

**UNIWERSYTET RZESZOWSKI**  
**Kolegium Nauk Społecznych**



Mirosław Czech

**Via Carpatia w polityce transportowej**  
**Unii Europejskiej**

PRACA DOKTORSKA

Promotor:

Dr hab. Grzegorz Bonusiak, prof. UR

Rzeszów 2022

*Pragnę złożyć serdeczne podziękowania  
Panu dr. hab. prof. UR Grzegorzowi Bonusiakowi  
za cenne uwagi, poświęcony czas i nieocenioną pomoc  
udzieloną w trakcie przygotowywania pracy doktorskiej  
a także Pracownikom Ministerstwa Infrastruktury  
za udostępnienie materiałów związanych z tematem pracy*

## Spis treści

Spis treści.....	2
Wstęp.....	4
1. Polityka transportowa Unii Europejskiej.....	13
1.1. Polityka transportowa jako obszar działania państwa.....	13
1.2. Kształtowanie wspólnej polityki transportowej.....	25
1.3. Zasady i cele wspólnej polityki transportowej.....	46
2. Korytarze transportowe w polityce Unii Europejskiej.....	70
2.1. Początki koncepcji transeuropejskich sieci transportowych.....	70
2.2. Rozwój koncepcji transeuropejskich sieci transportowych.....	82
2.2.1. Obecne zasady i środki rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ...	94
3. Uwarunkowania rozwoju koncepcji Via Carpatia.....	119
3.1. Via Carpatia jako szansa rozwoju obszarów peryferyjnych.....	121
3.2. Via Carpatia jako element współpracy regionalnej.....	134
3.3. Via Carpatia jako element sieci połączeń Europa – Azja.....	154
4. Transeuropejski korytarz transportowy Via Carpatia.....	173
4.1. Via Carpatia jako projekt Inicjatywy Trójmorza.....	179
4.2. Via Carpatia jako projekt Unii Europejskiej.....	184
4.3. Realizacja trasy w poszczególnych państwach.....	195
Zakończenie.....	224
Bibliografia.....	233
Opracowania.....	233
Akty prawne.....	240
Dokumenty.....	247

Internet .....	256
Spisy.....	262
Spis rysunków.....	262
Spis tabel.....	264

## Wstęp

16 grudnia 2021 roku wraz z otwarciem kolejnego odcinka drogi ekspresowej S19 pomiędzy Lublinem, a Rzeszowem miało miejsce podniosłe wydarzenie. Polski fragment powstającej Via Carpatia otrzymał miano tragicznie zmarłego prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Jak napisał prezydent Andrzej Duda w liście odczytanym z okazji tego wydarzenia: „...Dzisiejsze spotkanie ma także szczególny charakter ze względu na ustanowienie Prezydenta Profesora Lecha Kaczyńskiego patronem Via Carpatia, której część stanowić będzie trasa S19. Współpraca pomiędzy państwami Europy Środkowej należała do głównych elementów polityki zagranicznej mojego wybitnego, tragicznie zmarłego poprzednika. Potrzeba zbliżenia narodów naszego regionu jest też stale aktualnym przesłaniem, płynącym z dziedzictwa, które nam pozostawił, a które kontynuujemy między innymi w ramach Inicjatywy Trójmorza. Nadanie imienia Prezydenta Kaczyńskiego trasie drogowej, która będzie łączyć obszar od Grecji, Bułgarii i Rumunii, przez Węgry, Słowację i Polskę, aż po Litwę, a dalej – jako Via Baltica – również Łotwę i Estonię, uważam za trafne i godne upamiętnienie jego służby publicznej i zasług dla Rzeczypospolitej i całej Europy Środkowej”<sup>1</sup>. Prezydent Lech Kaczyński był od samego początku zwolennikiem koncepcji budowy drogi łączącej wschodnie obszary Unii Europejskiej w układzie północ-południe dostrzegając w niej szansę na wzmocnienie współpracy państw Europy Środkowej. Dał temu wyraz obejmując swym patronatem i osobiście uczestnicząc w pierwszej konferencji międzynarodowej „Jedna droga – cztery kraje”, która miała miejsce w październiku 2006 roku w Zamku w Łańcucie. To w jej trakcie wskazano pierwszy, planowany przebieg drogi, a ministrowie transportu Litwy, Polski, Słowacji i Węgier w imieniu reprezentowanych państw zobowiązali się do dołożenia starań niezbędnych dla jej powstania.

Obok kwestii międzynarodowych, prezydent Andrzej Duda wskazywał, że inwestycja jest ważnym elementem dbałości rządu polskiego o zrównoważony rozwój państwa, a jej zakończenie jest z niecierpliwością oczekiwane przez mieszkańców wschodniej Polski<sup>2</sup>. Rzeczywiście, już na etapie koncepcyjnym o planach stworzenia

---

<sup>1</sup> A. Duda, *Na otwarciu odcinków drogi Via Carpatia*, 16 grudnia 2021 [online:] Prezydent.pl, <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wypowiedzi-prezydenta-rp/listy/na-otwarciu-odcinkow-drogi-via-carpatia,46869> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>2</sup> Tamże.

drogi zdecydowały nie tylko kwestie współpracy pomiędzy państwami Europy Środkowej, ale również dostrzegano w niej szansę na zdynamizowanie rozwoju społeczno-gospodarczego wschodniej Polski. Droga miała przebiegać przez obszary, które były i są do dnia dzisiejszego słabiej rozwinięte gospodarczo, a więc wpisywała się w obszar działań zmierzających do wsparcia ich rozwoju. Należy przy tym podkreślić, że podobnie rzecz się miała także w Słowacji i na Węgrzech, gdzie planowana trasa także przebiegać miała przez wschodnie, słabiej rozwinięte obszary.

Inwestycja infrastrukturalna polegająca na budowie liczącej ponad tysiąc kilometrów drogi ekspresowej jest zadaniem, które angażować musi znaczne środki finansowe i rzeczowe przez wiele lat. Przy czym fakt, że przebiegać ma przez wiele państw oznacza konieczność koordynacji wszystkich działań począwszy od kwestii projektowych, poprzez równoległość prowadzonych robót, a na zapewnieniu identycznych parametrów drogi skończywszy. Wskazać zatem należy dwie kwestie decydujące o powodzeniu takiego projektu, to jest odpowiednie zaangażowanie wszystkich państw, przez terytorium których przebiegać ma droga oraz znalezienie odpowiednich źródeł finansowania prac. Oba te problemy zostały jasno wyartykułowane w trakcie wspomnianej konferencji „Jedna droga – cztery kraje”, a ich rozwiązanie wskazane w podpisanej w jej trakcie „Deklaracji Łańcuckiej”<sup>3</sup>. Jej strony, to jest Litwa, Polska, Słowacja i Węgry zobowiązały się, że wspólnie dołożą wszelkich starań by włączyć planowany szlak drogowy do sieci bazowej transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T) i dzięki temu pozyskać fundusze niezbędne do jego realizacji. W ten sposób określili ramy współpracy i jej cel, to jest współdziałanie pomiędzy zainteresowanymi państwami wschodniej części Unii Europejskiej, które miało doprowadzić do przekonania pozostałych państw o tym, że Via Carpatia wpisuje się w politykę transportową Unii Europejskiej i powinna być objęta finansowaniem z odpowiednich funduszy wspólnotowych.

Po piętnastu latach od wspomnianej konferencji do państw zaangażowanych w projekt należą strony deklaracji z 2006 roku; państwa członkowskie UE, które dołączyły w późniejszym czasie: Rumunia, Bułgaria, Grecja i Chorwacja; a także

---

<sup>3</sup> *Deklaracja Łańcucka Ministrów Transportu Republiki Litewskiej, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowackiej i Republiki Węgierskiej w sprawie rozbudowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej poprzez stworzenie najkrótszej drogi wzdłuż osi północ-południe łączącej Litwę, Polskę, Słowację i Węgry*, Łańcut 27 października 2006 r. [online:] Muzeum - Zamek w Łańcucie, <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.zamek-lancut.pl%2Fpl%2FAktualnosci%2C357&psig=AOvVaw0huV8DDOo2f5KRkGjdu4Pq&ust=1651402411715000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwiml6nCz7v3AhXRuyoKHX9cDEsQ3YkBegQIABAN> (dostęp: 31.12.2021).

państwa spoza Unii Europejskiej, to jest Turcja i Ukraina, a w ostatnim czasie także Białoruś. Wszystkie one zainteresowane są ożywieniem kontaktów handlowych w osi północ-południe i zacieśnieniem współpracy regionalnej państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Droga Via Carpatia stała się jednym z projektów priorytetowych Inicjatywy Trójmorza, co przyczynia się do większej koordynacji działań poszczególnych zainteresowanych państw. Należy podkreślić, że większa część trasy już powstała, bądź jest na różnych etapach realizacji, a ukończenie głównego jej przebiegu powinno zakończyć się około 2027 roku, kiedy to droga połączy porty bałtyckie z portem w greckich Salonikach i mostami na Bosforze w Turcji. Biorąc pod uwagę czas trwania inwestycji infrastrukturalnych, okres piętnastu lat, który upłynął od powstania projektu nie wydaje się bardzo długim, a perspektywa kolejnych pięciu do zakończenia realizacji jego głównej części szczególnie odległą. Można zatem już obecnie przyjąć, że projekt budowy szlaku drogowego zakończy się sukcesem w ciągu kilku następnych lat, a trasa na całej swej długości funkcjonować będzie co najmniej w standardzie drogi ekspresowej (fragmentami autostrady) spełniającej wszelkie kryteria wymagane przez Unię Europejską w ramach koncepcji budowania jednolitej i bezpiecznej przestrzeni transportowej obejmującej wszystkie państwa członkowskie i umożliwiającej komunikację z jej bliższymi i dalszymi sąsiadami.

Obecny stan zaawansowania prac sprawia, że interesująca staje się kwestia faktycznej realizacji założeń zawartych w pierwszej „Deklaracji Łańcuckiej” z 2006 roku oraz działań i postaw, które do niej doprowadziły, a jednocześnie, że możliwe są już pierwsze podsumowania i analizy. Głównym celem niniejszego opracowania jest zbadanie i wyjaśnienie zakresu realizacji postulatów zawartych w „Deklaracji Łańcuckiej” dotyczących wzmocnienia współpracy pomiędzy zainteresowanymi państwami w celu realizacji zakładanej inwestycji, w tym włączenia jej do planów rozwoju polityki transportowej Unii Europejskiej poprzez uznanie za część Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Przy tak zarysowanym problemie i celu badań pojawiają się dwa główne pytania:

1. Czy zainteresowane projektem drogi Via Carpatia państwa współdziałały dla jego realizacji?
2. Czy Via Carpatia została włączona do polityki transportowej Unii Europejskiej poprzez uznanie za część Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)?

Oba powyższe pytania wymagają szeregu szczegółowych ustaleń. W odniesieniu do pierwszego z nich rodzą się kwestie szczegółowe takie jak:

- Które państwa były zainteresowane realizacją projektu i czy następowały zmiany w ich składzie?
- Czy wszystkie zainteresowane państwa były w podobnym stopniu zaangażowane w realizację projektu, czy występowały pomiędzy nimi znaczące różnice?
- Jeżeli występowały różnice to jakie były ich przyczyny?
- Czy występowały fluktuacje w skali zaangażowania państw?
- Jeżeli występowały fluktuacje to jakie były ich przyczyny?
- Jakie były formy i zakres tej współpracy?
- Jakie czynniki zdecydowały o przyjęciu określonych form współpracy?

W odniesieniu do drugiego także można postawić szereg pytań szczegółowych takich jak:

- Jakie są zasady i kształt wspólnej polityki transportowej UE?
- Jakie jest miejsce transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T) we wspólnej polityce transportowej UE?
- Jakie są zasady włączania szlaków i obiektów do TEN-T?
- Czy Via Carpatia została w całości włączona do TEN-T?
- Jakie przesłanki zadecydowały o jej ewentualnym włączeniu (niewłączeniu) do sieci TEN-T?
- Czy istniały różnice w zakresie postrzegania potrzeby stworzenia trasy Via Carpatia pomiędzy państwami członkowskimi UE oraz jej organami?
- Czy Via Carpatia uznana została za odrębny korytarz bazowy TEN-T, czy przyjęte zostały inne rozwiązania formalne?

Można zauważyć, że wskazane powyżej pytania główne i szczegółowe implikują strukturę badań. Aby bowiem zająć się centralną kwestią niniejszego opracowania, to jest włączeniem trasy Via Carpatia do planów inwestycyjnych w ramach polityki transportowej UE i współdziałaniem zainteresowanych państw dla realizacji tego celu niezbędny jest szereg działań szczegółowych. Po pierwsze, konieczna jest analiza polityki transportowej Unii Europejskiej, a w szczególności kierunków jej obecnej transformacji oraz zasad działania. Po drugie, należy pokazać miejsce transeuropejskich sieci transportowych w polityce unijnej, odnajdując jednocześnie priorytety ich tworzenia oraz źródła i zasady ich finansowania. W dalszej kolejności należy odnaleźć przesłanki, które sprawiają, że Via Carpatia wpisuje się w kierunki polityki transportowej UE

i powinna zostać włączona do transeuropejskich sieci transportowych. Dopiero te wszystkie elementy pozwolą na wskazanie w jakim zakresie nastąpiło faktyczne włączenie projektu Via Carpatia do koncepcji TEN-T. Zarysowana w ten sposób metodyka pracy i kolejne etapy badań wyglądają następująco:

1. Analiza polityki transportowej Unii Europejskiej w celu wskazania jej obecnych założeń, celów i głównych obszarów działania.
2. Analiza miejsca sieci transportowych w polityce transportowej Unii Europejskiej oraz jej celów, zasad i priorytetów.
3. Analiza uwarunkowań sprzyjających stworzeniu trasy Via Carpatia.
4. Analiza zakresu włączenia projektu Via Carpatia w sieć TEN-T i politykę transportową UE.

Zakończeniem badań będzie analiza stanu zaawansowania prac w poszczególnych państwach wraz ze wskazaniem źródeł finansowania oraz przewidywanych terminów zakończenia budowy. Wszystkie te działania mają dać możliwość weryfikacji dwóch głównych hipotez badawczych:

1. Państwa zainteresowane projektem drogi Via Carpatia współdziałały dla jej realizacji.
2. Via Carpatia została włączona do transeuropejskiej sieci transportowej i w ten sposób stała się częścią polityki transportowej Unii Europejskiej.

Zakres czasowy pracy obejmuje wydarzenia i działania, które miały miejsce do 31 grudnia 2021 roku.

