozpadzie Związku Radzieckiego i związanej z tym koniecznością przekraczania licznych granic państwowych na trasie z Warszawy do Sankt Petersburga. Trasa zachowała jednak znaczenie regionalne głównie w ożywionej wymianie gospodarczej pomiędzy Białymstokiem a Grodnem oraz jako trasa alternatywna względem głównego szlaku Warszawa–Moskwa przez Terespol (ryc. 26). Mimo to w 1997 r. odprawiono tu towary o wartości 556 mln dolarów USA. Podobnie jak w obrębie



Ryc. 26. Zasięg oddziaływania korytarza 4 w Europie w 1997 r.

Range of influence of corridor 4 in Europe, 1997

poprzednio omówionych korytarzy, w obrotach polskiego handlu na tym kierunku dominował eksport (416 mln). W eksporcie tym większość towarów skierowana była do Rosji (67%), a tylko 26% przypadało na bezpośredniego sąsiada – Białoruś. Udział Litwy był, biorąc pod uwagę potencjalne możliwości infrastrukturalne, znikomy (1,1%). Nieco inaczej przedstawiała się sytuacja w zakresie importu. Udział Rosji był tu mniejszy (42%), Białorusi zbliżony (28,5%), Litwy nieco większy (4%); ponadto istotną rolę odgrywała Finlandia (13%). W sumie korytarz miał duże znaczenie w obsłudze wymiany z Białorusią (34% całego eksportu, 18% importu), Rosją (odpowiednio 13 i 2%) oraz ponownie niektórymi krajami Azji Centralnej i Zakaukazia. O ile jednak na kierunku korytarza „Via Baltica” towary azjatyckie pojawiały się przede wszystkim w imporcie, o tyle na przejściach granicznych w Kuźnicy Białostockiej są one widoczne głównie w wywozie z Polski. Właśnie tędy kierowanych jest 33% polskiego eksportu do Kirgistanu i 31% do Gruzji. Także i w obrębie tego korytarza udział w całości ruchu granicznego samochodów ciężarowych (2,9%) jest wyższy niż



Ryc. 27. Zasięg oddziaływania korytarza 5 w Europie w 1997 r.

Range of influence of corridor 5 in Europe, 1997

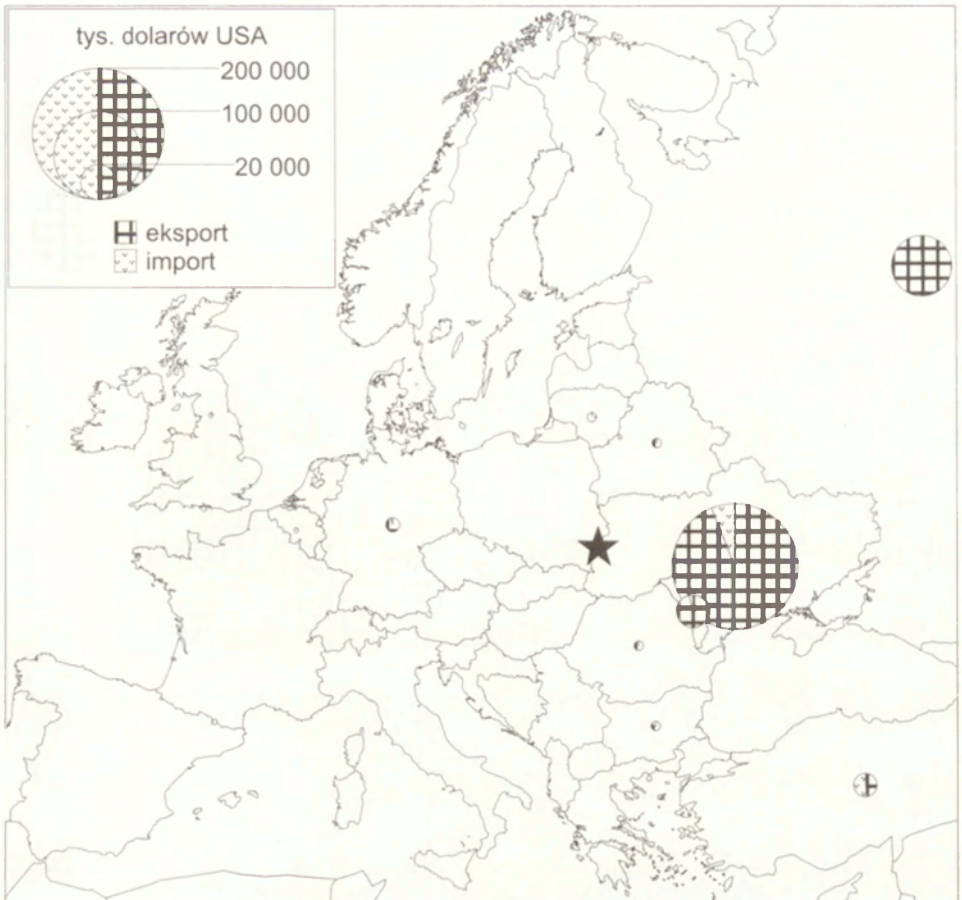
udział w polskim handlu zagranicznym, co wskazuje na istotną rolę tranzytu z Rosji i Białorusi na zachód.

Korytarz 5. Warszawa–Mińsk–Moskwa. Jest to najistotniejszy dla polskiego handlu zagranicznego wschodni korytarz transportowy. W 1997 r. łączne obroty na jego kierunku wyniosły ponad 1,5 mld dolarów USA, z czego 1,1 mld przypadło na eksport. Struktura geograficzna tak eksportu, jak i importu w obrębie korytarza charakteryzuje się wyraźną dominacją Rosji (71% eksportu i 53% importu; ryc. 27) oraz Białorusi (odpowiednio 12 i 22%), ponadto pewną, choć nieznaczną już rolę (po otwarciu szlaków bezpośrednich) odgrywa wymiana z Ukrainą i Litwą. Zauważalny jest też udział krajów Azji Centralnej (Uzbekistan – 6% eksportu i 8% importu; Kazachstan). Trudny w wytłumaczeniu jest ponad 2-procentowy udział Danii jako nadawcy sprowadzanych korytarzem do Polski towarów. Szlak ma podstawowe znaczenie w wymianie z Białorusią (44% tak eksportu, jak i importu), krajami Azji Centralnej i Zakaukazia (przede wszystkim w eksporcie) oraz istotne z Rosją (37% eksportu i tylko 8,6% importu – dominacja surowców sprowadzanych rurociągami). Wbrew

istniejącym potencjalnie możliwościom (kolej transsyberyjska) nie jest wcale wykorzystywany w polskim handlu z Chinami i Japonią. Jako ciekawostkę wymienić należy, że w obrębie korytarza odbywa się prawie 100% obrotów z należącymi do Norwegii i położonymi na wodach Antarktydy Wyspami Bouveta (prawdopodobnie tranzyt z wykorzystaniem statków rosyjskich). Oprócz korytarza Warszawa–Tallin, korytarz Warszawa–Moskwa skupia na sobie największą część ruchu granicznego ciężarówek na granicy wschodniej (8,9% w 1997 r.; do połowy lat 90. zdecydowanie przewodził w tym zakresie). Dysproporcja względem znaczenia dla polskiej wymiany towarowej jest tu wprawdzie mniejsza, i tak jednak rola tranzytu między krajami WNP i Niemcami jest ogromna. Ponadto nie należy też zapominać, że duży ruch pojazdów, przy relatywnie mniejszym udziale w wartości odprawianego polskiego handlu zagranicznego, wynika po części z mniejszej (niż na granicy zachodniej) jednostkowej wartości towarów przewożonych poszczególnymi samochodami.

Korytarz 6. Warszawa–Lublin–Kowel–Kijów. Jest to nowy, szybko zyskujący na znaczeniu, korytarz transportowy. Po otwarciu na początku lat 90. przejść drogowych w Dorohusku przejął on ruch między stolicami Polski i Ukrainy, wcześniej odbywający się tranzytem przez terytorium Białorusi. Utożsamiany jest z północnym ramieniem tzw. „Via Intermare”. W 1997 r. na jego kierunku odprawiono towary wartości 644 mln dolarów USA (w tym aż 587 mln w eksporcie). W jego obrębie dominuje bilateralny ruch towarowy. Na Ukrainę przypada 80% polskiego eksportu i 67% importu. Większość pozostałych obrotów przypada na Rosję (odpowiednio 15 i 19%). Ponadto pewne znaczenie ma import z krajów azjatyckich (Kazachstan, Japonia) oraz co charakterystyczne z Kanady (1,5%, prawdopodobnie efekt ukraińsko-kanadyjskich powiązań gospodarczych, skutkujących wykorzystaniem portu w Odessie). Korytarz skupia 39% polskiego eksportu na Ukrainę i tylko 9% importu z tego kraju. Ma też pewne, choć niewielkie, znaczenie w całości obrotów z Rosją, Turcją (eksport), Zakaukaziem (eksport) i Mołdawią. Spośród wszystkich trzech korytarzy polsko-ukraińskich właśnie na tym kierunku obserwujemy największą dysproporcję pomiędzy znaczeniem dla polskiego handlu a udziałem w ruchu ciężarówek. Wynika z tego, że korytarz Warszawa–Kijów pełni rolę głównego szlaku tranzytowego łączącego Ukrainę z Niemcami i Unią Europejską.

Korytarz 7. Warszawa–Lublin–Lwów. Uruchomiony w latach 90. początkowo spełniał rolę odciążającą dla skrajnie przeciążonej trasy Kraków–Lwów. Z czasem zaczął generować własne potoki handlu zagranicznego. Jest elementem postulowanego szlaku „Via Intermare” łączącego morza Bałtyckie (Gdańsk) i Czarne (Odessa). W 1997 r. obroty polskiego handlu zagranicznego na jego kierunku były jednak ponad dwukrotnie niższe niż w obrębie dwóch pozostałych korytarzy polsko-ukraińskich (wyniosły 281 mln dolarów USA, w tym aż 260 mln w eksporcie). Jednocześnie dominacja wymiany dwustronnej jest tu nieco mniejsza niż w korytarzu kijowskim (ryc. 28). Na Ukrainę przypada 67,5% eksportu i 52,1% importu; na Rosję odpowiednio 18 i 11%. Relatywnie duże znaczenie ma wymiana z Turcją (aż 27% importu) i Mołdawią. Korytarz ma szczególne znaczenie w handlu z Ukrainą (skupia 14,5% eksportu, ale tylko 2,7% importu) i Mołdawią (odpowiednio 34 i 31%); istotne z Turcją, Rumunią i Gruzją. Wymiana z Turcją i Gruzją potwierdza istnienie kontynental-

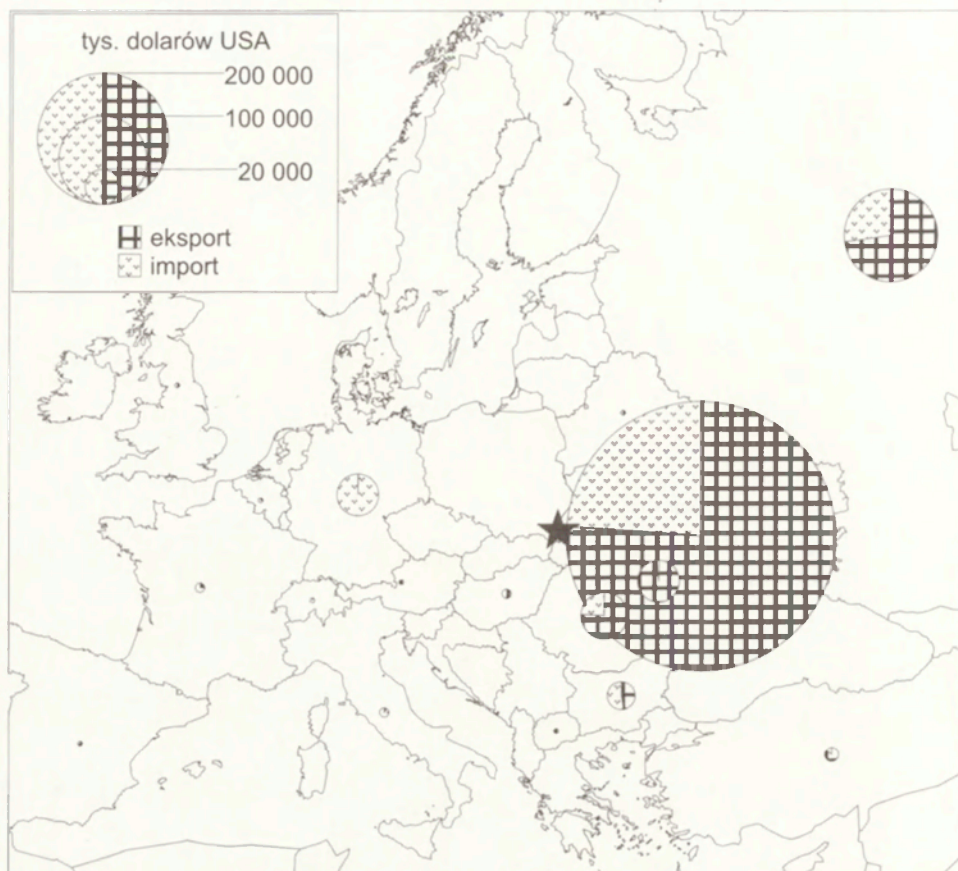


Ryc. 28. Zasięg oddziaływania korytarza 7 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 7 in Europe, 1997

nych powiązań gospodarczych na kierunku „Via Intermare”. Jednocześnie jednak zdecydowanie mniejsza niż na kierunku kijowskim rozbieżność udziałów w polskim handlu i w ruchu granicznym pojazdów ciężarowych pokazuje, że nie jest to szlak o kluczowym znaczeniu w ukraińskim tranzycie na zachód.