Dla realizacji założonych celów badawczych zastosowano zróżnicowane metody badawcze:

1. Wykorzystując metodę instytucjonalno - prawną dokonano analizy dokumentów międzynarodowych, zarówno tych o charakterze umów międzynarodowych (prawnie wiążących), jak i tych o charakterze tzw. „miękkiego prawa” oraz wybranych aktów prawa krajowego państw członkowskich. Wykorzystanie metody analizy dokumentów umożliwiło wskazanie podstawowych zasad, celów i obszarów działania Unii Europejskiej w zakresie polityki transportowej, w tym rozwoju transeuropejskich sieci transportowych. Pozwoliło także na wskazanie głównych form i priorytetów współpracy państw regionu.
2. Posługując się metodą decyzyjną zbadano przebieg procesu politycznego ukierunkowanego na usankcjonowanie prawne potrzeby realizacji transeuropejskiego korytarza transportowego Via Carpatia wzdłuż wschodniej

ściany Unii Europejskiej. W tym celu określono głównych decydentów - państwa członkowskie, które ukształtowały sieć TEN-T poprzez analizę ich interesów w obszarze transportu europejskiego, przeanalizowano proces uzgodnień międzyinstytucjonalnych na poziomie regionalnym (Europy Środkowej) i europejskim, ukazano także samodzielne działania unijne w obszarze transportu.

3. Wspierająco zastosowano metodę historyczną, co umożliwiło szczegółowe prześledzenie dwóch istotnych dla badań kwestii. Po pierwsze, rozwoju i przemian w polityce transportowej Unii Europejskiej. Po drugie, działań podejmowanych przez państwa zainteresowane budową szybkiego i sprawnego połączenia biegnącego w układzie północ-południe wzdłuż wschodnich granic UE dla realizacji szlaku komunikacyjnego Via Carpatia.

Odpowiednio do zarysowanej metodyki i metodologii badań skonstruowana została struktura samej pracy. Pierwszy rozdział poświęcony jest analizie polityki transportowej Unii Europejskiej z uwzględnieniem jej genezy, przemian oraz stanu obecnego. Wstępnym elementem tego rozdziału jest przedstawienie powiązań pomiędzy polityką transportową, a rozwojem społeczno-gospodarczym by pokazać jej znaczenie dla funkcjonowania państw oraz ich ugrupowań. Natomiast zwieńczeniem rozdziału jest wskazanie jej współczesnych uwarunkowań, a także celów, priorytetów i form oddziaływania. Drugi rozdział poświęcony jest analizie jednego z elementów prowadzenia polityki transportowej Unii Europejskiej jakim jest budowa transeuropejskiej sieci transportowej. Przedstawiono zasady i priorytety jej rozwoju oraz narzędzia służące jej finansowaniu. Dla unaocznienia tych uwarunkowań wskazano również szlaki transportowe uznawane przez państwa członkowskie za priorytetowe i w związku z tym włączone do sieci bazowej, a więc posiadające najkrótszy planowany termin realizacji i objęte specjalnym nadzorem ze strony wyspecjalizowanych organów wspólnotowych. Trzeci rozdział przedstawia uwarunkowania, które wydają się najważniejsze dla tworzenia korytarzy transportowych, a w odniesieniu do przedmiotu pracy wpłynęły na powstanie i realizację projektu drogi Via Carpatia. Ujęto je na trzech poziomach: lokalnym, regionalnym i euroazjatyckim. Na poziomie lokalnym zwrócono uwagę przede wszystkim na znaczenie projektu dla rozwoju społeczno-gospodarczego wschodnich, słabiej rozwiniętych regionów Polski, Słowacji i Węgier. Na poziomie regionalnym wskazano przede wszystkim na jej znaczenie dla rozwoju współpracy międzynarodowej państw i regionów Europy Środkowej. Na poziomie euroazjatyckim wskazano potencjalne znaczenie Via Carpatii dla rozwoju transportu i handlu

dalekosiężnego, w tym przede wszystkim wymiany towarowej z Chinami przy wykorzystaniu dróg i kolei. W czwartym rozdziale skupiono się na przedstawieniu współdziałania państw, które doprowadziło do faktycznej realizacji drogi oraz rzeczywistego stanu jej realizacji na dzień 31 grudnia 2021 roku. Zwrócono przy tym uwagę na dwie najważniejsze instytucjonalne formy tejże współpracy, to jest na Inicjatywę Trójmorza oraz na Unię Europejską i procesy przebiegające wewnątrz nich, które zaowocowały faktycznym włączeniem Via Carpatii do planów budowy transeuropejskich sieci transportowych.

Odpowiednio do przyjętych metod badawczych najważniejszymi źródłami wykorzystanymi w badaniach były akty prawne i dokumenty. Te pierwsze obejmują przede wszystkim prawodawstwo Unii Europejskiej poczynając od traktatów wspólnotowych, a na szczegółowych decyzjach dotyczących elementów polityki transportowej kończąc. Kategorię tą uzupełniają inne akty prawa międzynarodowego w szczególności dotyczące kwestii klimatu oraz transportu międzynarodowego, a także wybrane akty prawa krajowego państw zainteresowanych budową Via Carpatii. Główną część wykorzystanych w niniejszym opracowaniu dokumentów również stanowią te, które przygotowane były przez organy unijne, przy czym największą grupę stanowią przygotowywane przez Komisję Europejską strategie rozwoju społeczno-gospodarczego oraz strategie działań w zakresie polityki transportowej. Obok nich istotne dla badań okazały się także dokumenty Inicjatywy Trójmorza oraz poszczególnych państw zainteresowanych projektem Via Carpatia, a odnoszące się do ich polityki transportowej oraz współpracy międzynarodowej z nią związanej. Osobną, wykorzystaną w ostatniej części opracowania grupą są dokumenty zawierające informacje przedstawiane przez delegacje poszczególnych zainteresowanych projektem Via Carpatia państw i obrazujące stan zaawansowania robót oraz perspektywy dalszych działań. Były one prezentowane w ramach corocznych spotkań grup roboczych i z racji pełnionych obowiązków służbowych są w dyspozycji autora.

Wykorzystane opracowania obejmują zarówno pozycje zwarte, artykuły, jak i części monografii przy czym można dokonać ich kategoryzacji odpowiednio do tematyki jakiej dotyczą. Największy zbiór obejmuje teksty odnoszące się do polityki transportowej w różnych ujęciach. Chodzi przede wszystkim o teksty poświęcone polityce transportowej UE, ale także poszczególnych państw. Pewnym problemem przy korzystaniu z nich był fakt, że w głównej mierze były one przygotowywane przez osoby reprezentujące nauki ekonomiczne przez co inny był punkt ciężkości zawartych

w nich analiz. Niemniej wraz z tekstami źródłowymi okazały się być odpowiednią podbudową dla badań autora. Obok kwestii polityki transportowej przydatne okazały się również opracowania poświęcone różnym formom współpracy międzynarodowej w regionie Europy Środkowej dotyczące zarówno koncepcji historycznych, jak i współcześnie istniejących organizacji i projektów. Szczególnie istotne okazały się w tym zakresie teksty dotyczące Inicjatywy Trójmorza. Wykorzystano także opracowania dotyczące współpracy euro-azjatyckiej, a w szczególności chińskim projektem „pasa i szlaku”, w tym możliwości oddziaływania przez nie na politykę państw Europy Środkowej, a przez nie - na politykę Unii Europejskiej.

Ostatnią kategorią wykorzystanych źródeł były informacje dostępne w sieci internetowej. Korzystano w tym zakresie przede wszystkim z oficjalnych portali agencji i organów państw i organizacji międzynarodowych, gdzie poszukiwano jak najbardziej aktualnych informacji dotyczących omawianych kwestii. Dla przykładu pomocne okazały się polskie strony Prezydenta RP, Sejmu RP, Ministerstwa Infrastruktury (Transportu), Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, spółki Gaz-System oraz strony operatorów infrastruktury, a także podmiotów odpowiedzialnych za procesy inwestycyjne w pozostałych państwach zainteresowanych projektem Via Carpatia. Wykorzystano informacje zawarte na stronach organów unijnych: Komisji Europejskiej, Rady i Parlamentu Europejskiego, wyspecjalizowanych agencji na przykład Eurostatu, czy agencji wykonawczych odpowiedzialnych za realizację polityki transportowej. Sięgnięto po dane przedstawiane na portalach Inicjatywy Trójmorza oraz Funduszu Inicjatywy Trójmorza, a także szeregu innych stron. Omawiając źródła internetowe należy jeszcze podkreślić trudne do przecenienia dla niniejszego opracowania znaczenie baz obowiązujących i archiwalnych aktów prawnych dotyczących Unii Europejskiej i jej polityki transportowej. W bardzo szerokim zakresie korzystano z bazy EUR-Lex oraz uzupełniająco z Archive of European Integration.

Niniejsze opracowanie nie ma obecnie żadnego odpowiednika w Polsce czy innych państwach zainteresowanych projektem Via Carpatia. Można zresztą postawić tezę, że właśnie w Polsce jest to temat budzący największe zainteresowanie i dyskusje. Jak wspomniano szeroko dostępne są opracowania dotyczące polityki transportowej państw i Unii Europejskiej. Informacje o Via Carpatia odnaleźć można w wielu miejscach ale mają one charakter wycinkowy i są przedstawiane jako doniesienia o rozpoczęciu lub zamknięciu kolejnych etapów prac, choć doczekały się także pierwszych opracowań ogłaszanych w formie artykułów w czasopismach branżowych

z zakresu infrastruktury drogowej. W rezultacie niniejsze opracowanie jest pierwszym, które łączy te kwestie i przedstawia je nie w optyce ekonomicznej czy technicznej lecz politologicznej przez pryzmat relacji pomiędzy państwami oraz funkcjonowania Unii Europejskiej.

# 1. Polityka transportowa Unii Europejskiej

## 1.1. Polityka transportowa jako obszar działania państwa

Rozważania dotyczące polityki transportowej Unii Europejskiej warto rozpocząć od wyjaśnienia podstawowych pojęć. Każde państwo, region czy gmina musi dbać o rozwój i utrzymanie odpowiednich systemów transportowych co na wielu płaszczyznach sprzyja rozwojowi społeczno-gospodarczemu tych obszarów. Przykładem wielopłaszczyznowego znaczenia odpowiedniej jakości dróg jest historia rozwoju Imperium Rzymskiego. Już pierwsze drogi do pobliskich Ostii i Laurentum znacząco ułatwiły administrowanie państwem, przepływ towarów i osób oraz przekazywanie informacji. Jednak prawdziwe znaczenie odpowiedniego systemu transportowego dla rozwoju państwa ujawniło pojawienie się pierwszych ówczesnych „autostrad”, a więc biegnących na południe, aż do współczesnego Brindisi *Via Apia* i do Messyny *Via Popilia* oraz wiodących na północ *Via Aurelia*, *Via Flaminia* i *Via Aemilia*. Dalsza rozbudowa sieci dróg odpowiadająca rozrostowi Imperium sprawiła, że ogólną ich długość szacujemy współcześnie na 70 tysięcy kilometrów<sup>4</sup>. Połączenie całego państwa siecią transportową nie tylko wspierało przepływ towarów, a przez to opierający się na handlu rozwój gospodarczy, ale przede wszystkim dawało możliwość szybkiej projekcji siły militarnej w dowolnym miejscu imperium i wzdłuż jego granic, dzięki możliwości szybkiego przerzucania rzymskich legionów.

Oczywiście sieć drogową jest tylko jednym z systemów transportowych istotnych dla funkcjonowania współczesnego świata. Zatracił on współcześnie swe znaczenie dla przekazywania informacji, jak to miało miejsce we wszystkich historycznych imperiach, czy to rzymskim, czy inkaskim<sup>5</sup>, która to funkcja została przejęta najpierw przez telegram, radio, a współcześnie sieć infostrad. Co więcej, szereg wynalazków technicznych sprawił, że współcześnie istnieją odrębne sieci dla transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i morskiego, a część towarów transportowanych jest

---

<sup>4</sup> Patrz szerzej: J. Wielowiejski, *Na drogach i szlakach Rzymian*, PIW, Warszawa 1984.

<sup>5</sup> T.N. D'Altroy, *Funding the Inka Empire* [w:] I. Shimada (red.), *The Inka Empire: A Multidisciplinary Approach*. University of Texas Press 2015, s. 97-99.

infrastrukturą przeznaczoną wyłącznie dla nich, jak ma to miejsce w odniesieniu do energii elektrycznej, ropy naftowej czy gazu ziemnego. Dla sprawnego funkcjonowania tych sieci konieczne jest odpowiednie nimi zarządzanie oraz infrastruktura punktowa pozwalająca na zmianę wykorzystywanego podsystemu, taka jak na przykład porty czy lotniska. W związku z tym myśląc współcześnie o systemach transportowych należy brać pod uwagę ich różne aspekty:

1. Materialno-techniczny – obejmujący wszystkie elementy infrastruktury liniowej i punktowej, w tym sieci energetycznej, telekomunikacji i łączności; infrastrukturę i urządzenia przeładunkowe; tabor transportowy; oraz inną infrastrukturę i urządzenia umożliwiające i wspierające eksploatację tych sieci.
2. Ekonomiczno-organizacyjny – obejmujący istniejącą na rynku ofertę przewoźników i firm logistycznych oraz relacje pomiędzy nimi (konkurencję i współpracę) oraz z podmiotami kreującymi popyt na ich usługi.
3. Instytucjonalno-prawny – obejmujący regulacje prawne dotyczące na przykład dostępu do rynku przewozów, standardy bezpieczeństwa, czy odpowiedzialność przewoźników.
4. Przestrzenno-funkcjonalny – dotyczący kwestii rozległości terytorium objętego systemem transportowym i jego przestrzennym rozmieszczeniem, a więc na przykład koncentracją infrastruktury w określonych miejscach, rozlokowaniu punktów przeładunkowych, czy rozlokowaniu korytarzy transportowych (na przykład przebiegu ropociągów, linii wysokiego napięcia czy autostrad).
5. Inwestycyjno-finansowy – obejmujący ogół potrzeb rozwojowych zarówno finansowych jak i rzeczowych, które umożliwiają utrzymanie infrastruktury na odpowiednim poziomie technicznym oraz inwestycje w rozwój sieci, wraz z ich źródłami<sup>6</sup>.

Każdy z wymienionych aspektów wpływa na sprawność i efektywność funkcjonowania systemów transportowych zarówno od strony bieżącej eksploatacji, jak i możliwości rozwoju. Przekłada się to na dwie sfery. Wewnętrzną, dotyczącą jakości samego systemu transportowego i zewnętrzną, dotyczącą jego relacji z gospodarką państwa, w tym zaspokajaniem zgłaszanego popytu na usługi transportowe. Przy czym dla tej drugiej sfery należy podkreślić, że odpowiedniej jakości system transportowy,

---

<sup>6</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2008, s. 8-9.

co oznacza zarówno odpowiednią infrastrukturę i jej rozmieszczenie, jak i oferowane na nim usługi przekładają się bezpośrednio na szanse rozwojowe, a więc na możliwość rozwoju społeczno-gospodarczego obszarów, do których docierają. W ekonomii wprost wskazuje się, że stopień nasycenia określonej przestrzeni infrastrukturą transportową, przekłada się na jego potencjał rozwojowy. Oznacza bowiem mobilność zasobów, w tym na przykład możliwość dalszych dojazdów do pracy, atrakcyjność inwestycyjną danej lokalizacji oraz otwartość na otoczenie rozumianą jako dostępność przestrzenną (łatwość dojazdu) i otwartość miejscowych społeczności i decydentów na obcych<sup>7</sup>. Warto przy tym mieć na uwadze te elementy, które decydują o specyfice systemów transportowych wśród innych systemów gospodarczych. Są to w szczególności kwestie dotyczące samej infrastruktury, w tym:

1. Niepodzielność techniczna – musi istnieć pewna minimalna wielkość infrastruktury, która warunkuje jej użyteczność. Oznacza to, że na przykład lokalnymi drogami nie można przesłać dużej liczby towarów, potrzebne są do tego drogi o odpowiednich parametrach technicznych i przepustowości<sup>8</sup>. Dodatkowo sieć musi być spójna, co oznacza, że wszelkie „wąskie gardła” niwelują efekt rozbudowy innych części infrastruktury. Wreszcie infrastruktura liniowa (na przykład kanał żeglugowy) musi być dla swego funkcjonowania wzbogacona o infrastrukturę decydującą o jej przydatności (na przykład nabrzeże, punkt przeładunkowy).
2. Długi okres żywotności – obiekty infrastruktury transportowej mają bardzo długi okres użytkowania, na przykład dla mostów czy skrzyżowań przyjmuje się 100 lat. Stąd konieczne jest bardzo przemyślane planowanie nie tylko w oparciu o obecne, ale także przyszłe potrzeby mogące się pojawić w odniesieniu do danego obiektu czy odcinka infrastruktury.
3. Długi okres powstawania – zwłaszcza w odniesieniu do infrastruktury liniowej cechą charakterystyczną jest bardzo długi okres powstawania inwestycji. Wynika on z konieczności przeprowadzenia odpowiednich prac projektowych i uzgodnieniowych, częstej konieczności przeprowadzenia postępowań wyłączeniowych, które nierzadko spowalniają przewlekłe procedury sądowe i złożoność oraz rozległość samych prac budowlanych. Generalnie cykl inwestycji w infrastrukturę transportową jest dużo dłuższy niż w innych gałęziach

---

<sup>7</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 19.

<sup>8</sup> W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982, s. 60.

gospodarki, ale jednocześnie długi okres powstawania oznacza konieczność długotrwałego zamrożenia kapitałów. Przy konieczności długoterminowego planowania i rozpoznania przyszłych potrzeb, a więc możliwości zwiększonego prawdopodobieństwa popełnienia błędów w tym zakresie, zniechęca do tego typu inwestycji kapitał prywatny o ile nie otrzyma on odpowiednich państwowych gwarancji.

4. Brak możliwości importu – infrastruktura transportowa jest co do zasady niemobilna, nie da się jej przenieść w inne miejsce. Co więcej, wymaga zwykle prac budowlanych w dużej skali, które nawet w przypadku zaangażowania zewnętrznego głównego wykonawcy oznaczają konieczność wykorzystania dostępnych w danych państwie firm wykonawczych i materiałów<sup>9</sup>.

Wymienione powyżej cechy sprawiają, że inwestycje infrastrukturalne są szczególnie kapitałochłonne. Przy czym do pewnego stopnia rozwoju nie gwarantują zwrotu poniesionych nakładów, bowiem przy niskim ogólnym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego przychody uzyskiwane na przykład z transportu towarów mogą być niewystarczające na pokrycie bieżących kosztów utrzymania danego obiektu, nie mówiąc już o zwrocie nakładów poniesionych na jego stworzenie. W przypadku infrastruktury transportowej szczególnie widoczny jest efekt skali. Przy wysokich kosztach stałych jej utrzymania, koszty jednostkowe dynamicznie maleją wraz z wolumenem przepływu towarów. Natomiast sama intensywność przepływu nie wpływa w aż takim dużym zakresie na kosztochłonność związaną z koniecznością utrzymania infrastruktury na odpowiednim poziomie technicznym. Wszystkie wymienione powyżej cechy infrastruktury transportowej sprawiają, że bardzo ważne jest w tym przypadku odpowiednie, strategiczne, długofalowe planowanie siłą rzeczy obarczone wysokim ryzykiem inwestycyjnym. Stąd konieczność zaangażowania w ten proces znacznych sił i środków, a to sprawia, że jak wspomniano kapitał prywatny niechętnie angażuje się w tego typu inwestycje, a one same wymagają zwykle publicznych decyzji podejmowanych przez odpowiednie władze po przeprowadzeniu odpowiednich badań i ekspertyz oraz w porozumieniu zwłaszcza z mieszkańcami obszarów, na których dane inwestycje mają być zlokalizowane. Wymagają w szczególności odpowiedniego całościowego planowania, tak aby system transportowy był spójny na całym obszarze, który obejmuje, i więc był właśnie systemem, a nie składał się z rozproszonych

---

<sup>9</sup> W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Współczesne problemy polityki transportowej*, PWE, Warszawa 1997, s. 11-13.

elementów bez odpowiednich pomiędzy nimi powiązań<sup>10</sup>. System transportowy jest zatem kwestią zbyt istotną i skomplikowaną by pozostawić ją swobodnej grze rynkowej i wymaga decyzji publicznych<sup>11</sup>.

Skoro infrastruktura transportowa i szerzej funkcjonowanie systemu transportowego jest tak ważne dla rozwoju społeczno-gospodarczego każdego państwa to jest rzeczą oczywistą, że wymaga odpowiednich regulacji z jego strony, nie tylko w zakresie samego planowania rozmieszczenia infrastruktury. Stąd władze każdego szczebla, od władz lokalnych, poprzez regionalne i państwowe przykładają szczególną wagę do zapewnienia odpowiedniej jakości systemu transportowego na właściwym dla siebie terytorium. Interesują się przebiegiem korytarzy i szlaków komunikacyjnych by zapewnić przestrzenną dostępność administrowanych obszarów i łatwiej pozyskiwać zewnętrzne inwestycje, czy rozwijać ruch turystyczny. Odpowiednie ulokowanie i rozwój sieci komunikacyjnej pozwala także na czerpanie korzyści z tranzytu towarów. Jednak transport związany jest ze znacznym obciążeniem dla środowiska naturalnego. Wobec tego konieczne jest tworzenie odpowiedniej kompozycji form transportu (transport kołowy, kolejowy, morski, lotniczy, itd.) oraz odpowiednich regulacji pozwalających ograniczyć jego niekorzystne skutki. Powszechne zainteresowanie problemami transportu przekłada się na to, że każde współcześnie istniejące państwo prowadzi odpowiednią politykę transportową.

Polityka transportowa w klasycznym ujęciu była rozumiana przede wszystkim przez pryzmat zaspokojenia występujących potrzeb transportowych. Przemysław Małek określał ją jako działalność praktyczną mającą na celu maksymalizację zaspokojenia potrzeb przewozowych<sup>12</sup>, a Marian Madeyski jako działalność państwa zmierzającą do osiągnięcia racjonalnego zaspokojenia społecznych i gospodarczych potrzeb przewozowych<sup>13</sup>. Jednak jej rozumienie i znaczenie z czasem było poszerzane. W pierwszej kolejności uznano, że nie musi wyłącznie odpowiadać na istniejące potrzeby transportowe, lecz może być narzędziem prowadzenia polityki rozwojowej, co oznacza, że poprzez odpowiednią politykę transportową możliwe jest stymulowanie rozwoju społeczno-gospodarczego w pożądanym, a więc zgodnym ze strategią państwa, kierunku.

---

<sup>10</sup> W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Współczesne problemy...*, s. 14-15.

<sup>11</sup> E. Załoga, *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013, s. 10.

<sup>12</sup> P. Małek, *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa 1977.

<sup>13</sup> M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, *Transport rozwój i integracja*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975, s. 16.

W dalszej kolejności zauważono szczególnie związek rozwoju systemu transportowego z obciążeniem dla środowiska, który przejawia się w różnej skali. Lokalnie, powoduje pogorszenie warunków życia, pracy i wypoczynku w wyniku hałasu, który generuje, zanieczyszczenia powietrza, czy pogorszenia walorów estetycznych okolicy. W ujęciu regionalnym przyczynia się do pojawiania się kwaśnych deszczy, czy zanieczyszczenia wód morskich. W ujęciu globalnym wpływa na zmiany klimatyczne związane z ociepleniem klimatu wywołane emisją gazów cieplarnianych do atmosfery<sup>14</sup>. W wyniku takich obserwacji pojawiła się koncepcja i konieczność zrównoważonego rozwoju uwzględniająca potrzebę odnajdywania kompromisu pomiędzy rozwojem transportu a potrzebą ochrony środowiska<sup>15</sup>. Współcześnie w polskiej literaturze przedmiotu dominują ujęcia polityki transportowej uwzględniające powyżej wskazane spostrzeżenia. Waldemar Grzywacz definiuje ją jako „programowanie rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływanie na sprawne jego funkcjonowanie (...) z uwzględnieniem wymagań teorii i praw ekonomicznych”<sup>16</sup>. Z kolei Andrzej Grzelakowski pisze, że polityka transportowa to „zbiór podstawowych, systemowo uporządkowanych decyzji strategicznych i taktyczno-operacyjnych, dotyczących zarówno funkcjonowania, jak i rozwoju systemu transportowego w średnim i długim horyzoncie czasu”<sup>17</sup>. Jak łatwo zauważyć konceptualizacje te zwracają uwagę na dwa elementy polityki transportowej. Są to w ujęciu A. Grzelowskiego:

1. Stymulowanie i wspieranie rozwoju transportu odpowiednio do przyjętych celów i priorytetów makroekonomicznych zakładających trwały i zrównoważony rozwój, w tym jego dostosowywanie do zmieniających się standardów dotyczących mobilności osób i towarów, przy jednoczesnym dążeniu do obniżania transportochłonności rozwoju gospodarczego i obciążenia dla środowiska.
2. Kreowanie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych poprzez znoszenie istniejących barier i tworzenie równych warunków dostępu do nich, funkcjonowania na rynku i wspieranie konkurencji<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> K. Button, *Transport Economics*, Edward Elgar Publishing, London 1994, s. 94-95.

<sup>15</sup> R. Rolbiecki, Rozdział I. *Istota polityki transportowej w świetle wyzwań XXI wieku* [w:] W. Rydzkowski (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017, s. 13.

<sup>16</sup> W. Grzywacz, *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1991, s. 20-21.

<sup>17</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 35.

<sup>18</sup> Tamże, s. 36-37.

Autor szczególnie podkreśla, że choć te dwa zadania są najważniejsze dla polityki transportowej, to bywają rozumiane zbyt wąsko i w szczególności prowadzone wyłącznie do rozwoju sieci transportowej co może niekorzystnie odbijać się na funkcjonowaniu rynków transportowych.

Efektom procesu przemian w podejściu do polityki transportowej jest jej wyraźne wyodrębnienie z innych polityk państwowych w formie polityki sektorowej. Z uwagi na jej wymienione uprzednio cechy charakterystyczne, a jednocześnie w związku z faktem, że transport jest jednym z kluczowych sektorów gospodarki współczesnych państw i na przykład w Polsce wytworzył w 2019 roku prawie 8% PKB<sup>19</sup>, a jednocześnie wpływa bezpośrednio na funkcjonowanie innych branż, wymaga szczególnego i odrębnego podejścia i traktowania przez władze państwowe. Wynika z tego potrzeba usytuowania polityki transportowej obok innych polityk sektorowych, takich jak polityka rolna, energetyczna czy przemysłowa<sup>20</sup>. Warto na marginesie zwrócić uwagę, że wraz ze wzrostem zainteresowania polityką transportową ze strony badaczy należałoby jeszcze rozważyć uzupełnienie jej rozumienia o naukowe poznanie i myśl teoretyczną. Oznacza to, że współcześnie politykę transportową należałoby rozumieć zarówno jako działanie państwa w zakresie wspierania rozwoju transportu i kreowania warunków funkcjonowania rynków transportowych, jak i jako dziedzinę nauki zajmującą się teorią polityki transportowej.

Andrzej Grzelakowski wskazuje, że polityka transportowa pełni szereg funkcji, wśród których należy wymienić:

1. Funkcję regulacyjno-dostosowawczą – jest instrumentem kształtowania systemu transportowego i jego dostosowania do wymogów otoczenia krajowego i międzynarodowego.
2. Funkcję informacyjno-poznawczą – wskazuje zainteresowanym podmiotom kierunki rozwoju systemu transportowego, zakładane cele, tempo rozwoju oraz planowane do wykorzystania dla ich realizacji narzędzia.
3. Funkcję stymulacyjną – stanowi rodzaj bodźca sprzyjającego rozwojowi systemu transportowego w zakładanym kierunku poprzez utrzymywanie stanu nierównowagi lub osiąganie docelowych stanów równowagi rynkowej.

---

<sup>19</sup> Główny Urząd Statystyczny, *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2020*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2020, s. 697.

<sup>20</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Polityka rozwoju transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, s. 10.

4. Funkcję koordynacyjną – reaguje na bodźce płynące z otoczenia, koordynując je i dopasowując dynamikę rozwoju systemu transportowego do dynamiki rozwoju społeczno-gospodarczego.
5. Funkcję prawno-harmonizującą – dopasowuje środki do założonych celów polityki transportowej, a jednocześnie harmonizuje ją z innymi politykami sektorowymi państwa i bodźcami płynącymi z otoczenia międzynarodowego<sup>21</sup>.

Trzeba zauważyć, że poszczególne spośród wymienionych funkcji w różnym zakresie odpowiadają dwóm wskazanym uprzednio elementom polityki transportowej, to jest rozwojowi transportu i tworzeniu odpowiednich ram funkcjonowania rynków transportowych. Inne są bowiem główne potrzeby związane z tymi dwoma obszarami. Już intuicyjnie można stwierdzić, że rozwój transportu oznacza przede wszystkim konieczność zapewnienia przez ośrodki decyzyjne źródeł jego finansowania. Natomiast wspieranie rozwoju rynków to przede wszystkim kwestia tworzenia odpowiednich ram prawnych dla wzmocnienia konkurencji, a jednocześnie wspierania dostępności infrastruktury transportowej dla wszystkich zainteresowanych podmiotów. Wynika z tego, że te dwa zagadnienia należy rozważyć odrębnie. W zakresie rozwoju transportu wskazuje się na następujące obszary decyzji publicznych:

1. Określenie publicznych i prywatnych źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Przy czym w zakresie źródeł publicznych wyróżnia się:
  - a. budżetowe - to jest pochodzące z budżetu centralnego bądź z budżetów samorządów;
  - b. fundusze celowe - tworzone specjalnie na potrzeby finansowania rozwoju infrastruktury i funkcjonujące poza budżetem państwa. Środki zgromadzone w tego typu funduszach pochodzą zwykle z opłat ustalonych specjalnymi ustawami je powołującymi. Mogą to być na przykład opłaty za korzystanie z dróg publicznych, opłaty z koncesje i licencje, dochody z wynajmu pasa drogowego;
  - c. środki pożyczone - z uwagi na skalę inwestycji infrastrukturalnych są to zwykle środki pochodzące od międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, Bank Światowy i innych. Zwykle uzyskanie środków z tych źródeł wymaga odpowiednich gwarancji rządowych;

---

<sup>21</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 36.