Korytarz 8. Kraków–Lwów–Kijów. Jeden z dwóch (obok warszawsko-moskiewskiego) korytarzy do byłego ZSRR funkcjonujących jeszcze w okresie gospodarki socjalistycznej. W 1997 r. był nadal drugim największym kanałem polskiego handlu zagranicznego na kierunku wschodnim (odprawiano tam towary o wartości 943 mln dolarów USA, w tym 683 mln w eksporcie). 77% wartości eksportowanych i 63% importowanych towarów stanowiła wymiana bilateralna z Ukrainą (ryc. 29); 11% (w obu kierunkach) wymiana z Rosją. Ponadto w imporcie istotną rolę odgrywały Niemcy (10%), Japonia, Rumunia i Bułgaria; w eksporcie Rumunia, Mołdawia i Azerbejdżan. Relatywnie największe znaczenie miał korytarz w wymianie polsko-mołdawskiej (34% eksportu i 32% importu z tego kraju); wyraźnie mniejsze z Ukrainą (14%,

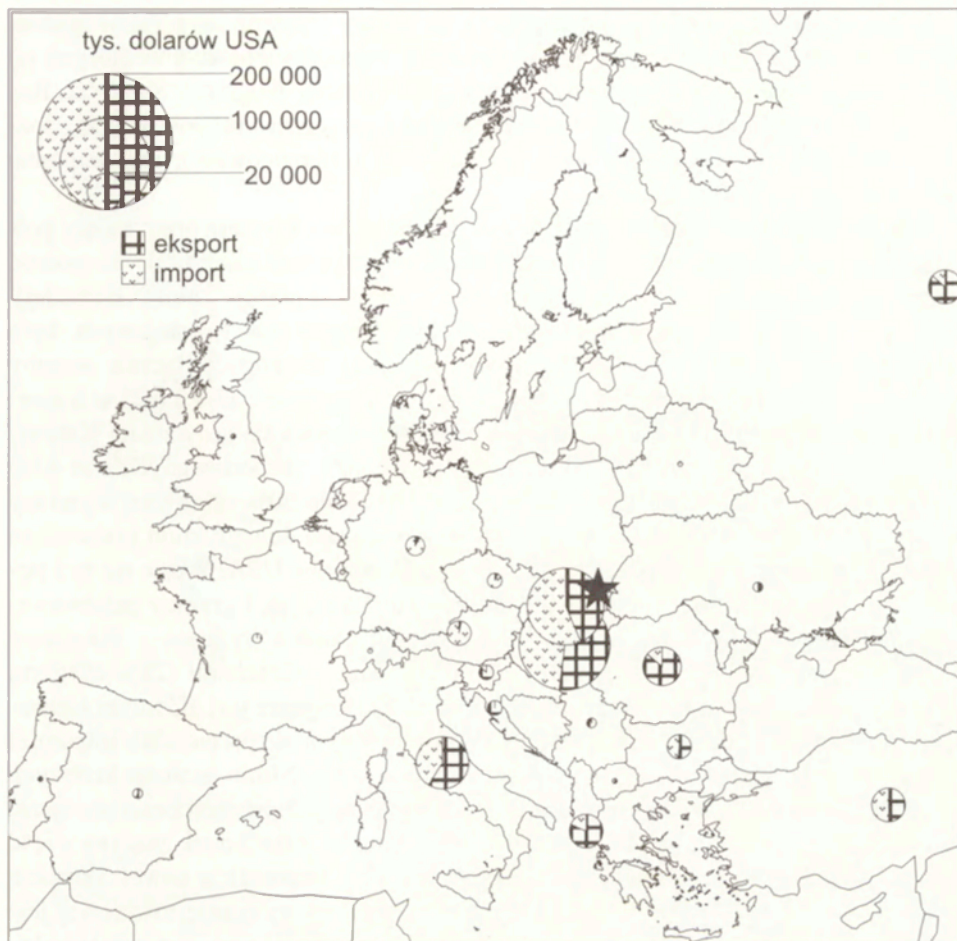


Ryc. 29. Zasięg oddziaływania korytarza 8 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 8 in Europe, 1997

eksportu oraz tylko 3% importu); istotne z Turcją, Bułgarią, Rumunią i Rosją. Od innych korytarzy wschodnich kierunek Kraków–Lwów odróżnia się odwróconą relacją znaczenia w handlu i w ruchu samochodów ciężarowych. Udział tego ostatniego jest tu bowiem mniejszy. Wynika to z dominacji wymiany dwustronnej (lub polskiego tranzytu dalej na wschód) oraz z dużej (większej niż w obrębie innych korytarzy ukraińskich) roli kolei w przewozach transgranicznych.

Korytarz 9. Rzeszów–Koszyce–Miskolc. Jeden z mniejszych i słabiej wyposażonych infrastrukturalnie korytarzy, spełniający jednak istotną rolę w wymianie pomiędzy Polską Wschodnią i Europą Południową, a także w tranzyście z Republiką Bałtyckich do tej części kontynentu. W 1997 r. na jedynym funkcjonującym w obrębie korytarza drogowym przejściu granicznym w Barwinku odprawiono towary o wartości 331 mln dolarów USA. Był to jedyny spośród korytarzy przecinających granicę południową, w którym przeważał eksport (180 mln dolarów USA). Struktura kierunkowa odprawianych towarów była bardziej zróżnicowana niż to miało miejsce w korytarzach wschodnich (ryc. 30). W eksporcie najczęściej towarów kierowanych było na



Ryc. 30. Zasięg oddziaływania korytarza 9 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 9 in Europe, 1997

Węgry (27%), Słowację (18%), do Włoch (12%), Grecji, Rumunii, Rosji i Turcji; w imporcie 30% pochodziło z Węgier, 28% ze Słowacji, reszta z Włoch, Austrii i Turcji. Korytarz odgrywał istotną rolę w eksporcie do Rumunii, na Węgry, Słowację i do Grecji, Turcji oraz Albanii. W imporcie z tych samych krajów jego znaczenie było znacznie mniejsze (z reguły poniżej 10%). Duża liczba odprawionych samochodów ciężarowych świadczy o istotnym znaczeniu korytarza w transzycie przez Polskę, głównie pomiędzy państwami bałtyckimi a Europą Południową.

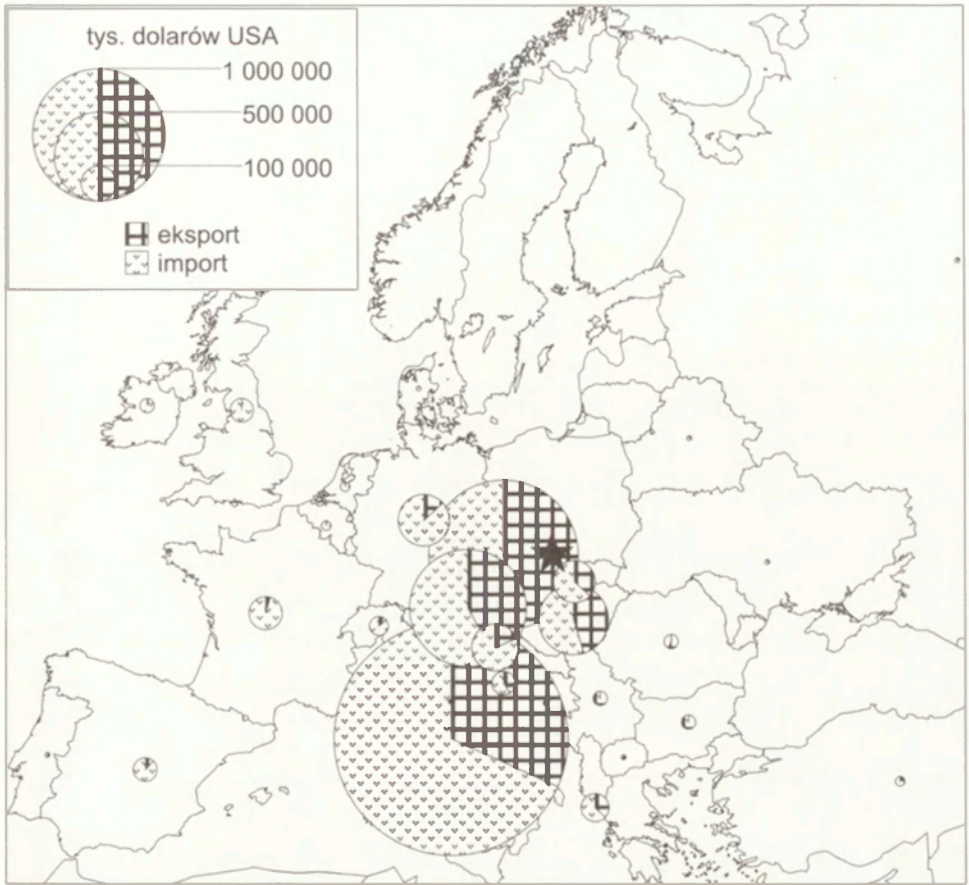
Korytarz 10. Kraków–Budapeszt. Jest to tradycyjny szlak transkarpacki. W 1997 r. skupił 1,8% wszystkich towarów odprawianych w polskim handlu zagranicznym. W przeciwieństwie do trasy Rzeszów–Miskolc, tutaj przeważał import (806 mln dolarów USA, spośród 1,2 mld odprawionych ogółem). W eksporcie tą trasą dominowały zdecydowanie trzy kraje: Węgry (31%), Włochy (27%) i Słowacja (19%). Struktura geograficzna importu była bardziej zróżnicowana. Zdecydowanie

mniejszy udział Węgiei (21%) rekompensowały towary przywożone z Turcji i Uzbekistanu. Korytarz spełniał ważną rolę w wymianie pomiędzy Polską a niektórymi jej południowymi partnerami handlowymi, przede wszystkim Węgrami, Słowacją, Rumunią, Bułgarią, Turcją (27% importu) oraz wszystkimi państwami powstałymi z rozpadu byłej Jugosławii (np. 47% eksportu do Bośni i Hercegowiny); a w imporcie także z Gruzją i Uzbekistanem.

Korytarz 11. Katowice–Wiedeń. Jest to najważniejszy korytarz przecinający polską granicę południową, trzeci najbardziej obciążony handlem zagranicznym spośród wszystkich badanych (po trasie Warszawa–Berlin i zespole portów Zatoki Gdańskiej). Tworząca go wiązka transgranicznych szlaków drogowych i kolejowych była w 1997 r. trasą przewozu aż 9,4% polskiej wymiany towarowej (łącznie wyroby o wartości 6,3 mld dolarów USA, w tym 2,1 mld w eksporcie i aż 4,2 mld w imporcie). Najważniejszym partnerem, z którym wymiana odbywa się korytarzem Katowice–Wiedeń są Włochy (ryc. 31), na które przypada 40% eksportowanych i aż 43% importowanych towarów. Przez korytarz przechodzi około 50% całkowitej wymiany polsko-włoskiej. Wartość produktów wywożonych tą trasą do tego kraju przewyższa wartość towarów z niego przywożonych aż o 1 mld dolarów USA. Wiąże się to z położeniem w bezpośrednim sąsiedztwie zarówno korytarza, jak i granicy państwowej zakładów produkcyjnych spółki FIAT Auto Poland. Oprócz wymiany z Włochami istotną rolę odgrywa handel z bezpośrednim sąsiadem – Czechami (26% eksportu i 16% importu) oraz Austrią (odpowiednio 16 i 11%). Korytarz jest głównym kierunkiem wymiany pomiędzy (ponad 50% udziały w ogólnym eksporcie i/lub imporcie) Polską i Austrią, Czechami, Chorwacją, Grecją i Słowenią. Mimo istnienia krótszych (choć gorszych pod względem technicznym) i wymagających przekraczania mniejszej ilości granic szlaków, poprzez Bramę Morawską nadal przechodzi znaczna część wymiany handlowej z Węgrami (39% eksportu i 32% importu), a nawet Słowacją (odpowiednio 16,5 i 28,5%). Udział korytarza w polskiej wymianie towarowej jest większy niż udział w ruchu pojazdów ciężarowych, co wskazuje na istotną rolę kolei, stosunkowo dużą wartość jednostkowych ładunków oraz relatywnie mniejsze znaczenie szlaku w ruchu tranzytowym przez Polskę.

Korytarz 12. Wrocław–Praga. Jest szlakiem wiodącym przez Kotlinę Kłodzką. W 1997 r. na jego kierunku odprawiono towary o wartości 630 mln dolarów USA (w tym tylko 224 mln w eksporcie). W przeciwieństwie do omawianych wyżej korytarzy południowych, w największym stopniu zachował on charakter bilateralny (potwierdza to także brak dysproporcji względem roli, jaką odgrywa on w ruchu granicznym ciężarówek). Na wymianę z Czechami przypada 61% kierowanego tędy polskiego eksportu i 47% przyjmowanego importu. Dalszych 15% (w obu kierunkach) to wymiana z Austrią, a około 7% z Niemcami (tranzyt przez Czechy z i do Bawarii); w imporcie zaznacza się zauważalny udział Włoch i Hiszpanii. Szlak skupia około 15% wymiany polsko-czeskiej i około 7% polsko-austriackiej. W wymianie z pozostałymi partnerami nie odgrywa znaczącej roli (jego udział nie przekracza 5% wartości handlu).

Korytarz 13. Wrocław–Drezno–Frankfurt nad Menem. Jest to zachodnia część południowego korytarza równoleżnikowego z Frankfurtu nad Menem do Kijowa. Jest

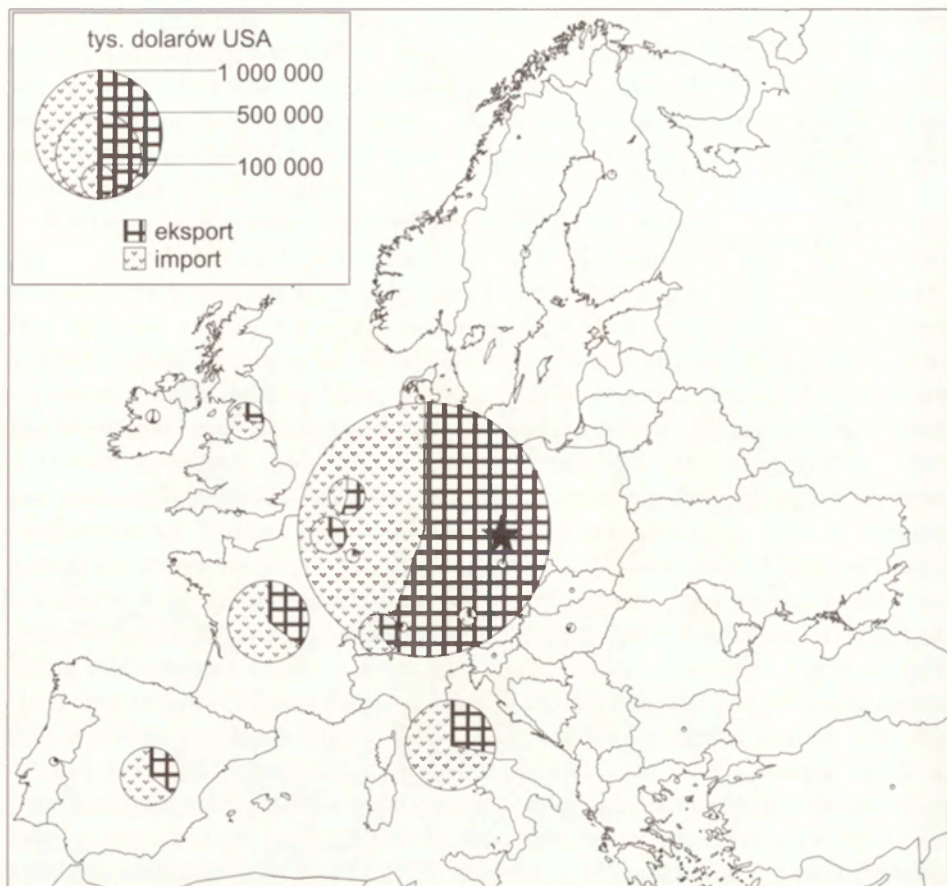


Ryc. 31. Zasięg oddziaływania korytarza 11 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 11 in Europe, 1997

piątym pod względem wartości odprawianych towarów spośród badanych korytarzy. W 1997 r. wyeksportowano tędy towary za 2,5 mld dolarów USA, zaimportowano za 2,9 mld. Dominowała wymiana z Niemcami (ryc. 32), na które przypadało 74% eksportu i 51% importu. Ponadto istotną rolę (zwłaszcza w imporcie) odgrywały Francja, Włochy i Hiszpania, a w mniejszym stopniu również Szwajcaria. Na korytarz przypadało 22% polskiego eksportu do Niemiec i 15% importu z tego kraju. Relatywnie największą rolę korytarz odgrywał w obrotach z Hiszpanią (30% eksportu), Szwajcarią (34%), Francją, Irlandią i Belgią. Jego znaczenie w imporcie z tych samych państw było już zauważalnie mniejsze. Saldo wymiany polsko-niemieckiej było w korytarzu dodatnie (+358 mln dolarów USA). Ogólnie ujemny bilans powodowały wymiana z Włochami (-250 mln dolarów USA), Francją, Hiszpanią, a także Stanami Zjednoczonymi.

Korytarz 14. Wrocław–Berlin. Jest to korytarz skośny nawiązujący do starych szlaków transportowych łączących Berlin ze Śląskiem. Pomimo, że jest on najmniej

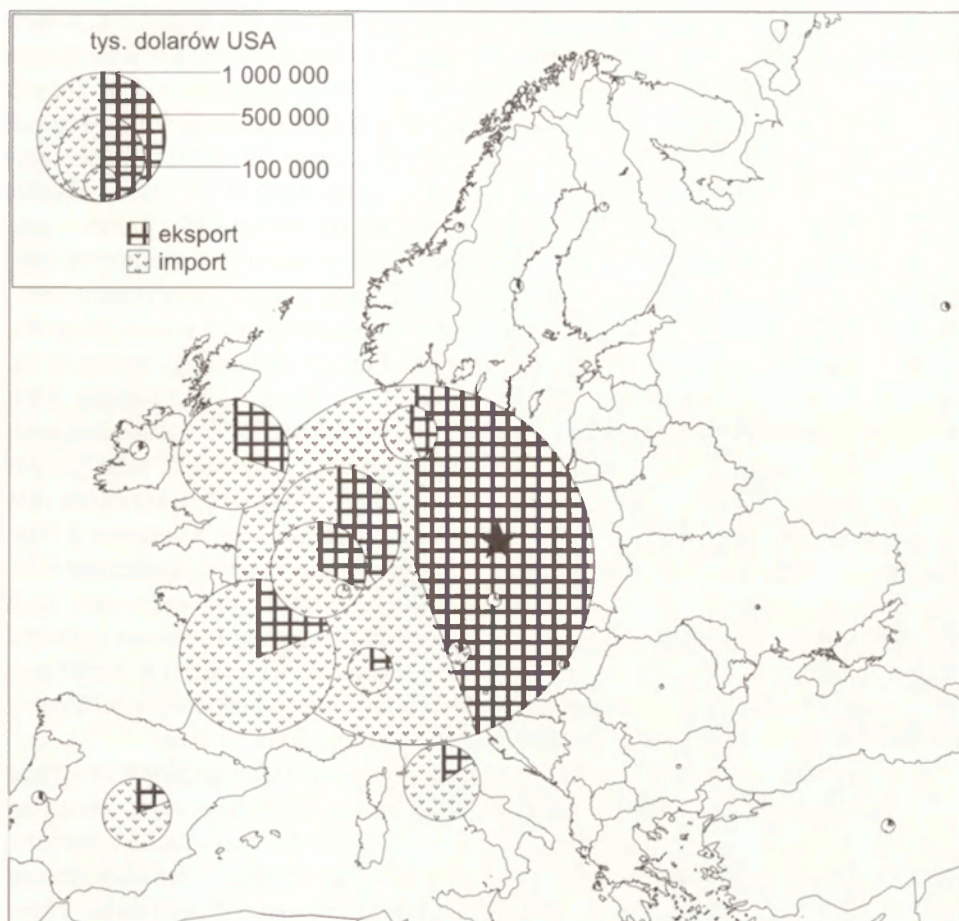


Ryc. 32. Zasięg oddziaływania korytarza 13 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 13 in Europe, 1997

obciążony spośród korytarzy zachodnich, to jednak obroty na jego kierunku sięgają 3,3 mld dolarów USA (4,8% całości obrotów polskiego handlu zagranicznego; więcej niż wszystkie korytarze polsko-ukraińskie razem wzięte). Przewaga importu nad eksportem jest stosunkowo mała (180 mln dolarów USA). Na Niemcy przypada 62% eksportu i 49% importu, a saldo wymiany z samymi tylko Niemcami jest dodatnie. Podobnie jak w poprzednim korytarzu, istotną rolę odgrywa wymiana z Francją (zwłaszcza w eksporcie – 14%) i Hiszpanią; ponadto wśród partnerów obsługiwanych na tym kierunku pojawia się Wielka Brytania i Holandia. Tylko 11% polskiego eksportu do Niemiec i 8% importu z Niemiec przewożone jest przez przejścia w Olszynie i Zasiękach. Relatywnie największe znaczenie korytarz ma w eksporcie do Francji, Belgii, w mniejszym stopniu do Holandii i Wielkiej Brytanii. Także i w tym przypadku znaczenie trasy w imporcie z tych krajów jest zauważalnie mniejsze.

Korytarz 15. Warszawa–Berlin. Jest to najbardziej obciążony tak ruchem granicznym, jak i polskim handlem zagranicznym transgraniczny korytarz transportowy.