- d. środki zewnętrzne bezzwrotne – w odniesieniu do Polski i innych państw europejskich są to środki uzyskiwane w ramach funduszy unijnych takich jak Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego lub ze specjalnych linii budżetowych na przykład dla inwestycji związanych z tworzeniem Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).
2. Określenie kompozycji tych źródeł w odniesieniu do poszczególnych etapów procesów inwestycyjnych.
3. Określenie form i metod finansowania inwestycji, to jest kwestii dotyczących sposobu i miejsca gromadzenia środków, sposobu płatności i ich rozliczania, udziału źródeł prywatnych i formy ich udziału (na przykład partnerstwa publiczno-prywatne) oraz możliwości zwrotu wyłożonego kapitału na przykład poprzez wprowadzenie specjalnych opłat za korzystanie z danego obiektu<sup>22</sup>.

Natomiast w zakresie regulowania rynków transportowych konieczne są decyzje publiczne w zakresie:

1. Podaży usług transportowych dotyczących kwestii technicznych i eksploatacyjnych w ramach których wymagane jest zapewnienie stałego wzrostu możliwości transportowych, określenie oczekiwanego stanu równowagi (bądź braku równowagi) rynkowej oraz dostosowywanie możliwości transportowych do preferencji ośrodka decyzyjnego w związku z koniecznością zapewnienia zrównoważonego wzrostu (na przykład wspieranie transportu kolejowego czy szlakami wodnymi).
2. Zasad i wymogów dotyczących dostępu do rynku, w tym na przykład dostępu do zawodu przewoźnika, dostępu dla podmiotów zagranicznych, wymagań dotyczących posiadania taboru o odpowiednich parametrach.
3. Organizacji i zasad funkcjonowania rynku, w szczególności wspierania wolnej konkurencji i likwidowania monopolii, a w odniesieniu do państw należących do Unii Europejskiej ustanowienie jednolitych zasad funkcjonowania dla wszystkich podmiotów<sup>23</sup>.

Wszystkie wymienione powyżej kwestie wymagają decyzji politycznej ale nie oznacza to automatycznie konieczności regulacji. Najistotniejszą bowiem kwestią jest w istocie wyważenie potrzeby regulacji i deregulacji rynków transportowych dla uzyskania zakładanych przez decydentów efektów. Wskazuje się, że rynek

---

<sup>22</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 38-39.

<sup>23</sup> Tamże, s. 40-42.

transportowy jest jednym z najsilniej objętych regulacjami o różnym charakterze. Mają one charakter zarówno ekonomiczny (na przykład wymagania dotyczące zakładania firm przewozowych), jak i pozaekonomiczne (na przykład regulacje dotyczące kwestii bezpieczeństwa w transporcie)<sup>24</sup>. Podnoszone są przy tym argumenty o konieczności ich zachowania, a nawet rozwoju bowiem deregulacja może prowadzić do pogorszenia jakości transportu na skutek konieczności obniżenia stawek, w tym obniżenia standardów dotyczących bezpieczeństwa, oraz negatywnych skutków społecznych, w tym obniżenia zarobków pracowników transportu oraz gorszej obsługi terenów wiejskich<sup>25</sup>, na co wskazują także doświadczenia polskie w odniesieniu do wycofywania się przewoźników z obsługi przewozów pasażerskich na obszarach słabo zurbanizowanych w okresie transformacji gospodarczej. Generalnie za regulacją przemawiają bez wątpienia potrzeby koordynacji różnych gałęzi transportu i ich integracji, bezpieczeństwa i efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz ochrony środowiska<sup>26</sup>. Z drugiej strony odpowiednio przeprowadzone działania deregulacyjne powinny prowadzić do wzmocnienia konkurencyjności, a dzięki temu ogólnej poprawy jakości przewozów przy jednoczesnym obniżeniu stawek przewozowych.

Rozstrzygając wskazane dylematy w odniesieniu do regulacji dotyczących zarówno inwestycji w infrastrukturę transportową, jak i funkcjonowania rynków transportowych należy przestrzegać szeregu zasad, które mogą zadecydować o jakości podejmowanych decyzji. Po pierwsze, konieczne jest uwzględnienie reguły naukowości. Oznacza ona, że przy tworzeniu polityki transportowej należy kierować się dostępną wiedzą naukową, a o ile informacje niezbędne do podjęcia decyzji nie są dostępne, dążyć do ich wytworzenia przez kompetentne ośrodki badawcze. Trzeba podkreślić, że wraz ze wzrostem niepewności otoczenia i komplikowaniem relacji zachodzących w przestrzeniach społecznych, gospodarczych, czy politycznych oparcie decyzji na wiedzy naukowej ma fundamentalne znaczenie dla ograniczania związanego z nią ryzyka. Jednocześnie wskazuje się, że wiedza ta w coraz większym zakresie musi mieć charakter interdyscyplinarny i obejmować zarówno praktykę i teorię ekonomiczną, jak i socjologiczną oraz psychologiczną by móc przewidywać przyszłe zachowania społeczne związane z projektowanymi działaniami<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Współczesne...*, s. 145.

<sup>25</sup> Tamże, s. 150-154.

<sup>26</sup> B. Menaz, *Regulation and deregulation. Thematic Research Summary*, Transport Research Centre 2010, s. 10.

<sup>27</sup> R. Rolbiecki, Rozdział I. *Istota...*, s. 22-23.

Drugą zasadą jest hierarchizacja celów. Konieczne jest wyraźne wyodrębnienie celów priorytetowych, mających szczególne znaczenie i pierwszeństwo w realizacji oraz celów drugorzędnych, realizowanych w dalszej kolejności w ramach dostępnych środków pozostałych po realizacji celów należących do pierwszej kategorii<sup>28</sup>. Przy podejmowaniu decyzji dotyczących polityki transportowej, analogicznie jak przy wszelkich innych decyzjach publicznych konieczne jest wzięcie pod uwagę interesy różnych grup społecznych, a także inne wymagania i ograniczenia na przykład dotyczące ochrony środowiska. Stąd hierarchizacja celów powinna uwzględniać i uzgadniać interesy różnych grup, a przyjęta decyzja zaspokajać w jak największym stopniu potrzeby jak największej liczby zainteresowanych podmiotów<sup>29</sup>.

Trzecią zasadą powinno być zapewnienie dialogu organów władzy ze społeczeństwem. Przy podejmowaniu wszelkich decyzji, w tym w ramach polityki transportowej, konieczne jest zapewnienie różnym grupom społecznym możliwości wpływania na nie, a przynajmniej możliwości wyrażenia własnych potrzeb i bycia wysłuchanym w dobrej wierze przez ośrodek decyzyjny. Chodzi zatem zarówno o poznanie różnorodnych interesów społecznych, które należy uwzględnić przy podejmowaniu decyzji, jak i uzyskanie przez zainteresowane grupy społeczne poczucia wpływu na podejmowane decyzje. Jest to o tyle istotne, że takie poczucie wpływu w znaczący sposób przyczynia się do obniżenia poziomu agresji w przebiegu konfliktów społecznych. Jak pokazują doświadczenia, zapewnienie możliwości partycypacji przy podejmowaniu decyzji w istotny sposób zmniejsza frustrację nawet w przypadku ostatecznego przyjęcia rozstrzygnięcia niezgodnego z interesami danej jednostki czy grupy społecznej<sup>30</sup>.

Czwartą zasadą powinno być zachowanie elastyczności przy prowadzeniu polityki transportowej. Stałość regulacji, przewidywalność są niezwykle istotne w budowaniu zaufania obywateli do państwa i jego organów. Oznaczają między innymi możliwość budowania precyzyjnych strategii rozwoju przez podmioty działające na rynku transportowym. Niemniej pamiętając o tym, że świat staje się coraz bardziej złożony i chaotyczny, a zwłaszcza w zakresie inwestycji infrastrukturalnych

---

<sup>28</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Polityka...*, s. 29-30.

<sup>29</sup> W. Grzywacz, *Polityka społeczno-gospodarcza. Istota i założenia metodologiczne*, PTE, Szczecin 2003, s. 261.

<sup>30</sup> Patrz szerzej np.: K. Pawłowska (red.), *Zanim wybuchnie konflikt. Idea i metody partycypacji społecznej w ochronie krajobrazu i kształtowaniu przestrzeni*, tom A i B, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków 2010.

podejmowane decyzje mają wymiar strategiczny, konieczne jest elastyczne reagowanie na zachodzące zmiany. Nie oznacza to oczywiście radykalnych zmian polegających na przykład na porzucaniu rozpoczętych inwestycji przez kolejne ekipy rządowe, ale na dostosowywaniu działań, do zmieniającej się sytuacji w otoczeniu. Ryzyko zmian wiąże się bezpośrednio z piątą zasadą kwestionowania przyszłości. W przypadku każdej decyzji, a już zwłaszcza wymagającej wieloletnich działań i obliczonej na wywołanie efektów odroczonej o całe lata, konieczne jest stałe uwzględnianie na etapie planowania możliwości wystąpienia zmian utrudniających jej realizację. Zatem na etapie planowania warto uwzględniać nie idealny, niezakłócony przebieg działań, lecz pozostawić pewien margines bezpieczeństwa pozwalający zrealizować zakładane cele przy wystąpieniu niekorzystnych zmian<sup>31</sup>.

Szóstą zasadą jest konieczność myślenia innowacyjnego i twórczego i o ile to potrzebne przeciwstawianie się utartym ścieżkom postępowania. Chodzi tu zwłaszcza o sytuacje, w których występuje zjawisko nazwane w polskiej debacie politycznej ostatnich lat imposybilizmem. Przekonanie o niemożności realizacji określonych działań czy celów występuje często w wyniku przywiązania do znanych i sprawdzonych sposobów działania. W rzeczywistości jednak oznacza wyłącznie tyle, że danego celu nie da się zrealizować wcześniej stosowanymi metodami, ale nie oznacza, że nie da się go zrealizować w żaden inny sposób. Stąd konieczność wyjścia poza tradycyjne sposoby myślenia i poszukiwania rozwiązań niestandardowych.

Siódmą zasadą jest konieczność zachowania wiarygodności finansowej. Każdy plan musi pokazywać źródła jego finansowania i sposoby przekazywania tych środków. Przy czym warto stosować zasadę piątą i uwzględniać, że nie wszystko uda się zrealizować w sposób optymalny i należy pozostawić rezerwę umożliwiającą realizację założonych celów pomimo pojawiających się przeciwności<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 14-15.

<sup>32</sup> R. Rolbiecki, Rozdział I. *Istota...*, s. 26-27.

## 1.2. Kształtowanie wspólnej polityki transportowej

Pomimo tego, że polityka transportowa jest ważnym elementem polityki każdego państwa, to jej prowadzenie związane jest z szeregiem międzynarodowych uwarunkowań. Po pierwsze chodzi tu o samą kwestię infrastruktury i możliwości jej wykorzystania. Każda granica międzypaństwowa może stać się wąskim gardłem systemu, co ilustruje porównanie sytuacji w transporcie osób na granicach wewnętrznych i zewnętrznych Strefy Schengen. Możliwość swobodnego przemieszczania towarów i osób oprócz sprawności obsługi granicznej wymaga integracji systemów poszczególnych państw. Konieczna jest więc koordynacja działań zarówno w zakresie infrastruktury, jak i funkcjonowania rynków transportowych. Pierwszy z tych elementów dotyczy przede wszystkim zbieżności działań po obu stronach granicy, a więc choćby poprowadzenia szlaków o podobnych parametrach do tego samego miejsca wspólnej granicy. Drugi z tych elementów dotyczy w szczególności możliwości korzystania z infrastruktury jednego państwa przez podmioty zarejestrowane w innym państwie, oraz porównywalnych warunków ich działania po obu stronach granicy. Zagadnienie to nie jest być może szczególnie istotne w sytuacji państwa zamkniętego, takiego jak współczesna Korea Północna, natomiast dla innych członków społeczności międzynarodowej możliwość rozwoju społeczno-gospodarczego wiąże się bezpośrednio ze swobodą handlu międzynarodowego. Ten natomiast zależy jednocześnie od porozumień handlowych, jak i technicznych możliwości ich realizacji, a więc w szczególności dostępności odpowiedniej infrastruktury i taboru. Dominujące od lat osiemdziesiątych XX wieku w ekonomii koncepcje liberalne wyraźnie podkreślają konieczność specjalizacji państw i regionów przy wzmacnianiu swobody wymiany międzynarodowej dla możliwości długofalowego wzrostu gospodarczego<sup>33</sup>.

Powyższe uwarunkowania zostały zauważone już na etapie projektowania Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (EWG). Uznano wówczas, że problematyka zorganizowania efektywnego transportu wewnątrz Europy, musi być jednym z obszarów wspólnej polityki. Pierwotnym dokumentem, który zawierał podstawowe założenia

---

<sup>33</sup> Szeroko na ten temat: M. Jaszczyński, *Znaczenie handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym*, „Zeszyty Naukowe PWSZ w Płocku. Nauki Ekonomiczne” t. XXIII, 2016, s. 373-384.

dotyczące transportu był Traktat Rzymski, podpisany w dniu 25 marca 1957 roku na konferencji w Rzymie przez sześć państw: Francję, Republikę Federalną Niemiec, Włochy, Belgię, Holandię i Luksemburg<sup>34</sup>. Był on fundamentalnym aktem stanowiącym podstawę prawną istnienia i funkcjonowania Wspólnoty Europejskiej oraz, pośrednio, także Unii Europejskiej. Dokument ten powoływał nową organizację międzynarodową mającą jednoczyć wymienione państwa, dbać o ich rozwój społeczno-gospodarczy oraz o wolność i pokój. Najszerzej opisane były w Traktacie działania w zakresie tworzenia wspólnego rynku. Obejmowały one między innymi:

- zniesienie opłat celnych i ograniczeń ilościowych między państwami członkowskimi w przywozie i wywozie towarów oraz wszelkich innych środków,
- ustanowienie wspólnej taryfy celnej i wspólnej polityki handlowej wobec państw trzecich,
- zniesienie między państwami członkowskimi przeszkód w swobodnym przepływie osób, usług i kapitału,
- wprowadzenie wspólnej polityki rolnej i wspólnej polityki transportowej,
- ustanowienie systemu zapewniającego niezakłóconą konkurencję w ramach wspólnego rynku.

Dla ich realizacji konieczne było prowadzenie wspólnej polityki transportowej co zostało zapisane w tytule IV Traktatu w artykułach 74-84. Przepisy te odnoszą się przede wszystkim do transportu lądowego głównie kołowego i kolejowego i dotyczą przede wszystkim możliwości regulowania rynku przez poszczególne państwa. Niemniej przynoszą także fundamentalną regulację zawartą w artykule 74, który stanowi, że: "Cele niniejszego Traktatu, w odniesieniu do kwestii uregulowanych w niniejszym tytule, są realizowane przez Państwa Członkowskie w ramach wspólnej polityki transportowej"<sup>35</sup>. Dały one możliwość i obowiązek prowadzenia wspólnej polityki transportowej przez państwa członkowskie Wspólnot, a później Unii Europejskiej znalazła swe oparcie traktatowe. Jednak ówczesne rozwiązania miały swoje ograniczenia, które zaczęły się z czasem ujawniać, a wśród nich najważniejszym, jak podkreśla Jan Burniewicz, był brak próby jakiegokolwiek opisu czym ta wspólna polityka

---

<sup>34</sup> Traktaty Rzymskie: *Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą* podpisany 25 marca 1957 roku w Rzymie [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:11957E/TXT> (dostęp 31.12.2021).