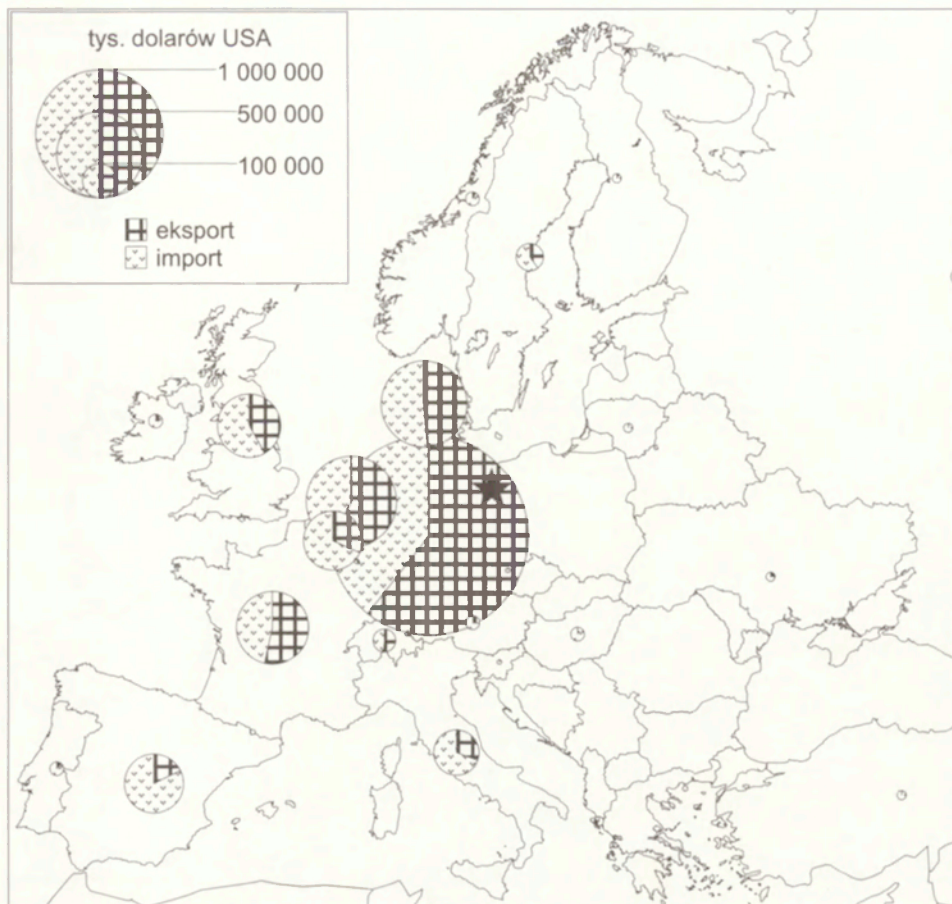
Ryc. 33. Zasięg oddziaływania korytarza 15 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 15 in Europe. 1997

Stanowi zachodnią część transeuropejskiego szlaku Amsterdam–Moskwa. W 1997 r. na zaliczanych do niego przejściach granicznych odprawiono blisko 1/5 (18,4%; 12,5 mld dolarów USA) całej polskiej wymiany handlowej (więcej niż we wszystkich portach morskich łącznie). W przeciwieństwie do innych korytarzy przecinających granicę polsko-niemiecką (gdzie saldo wymiany jest tylko nieznacznie ujemne), wartość importu zdecydowanie (prawie dwukrotnie) przekracza wartość eksportu (odpowiednio 4,2 i 8,3 mld dolarów USA). Polski eksport do krajów Europy Zachodniej rozkłada się w miarę równomiernie na wszystkie zachodnie korytarze, natomiast import pozostaje wyraźnie bardziej skoncentrowany w korytarzu warszawsko-berlińskim. Głównym odbiorcą polskiego eksportu na kierunku korytarza są Niemcy (63%), ale w imporcie ich udział jest relatywnie mały (40%; ryc. 33). 9% eksportu przypada na Holandię, po 6% na Francję i Wielką Brytanię i 4,5% na Belgię. Rola innych państw jest ograniczona. Struktura importu jest bardziej zróżnicowana. Z Francji po-

chodzi 13,5% jego wartości, z Holandii 7%, Wielkiej Brytanii 6%, Belgii 5%, Włoch 4%, Hiszpanii oraz Stanów Zjednoczonych po 3% i z Chin aż 2,5%. Korytarz skupia blisko 1/3 polsko-niemieckiej wymiany towarowej. W przeciwieństwie do innych korytarzy zachodnich saldo handlu z zachodnim sąsiadem jest tu znacząco ujemne (-0,6 mld dolarów USA). Korytarz ma kluczowe znaczenie jako trasa wywozu polskich towarów do takich państw, jak Belgia, Holandia (po około 30% wartości eksportu), Wielka Brytania, Francja, Szwajcaria, Hiszpania (po około 25%), także Dania i Stany Zjednoczone (po około 15%). Udział korytarza w imporcie z niektórych spośród tych krajów jest jednak tym razem jeszcze wyższy i wynosi dla Francji 45%, Belgii 37%, Holandii 38%. Ponadto korytarz skupia znaczne odsetki wartości importu z wielu krajów pozaeuropejskich (tranzyt via porty Europy Zachodniej), w tym m. in. po 22% przywozu z Chin i Indii, 19% z Japonii, 11% z Turcji, 15% z Kanady, 14% ze Stanów Zjednoczonych, 7% z Izraela; a także licząc łącznie 28% wartości importu z Australii i Oceanii, 22% z Ameryki Południowej i 21% z Afryki. Tak więc, jak już zasygnalizowano, na drastycznie ujemne saldo wymiany towarowej w korytarzu (1/4 całego ujemnego salda Polski) składa się jednoczesna koncentracja importu z Niemiec, innych krajów Europy Zachodniej, a także innych kontynentów, połączona z relatywnym brakiem tak silnej koncentracji polskiego eksportu we wszystkich tych kierunkach poza niemieckim. Korytarz odgrywa kluczową rolę w obcym (głównie wschodnioeuropejskim) tranzycie przez Polskę. Pomimo to jego udział w ruchu granicznym pojazdów ciężarowych jest nieco mniejszy niż w polskich obrotach. Wynika to z dużej wartości jednostkowych ładunków przewożonych na tej trasie.

Korytarz 16. Szczecin–Berlin. Jest to krótki korytarz zapewniający tradycyjnie połączenie aglomeracji Berlina z najbliższym jej portem w Szczecinie. Z uwagi na niewielką odległość korytarz przejmował często w latach 90. część ruchu i obrotów towarowych z korytarza warszawsko-berlińskiego (np. podczas remontu mostu w Świecku, czy przedłużającej się budowy terminalu celnego). Przez pewien okres był też bardziej popularny wśród przewoźników (zwłaszcza z Europy Wschodniej) jako ostatni, na którym nie zainstalowano wagi dla ciężarówek. Po oddaniu terminalu w Świecku i zapewnieniu jednakowej nowoczesności wszystkim polsko-niemieckim drogowym przejściom granicznym relatywne znaczenie korytarza nieznacznie zmalało. Mimo to w 1997 r. odprawiono tu 7,9% całości polskiej wymiany towarowej z zagranicą (czwarty największy spośród badanych korytarzy). Wartość wyeksportowanych towarów wyniosła 2,5 mld dolarów USA, a zaimportowanych 2,9 mld. Udział Niemiec w wymianie jest mniejszy niż na kierunku pozostałych korytarzy polsko-niemieckich (ryc. 34) i wynosi 52% w eksporcie i tylko 29% w imporcie (saldo dwustronne jest korzystne dla Polski). W wywozie duże znaczenie mają Holandia (12%), Dania (10%), Francja i Wielka Brytania; w przywozie m. in. (zróżnicowana struktura): Dania (9%), Holandia, Hiszpania, Francja, Belgia, Wielka Brytania, Włochy, Chiny oraz inne kraje azjatyckie. Korytarz szczecińsko-berliński ma stosunkowo małe znaczenie w wymianie polsko-niemieckiej (15% eksportu i zaledwie 8% importu). Odgrywa dużą rolę w obrotach z Danią (około 1/3), Hiszpanią, Holandią, Norwegią, Wielką Brytanią, a także Chinami (11%), Indiami, Japonią, Izraelem i innymi państwami zamorskimi. Porównanie udziałów w polskim handlu i w ruchu granicznym

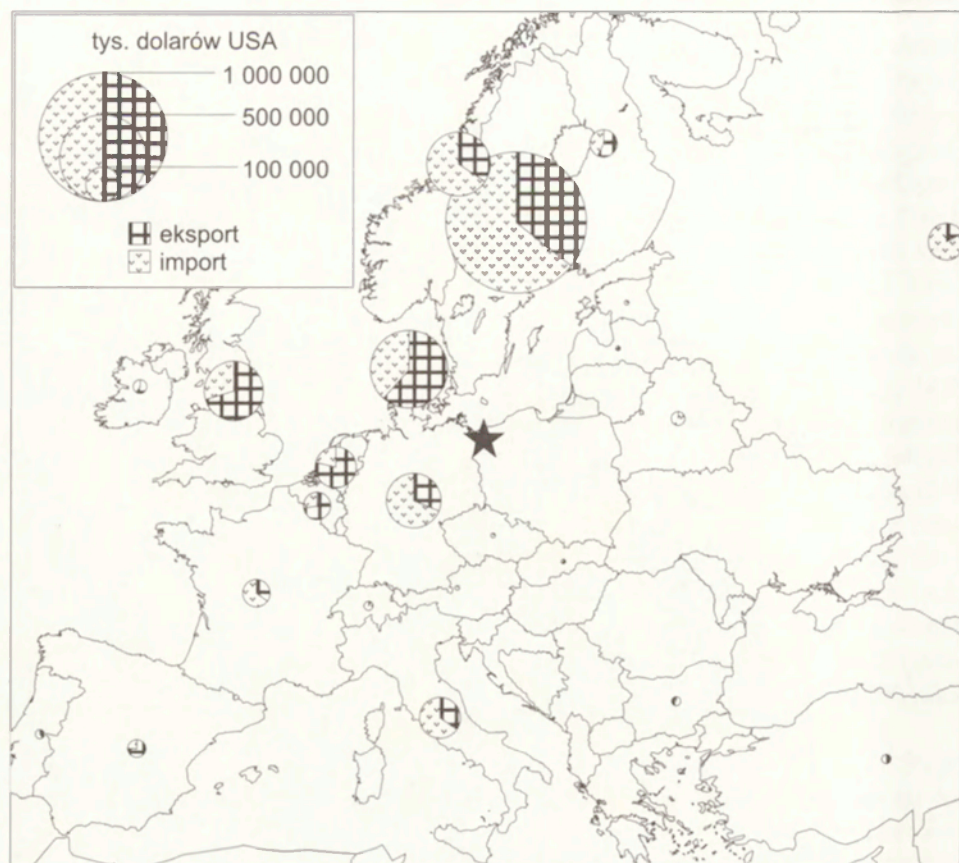


Ryc. 34. Zasięg oddziaływania korytarza 16 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 16 in Europe, 1997

ciężarówek wskazuje na istotną rolę jaką korytarz pełni w obcyim tranzycie przez Polskę.

Korytarz 17. Szczecin/Świnoujście Porty (Poznań–Szczecin–Malmö/Kopenhaga). Korytarz obejmuje zespół portowy Szczecin/Świnoujście. Stanowi najważniejsze wyjście promowe do południowej Skandynawii, będąc jednocześnie miejscem odprawy towarów w relacji z krajami zamorskimi. Rozwój przewozów drogowych doprowadził w latach 90. do ograniczenia roli, jaką w obsłudze polskiego handlu zagranicznego pełnił tradycyjnie transport morski. Udział korytarza w obrotach towarowych Polski wynosił w 1997 r. 5,3%, czyli prawie dwukrotnie mniej niż w korytarzu lądowym Katowice–Wiedeń i ponad trzykrotnie mniej niż w korytarzu warszawsko-berlińskim. Wartość eksportu wyniosła 1,6 mld dolarów USA, a importu 2,0 mld. Największa część obrotów (ryc. 35) odprawianych w portach Szczecina i Świnoujścia przypada na Szwecję (26% eksportu i 37% importu), Danię (odpowiednio 16 i 8%), Wielką Brytanię (12 i 4%) i Norwegię (6 i 9%). Spośród innych kontynentów

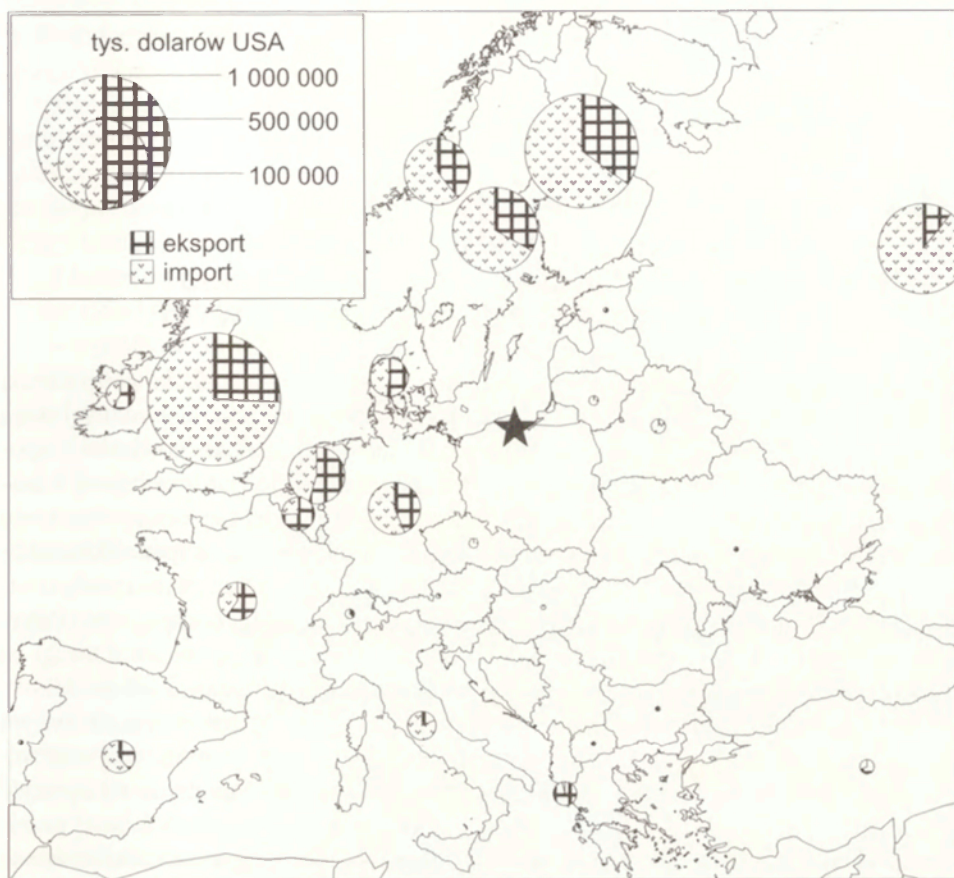


Ryc. 35. Zasięg oddziaływania korytarza 17 w Europie w 1997 r.

Range influence of corridor 17 in Europe, 1997

relatywnie duży udział w imporcie (po około 5%) mają Ameryka Południowa i Afryka, w eksporcie kraje Azji Południowo-Wschodniej. W korytarzu koncentrowała się znaczna część całkowitej wymiany towarowej z krajami skandynawskimi. W przypadku Szwecji było to 67% w eksporcie i 58% w imporcie, Norwegii 45% w obu kierunkach, Danii odpowiednio 33 i 19%. W przypadku Wielkiej Brytanii udział eksportu wynosił 20%, a importu zaledwie 3,5%. Za pośrednictwem zespołu portowego Szczecin/Świnoujście odprawiano też znaczną część towarów do Irlandii, Islandii, Finlandii, Portugalii, Chin (34%) i Kanady; przyjmowano duży odsetek importu z Portugalii, Ameryki Południowej, Afryki, Australii i Oceanii.

Korytarz 18. Gdańsk/Gdynia Porty (Warszawa–Gdańsk–Sztokholm). Korytarz obejmuje zespół portowy Gdańska i Gdyni. Poza wyjściem na Skandynawię w jego obrębie odbywa się wymiana towarowa z krajami zamorskimi. Rola zespołu portowego Gdańsk/Gdynia wyrażona wartością odprawionych towarów jest przeszło dwukrotnie większa niż zespołu Szczecin/Świnoujście. W 1997 r. wartość ta wynosiła



Ryc. 36. Zasięg oddziaływania korytarza 18 w Europie w 1997 r.
Range influence of corridor 18 in Europe, 1997

7,4 mld dolarów USA (10,9% całej wymiany handlowej; drugi co do wielkości z badanych korytarzy), w tym 2,9 mld w eksporcie i 4,5 mld w imporcie. Struktura kierunkowa handlu zagranicznego wykazuje silne zróżnicowanie (ryc. 36), niespotykane w żadnym z innych korytarzy (ze szczecińskim włącznie). Największa część eksportu kieruje się do Stanów Zjednoczonych (12%), Finlandii i Wielkiej Brytanii; znacząca do Holandii, Norwegii, Szwecji i krajów Azji oraz Afryki. W imporcie największe znaczenie mają Wielka Brytania (16%), Finlandia, Rosja, Stany Zjednoczone, Szwecja i Japonia; duże kraje Azji i Ameryki Południowej. Korytarz przejmuje większość wymiany polsko-fińskiej (80% eksportu i 68% importu) i polsko-norweskiej (odpowiednio 52 i 42%), dużą część polsko-hispańskiej (eksport), polsko-szwedzkiej, polsko-brytyjskiej, polsko-amerykańskiej, polsko-chińskiej, polsko-japońskiej oraz obrotów z wieloma krajami na innych kontynentach.

6. STRUKTURA GEOGRAFICZNA POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO A UKŁAD KORYTARZY TRANSPORTOWYCH

Zależności pomiędzy przebiegiem korytarzy transportowych a strukturą geograficzną handlu zagranicznego (zarówno zewnętrzną, jak i wewnętrzną oraz kierunkową) mają teoretycznie charakter sprzężenia zwrotnego. Z jednej strony istnienie powiązań gospodarczych powinno wymuszać rozwój infrastruktury i tworzenie (lub rozbudowę i modernizację) korytarzy komunikacyjnych; z drugiej – istnienie dogodnego transportu (w obrębie korytarzy) może kreować nowe więzi ekonomiczne oraz skupiać (ukierunkowywać) więzi już istniejące. Jest to zgodne ze znaną w geografii transportu zasadą o istnieniu sprzężenia zwrotnego pomiędzy popytem i podażą na usługi transportowe (Potrykowski, Taylor 1982). W praktyce, w Polsce dekady lat 90. w dużej mierze z uwagi na trudności natury finansowej mamy do czynienia głównie z drugim typem zależności.

Typ pierwszy analizować możemy głównie w ujęciu historycznym. Jedynym przejawem dostosowywania infrastruktury do nowej struktury geograficznej zagranicznych związków ekonomicznych (w latach 90.) jest budowa i modernizacja przejść granicznych. W latach 1991–1997 liczba ogólnodostępnych drogowych przejść granicznych wzrosła z 32 do 84. Prawie wszystkie nowe punkty graniczne zlokalizowane zostały jednak na już istniejących (choć często zdewastowanych) drogach. Wyjątkiem były trzy mosty na Nysie Łużyckiej (wraz z drogami dojazdowymi) w Jędrzychowicach (fragment przyszłej autostrady A-4), w Przewozie oraz w Gubinku na obwodnicy Gubina (oddany do użytku w roku 2000). Jako odpowiedź na zwiększony popyt na transport międzynarodowy uznać też trzeba modernizację niektórych dróg prowadzących do nowych przejść, jak np. Zamość–Hrebenne, Krosno–Barwinek czy też Suwałki–Budzisko; a także modernizację magistrali kolejowej Warszawa–Berlin. Jednocześnie jednak intensywna budowa autostrad i dróg ekspresowych pozostaje w sferze planów. Co więcej, znaczna część tych planów nie przystaje do nowej rzeczywistości gospodarczej. Obowiązujący projekt sieci przyszłych autostrad powiela koncepcje powstałe przed zmianą sytuacji geopolitycznej Europy Środkowo-Wschodniej.

Zależność drugiego typu, a więc wpływ istniejących powiązań infrastrukturalnych na strukturę geograficzną handlu zagranicznego, jest natomiast zauważalna zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym oraz krajowym. W warunkach polskich położenie przygraniczne stymuluje rozwój kontaktów gospodarczych z państwami sąsiadującymi (wcześniej – uwagi podsumowujące do rozdziału 3) oraz krajami, do których dogodne powiązania infrastrukturalne (korytarze transportowe) prowadzą przez kraj sąsiedni. Widzimy to m. in. na przykładzie województwa biało-

stockiego (skupiającego powiązania nie tylko z Białorusią, ale przede wszystkim z Rosją), gorzowskiego (oprócz dominacji niemieckiej, wymiana z Danią) i gdańskiego (wymiana z całą Skandynawią).

Będąca tradycyjnym czynnikiem sprzyjającym wymianie handlowej bliskość geograficzna wyraża się w tym przypadku nie tyle w kilometrach, ile w godzinach (odległość czasowa) i koszcie przewozu (odległość ekonomiczna) (Hornig, Dziadek 1987), te zaś pozostają ściśle skorelowane ze stanem transgranicznej i wewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej.

Elementami o szczególnym znaczeniu są w tym kontekście:

- układ sieci drogowej i kolejowej wewnątrz kraju i w krajach ościennych;
- ograniczenia formalne ruchu pojazdów danego typu (np. ciężarówek o ładowności ponad 16 ton) po poszczególnych drogach oraz przez poszczególne przejścia graniczne;
- jakość infrastruktury drogowej oraz stopień jej zniszczenia (zła jakość odstrasza od dokonywania przewozów po danej trasie);
- przepustowość przejść granicznych, sprawność odprawy celnej, średnia długość kolejek granicznych;
- stopień rozwoju infrastruktury towarzyszącej (np. stacje paliw, hotele, gastronomia, obsługa spedycyjna i bankowa).

Znaczenie wielu z tych elementów rośnie wraz z dystansem dokonywanego przewozu. Wymiana lokalna korzysta często z mniejszych przejść granicznych (przewóz następuje dopuszczonymi tam samochodami o ładowności do 3,5 tony), na których przepustowość nie jest poważnym ograniczeniem. Poszukiwanie tras alternatywnych nie ma w jej przypadku uzasadnienia, a kierowcy korzystają z niektórych tylko elementów infrastruktury uzupełniającej. Z drugiej strony, przy przewozach transkontynentalnych wszystkie wymienione elementy mogą oddziaływać na wybór trasy przejazdu. Ponadto zaś mają znaczenie dodatkowe czynniki natury psychologicznej (przyzwyczajenia kierowców), a niekiedy kryminalnej (chęć uniknięcia szczegółowej kontroli celnej).

W przypadku Polski wpływ układu istniejącej sieci transportowej na kierunki przewozów handlu zagranicznego najwyraźniej uwidacznia się na granicy południowej, w tym szczególnie słowackiej. Brak odpowiedniej ilości połączeń bezpośrednich z tym krajem oraz ich zła jakość zmuszają nadal do korzystania z tranzytu przez Czechy. Dobrym przykładem wpływu stanu infrastruktury na wewnętrzną strukturę handlu zagranicznego jest położone przy granicy dawne województwo chełmskie. Sąsiadowało ono zarówno z Białorusią, jak i Ukrainą. Z pierwszym z tych państw nie posiadało jednak bezpośrednich połączeń infrastrukturalnych, z drugim łączył je korytarz Warszawa–Kijów (para przejść granicznych – drogowe i kolejowe – w Dorohusku). W efekcie w 1997 r. na Ukrainę przypadało 64% wartości eksportu z województwa, a na Białoruś zaledwie 0,8%.

Rola przepustowości przejść granicznych w strukturze kierunkowej uwidoczniła się w latach 90. na najbardziej obciążonej ruchem granicy polsko-niemieckiej, gdzie potoki samochodów ciężarowych „przerzucały” się pomiędzy poszczególnymi przejściami wraz z aktualnie prowadzonymi na nich pracami modernizacyjnymi (w tym wraz z instalowaniem kolejnych wag ograniczających wjazd do Niemiec przeładowanych pojazdów z byłego ZSRR).

PODSUMOWANIE

Podsumowując przeprowadzoną analizę, zdecydowano się na zwięzłe wypunktowanie najważniejszych wniosków merytorycznych oraz nieco szersze potraktowanie kilku nasuwających się stwierdzeń o charakterze aplikacyjnym. Uzupełnienie podsumowania stanowią uwagi dotyczące możliwego wpływu akcesu do Unii Europejskiej na analizowane zagadnienia. Wnioski zaliczone do pierwszej kategorii są następujące:

- Polska wymiana towarowa z zagranicą odbywa się dziś przede wszystkim przy wykorzystaniu transportu drogowego. Jego znaczenie (podobnie jak przewozów lotniczych typu cargo) stale rośnie, zaś relatywna rola przewozów koleją i transportem morskim maleje.
- Polski handel zagraniczny odbywa się przede wszystkim przez granicę niemiecką, morską i czeską. Towarowy ruch graniczny na granicy wschodniej w dużej mierze spowodowany jest przewozami tranzytowymi przez Polskę.
- Na granicach wschodnich przeważa wywóz towarów polskich, na wszystkich pozostałych import.
- Największa koncentracja polskiej wymiany występuje w obrębie korytarzy transportowych Warszawa–Berlin, Katowice–Wiedeń oraz w zespole portowym Gdańsk/Gdynia. Wszystkie one odznaczają się znaczną przewagą wartości towarów importowych nad eksportowymi. Ponadto silna, choć już mniejsza, koncentracja występuje w trzech pozostałych korytarzach polsko-niemieckich oraz w zespole portowym Szczecin/Świnoujście.
- Najważniejszymi z punktu widzenia wartości polskiego handlu zagranicznego korytarzami na kierunku wschodnim są kolejno szlaki: Warszawa–Moskwa, Kraków–Lwów, Warszawa–Tallin i Warszawa–Kijów.
- Pomimo że w obrębie najważniejszych korytarzy transportowych dokonuje się większa część polskiego eksportu aniżeli importu (głównie za sprawą przywozu drogą lotniczą i rurowcami), to jednak wśród tych korytarzy import wykazuje się większym niż eksport stopniem koncentracji na kierunku wymienionych szlaków głównych.
- Przez granicę z Rosją i Ukrainą przewożone są głównie towary będące przedmiotem wymiany z tymi krajami; na wszystkich pozostałych granicach równie duże (lub dominujące, jak w przypadku Słowacji) znaczenie ma tranzyt do i z krajów trzecich.