<sup>35</sup> Tamże, art. 74.

transportowa miałyby być<sup>36</sup>. Brak choćby próby definicji sprawił, że regulacja ta była różnie interpretowana. Początkowo uznawano, że chodzi o stworzenie jednolitej polityki, a więc takiego wspólnego programu, który wszystkie strony przyjąłby do realizacji i wdrażały bez zastrzeżeń i w identycznej formie. Pierwsze dekady istnienia EWG pokazały, że było to podejście nadmiernie idealistyczne i powrócono do koncepcji tworzenia wspólnych schematów, które każde państwo wdraża samodzielnie i na swój sposób. Drugim problemem było rozdzielenie transportu lądowego, to jest kołowego, kolejowego i śródlądowego od innych jego gałęzi, to jest transportu lotniczego i morskiego. O ile ten pierwszy miał być regulowany ustawodawstwem pierwotnym (traktatami), o tyle w zakresie pozostałych właściwa była Rada Wspólnot Europejskich, a więc miały być regulowane ustawodawstwem wtórnym<sup>37</sup>. O rozdziale tym prawdopodobnie zadecydował fakt, że Holandia w zakresie regulacji dotyczących żeglugi była nastawiona bardzo liberalnie, podczas gdy Francja, Włochy i Niemcy protekcjonistycznie. Przyjęte rozwiązanie pozwalało odsunąć decyzje dotyczące żeglugi morskiej i lotniczej na bliżej nieokreśloną przyszłość<sup>38</sup>.

Początkowe działania w zakresie wspólnej polityki transportowej wynikały z istniejących ówczesnie uwarunkowań, w tym przede wszystkim z różnic dotyczących usytuowania jej w strukturze rządu w państwach członkowskich, różnic interesów narodowych i różnych rozwiązań dotyczących funkcjonowania rynków. Podejmowano w związku z tym głównie działania wycinkowe i dotyczące wyłącznie funkcjonowania ujednolicania rynków transportowych. Początkowe metody tych działań obejmowały:

- ustalanie cen,
- zakaz dyskryminacji przewoźników i konsumentów,
- nakaz wprowadzenia równych warunków konkurencji.

Szybko okazały się one niewystarczające i pojawił się postulat ich uzupełnienia o:

- liberalizację rynku transportowego,
- stworzenie jednolitego systemu transportowego poprzez rozwój odpowiedniej infrastruktury i ustanowienie jednolitych standardów technicznych, finansowych, społecznych i dotyczących ochrony środowiska.

---

<sup>36</sup> J. Burnewicz, *Polityka transportowa Unii Europejskiej: ujęcie ogólne* [w:] J. Burnewicz (red.), *Polityka transportowa Unii Europejskiej*, Instytut Europejski, Łódź 1998, s. 43.

<sup>37</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 60.

<sup>38</sup> J. Kujawa, *Wspólna polityka żeglugowa Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 13.

Postulaty takie najpełniej wyrażone zostały w dokumencie Komisji EWG zwanym Memorandum Schausa<sup>39</sup> z 1961 roku<sup>40</sup>. Na wniosek sprawozdawcy, którym był rząd holenderski Rada zatwierdziła przedstawiony dokument i zwróciła się z wnioskiem do Komisji o przygotowanie całościowego programu zmian w polityce transportowej Wspólnot wraz z określeniem czasu ich wprowadzenia. Dodatkowo wskazano, że musi on dotyczyć nie tylko transportu kołowego, na którym skupiał się dokument Komisji, ale także transportu kolejowego i śródlądowego<sup>41</sup>. Jeszcze w tym samym roku powstał stosowny plan<sup>42</sup>, który jednak był coraz mocniej krytykowany przez państwa członkowskie i po kilku latach przeciągania prac nad nim został ostatecznie odrzucony przez Radę w 1965 roku. Z perspektywy czasu należy uznać, że propozycje zawarte w Memorandum i późniejszym planie były wówczas przedwczesne i nazbyt wykraczały poza środki, na które gotowe były państwa członkowskie w ramach wspólnej polityki transportowej. Można przy tym stwierdzić, że polityka ta była wówczas w pewnym stopniu zapóźniona w stosunku do działań zmierzających do ujednoczenia i otwierania innych branż gospodarki w ramach EWG.

Bez względu na przyczyny należy powiedzieć, że Wspólnota w latach sześćdziesiątych XX wieku nie była w stanie, a państwa członkowskie nie chciały wdrożyć w życie wspólnej polityki transportowej przewidzianej Traktatem Rzymskim, a analogiczna sytuacja miała miejsce także w kolejnej dekadzie. Dostrzegając marazm w zakresie rozwoju wspólnej polityki transportowej i sprzeciw państw członkowskich wobec niektórych kwestii szczegółowych dotyczących liberalizacji rynku uznano, że należy skupić się na harmonizacji rozwiązań prawnych i rozbudowie infrastruktury. Odpowiednio do tej zmiany Komisja przedstawiła w 1973 roku kolejny dokument poświęcony rozwojowi wspólnej polityki transportowej<sup>43</sup>. Za działania priorytetowe uznano w nim:

- rozwój optymalnej sieci transportowej,

---

<sup>39</sup> Lambert Schaus był ówczesnie komisarzem właściwym do spraw transportu.

<sup>40</sup> European Economic Community Commission, *Memorandum on the general lines of the common transport policy*, Brussels, April 10, 1961, VII/ COM ( 61) 50-E [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/33840/4/A565.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>41</sup> D.S. Collinson, *Economic Regulation of Transport under the Common Transport Policy of the European Communities*, „Stanford Law Review” Vol. 24, No. 2, Jan. 1972, s. 234-235.

<sup>42</sup> European Economic Community Commission, *Programme d'action en matière de politique commune des transports*, VII/COM (62) 88 final of 23 May 1962 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=CELEX:31962R0141> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>43</sup> *Communication of the Commission to the Council on the development of the common transport policy*. COM (73) 1725 final, 24 October 1973. Bulletin of the European Communities, Supplement 16/73 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/5591/> (dostęp: 31.12.2021).

- stworzenie jednolitego systemu rozliczania kosztów korzystania z infrastruktury,
- zdefiniowanie roli kolei i problemów z finansowaniem sieci kolejowej,
- rozwój rynku transportu lądowego<sup>44</sup>.

Podjęmowano przy tym próby harmonizacji rynków jednak z uwagi na wspomniane problemy skupiono się na prawie wtórnym Wspólnot poszukując możliwości koordynacji polityk poszczególnych państw członkowskich. Nie przyniosły one zadawalających efektów i w praktyce nie doprowadziły do faktycznego rozwoju wspólnej polityki transportowej<sup>45</sup>. Trzeba pamiętać, że dla rynków transportowych lata siedemdziesiąte XX wieku były o tyle trudne, gdyż przyniosły dwa światowe kryzysy naftowe, a co za tym idzie radykalny wzrost kosztów transportu, w szczególności transportu kołowego. Być może właśnie dlatego udało się w tym okresie dokonać pewnego postępu obejmującego ujednoczenie dostępu do rynków dla przewoźników samochodowych.

W pierwszej połowie kolejnej dekady pojawił się dokument próbujący zakreślić przyszłość wspólnej polityki transportowej, ale wyłącznie w odniesieniu do transportu lądowego<sup>46</sup>. Jednak najważniejszym wydarzeniem było wniesienie przez Parlament Europejski skargi przeciwko Radzie do Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich o brak postępów w liberalizacji rynków usług transportowych, a zatem o naruszanie Traktatów Rzymskich, a w szczególności artykułu 3 i artykułu 74 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą. W orzeczeniu z 22 maja 1985 roku<sup>47</sup> Trybunał uznał, że faktycznie pomimo obowiązku ustanowionego przez Traktat odpowiednie przepisy nie zostały wydane i nakazał Radzie niezwłoczne przygotowanie planu wdrażania tej polityki. W przeciągu blisko trzydziestu lat Rada była niezdolna przełożyć na konkretne działania propozycji Komisji. Natomiast po wydaniu orzeczenia przez Trybunał sytuacja zaczęła się dynamicznie zmieniać.

---

<sup>44</sup> E. Załoga, *Polityczna wizja rozwoju rynku usług transportowych Unii Europejskiej*, "Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług" nr 60/2010, s. 499.

<sup>45</sup> A.S. Grzelakowski, *Polityka transportowa* [w:] Z. Brodecki, *Infrastruktura*, Lexis-Nexis, Warszawa 2004, s. 21.

<sup>46</sup> E. Załoga, *Polityczna...*, s. 499.

<sup>47</sup> Judgment of the Court of 22 May 1985. - European Parliament v Council of the European Communities. - Common transport policy - Obligations of the Council. - Case 13/83 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:61983CJ0013> (dostęp: 31.12.2021).

Pierwszym krokiem było wydanie przez Komisję w czerwcu 1985 roku dokumentu nazwanego Białą Księgą Cockfielda<sup>48</sup>. Została ona przyjęta przez Radę już w kolejnym miesiącu i weszła w życie 1 stycznia 1986 roku. Zakreślała plan wprowadzania kolejnych etapów budowania rynku wewnętrznego EWG, wskazując na konieczne do zniesienia bariery. W zakresie transportu uwagę poświęcono przede wszystkim konieczności utworzenie wolnego rynku i zniesienia wciąż obowiązujących ograniczeń ilościowych, podniesieniu limitów kontyngentów oraz wyeliminowaniu zakłóceń konkurencji. Przyjęto równocześnie plan działań, który przewidywał, że założone cele zostaną osiągnięte do 1992 roku, a wśród nich wskazano:

1. W odniesieniu do transportu kołowego – swobodę międzynarodowych przewozów autokarowych (do końca 1989 roku); określenie wspólnych warunków na jakich przewoźnicy z jednego państwa wykonują usługi kabotażowe w innych państwach Wspólnoty (do końca 1988 roku).
2. W odniesieniu do transportu morskiego - swobodę wykonywania usług przewozowych (do końca 1986 roku).
3. W odniesieniu do transportu śródlądowego - swobodę wykonywania usług kabotażowych i dostępu do rynku (do końca 1989 roku).
4. W odniesieniu do transportu lotniczego – zharmonizowanie taryf i opłat lotniczych oraz zliberalizowanie restrykcyjnych umów dwustronnych<sup>49</sup>.

Obok powyższych celów Biała Księga wskazywała także na konieczność rozwoju infrastruktury transportowej oraz uproszczenia kontroli i formalności na granicach wewnętrznych Wspólnoty. Rozszerzenie zainteresowania na transport lotniczy i morski wydaje się być związane z poszerzeniem Wspólnot o Wielką Brytanię, Irlandię i Danię. Zwłaszcza dla dwóch pierwszych państw te gałęzie miały szczególne znaczenie jako, że stanowiły jedyne formy połączeń z pozostałymi państwami członkowskimi. Wprawdzie jak wspomniano Traktaty Rzymskie ich nie regulowały, niemniej zaistniała taka faktyczna konieczność<sup>50</sup>.

Wyrok Trybunału i przedstawienie Białej Księgi nadały rozpęd budowie wspólnej polityki transportowej. Nałożyła się na nią dodatkowo konieczność

---

<sup>48</sup> Francois Cockfield kierował wówczas dyrekcją generalną odpowiedzialną za rynek wewnętrzny. Completing the Internal Market. White Paper from the Commission to the European Council (Milan, 28-29 June 1985). COM (85) 310 final, 14 June 1985 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1113/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>49</sup> G. Zając, *Wspólna polityka lotnicza Unii Europejskiej*, Państwowa Wyższa Szkoła Wschodnioeuropejska w Przemyslu, Przemysł 2009, s. 36.

<sup>50</sup> J. Burniewicz, *Polityka...*, s. 50.

wprowadzenia nowego aktu regulującego funkcjonowanie Wspólnot przy okazji akcesji Hiszpanii i Portugalii. Podpisany 28 lutego 1986 roku w Brukseli i obowiązujący od 1 stycznia 1987 roku Jednolity Akt Europejski<sup>51</sup> kładł silny nacisk na swobodę przepływu towarów, usług i kapitału oraz osiedlania się na terytoriach państw członkowskich, przy czym jako ostateczny termin wprowadzenia jednolitego rynku wewnętrznego wskazano 31 grudnia 1992 roku. Jednocześnie, z uwagi na zwiększenie liczby państw członkowskich do dwunastu rozszerzono zakres przedmiotowy decyzji wydawanych przez Radę Ministrów większością kwalifikowaną ograniczając zakres stosowania zasady jednomyślności<sup>52</sup>. Wyraźne wskazanie ram czasowych przy jednoczesnym ograniczeniu zasady jednomyślności ułatwiło zmiany, które w wyraźny sposób zaczęły być widoczne począwszy od przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych dynamicznie przybywało uzgodnionych, wspólnych polityk dla poszczególnych rodzajów transportu, a w procesy ujednolicania aktywnie włączyli się przedstawiciele branż transportowych z poszczególnych państw członkowskich. Dzięki temu w zaplanowanym we wskazanych poprzednio dokumentach okresie do 1992 roku można mówić o skokowym przyroście elementów wspólnej polityki transportowej. Co nawet ważniejsze, w tym czasie zmianie uległ sposób myślenia o rynkach i sieciach transportowych. Zamiast skupiania uwagi wyłącznie na regulowaniu konkretnych elementów w poszczególnych sektorach zaczęto myśleć o transporcie jako o całości i pojawiły się pierwsze koncepcje ujmujące go w kategoriach systemu, który choć złożony z części powinien je wszystkie integrować nie tylko pomiędzy państwami, ale również pomiędzy sektorami<sup>53</sup>. Taka zmiana spojrzenia oznaczała, że Wspólnota musiała zwrócić uwagę na rozbudowę sieci i ich integrację ze sobą, a więc możliwość płynnej zmiany formy transportu.

Proces ten nabierał dalszej dynamiki wraz z kolejną zmianą strukturalną polegającą na utworzeniu Unii Europejskiej i wprowadzeniu nowej umowy traktatowej. Podpisany 7 lutego 1992 roku w Maastricht Traktat o Unii Europejskiej wszedł w życie 1 listopada 1993 roku<sup>54</sup>. Tworzył on Unię Europejską i przekształcał Europejską

---

<sup>51</sup> Single European Act, Official Journal of European Communities, no L 169/1, 29 June 1987 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:11986U/TXT> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>52</sup> K. Łastawski, *Historia integracji europejskiej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011, s. 198-200.

<sup>53</sup> J. Burnewicz, *Polityka...*, s. 50-51.