Najważniejsze stwierdzenia, mogące mieć konkretne przełożenie aplikacyjne, jakie nasuwają się po przeprowadzeniu niniejszej analizy to:

Potrzeba zmiany dawnych koncepcji podstawowego układu głównych międzynarodowych i krajowych powiązań infrastrukturalnych. Generalnie układ międzynarodowych powiązań gospodarczych wskazuje, że po połączeniach równoleżnikowych największe znaczenie ekonomiczne mają układy skośne, a dopiero w trzeciej kolejności południkowe. Pozostaje to w sprzeczności z powielanymi od wielu lat doktrynami, u podstaw których leżały przekonanie o kluczowym znaczeniu połączeń ośrodków przemysłu ciężkiego (GOP) z portami morskimi oraz względy współpracy w ramach byłego RWPG. Ponieważ oddziałującym na Polskę biegunem gospodarczym w skali kontynentalnej jest dziś niewątpliwie najbardziej rozwinięte jądro Unii Europejskiej (kraje Beneluksu, zachodnie Niemcy, północna Francja, południowa Anglia), w jego właśnie stronę ukierunkowują się powiązania ekonomiczne, a wraz z nimi potrzeby infrastrukturalne. Dlatego też biegnący z Holandii do Moskwy centralny korytarz równoleżnikowy „zbiera” w kolejnych dużych węzłach transportowych (Berlin, Poznań, Warszawa, Brześć, Mińsk) odchyłone ku zachodowi powiązania skośne zarówno z północy, jak i z południa. W korytarzu południowym (Frankfurt nad Menem–Kijów) analogicznymi (choć w nieco mniejszej skali) węzłami zbierającymi powiązania są: Drezno, Wrocław, GOP/Kraków i Lwów. Tym samym nowoczesny system transportowy kraju w mniejszym stopniu powinien nawiązywać do układu szachownicy (nawiasem mówiąc zgodnego z pochodzącym z lat 30. modelem sieci McLeana przeznaczonym dla kolonii afrykańskich) (Potrykowski, Taylor 1982), a w większym do schematu nakładających się „wachlarzy” (lub inaczej dwóch leżących czubem ku zachodowi „choinek”; częściowe nawiązanie do modelu heksagonalnego).

Celowość rewizji przyjętego programu budowy autostrad. Analiza struktury polskiego handlu zagranicznego potwierdziła absolutny priorytet budowy autostrady A-2 na odcinku od granicy niemieckiej do Warszawy oraz autostrady A-4 (wraz z odcinkiem A-12) od przejść polsko-niemieckich w Jędrzychowicach i Olszynie do Rzeszowa. Budowa odcinków Warszawa–Terespol i Rzeszów–Korczowa uzasadniona jest głównie ruchem tranzytowym. Niejednoznacznie przedstawia się „handlowa” podstawa realizacji autostrady A-1. Wątpliwości budzi jej odcinek centralny (między Piotrkowem Trybunalskim a Toruniem). Jest on jednak istotny z punktu widzenia spójności sieci (ma też istotne znaczenie w ruchu wewnętrznym). Powiązania gospodarcze aglomeracji łódzkiej wskazują natomiast, że większą rolę odgrywa dla niej dowiązanie do układu równoleżnikowego niż południkowego. Pośrednie uzasadnienie znajduje również realizacja odcinka A-8 z Piotrkowa Trybunalskiego do Wrocławia. Najmniejsze racje w kontekście struktury geograficznej polskiego handlu przemawiają za budową trasy A-3 (z wyjątkiem odcinka z Poznania do Szczecina – odgałęzienie od A-2). Jednocześnie polskie powiązania gospodarcze wskazują na celowość rozważenia budowy autostrad na kierunku Poznań–Gdańsk, Warszawa–Katowice i Warszawa–Gdańsk. Ponadto duże natężenie ruchu tranzytowego oraz względy strategiczne (potencjalne przyszłe powiązania gospodarcze) mogą uzasadniać budowę autostrad na kierunkach Warszawa–Tallin („Via Baltica”) i Warszawa–Kijów (północny wariant „Via Intermare”). W tym miejscu należy zwrócić uwagę na zbieżność powyższych wniosków z przebiegiem korytarza KEMT oraz propozycją alokacji środków przygo-

towaną przez Unię Europejską. Propozycja ta jest ponadto sama w sobie dodatkowym argumentem za taką właśnie rewizją przyjętych projektów (zwiększa szansę ich realizacji).

Potrzeba rozstrzygnięcia dylematu priorytetu polskiej wymiany nad tranzytem. W warunkach braku środków na jednoczesną realizację wielu zamierzeń infrastrukturalnych konieczne staje się określenie priorytetowych zadań strategicznych. Jedną z przesłanek do podejmowania takich decyzji może być rola, jaką dane trasy (korytarze transportowe) odgrywają we współpracy gospodarczej z zagranicą. W tym kontekście kluczowym staje się odpowiedź na pytanie, czy dla gospodarki narodowej ważniejsze są inwestycje ułatwiające przewozy w ramach polskiego handlu zagranicznego (przede wszystkim permanentnie potrzebującego wsparcia eksportu), czy też zapewniające sprawny i dochodowy dla państwa tranzyt przez Polskę. Zdaniem autora istotniejsze wydaje się zapewnienie drożności szlaków eksportowych. Należy pamiętać, że czas przewozu i ewentualnego oczekiwania na granicy ma swój wymierny koszt (wyrażający się w amortyzacji pojazdów i kosztach pracy kierowców) rzutujący na ceny przewozów i tym samym dochodowość działalności eksportowej. Odcinki infrastruktury służące przede wszystkim celom tranzytowym powinny być realizowane przy możliwie najmniejszym udziale budżetu państwa, co może być rekompensowane wyższymi opłatami za ich wykorzystanie. Problem ten wiąże się z szerzej postawionym pytaniem, czy na decyzje inwestycyjne większy wpływ powinien mieć międzynarodowy, czy krajowy popyt na przewozy. W kierunku rozwiązania pierwszego idą (co zrozumiałe) propozycje Unii Europejskiej oraz program budowy autostrad, za rozwiązaniem drugim przemawia jednak szereg prognoz natężenia ruchu. W. Suchorzewski opowiada się za priorytetem dla tras, na których występują oba rodzaje popytu (Suchorzewski 2000). W tym kontekście należałoby uznać, że zapotrzebowanie na przewozy wynikające z polskiego handlu zagranicznego jest przynajmniej w 50% popytem krajowym, zaś popytem typowo zagranicznym jest jedynie tranzyt.

Konieczność koncentracji środków w rejonie niektórych węzłów transportowych. Struktura wewnętrzna polskiego handlu zagranicznego wskazuje, że najważniejszymi biegunami współpracy gospodarczej z zagranicą są Warszawa i Poznań. Co więcej, oba te miasta położone są na najważniejszych szlakach tranzytu przez Polskę. Tym samym są więc predestynowane do roli kluczowych węzłów transportowych XXI wieku (zworniki wspomnianych „nakładających wachlarzy”). Obowiązujący obecnie plan rozwoju infrastruktury (w tym plan budowy autostrad) powiela natomiast wcześniejsze koncepcje, w myśl których główne węzły transportowe kraju znajdują się w GOP-ie oraz w Łodzi (koncepcja centrum komunikacyjnego Polski A. Piskozuba, 1984). Kontynuując myśl dotyczącą ewentualnej rewizji planów przebiegu przyszłych autostrad widzimy, że uzasadnione są właśnie takie korekty, które z ośrodka warszawskiego czynią punkt zbiegu wachlarza połączeń wschodnich. Taka rola stolicy wymaga koncentracji środków na budowie nie tylko (od dawna diskutowanego) przejścia autostrady wschód–zachód w rejonie miasta, ale także na realizację pełnej obwodnicy autostradowej oraz modernizację węzła kolejowego. Budowa obwodnicy oraz dowiązanych do niej odcinków wyjazdowych autostrad miałyby swoje dodatko-

we uzasadnienie w aktywizacji Mazowsza, będącego (poza stolicą; jak wykazała analiza struktury wewnętrznej handlu zagranicznego), obszarem w najmniejszym stopniu (w skali kraju) uczestniczącym w wymianie gospodarczej z zagranicą.

Potrzeba doinwestowania „Bram Gospodarczych”. Dekoncentracja kierunkowej struktury geograficznej polskiego handlu zagranicznego przebiega powoli. Jej dalszy postęp wydaje się mało prawdopodobny. W wymianie dominują bowiem przewozy pomiędzy dużymi ośrodkami gospodarczymi i nawet dynamiczna regionalna i lokalna współpraca przygraniczna nie będzie najprawdopodobniej w stanie ich zrównoważyć. Tym samym jako fakt przyjąć należy istnienie miejsc szczególnej koncentracji transgranicznych potoków polskiego handlu. Miejsca takie możemy umownie nazwać „Bramami Gospodarczymi Polski” (określenie brama używane jest często w literaturze przedmiotu [np. Rościszewski 1997]). Trzy największe „Bramy” to transgraniczne odcinki korytarzy Warszawa–Berlin (największa i w pełni uzasadniona zewnętrzną strukturą geograficzną polskiego handlu) i Katowice–Wiedeń (w znacznej mierze uwarunkowana brakiem innych dogodnych połączeń na kierunku południowym – wymuszona koncentracja) oraz zespół portowy Gdańsk/Gdynia. Celem doraźnym polskiej polityki transportowej powinno być maksymalne udrożnienie dojazdu do tych właśnie „Bram”. W drugiej połowie roku 1999 na przejściu granicznym w Szwecji średni czas oczekiwania na odprawę samochodu ciężarowego wynosił 5,4 godziny przy wjeździe do Polski i 4,7 godziny przy wyjeździe; w Cieszynie odpowiednio 9 oraz 3,5 godziny. Jednocześnie koszt 1 godziny postoju ciężarówki w kolejce granicznej szacowany jest przez Główny Urząd Celnym na 50 DM (Kitowski 2000). „Bramy” II rzędu położone są na kierunku korytarzy Szczecin–Berlin, Wrocław–Berlin, Wrocław–Frankfurt nad Menem, Warszawa–Moskwa, Warszawa–Tallin, Warszawa–Kijów (rola trzech ostatnich związana jest po części z tranzytem) oraz w zespole portowym Szczecin/Świnoujście.

Zwiększenie wykorzystania polskich portów. Znaczne przewozy towarów będących przedmiotem handlu z krajami zamorskimi, odnotowywane na drogach polsko-niemieckich przejściach granicznych, świadczą o przegrywaniu przez polskie porty konkurencji z portami Europy Zachodniej. Zapobiec temu niekorzystnemu zjawisku może dalsza modernizacja obiektów, rozwój komunikacji promowej na Bałtyku, rozbudowa infrastruktury transportu lądowego na zapleczu polskich portów (w tym budowa nowoczesnych tras łączących terminale promowe i kontenerowe z siecią autostrad) oraz podjęcie próby zwiększenia przeładunków tranzytowych (m. in. z Europy Wschodniej).

Próba odzyskania rynku przez transport kolejowy. W warunkach spadku znaczenia przewozów masowych szansą na ponowne zwiększenie wykorzystania kolei (lub przynajmniej zahamowanie spadku tego wykorzystania) w obsłudze polskiego handlu zagranicznego wydaje się być organizacja nowoczesnych przewozów kombinowanych. Sprzyja temu wspomniany wachlarzowy układ powiązań gospodarczo-infrastrukturalnych. Zworniki wachlarzy (Warszawa, Poznań) są naturalnymi punktami ładunku docierających do nich z północnego i południowego wschodu ciężarówek (w tym także jadących tranzytem) na platformy kolejowe celem dalszego transportu na zachód.

Budowa nowoczesnego korytarza transportowego łączącego Polskę ze Słowacją. Spośród wszystkich granic lądowych Polski granica ze Słowacją pozostaje najslabiej wyposażona w nowoczesną transgraniczną infrastrukturę transportową. Oba analizowane korytarze przebiegają z dala od linii kolejowych. Ponadto jeden z nich położony jest peryferyjnie, a elementem drugiego jest północna część skrajnie przeciążonej drogi Kraków–Zakopane. W efekcie większość przewozów do Europy Południowo-Wschodniej, a także część wymiany ze Słowacją odbywa się tranzytem przez Bramę Morawską i Czechy. W tych warunkach jedynym rozwiązaniem jest gruntowna i szybka modernizacja trasy drogowej i kolejowej przez Zwardoń. Po stronie słowackiej rozpoczęto już budowę autostrady w kierunku tego właśnie przejścia granicznego z Polską.

Jednym z głównych czynników zewnętrznych warunkujących ewentualną realizację wymienionych postulatów będzie przewidywane wejście Polski do Unii Europejskiej. Wpływ tego faktu wyrażać się będzie m. in. w:

- Pozyskaniu zewnętrznych środków na rozwój infrastruktury w obrębie wybranych (w jakiejś mierze narzuconych) korytarzy transportowych (początkowo z ISPA, potem z funduszy strukturalnych). Jak już wspomniano korytarze te nie są do końca zgodne z planowaną w Polsce siecią autostrad, co potwierdza tezę o konieczności ich rewizji.
- Dalszym wzroście wymiany towarowej na kierunku korytarzy zachodnich, a przy założeniu jednoczesnego akcesu do Unii, Czech i Węgier, w jakiejś mierze także południowych.
- Redukcji funkcji granicy niemieckiej i czeskiej oraz wzmocnienia funkcji kontrolnych granic rosyjskiej, białoruskiej i ukraińskiej. W nawiązaniu do punktu poprzedniego oznacza to, że o ile na kierunku korytarzy łączących nas z dwoma pierwszymi państwami powinna nastąpić koncentracja środków na budowie i modernizacji samej infrastruktury transportowej, o tyle na wschodzie priorytetem wydaje się nadal przede wszystkim infrastruktura *stricte* graniczna (przejścia, terminale celne, drogi celne itd.). Niejednoznaczna pozostaje sytuacja na granicy słowackiej i litewskiej. Ponieważ jednak państwa te również rozpoczynają negocjacje członkowskie z Unią, słuszniesze będzie prawdopodobnie przyjęcie na kierunkach prowadzących do nich korytarzy opcji pierwszej. Jeżeli dziś Polska i Czechy byłyby członkami Unii (przy założeniu, że 50% odpraw w portach morskich i wewnątrz kraju obejmuje obrót z Unią), ponad 70% przewożonych przez granicę (w ramach polskiego handlu zagranicznego) towarów nie podlegałoby granicznej kontroli celnej. Jeżeli w Unii byłyby także Litwa i Słowacja, udział ten zbliżyłby się do 80%. Oznacza to rewolucję w systemie administracji celnej, która będzie miała swój realny wymiar przestrzenny mogący np. wywołać perturbacje na lokalnych rynkach pracy obszarów przygranicznych.
- Przyspieszonej restrukturyzacji ciężkich gałęzi polskiego przemysłu, skutkującą dalszym zmniejszeniem popytu na przewóz surowców i tym samym dalszym ograniczeniem roli tradycyjnych przewozów kolejowych.

LITERATURA

- Bączyk A., Zarzycki M., 1998, *Liderzy eksportu w roku 1997*, BOSS-Export-Import nr 22 (121), 6.6.1998, Warszawa.
- Bielecki J., 1999, *Ratunek przed zawalem*, Rzeczpospolita nr 219/5384, 18–19.09.1999, Warszawa.
- Fiedorowicz K., 1990, *Korytarze transportowe jako przedmiot analizy planistycznej*, Przegł. Komun., 4–5, Warszawa.
- 1992, *Międzynarodowe powiązania transportowe Polski, stan i perspektywy*, Instytut Turystyki, Warszawa.
- Hornig A., Dziadek S., 1987, *Zarys geografii transportu lądowego*, PWN, Warszawa.
- Kitowski J., 2000, *Czas oczekiwania na odprawę pojazdów samochodowych na drogowych przejściach granicznych w drugiej połowie 1999 roku*, [w:] *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Tom VI (red. Kitowski J., Lijewski T.), Warszawa–Rzeszów.
- Komornicki T., 1997, *Dwustronny handel zagraniczny a przebieg głównych polsko-ukraińskich korytarzy transportowych*, [w:] *Strategiczne znaczenie polskiej granicy wschodniej i polskiego pogranicza wschodniego*, Geopolitical Studies, vol. 3, (red. Jakubowski M.), IGiPZ PAN, Warszawa.
- 1997a, *Handel zagraniczny a układ międzynarodowych korytarzy transportowych na obszarze Euroregionu Bug*, [w:] *Zagadnienia Gospodarcze*, seria Euroregion Bug, Tom 13, (red. Bałtowski M., Miszczuk A.), Norbertinum, Lublin.
 - 1997b, *Udział województw w polsko-niemieckiej wymianie handlowej*, Kwart. Geogr., 2–3/97, Wyd. M. Rożak, Gdańsk.
 - 1998, *Polsko-białoruski handel zagraniczny a układ międzynarodowych korytarzy transportowych*, [w:] *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Tom IV, (red. Kitowski J., Lijewski T.), Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, Warszawa–Rzeszów.
 - 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996*, Geopolitical Studies, vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa.
 - 2000, *Powiązania gospodarcze Polski z Europą. Analiza struktury handlu zagranicznego na poziomie województw*, Europa XXI, Nr 4, Centrum Studiów Europejskich IGiPZ PAN, Warszawa.
- Komornicki T., Miros K., 1997, *Polsko-niemieckie transgraniczne powiązania społeczno-gospodarcze wzdłuż drogi europejskiej E-40*, Przegł. Geogr., LXIX, 3–4, s. 285–299, Warszawa.
- Koziarski S., 1999, *Stan infrastruktury transportowej Polski*, [w:] *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Tom V, (red. Kitowski J.), Warszawa–Rzeszów.
- Kozłowski S., 1997, *Potrzeba rewizji programu budowy autostrad*, [w:] *Konflikty wokół przebiegu autostrad w Polsce*, (red. Stasiak A.), Biuletyn KPZK, z. 179, Warszawa.
- Kundera J., Ostrowska E., 1998, *Wymiana towarów i inwestycji między Polską a krajami Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław.
- Piskozub A., 1976, *Kierunek rok dwutysięczny*, Warszawa.
- 1984, *Sieć komunikacyjna jako determinanta zagospodarowania przestrzennego. Szkic historyczny zagadnienia*, Zagadnienia Transportu nr 1, Warszawa.

- Polityka transportowa (synteza)*, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa 25 października 1994, maszynopis.
- Potrykowski M., Taylor Z., 1982, *Geografia Transportu*, PWN, Warszawa.
- Rocznik statystyczny handlu zagranicznego 1998*, GUS, Warszawa 1998.
- Rocznik statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1998*, GUS, Warszawa 1998.
- Rocznik statystyczny województw 1998*, GUS, Warszawa 1999.
- Rościszewski M., 1997, *Polska granica wschodnia*. Geopolitical Studies, vol. 1, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Rössner T., Anisimowa G., Komornicki T., Miros K., Röttger A., 1998, *Die Mitteleuropäische West-ost-Achse Sachsen-Schlesien-Galizien*, Daten, Fakten, Literatur Zur Geographie Europas 5, Institut für Landerkunde, Leipzig 1998.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w latach 1994–1996*, GUS, Warszawa 1997.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce w 1997 r.*, GUS, Warszawa 1998.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce oraz Polaków za granicą w 1998 r.*, GUS, Warszawa 1999.
- Stefaniak P., 1999, *Liderzy polskiego eksportu*, BOSS – informacje ekonomiczne, maszynopis.
- Suchorzewski W., 2000, *Peripherality and pan-European integration: Experience and prospects*, Materiały robocze 15 sympozjum CEMT (Europejska Konferencja Ministrów Transportu) dotyczące teorii i praktyki w ekonomii transportu pt. „Key issues for transport beyond 2000”, Aristotle University of Thessaloniki.
- Transport – wyniki działalności w 1997 r.*, 1998, Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa.
- Transport – wyniki działalności w 1998 r.*, 1999, Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa.
- Wendt J., 1997, *Geopolityczne uwarunkowania rozwoju i zmian w przebiegu korytarzy tranzytowych w Europie Środkowej*, [w:] *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, Tom III. (red. Kitowski J., Lijewski T.), Rzeszów–Warszawa.
- Wołodkiewicz - Donimirski Z., 1998, *Sytuacja w polskim handlu zagranicznym w 1998 r.*, Informacja nr 654; <http://biurose.sejm.gov.pl/teksty/i-654.htm>.

COMMERCIAL COMMODITIES FLOWS OF POLISH FOREIGN TRADE AND INTERNATIONAL TRANSPORTATION CONNECTIONS

S u m m a r y

The aim of this report is the analysis of directional flows structure of Polish foreign trade in relation to existing and projected transport infrastructure. Data on the Polish foreign trade directional structure study were obtained from Information Centre of Foreign Trade in Warsaw. They are based on SAD forms collected at border crossings by custom officers. The value of trade based on SAD forms is the real value of goods crossing the border (as opposed to the National Bank of Poland statistics also including the loans and debts). The analysis has included former voivodships (from which Polish export goes out and where the import comes to) and 18 main international transport corridors (alongside which goods are transported). Value of trade is presented in US dollars.

The transport corridors included in the study are the following (numbers correspond to tables and figures):

- Corridor 1. Gdansk–Kaliningrad. Section of the projected road link Via Hanzeatica. Actually consists of main road No. 504 (border crossing Gronowo/Mamonowo) and railway line Elbląg–Mamonowo–Kaliningrad (rail border crossing Braniewo).

- Corridor 2. Warsaw–Kaliningrad. Highway E-7 Warsaw–Olsztynek, then regional road No. 51 to Olsztyn and border crossing Bezledy (open for passengers and goods vehicles); parallel railway Olsztyn–Korsze–Bartoszyce border crossing–Kaliningrad (no passenger traffic).

- Corridor 3. Warsaw–Tallinn; so called Via Baltica–the Trans-European highway from Helsinki (by ferry), Tallinn, Riga, and Kaunas, through Białystok to Warsaw. Since the beginning of the 1990s operates the new modern border crossing built at Budzisko on the Polish-Lithuanian border. Parallel railway Warsaw–Białystok–Trakiszki (border crossing)–Kaunas has a minor significance.

- Corridor 4. Warsaw–Hrodna–Vilnius; includes road No. 18 and railway with neighbouring border crossing at Kuźnica Białostocka.

- Corridor 5. Warsaw–Mińsk–Moscow; Eastern part of Transeuropean routes (highway and railway – E-30) from London and Amsterdam to Moscow; includes railway border crossing Terespol (and „land harbour” Małaszewicze) and two road border crossings in Terespol (for passenger traffic) and Kukuryki (for heavy goods vehicles traffic).

- Corridor 6. Warsaw–Lublin–Kovel–Kiev; shortest direct connection between capitals of Poland and Ukraine (important since the collapse of the USSR); includes road No. 17 from Warsaw to Lublin and Piaski, next road No. 82 to border crossing Dorohusk and the parallel railway.

- Corridor 7. Warsaw–Lublin–Lvov. Southern branch of 6 – the corridor connecting Warsaw with Lvov and Odessa, part of proposed Via Intermare corridor (Baltic Sea–Black Sea; European highway E-77); includes road border crossing Hrebenne and two railway border crossing at Hrebenne (for passenger traffic) and Werchrata (for goods traffic).