<sup>54</sup> *Treaty on European Union*, Official Journal C 191, 29/07/1992 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A11992M%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).

Wspólną Gospodarcą we Wspólną Europejską, jako część I filara Unii. Wzmacniając integrację państw członkowskich zakładał on między innymi:

1. Wspieranie trwałego rozwoju społeczno-gospodarczego poprzez utworzenie obszaru pozbawionego granic wewnętrznych, wzmocnienie spójności i ustanowienie unii gospodarczo-walutowej prowadzącej do ustanowienia wspólnej waluty.
2. Wprowadzenie wspólnej polityki zagranicznej (zewnętrznej) i bezpieczeństwa – potwierdzenie tożsamości Unii Europejskiej na arenie międzynarodowej.
3. Wprowadzenie obywatelstwa Unii Europejskiej – wzmocnienie ochrony praw człowieka i interesów obywateli państw członkowskich UE.
4. Rozwijanie współpracy w zakresie wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych.

Wzmocnienie fundamentów instytucjonalnych i budżetowych przewidziane w Traktacie oznaczało równocześnie wzmocnienie wspólnej polityki transportowej. Zagadnieniu temu poświęcono artykuł 75, zgodnie z którym do kompetencji Rady należało między innymi ustanawianie reguł dotyczących transportu międzynarodowego i tranzytu z, do lub przez jeden lub więcej krajów członkowskich Unii; warunków dostępu do rynku wspólnego dla przewoźników spoza Unii; oraz bezpieczeństwa w transporcie. Tym co było zupełnie wcześniej niespotykane w prawie pierwotnym były regulacje dotyczące sieci transportowych o wymiarze europejskim. Przy czym działania zmierzające do utworzenia i rozbudowy transeuropejskiej sieci transportowej wskazano już w artykule 3 Traktatu, wśród podstawowych zadań Wspólnoty. Traktat wskazywał też źródła finansowania tego zadania poprzez ustanowienie Funduszu Spójności oraz przyznanie Radzie prerogatyw do określania celów i zadań dla funduszy strukturalnych. Mogła ona dzięki temu odpowiednio adresować środki by realizować inwestycje infrastrukturalne mające być częścią transeuropejskich sieci transportowych.

Równolegle do rozstrzygnięć traktatowych w grudniu 1992 roku została przedstawiona przez Komisję Europejską kolejna Biała Księga dotycząca w tym przypadku już konkretnie wizji i celów polityki gospodarczej Unii na kolejne lata. Sygnalizowała to już jej nazwa: „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej. Globalne wyzwania dla budowy systemu zrównoważonej mobilności”<sup>55</sup>. Dokument ten

---

<sup>55</sup> *The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility - White Paper*. COM (92) 494 final, 2 December

przedstawiał systemową wizję wspólnej polityki transportowej i podkreślał potrzebę stworzenia prawdziwie wspólnego systemu transportowego. Już w opisie stanu istniejącego podkreślano znaczące dysproporcje w dwóch głównych perspektywach. Po pierwsze, pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, w tym przede wszystkim zapóźnienie rozwojowe dotyczące kolei i niewspółmierną dominację transportu kołowego. Zwracano jednocześnie uwagę na brak intermodalności rozumianej jako przewóz ładunków środkami należącymi do różnych gałęzi transportu. Po drugie, pomiędzy poszczególnymi regionami Unii Europejskiej, co zdaniem autorów przekładało się wprost na zróżnicowanie rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych regionów Unii. Postulowany spójny system transportowy miał w założeniu rozwiązywać oba te problemy zapewniając zarówno większą dostępność całego terytorium Unii, jak i wzmacniać możliwość płynnego przetransportowania strumieni towarów pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu. Przy czym rozumiano to dwojako. Jako możliwość wyboru jednego ze sposobów transportu spośród zróżnicowanej istniejącej oferty, oraz jako możliwość łączenia różnych rodzajów transportu przy przemieszczaniu jednego strumienia towarów (transport kombinowany). W obu jednak przypadkach zakładano politykę zmierzającą do ograniczenia, a przynajmniej zmniejszenia udziału transportu kołowego w ogóle przepływu towarów. Wśród koniecznych działań, Komisja wskazała między innymi na konieczność: rozwoju i integracji systemów transportowych na terytorium Wspólnoty; ujednoczenie ram prawnych i technicznych; oraz stworzenie i rozwój transeuropejskich korytarzy transportowych<sup>56</sup>.

W latach dziewięćdziesiątych XX wieku do dyskusji nad polityką transportu włączono jeszcze jedno uwarunkowanie, którego znaczenie staje się współcześnie coraz istotniejsze, a być może nawet wiodące. Chodzi tu o uwzględnianie wpływu na środowisko jaki przynosi rozwój społeczno-gospodarczy w różnych branżach. Konieczność zrównoważonego rozwoju transportu zmierzającego do ograniczenia jego uciążliwości dla środowiska i społeczeństwa jest tym istotniejsza, im wyraźniejsze są oznaki globalnego ocieplenia i zmian klimatycznych na świecie. Możemy zatem mówić o narastającym procesie rozpoczętym właśnie około trzydziestu lat temu i stopniowo wdzierającym się do dyskursu społecznego, politycznego, a wreszcie gospodarczego. Uwarunkowanie to zostało dostrzeżone we wspomnianej powyżej Białej

---

1992. Bulletin of the European Communities, Supplement 3/93 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1116/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>56</sup> Tamże, s. 60-64.

Księdze z 1992 roku, gdzie wyraźnie wskazywano na konieczność ochrony środowiska przy rozwoju systemów transportowych i uwzględnianie tej potrzeby we wspólnej polityce transportowej. Niemniej wskazywano, że zdaniem Komisji transport nigdy nie będzie neutralny wobec środowiska, czego dowodził choćby fakt, że transport konsumował około 30% energii zużywanej ówczesnie w UE, z czego 80 % przypadało na transport kołowy. Jednocześnie ta forma transportu odpowiadała za 75 % całkowitej emisji CO<sub>2</sub><sup>57</sup>.

Świadomość znacznego negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, a więc i jakość przestrzeni zamieszkiwanej przez człowieka wpłynęła w połowie dekady na przygotowanie i przedstawienie przez Komisję Zielonej Księgi, która była dokumentem poświęconym kosztom zewnętrznym rozwoju transportu<sup>58</sup>. Wskazano w niej na istotne koszty związane z użytkowaniem i rozwojem infrastruktury i przewozów, nie związane jednak bezpośrednio ze środkami wydatkowanymi na ich utworzenie i utrzymanie. Szczególną uwagę poświęcono:

1. Wypadkom w transporcie ze szczególnym uwzględnieniem wypadków drogowych.
2. Zatruciu środowiska, a w szczególności zanieczyszczeniu powietrza na skutek emisji spalin.
3. Hałasowi generowanemu przez tabor transportowy.

Zielona Księga akcentowała konieczność szerokiego spojrzenia na koszty związane z rozwojem transportu, w szczególności na obniżenie jakości życia człowieka w wyniku wystawienia na hałas i zanieczyszczenie środowiska. Jak łatwo zauważyć, nie ma tu jeszcze myślenia systemowego, wiążącego jakość środowiska z równowagą klimatyczną i przedstawiającą ten problem jako centralne i globalne wyzwanie w nadchodzących dziesięcioleciach. Niemniej wzmocniła ona zainteresowanie wspieraniem rozwoju innych niż kołowy i lotniczy sektorów transportu, gdyż okazywały się one najmniej obciążające dla środowiska. Wśród wniosków płynących z tego dokumentu pojawił się postulat takiej zmiany opłat za korzystanie z systemu transportowego, by uwzględniały one także koszty zewnętrzne. W założeniu miało

---

<sup>57</sup> W.M. Grudzewski, I. Hejduk, *Rozwój systemu transportowego Polski w warunkach integracji europejskiej*, ORGMASZ, Warszawa 1998, s. 20.

<sup>58</sup> *Towards Fair and Efficient Pricing in Transport Policy. Policy Options for Internalising the External Cost of Transport in the European Union. Green Paper. COM (95) 691 final, 20 December 1995* [online:] Archive of European Integration <http://aei.pitt.edu/1232/> (dostęp: 31.12.2021).

to z czasem doprowadzić do zmian przyzwyczajęń społecznych w stronę zachowań bardziej proekologicznych<sup>59</sup>.

Podnoszona w dokumentach Komisji konieczność wzmocnienia innych niż kołowy sektorów transportu miał bardzo poważne ograniczenie związane z faktycznym zaniedbaniem kolei. Nakładały się tu dwie kwestie. Po pierwsze, pozostawał one w tyle pod względem deregulacji i otwarcia na wolną konkurencję wszystkich podmiotów, których zarejestrowanych w państwach członkowskich. Na przeszkodzie stała tu przede wszystkim niechęć państw przywiązanych do sytuacji monopolistycznej lub quasimonopolistycznej, w której na rynku dominuje jeden tradycyjny (narodowy) przewoźnik często wspierany rządowymi dotacjami, a więc uzależniony od decyzji politycznych. Po drugie, w wielu regionach, a nawet państwach sieć kolejowa była słabo rozwinięta lub zaniedbana, co wynikało między innymi ze wspomnianego wcześniej gwałtownego rozwoju transportu kołowego<sup>60</sup>. W rzeczywistości proces liberalizacji tego sektora rozpoczął się dopiero w następnym dziesięcioleciu, przy czym w pierwszym rządzie dotyczyło to interoperacyjności kolei dużych prędkości, a więc możliwości przewozu nimi pasażerów pomiędzy państwami członkowskimi<sup>61</sup>. Niemniej w połowie lat dziewięćdziesiątych problem został dostrzeżony i rozpoczęto poszukiwania środków zaradczych. Ich wstępne efekty przyjęły postać kolejnej białej księgi, w tym przypadku poświęconej potrzebie rewitalizacji kolei w państwach Wspólnoty, którą opublikowano w lipcu 1996 roku<sup>62</sup>. W kolejnym roku przyjęto także analizę istniejącej sytuacji i strategię działań dotyczących transportu morskiego. Przyjęła ona postać zielonej księgi poświęconej portom i infrastrukturze morskich szlaków żeglugowych<sup>63</sup>. Wskazano w niej na potrzebę rozwoju transportu morskiego pomiędzy państwami członkowskimi UE, który postrzegano jako tańszy i mniej obciążający dla środowiska, choć wolniejszy. Z uwagi na rozbudowaną linię brzegową Wspólnoty pozwalał dotrzeć w pobliże miejsc docelowych, a przez to znacząco skrócić odcinki, na których wykorzystywano transport kołowy. Jednocześnie

---

<sup>59</sup> O. Pietrzak, *Charakterystyka przemian zachodzących w pasażerskich systemach transportowych*, „Logistyka”, 6/2014, s. 36-38.

<sup>60</sup> W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Współczesne...*, s. 45.

<sup>61</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 73-74.

<sup>62</sup> *White paper. A strategy for revitalizing the community's railways*, COM (96) 421, final, 30 July 1996 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A51996DC0421> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>63</sup> *Green Paper on sea ports and maritime infrastructure*, COM (97) 678, final, 10 December 1997 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A51997DC0678> (dostęp: 31.12.2021).

podkreślano, że choć jest to dużo bardziej ekologiczna forma transportu, to także i w jej wypadku należy uwzględniać w systemie opłat koszty zewnętrzne<sup>64</sup>.

W lipcu 1998 roku opublikowana została kolejna biała księga poświęcona uczciwym opłatom za korzystanie z infrastruktury transportowej na terytorium UE<sup>65</sup>. Spinała ona niejako całą dyskusję dotyczącą polityki transportowej prowadzoną w latach dziewięćdziesiątych i zakreślała plan działań do 2010 roku. Analiza stanu zstano wskazywała na znaczną różnorodność systemów poboru i wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury pomiędzy państwami członkowskimi. Podkreślano jednocześnie kwestię nieuwzględniania lub uwzględniania w nienależytym stopniu kosztów społecznych i środowiskowych w tych opłatach. W rezultacie wskazywano na konieczność dalszych prac w czterech głównych obszarach: poprawie efektywności wykorzystania infrastruktury transportowej, wspierania uczciwej konkurencji, budowy jednolitego rynku oraz zwiększania stabilności systemu transportowego.

Lata dziewięćdziesiąte przyniosły rozpad bloku państw skupionych wokół Związku Radzieckiego. Spowodowało to wytworzenie próżni bezpieczeństwa w Europie Środkowej i Wschodniej, a jednocześnie rozerwało istniejące wcześniej relacje gospodarcze pomiędzy członkami Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Dość szybko w polityce wspólnotowej zaistniała świadomość, że niezbędna jest przemyślana i jednorodna reakcja na zachodzące przemiany geopolityczne. Rosła ona tym szybciej, im wyraźniej słabła pozycja rozpadającego się Związku Radzieckiego, a kolejne państwa byłego bloku wschodniego coraz śmielej wybierały opcję zachodnią w zakresie polityki zagranicznej oraz wzorca dla budowy własnego systemu politycznego i gospodarczego. Wydaje się jednak, że tym co faktycznie uzmysłowiło państwom Zachodu skalę potencjalnych trudności było zjednoczenie Niemiec. Rozmiar dysproporcji we wszystkich dziedzinach życia społecznego i gospodarczego pomiędzy regionami należącymi do Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Republiki Federalnej Niemiec<sup>66</sup> jasno obrazował przyszłe wyzwania w przypadku zacieśniania wielowymiarowej

---

<sup>64</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 66.

<sup>65</sup> *Fair Payment for Infrastructure Use: A Phased Approach to a Common Transport Infrastructure Charging Framework in the EU. White Paper*, COM (98) 466 final, 22 July 1998 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1136/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>66</sup> Patrz szerzej np.: M. Moszyński, *Zjednoczenie Niemiec – dwie dekady konwergencji*, „Ekonomia i prawo” 7/2011, s. 253-268.

współpracy z pozostałymi państwami Europy Środkowej i Wschodniej. Przy czym znaczne różnice istniały także w odniesieniu do istniejącej infrastruktury transportowej<sup>67</sup>.

W ramach przygotowań do otwarcia na wschód Komisja przygotowała i przedstawiła w maju 1995 roku dokument poświęcony kwestiom przygotowania państw Europy Środkowej i Wschodniej stowarzyszonych z Unią Europejską do integracji w ramach wspólnego rynku<sup>68</sup>. W obszernych aneksach dołączonych do tekstu głównego odnaleźć można dokładną analizę koniecznych do wprowadzenia przez te państwa regulacji wraz z kolejnością w jakich powinny być przyjmowane. Wyszczególnione zostały obszary dotyczące: swobody przemieszczania się; przepływów kapitałów i handlu; polityki społecznej; rolnictwa; transportu; środowiska; prawa; energii. Część dotycząca transportu<sup>69</sup> omawiała kolejno wszystkie rodzaje transportu, przy czym najszerzej potraktowany był fragment dotyczący transportu kołowego. W odniesieniu do każdego z omawianych rodzajów wskazywał obowiązujące w Unii Europejskiej dyrektywy niezbędne do implementacji przez państwa kandydujące. W każdym przypadku dzielił je przy tym na dwa etapy, wskazując które regulacje powinny być wdrożone w pierwszej, a które w dalszej kolejności. Dokument ten w efekcie można uznać za mapę drogową przygotowania do integracji w ramach wspólnego rynku wskazujący niezbędne działania dostosowawcze, które podjąć musiały państwa stowarzyszone jeżeli dążyły do przystąpienia do UE.

Kontynuując proces przygotowania do rozszerzenia o państwa dawnego bloku wschodniego Unia przeprowadziła kolejną reformę instytucjonalną, która przyjęła formalną postać Traktatu Nicejskiego podpisanego 26 lutego 2001 roku<sup>70</sup>. Choć regulacje w niej zawarte nie dotyczyły bezpośrednio polityki transportowej, to rozszerzały zakres spraw możliwych do regulowania większością kwalifikowaną, a więc sprzyjały dalszej rozbudowie prawa wspólnotowego pomimo sprzeciwów pojedynczych państwa członkowskich. Natomiast w grudniu tego roku Komisja Europejska przedstawiła kolejną

---

<sup>67</sup> Szeroko pisze o nich: D. Kaszubowski, *Infrastruktura transportu w procesie zjednoczenia Niemiec po 1990*. Cz. 1, „Infrastruktura transportu” nr 2/2009, s. 31-35; tenże, *Infrastruktura transportu w procesie zjednoczenia Niemiec po 1990*. Cz. 2, „Infrastruktura transportu” nr 3/2009, s. 35-38.

<sup>68</sup> *Preparation of the Associated Countries of Central and Eastern Europe for Integration into the Internal Market of the Union - White Paper*. COM (95) 163 final, 3 May 1995 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1120/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>69</sup> Tamże, s. 169-213.

<sup>70</sup> *Treaty of Nice amending the Treaty on European Union, the Treaties establishing the European Communities and certain related acts*, signed at Nice, 26 February 2001, Official Journal C 080, 10/03/2001 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12001C%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).

białą księgę dotyczącą zagadnień transportu<sup>71</sup>, w której wskazywała na czekające Unię wyzwania w związku z rozszerzeniem na wschód i przedstawiała środki jakie należy podjąć by im sprostać. Przy czym już w drugiej części tytułu („czas na decyzje”) wskazywała na to, że jej propozycje są jednocześnie niezbędne i konieczne do szybkiego wprowadzenia. Konieczność ich podjęcia wynikała zgodnie z dokumentem z szybkiego zwiększania skali transportu, któremu towarzyszą z jednej strony korki i zatory ograniczające możliwości rozwojowe, a z drugiej strony wzrost obciążeń przekładający się na zagrożenia dla zdrowia człowieka i szkody środowiskowe. Wskazanymi w księdze celami wspólnej polityki transportowej na pierwszą dekadę XXI wieku były:

1. Ograniczenie korelacji pomiędzy rozwojem gospodarczym, a wzrostem przewozów;
2. Doprowadzenie do ograniczenia roli transportu kołowego poprzez wspieranie rozwoju innych jego gałęzi;
3. Eliminowanie wąskich gardeł w transporcie osób i towarów;
4. Zwiększanie spójności sieci transportowych;
5. Wspieranie intermodalności;
6. Ograniczanie skali kosztów zewnętrznych generowanych przez transport;
7. Wzmacnianie bezpieczeństwa transportu;
8. Racjonalizacja transportu w miastach;
9. Poprawa jakości usług transportowych;
10. Poprawa dostępu do informacji<sup>72</sup>.

Każdy z tych celów był w księdze szczegółowo opisany i rozpisany na działania niezbędne do podjęcia dla ich wdrożenia. Ogółem przedstawiono pakiet sześćdziesięciu niezbędnych do podjęcia środków. Bardzo wyraźnie podnoszoną w księdze kwestią było nieponoszenie przez poszczególne gałęzie transportu wszystkich kosztów, które generują. Komisja stała na stanowisku, że zakłóca to konkurencję pomiędzy gałęziami transportu, a obłożenie na przykład transportu samochodowego faktycznie generowanymi kosztami zewnętrznymi radykalnie zmieniłoby sytuację. Jednocześnie wobec braku możliwości łatwej zmiany istniejącego stanu proponowano działania rozwijające inne gałęzie transportu. Na przykład, wskazano na konieczność rozwoju

---

<sup>71</sup> *European Transport Policy for 2010: Time to Decide - White Paper*, COM (2001) 370 final, 12 September 2001 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1187/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>72</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 56.

żeglugi śródlądowej i morskiej, w tym uruchomienie nowego programu pomocowego o nazwie „Marco Polo” skierowanego na rozwój tzw. autostrad morskich.

Poszczególne cele wskazane w Białej Księdze z 2001 roku były uszczegółowiane w kolejnych dokumentach publikowanych w następnych latach. Dla przykładu kwestie związane z transportem morskim zostały poddane szczegółowej analizie w Białej Księdze z października 2004 roku<sup>73</sup>. Wśród omówionych tam kwestii na pierwszy plan wybija się konieczność zniesienia wyłączeń i specjalnego traktowania tej gałęzi transportu w zakresie usług trampowych i kabotażu. Podnoszono w szczególności konieczność liberalizacji rynku poprzez jego otwarcie dla swobodnej konkurencji podmiotów z państw członkowskich UE. Podobnie w 2007 roku Komisja przedstawiła dokument dotyczący mobilności w miastach<sup>74</sup>. Próbował on pogodzić ze sobą zgoła niemożliwe do pogodzenia kwestie jakimi są potrzeba poprawy jakości życia mieszkańców miast z rozwojem gospodarczym generującym szereg obciążeń dla środowiska życia człowieka. Postulował nowe podejście do mobilności w mieście poprzez współmodalność transportu, w tym jego integrację i zmianę podejścia do zarządzania mobilnością w celu zwiększenia jego efektywności. W szczególności obejmowało to rozwój inteligentnych systemów transportowych, wspieranie rozwiązań typu „parkuj i jedź”, dowartościowanie ruchu pieszo i rowerowego, tworzenie zielonych stref poprzez wyłączanie zwłaszcza centrów miast z ruchu kołowego lub utrudnienia prawne i ekonomiczne dla poruszania się środkami transportu generującymi szczególne obciążenia dla otoczenia. Działania te miały prowadzić do poprawy sytuacji w miastach w priorytetowych obszarach, do których zaliczono:

- Płynność poruszania się w miastach;
- Dbłość o środowisko naturalne;
- Rozwój inteligentnego transportu miejskiego;
- Dostępność transportu zbiorowego;
- Bezpieczeństwo i niezawodność transportu miejskiego<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> *Biała Księga dotycząca przeglądu rozporządzenia 4056/86, stosowanie reguł konkurencji WE do transportu morskiego*, COM(2004) 675 końcowy, 13 października 2004 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0675&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>74</sup> *Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, KOM(2007) 551 wersja ostateczna, 25 września 2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=PL> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>75</sup> M. Majewska, *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej*, Białystok 2016 (niepublikowana rozprawa doktorska), s. 76-79.

Nowością, która pojawiła się w ramach wspólnej polityki Unii na początku XXI wieku było wprowadzenie okresowych przeglądów jej celów. Pierwszy taki przegląd miał miejsce w połowie dekady, kiedy to weryfikacji poddano strategię lizbońską. W ramach tego procesu dokonano także przeglądu śródkresowego celów wspólnej polityki transportowej wskazując na szereg elementów, co do których należało ponownie rozważyć zasadność wcześniej przyjętych procesów bądź odpowiednio zareagować na pojawiające się nowe uwarunkowania. Pojawiające się zastrzeżenia dotyczyły wszystkich właściwie dotychczas przyjmowanych jej celów. W szczególności wskazywano na brak zasadności rozdzielania rozwoju gospodarczego od wzrostu transportu; brak realizmu i faktycznych sukcesów w polityce przesunięć międzygałęziowych transportu; niedoskonałości we wprowadzaniu faktycznego wspólnego rynku usług transportów i szczególne zapóźnienie kolei w tym zakresie; brak wsparcia unijnego dla działań w zakresie udoskonalania transportu w miastach. Uwagi te i dyskusje sprawiły, że w kolejnym, 2006 roku Komisja przedstawiła dokument nowelizujący politykę transportową Unii do 2010 roku<sup>76</sup>. Za cel kierunkowy uznano racjonalizację przewozów i osłabienie dominacji transportu samochodowego. Przy czym nie chodziło już o doprowadzenie do przekierowywania strumieni towarów i osób na inne niż kołowa gałęzie transportu. Przyjęto bowiem nieco inne rozumienie koncepcji zrównoważonego rozwoju, w ramach którego celem stało się doprowadzenie do jak najwyższej efektywności ekologicznej każdej z gałęzi. Proces ten miałby się więc dokonać niejako samorzutnie, na przykład w wyniku podnoszenia norm dotyczących możliwości emisji zanieczyszczeń przez samochody.

Koniec pierwszej dekady XXI wieku przyniósł ponowną zmianę podstaw traktatowych funkcjonowania Unii Europejskiej. Przyjęty w 2007 roku Traktat Lizboński<sup>77</sup> głęboko zreformował ustrój Unii Europejskiej nadając jej osobowość prawną, likwidując Wspólnotę Europejską, wprowadzając nowe organy Przewodniczącego Rady Europejskiej i wysokiego przedstawiciela Unii ds. zagranicznych i polityki bezpieczeństwa. Reformował także proces decyzyjny

---

<sup>76</sup> *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent - Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper*, COM/2006/0314 final, 22 June 2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0314> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>77</sup> *Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską podpisany w Lizbonie dnia 13 grudnia 2007 r.*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 306, 17 grudnia 2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=OJ:C:2007:306:TOC> (dostęp: 31.12.2021).

w pewnych zakresach wprowadzając zasadę podwójnej większości w miejsce dotychczasowej jednomyślności. Ujednolicił też zakres ochrony praw obywateli wprowadzając Kartę Praw Podstawowych Unii Europejskiej<sup>78</sup>. Warto wspomnieć, że rząd premiera Jarosława Kaczyńskiego nie chciał przyjąć podnosząc obawę przed koniecznością redefinicji instytucji rodziny i dopuszczenia małżeństw par homoseksualnych. Ostatecznie Polska Kartę przyjęła, przyłączyła się jednak do wyłączeń przedstawionych w formie protokołu brytyjskiego<sup>79</sup>. W odniesieniu do polityki transportowej Traktat z Lizbony nie wprowadzał znaczących zmian choć należy zwrócić uwagę na przynajmniej jedną istotną kwestię. Do traktatu wprowadzono zwalczanie zmian klimatycznych jako jeden z celów związanych z ochroną środowiska naturalnego, a zatem konieczny do uwzględniania przy projektowaniu i realizacji wszystkich polityk unijnych. Polityka transportowa obejmująca między innymi szczególnie wysokoemisyjny transport kołowy musiała w związku z tym uwzględniać ograniczenia wynikające z umów międzynarodowych skierowanych na przeciwdziałania zmianom klimatu, takim jak na przykład Protokół z Kioto<sup>80</sup>. W efekcie, wśród szczególnie istotnych uwarunkowań kształtowania polityki transportowej znalazła się konieczność redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Biała Księga z 2001 roku była planem na kolejną dekadę, a więc realizacja wskazanych w niej celów zaplanowana była do 2010 roku. Obecnie, podstawą programową polityki transportowej Unii Europejskiej jest przedstawiona w marcu 2011 roku przez Komisję kolejna Biała Księga<sup>81</sup>. Obejmuje ona znacznie dłuższy okres niż wcześniejsze programy. Realizacja części z jej celów przewidziana była aż do 2050 roku przy czym przewidywano okresowe przeglądy dotychczasowych działań i efektów, jakie przyniosły. Jako, że przygotowanie Księgi zbiegło się w czasie

---

<sup>78</sup> *Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 83/389, 30.03.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A12012P%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>79</sup> *Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - PROTOKOŁY - Protokół (nr 30) w sprawie stosowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej do Polski i Zjednoczonego Królestwa*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 115, 9.05.2008 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A12008E%2FPRO%2F30> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>80</sup> *Protokół z Kioto do Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r.*, Dziennik Ustaw nr 203 poz. 1684 [online:] Internetowy System Aktów Prawnych, <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20052031684/O/D20051684.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>81</sup> *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, 28 marca 2011 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144> (dostęp: 31.12.2021).

z kryzysem gospodarczym, przedstawiony program silniej zwraca uwagę na aspekt jednolitości systemowej na całym obszarze Unii i kwestie bezpieczeństwa w transporcie. Natomiast w dużo mniejszym niż wcześniej stopniu porusza kwestie liberalizacji rynków i wzmacniania konkurencyjności. Wydaje się, że takie przesunięcie akcentów wynikało w tamtym czasie właśnie z trudnej sytuacji gospodarczej, a w szczególności z dużego spadku wolumenu transportu w wyniku kryzysu gospodarczego, a co za tym idzie dużej nadpodaży usług transportowych na rynku<sup>82</sup>. Choć więc tytuł Białej Księgi wskazywał na konkurencyjność, to cecha ta miała ówczasie dotyczyć przede wszystkim pozycji systemu europejskiego w stosunku do usług oferowanych w innych częściach świata. Druga z cech wskazanych w tytule, to jest oszczędność w zużywaniu zasobów przez transport, odpowiadała wymogom ograniczania zużycia surowców wynikających z dążenia do zmniejszania emisji czynników obciążających środowisko i przyczyniających się do globalnych zmian klimatycznych. Podkreślić należy, że pomimo podnoszenia kwestii obciążeń środowiskowych, niedoskonałości istniejącego systemu transportowego i wielu innych problemów, program zakłada wspieranie rozwoju mobilności, a więc ciągle zwiększanie wolumenu transportu zarówno w odniesieniu do towarów, jak i osób. Widać zatem zupełne porzucenie koncepcji oddzielenia wzrostu gospodarczego od rozwoju transportu. W to miejsce przedstawiono wizję obszaru, który dzięki eliminacji istniejących problemów, stanie się jednolitym systemem jednocześnie łączącym wymagania związane ze wzrostem ogólnej mobilności z potrzebami ochrony środowiska naturalnego oraz zdrowia i życia mieszkańców. Chodzi zatem o stworzenie takiego systemu, który będzie jednocześnie przyjazny dla jego użytkowników, wszystkich obywateli Unii Europejskiej i dla środowiska naturalnego.

Połączenie rozwoju mobilności z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych wpisuje się w szerszy kontekst planowanych w drugiej dekadzie XXI wieku zmian w gospodarce państw Unii. Przedstawiony przez Komisję na kilka dni przed omawianą Białą Księgą plan zakładał przestawienie gospodarki UE na niskoemisyjną<sup>83</sup>. Także w tym przypadku jako zakres czasowy realizacji założonych celów wskazano 2050 rok. Można więc uznać, że plan dotyczący transportu był pochodną planu dotyczącego całej gospodarki państw członkowskich w ich dążeniu do ochrony klimatu

---

<sup>82</sup> Por.: E. Załoga, *Trendy...*, s. 190-191.

<sup>83</sup> *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.*, COM(2011) 112 wersja ostateczna, 8 marca 2011 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52011DC0112> (dostęp: 31.12.2021).

poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. Przy czym wpisywały się one w przedstawioną w 2010 roku strategię „Europa 2020”<sup>84</sup>, której celem było ożywienie gospodarki unijnej po kryzysie przy jednoczesnym podjęciu działań by osiągnąć wzrost wpisywał się w trzy założone przez Komisję cele, to jest był:

1. Inteligentny (smart), a więc był osiągnąć dzięki rozwojowi wiedzy i innowacyjności.
2. Zrównoważony (sustainable), a więc opierał się na bardziej zrównoważonej, oszczędnej w zużywaniu zasobów, a jednocześnie konkurencyjnej gospodarce.
3. Włączający (inclusive), a więc był nakierowany na wzrost zatrudnienia i wzmocnienie spójności społecznej i terytorialnej.

Jak można zauważyć, na przełomie dekad Komisja przyjęła plany działania mające jednocześnie ożywić gospodarki państw członkowskich i uczynić je bardziej przyjaznymi dla środowiska naturalnego. Tworzyły one spójną całość a jednocześnie stawały poważne wyzwanie polegające na konieczności pogodzenia wzrostu gospodarczego z przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Przedstawiona w Białej Księdze z 2011 roku koncepcja rozwoju mobilności przy jednoczesnym zmniejszeniu jej emisyjności idealnie wpisywała się w te plany. Realizację koncepcji budowy jednolitego i spójnego systemu transportowego wspomóc miał nowy, wprowadzony w 2013 roku, instrument finansowy nazwany „Łącząc Europę”<sup>85</sup>. Został on ukierunkowany na wspieranie rozwoju infrastruktury w obszarach transportu, telekomunikacji i przesyłu energii, a więc budowanie transeuropejskich sieci transportowych<sup>86</sup>.

Przeгляд realizacji celów przedstawionych w 2011 roku i dyskusja nad nimi zaowocowała w 2016 roku komunikatem Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego w całości poświęconemu założeniom strategii dojścia do mobilności

---

<sup>84</sup> *EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, KOM(2010) 2020, 3 marca 2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52010DC2020> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>85</sup> *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” , zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L348/129, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2013.348.01.0129.01.POL&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2013.348.01.0129.01.POL&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>86</sup> *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L348/1, 21.12.2013 [online:] EUR-Lex, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2013.348.01.0001.01.POL&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2013.348.01.0001.01.POL&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC) (dostęp: 31.12.2013).

niskoemisyjnej<sup>87</sup>. Skupiał się on w głównej mierze na transporcie kołowym i możliwości jego przekształcenia przede wszystkim dzięki wykorzystaniu pojazdów napędzanych energią elektryczną. Już w kolejnym roku Komisja Europejska przedstawiła natomiast dużo szerszy plan zatytułowany „Europa w ruchu”, który wpisywał się w założenia Białej Księgi z 2011 roku. Zgodnie z podtytułem był to „Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”<sup>88</sup>. Zgodnie z jego założeniami wielkość transportu w Unii Europejskiej będzie wciąż rosła, by do 2050 roku zwiększyć się o 40% w odniesieniu do przewozu osób i 60% w odniesieniu do przewozu towarów. Jako, że proces ten wynika, a jednocześnie sprzyja dalszemu rozwojowi gospodarczemu, Komisja uznała, że należy go wspierać, acz przy uwzględnieniu uwarunkowań wspomnianych już w 2011 roku. Trzeba w związku z tym przede wszystkim wspierać dążenia do przejścia na mobilność czystą ekologicznie, szeroko korzystać z cyfryzacji i automatyzacji transportu, inwestować w nowoczesną i zintegrowaną infrastrukturę, w tym wspierać rozwój infrastruktury umożliwiającej korzystanie z paliw alternatywnych, a także usprawniać transport miejski. Tendencje te zostały raz jeszcze podniesione w komunikacie Komisji z 2020 roku, który jednocześnie na podstawie doświadczeń z okresu pandemii covid-19 pokazywał, jak ważny jest transport dla życia społecznego i gospodarczego i jak poważne są negatywne skutki wynikające z ograniczenia swobody przepływu osób i towarów na terytorium Unii Europejskiej, w tym pomiędzy państwami członkowskimi<sup>89</sup>.

Przedstawiając przemiany jakie występowały we wspólnej polityce transportowej na przestrzeni kilkunastu lat jej rozwoju Elżbieta Ząłoga zaproponowała następującą periodyzację:

---

<sup>87</sup> *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, A European Strategy for Low-Emission Mobility*, COM(2016) 501 final, 20 July 2016 [online:] EUR-Lex, [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM\(2016\)501&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2016)501&lang=en) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>88</sup> *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich*, COM(2017) 283 final, 31 maj 2017 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0283> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>89</sup> *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, COM(2020) 789 final, 9 grudnia 2020 r. [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789> (dostęp: 31.12.2021).

1. Lata sześćdziesiąte XX wieku. Do głównych celów należały ówczasie: eliminowanie barier uniemożliwiających utworzenie jednolitego rynku usług transportowych, swoboda w zakresie ich świadczenia oraz wspólna organizacja transportu. Z czasem uzupełniono je o koordynację inwestycji infrastrukturalnych oraz swobodę wyboru środka transportu przez użytkowników. Już w tym okresie zaczęło ujawniać się protekcyjnistyczne traktowanie kolei przez rządy poszczególnych państw, a co za tym idzie faktyczne jej wyłączenie z podejmowanych działań.
2. Lata siedemdziesiąte XX wieku. Do celów wspólnej polityki transportowej zaliczono ówczasie rozwój sieci transportowej, stworzenie systemu rozliczania kosztów za korzystanie z niej oraz rozwój usług transportu lądowego. Cele te nie były w odpowiednim stopniu realizowane, a postęp nastąpił wyłącznie w zakresie liberalizacji transportu kołowego.
3. Lata osiemdziesiąte XX wieku. Do głównych celów należały ówczasie: przekształcanie kontyngentów w transporcie samochodowych z bilateralnych na wspólne, wzmacnianie konkurencyjności na rynku i wyrównanie warunków konkurencji podmiotów z poszczególnych państw członkowskich, zniesienie od 1993 roku wszelkich ograniczeń ilościowych. Jak w poprzedniej dekadzie udało się osiągnąć faktyczny postęp jedynie w odniesieniu do transportu samochodowego.
4. Lata dziewięćdziesiąte XX wieku. W tym okresie dostrzeżono problem kosztów zewnętrznych transportu oraz potrzebę systemowego spojrzenia na infrastrukturę transportową. W efekcie do celów polityki transportowej dodano między innymi: uwzględnienie kosztów zewnętrznych jako sposobu na łagodzenie dysfunkcji rynku i narzędzie przesunięć międzygałęziowych, rozwój infrastruktury poprzez budowę transeuropejskich sieci transportowych. Podejmowane działania umożliwiły pełną liberalizację transportu samochodowego i częściową żeglugi śródlądowej. Położono także podwaliny pod działania zmierzające do uwolnienia rynku przewozów kolejowych.
5. Pierwsza dekada XXI wieku. Wśród celów wspólnej polityki transportowej pojawiła się koncepcja rozdzielenia rozwoju gospodarczego od wzrostu przewozów (idea decouplingu) jako metoda na zmniejszenie kosztów zewnętrznych oraz dążenie do przesunięć międzygałęziowych mających doprowadzić do zmniejszenia dominacji transportu samochodowego, w tym przy

użyciu narzędzi ingerujących w warunki konkurencji. Podkreślano także konieczność zapewnienia spójności sieci transportowych, w tym poprzez eliminowanie tzw. wąskich gardeł w transporcie towarów i osób oraz zapewnienie ich intermodalności. Pojawiła się także dyskusja nad metodami racjonalizacji i zmniejszenia obciążeń transportu w miastach. Jeszcze w tej dekadzie odrzucono ideę decouplingu jako nierealistyczną i potencjalnie mogącą wpływać negatywnie na rozwój społeczny i gospodarczy wspólnoty<sup>90</sup>.

Do powyższych należałoby obecnie dodać:

6. Druga dekada XXI wieku. Olbrzymie znaczenie dla kształtowania polityki rozwojowej Unii Europejskiej zaczęła mieć potrzeba zatrzymania ocieplenia klimatu. Stąd do centralnych problemów wspólnej polityki transportowej włączone zostały kwestie obniżenia emisji gazów cieplarnianych w transporcie, a nawet pełne przejście na transport bezemisyjny. Oznaczało to potrzebę silniejszego zaangażowania w działania zmierzające do opracowania i wdrożenia nowych technologii umożliwiających realizację tego celu. Jednocześnie z uwagi na wciąż rosnący ruch w miastach rosło znaczenie rozwiązania pojawiających się w nich coraz powszechniej dysfunkcji.

### **1.3. Zasady i cele wspólnej polityki transportowej**

Jak zauważa Jan Burnewicz, dziesięciolecia rozwoju wspólnej polityki transportowej wskazują, że można wyróżnić co najmniej cztery jej cechy charakterystyczne. Należą do nich:

1. Poszerzanie zakresu gałęziowego. W latach sześćdziesiątych XX wieku ograniczała się ona wyłącznie do transportu lądowego pomijając transport morski i lotniczy. Uznawano wówczas, że transporty kołowy, kolejowy i śródlądowy są tymi, które faktycznie wiążą sześć państw należących ówczesnie do wspólnoty. Co więcej nastąpił wyraźny prymat transportu samochodowego, a pozostałe dwie gałęzie, a zwłaszcza kolej pozostawały w tyle w zakresie działań zmierzających

---

<sup>90</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 50-56.

do ich uwspólnotowienia. Dopiero z czasem stan ten zaczął się zmieniać, a wspólna polityka transportowa obejmowała kolejne gałęzie.

2. Poszerzanie zakresu problemowego. Początkowo obszar zainteresowania ograniczony był do kwestii niedyskryminacji klientów i przewoźników na wspólnym rynku i wzmacniania swobodnej konkurencji. Z czasem agendę uzupełniano o kolejne kwestie, takie jak budowa wspólnej sieci infrastrukturalnej obecna w polityce transportowej dopiero od lat osiemdziesiątych XX wieku, koszty zewnętrzne generowane przez transport w latach pięćdziesiątych XX wieku, czy obecnie kwestie dotyczące ochrony klimatu.
3. Poszerzanie zakresu terytorialnego. Pierwotnie wspólna polityka transportowa dotyczyła wyłącznie obszarów sześciu początkowych członków wspólnoty. Z czasem jednak dały się zaobserwować dwa współwystępujące procesy. Po pierwsze, akcesja kolejnych państw sprawiała, że wspólna polityka musiała dotyczyć całego, wciąż rosnącego terytorium Wspólnot i Unii. Po drugie, z czasem w coraz większym stopniu polityka obejmowała działania podejmowane wspólnie, bądź w koordynacji z państwami sąsiednimi. Wynikały to bądź z przygotowań do poszerzenia wspólnoty o te państwa, bądź z działań zmierzających do skoordynowania różnych aspektów polityki dla ułatwienia na przykład przepływu towarów i osób przez granice zewnętrzne wspólnoty, czy skoordynowaniu planów rozwoju infrastruktury z państwami ościennymi.
4. Poszerzanie zakresu instrumentów. Początkowo wspólna polityka transportowa prowadzona była poprzez regulacje prawne i wytyczne co do takich regulacji dla państw członkowskich. Z czasem opracowywano wspólne programy, dla realizacji których wydzielane były środki w formie odrębnych funduszy lub poprzez rozszerzanie zakresu działań wspieranych przez fundusze już istniejące<sup>91</sup>.

Sumując cztery wskazane powyżej procesy należy powiedzieć, że wspólna polityka transportowa przeżyła przez sześćdziesiąt lat swojego istnienia długi proces. Rozpoczął się on od obejmujących stosunkowo niewielki obszar działań zogniskowanych wokół liberalizacji rynków przewozów lądowych, a w szczególności samochodowych i nie wspartych odpowiednimi strumieniami finansowymi<sup>92</sup>. Natomiast obecnie obejmuje obszar 27 państw i wpływa na szereg kolejnych, dotyczy wszystkich gałęzi transportu

---

<sup>91</sup> J. Burnewicz, *Polityka transportowa...*, s. 44-45.

<sup>92</sup> Por.: W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Polityka...*, s. 335.

zarówno w zakresie regulacji prawnych, konkurencji, jak i infrastruktury i posiada wydzielone z budżetu Unii środki na realizację priorytetów, które przyjmowane są odpowiednio do pojawiających się współcześnie zagrożeń i możliwości. Pamiętając przy tym o znaczeniu transportu dla rozwoju społeczno-gospodarczego można uznać, że stała się ważną polityką sektorową wspólnot zajmując w działaniach Unii Europejskiej miejsce faktycznie odpowiadające jej istotności. Jednocześnie najważniejsze kwestie leżące u podstaw jej budowania stopniowo przesuwały się od uwarunkowań wewnętrznych, to jest dotyczących gospodarek państw członkowskich, do uwarunkowań zewnętrznych, to jest wyzwań pochodzących z procesów ogólnoświatowych. Dla przykładu, w latach sześćdziesiątych XX wieku cele wspólnej polityki transportowej obejmowały przede wszystkim tworzenie wspólnego rynku i usuwanie barier w konkurencji, a więc wynikały bezpośrednio z potrzeb wewnętrznych państw go tworzących. Natomiast w XXI wieku cele obejmują na przykład rozwój i wdrażanie bezemisyjnych paliw, czy optymalizację multimodalnych łańcuchów dostaw, a więc wynikają w głównej mierze z uwarunkowań zewnętrznych<sup>93</sup>. Przemiany te wynikają bez wątpienia z postępującej globalizacji, w tym z rozwoju handlu międzynarodowego i przewozu osób. Są jednak także związane z innym spojrzeniem na wyzwania stojące przed unijną gospodarką. Nie chodzi już o odbudowę po zniszczeniach wojennych, czy po zawirowaniach związanych z kolejnymi kryzysami gospodarczymi, lecz o pozycję na świecie. A więc cele wspólnej polityki transportowej wpisują się w zachodzące na świecie procesy, a Unia Europejska stara się, aby być w tym zakresie liderem zmian. Na przestrzeni lat, ale zwłaszcza w ostatnim dwudziestoleciu, w omawianym zakresie ukształtowały się trzy paradygmaty mające wpływ na cele i środki działania Unii Europejskiej w ramach wspólnej polityki transportowej.

Pierwszym z nich jest wspomniany już *decoupling*. Pierwotnie głosił on konieczność rozdzielenia rozwoju gospodarczego od wzrostu przewozów transportowych, które to zjawisko zaobserwowano z całą mocą w ostatnich dekadach XX wieku. Komisja uznała wówczas, że możliwe i konieczne jest „znaczące zerwanie powiązania pomiędzy wzrostem transportu a wzrostem produktu krajowego brutto w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych oraz