- Corridor 8. Krakow–Lvov–Kiev. Eastern part of the Polish part of continental corridor Frankfurt–Kiev (European highway E-40); includes two road border crossings at Medyka and Korczowa

(new crossing point on the planned motorway A-4) and rail crossing Przemyśl (with „land harbour” at Medyka and Żurawica).

- Corridor 9. Rzeszów–Kosice–Miskolc; international highways E-371 (Radom–Presov, with border crossing Barwinek on the Dukla Pass), next E-71 (from Slovakia to Hungary).

- Corridor 10. Kraków–Budapest; part of European highway E-77 from Gdańsk, through Warsaw, Kraków, Chyżne border crossing to Banská Bystrica and Budapest; actually the main Polish-Slovakian trade route.

- Corridor 11. Warsaw–Katowice–Vienna; the group of road and rail routes crossings on Polish-Czech border in the historical Moravia Gate (between Carpathian and Sudeten Mountains) in the direction towards Ostrava and Brno, Vienna and Zilina, Bratislava, Budapest. There belong among others European highway E-75 and 19 c. Warsaw–Vienna railway.

- Corridor 12. Wrocław–Prague; part of international highway E-67 from Warsaw to Wrocław, border crossing at Kudowa and next to Prague. Parallel railway from Wrocław through Kłodzko and Międzyzylesie border crossing to Prague.

- Corridor 13. Wrocław–Frankfurt; Western part of Transeuropean route E-40 Frankfurt–Kiev; includes of two road border crossings in Zgorzelec town (passenger traffic only) and Zgorzelec–Jędrzychowice (new modern crossing on the motorway to Dresden) plus two rail border crossing in Zgorzelec (passenger traffic only) and Węgliniec (goods traffic only).

- Corridor 14. Wrocław–Berlin; slanting route (E-36) connecting two main Transeuropean highways E-30 i E-40, through border crossing Olszyna; Parallel railway: Legnica–Żagań–border crossing Zasieki–Cottbus–Berlin.

- Corridor 15. Warsaw–Berlin. Western part of main European corridor Amsterdam–Moscow; includes road border crossings Świecko (transit, with new customs terminal on the European highway E-30) and Ślubice (local, passenger traffic only) plus rail border crossing Kunowice.

- Corridor 16. Szczecin–Berlin. Short slanting corridor connecting German capital with its nearest seaport Szczecin; consists of road border crossings Kolbaskowo (motorway, E-28), Rosówek (passenger traffic only) and rail border crossing Szczecin Gumieńce.

- Corridor 17. Szczecin/Świnoujście–seaports. Group of ports at the end of road routes from Prague (E-65), Berlin (E-28) and Warsaw (No. 10), railways from Berlin, Bydgoszcz and Poznań and the Odra inland waterway. Consists of two ports: general cargo in Szczecin and bulk cargo (coal) and ferry harbour in Świnoujście (ferry connections to Ystad, Malmö, Copenhagen and during the summer season to Rønne on the Bornholm island).

- Corridor 18. Gdańsk/Gdynia – seaports. Group of ports at the end of road routes E-75 (from Vienna, Katowice and Łódź) and E-77 (from Warsaw), railway from Upper Silesia Industrial District and Warsaw. Includes Gdańsk and Gdynia ports and ferry terminals (connections to Oxelosund and Karlskrona in Sweden).

In 1997, alongside with the described 18 transport corridors, 75.2% of Polish foreign trade value was checked. Percentage was higher in export (85.4%) rather than in import (69%). It is partly because among goods imported, an important role is played by oil and natural gas transported mainly from Russia by pipelines. Because of some reasons the balance of trade along the corridors was less negative (–7.1 billion US dollars) than the total balance of Polish trade. The biggest concentration of Polish trade flow was observed in the following corridors: Warsaw–Berlin (12.5 billions US dollars; 18.4% of total trade), Gdańsk/Gdynia seaports (10.9%) and Katowice–Vienna (9.4%); high concentration along the corridors: Wrocław–Frankfurt and Szczecin–Berlin (both 7.9%), Szczecin/Świnoujście seaports (5.3%) and finally Wrocław–Berlin (4.8%). Totally on the direction of these seven corridors in 1997 goods of 44.0 billions US dollars value have been checked (64.8% of total Polish foreign trade). Among Eastern corridors the biggest value of goods checked – could be observed on Warsaw–Moscow route (1.6 billions of US dollars), however it is still 8 times less than observed on the Western end of the same corridor (Warsaw–Berlin).

It is easy to divide 18 transport corridors and classified them into three basic structural categories: export domination, import domination and balanced in Polish foreign trade carriage. The

first category included all eight Eastern corridors (where the value of export was in 1997 several times higher than the value of import). Typical character of import was observed in the following corridors: Katowice–Vienna (11), Warsaw–Berlin (15) and Gdańsk/Gdynia (18) – seaports (value of import twice higher than value of export), and to some extent corridors Kraków–Budapest (10) and Wrocław–Prague (12). In the third category we can find corridors: Rzeszów–Miskolc (9), Wrocław–Frankfurt (13), Wrocław–Berlin (14), Szczecin–Berlin (16) and Szczecin/Świnoujście – sea ports (17). All of them (except No. 9) have a small surplus of import. It is important to note that the total trade balance on directions of three import corridors (category 2) shows deficit of about 7.8 billions of US dollars – almost the half of all Polish deficit in 1997.

Correlation between the level of trade intensity and transport corridors networks is clearly visible in Polish-Ukrainian trade, visible in Polish-Lithuanian, Polish-Belarusian and Polish-German trade. Practically it doesn't exist in trade with Russia.

To sum up the analysis of the corridor structure of Polish trade, we should underline some most important points:

- Polish foreign trade presently is effected mainly via road transport. The significance of this mode of transport (and the air-cargo as well) is still growing and the relative role of rail and maritime shipping is declining.

- Polish foreign trade is carried mainly through the borders with Germany, Czech Republic and through the seaports. A large freight traffic on the eastern border is caused, first of all, by mass transit flows (from the former Soviet Union to the European Union).

- On the eastern borders export of Polish goods dominates; on all others import is more important.

- Largest concentration of Polish foreign trade is observed alongside the following corridors: Warsaw–Berlin, Katowice–Vienna and Gdańsk/Gdynia–seaports. All of them are characterised by import surplus (negative trade balance). Moreover strong concentration is seen alongside three remaining Polish-German corridors and in Szczecin/Świnoujście seaports.

- The most important eastern corridors, from the point of view of Polish foreign trade, are the following routes: Warsaw–Moscow, Kraków–Kiev, Warsaw–Tallinn and Warsaw–Kiev.

- Export is more concentrated alongside 18 main transport corridors rather than import.

- Through the borders with Russia and Ukraine mainly the goods of bilateral trade are transported; through all other borders transit to and from the third countries is very important; in case of Slovakian border transit dominates.

This summarising points allow to present some practical implications:

- The former concept of main Polish international and internal transport infrastructure network should be changed. Analysis of Polish international economic connections and their geographical structure show that the second important (after the W-E) are the slanting routes. At the same time Polish transport policy (including the project of motorways network) is based on the out-dated economic doctrine referred to special economic significant of links between heavy industry region (Upper Silesia) and seaports. Since the present Poland is economically influenced firstly by the core of European Union member countries, the biggest infrastructural needs are also West-oriented. In result the main (central) transportation corridor (Berlin–Moscow), has a slanting branches concentrated in the biggest communication junctions (Berlin from Szczecin and Wrocław, Poznań from Katowice and Gdańsk, and Warsaw from the Baltic states and Ukraine).

- Deconcentration of Polish foreign trade transport routes is going slowly. Its future development is not sure. In the Polish foreign trade connections between greatest centres dominate. It may be also assumed that even the dynamic regional and local transborder co-operation will be in the future not of equal importance. Because of the above, existence of Polish trade flows concentration places should be treated as a fact. This places are the Polish Economy Gates. Three biggest gates are transborder sections of the corridors: Warsaw–Berlin (the biggest concentration), Katowice–Vienna (partly caused by lack of other good transport connection towards South) and Gdańsk/Gdynia – seaports. The raise of capacity of two land corridors should be the short-time objective of Polish transport policy. At the same time the huge value of import from overseas is noted on the German

border, there is the evidence of Polish ports as being in bed situation in comparison with their Western European counterparts. The only way to stop this negative trend is the modernisation of seaports, their hinterlands, the development of Baltic Sea ferry links, and development of transit transportation (also from Eastern Europe).

The impact of the possible Polish access to the European Union will be significant because of:

- Access to external financial sources for the development of infrastructure in the framework of the corridors.
- Growth of Polish trade alongside of the Western corridors, and probably towards seaports and towards South-West (Czech Republic) as well.
- Reduction of Poland-Germany and Poland-Czech border functions and development of increased control systems alongside borders with Russia, Belarus and Ukraine. If Poland and Czech Republic were the EU members, over 70% of goods crossing Polish border (Polish foreign trade only) are not to be controlled any more. In case Slovakia and Lithuania are admitted to the EU also, this share raises almost to 80%.

ZESZYTY INSTYTUTU GEOGRAFII
I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA PAN
z ostatnich lat

1997

45. Korcelli P. (red.), *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji: V*, s. 44.
46. Korcelli P. (red.), *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji: VI*, s. 96.
47. Eberhardt P., *Problematyka narodowościowa Estonii*, s. 44.
48. Zgliński W., *Przekształcenia państwowego rolnictwa w Polsce – skutki społeczne, ekonomiczne i przestrzenne*, s. 64.
49. Grabińska B., *Geografia płazów Europy na tle świata. Regionalizacja zoogeograficzna kręgowców Europy. Powierzchnia jednostki a bogactwo taksonomiczne ssaków*, s. 46.
50. Szczęsny R., *Struktura przestrzenna rolnictwa Polski w 1995 roku*, s. 115.

1998

51. Błażejczyk K., *Promieniowanie słoneczne a gospodarka cieplna organizmu człowieka*, s. 85.
52. Babiński Z., „Mongolia 96”. *Niektóre zagadnienia badawcze ekspedycji. Raport*, s. 128.
53. Gawryszewski A., Korcelli P., Nowosielska E., *Funkcje metropolitalne Warszawy*, s. 146.
54. Eberhardt P., *Problematyka narodowościowa Łotwy*, s. 70.
55. Grzeszczak J., *Przesunięcie „miasto–wieś” w przemyśle krajów Unii Europejskiej*, s. 71.
56. Stola W., *Ludność wiejska Polski. Przemiany struktury demograficznej i społeczno-zawodowej*, s. 56.

DOKUMENTACJA GEOGRAFICZNA
z ostatnich lat

1997

5. Czyżowska E., *Zapis zdarzeń powodziowych na pograniczu boreału i atlantyku w osadach stożka napływowego w Podgrodziu*, s. 74, 19 il.
6. Kalicki T. (red.), *Badania ewolucji dolin rzecznych na Białorusi – I*, s. 111, 39 il.
7. Gawryszewski A., *Przestrzenna ruchliwość ludności Polski. Bibliografia (lata 1896–1990)*, s. 160.
8. Starkel L. (red.), *Rola gwałtownych ulew w ewolucji rzeźby Wyżyny Miechowskiej (na przykładzie ulewy w dniu 15 września 1995 roku)*, s. 108, 33 il., 16 fot.

1998

9. Banach M., *Dynamika brzegów dolnej Wisły*, s. 76, 26 il., 23 fot.
10. Błaszkiwicz M., *Dolina Wierzycy, jej geneza oraz rozwój w późnym plejstocenie i wczesnym holocenie*, s. 116, 29 il., 17 fot.
11. Starkel L. (red.), *Geomorfologiczny i sedymentologiczny zapis lokalnych ulew*, s. 107, 32 il.
12. Kotarba A. (red.), *Z badań fizycznogeograficznych w Tatrach – III*, s. 67, 16 il., 9 fot.
13. Breymeyer A., Roo-Zielińska E. (red.), *Bory sosnowe w gradiencie kontynentalizmu i zanieczyszczeń w Europie Środkowej – badania geokologiczne*, s. 212, 57 il., 8 fot.

PL ISSN 0373-6547
ISBN 83-86682-64-7

<http://rcin.org.pl>

T. KOMORNICKI: POTOKI TOWAROWE POLSKIEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO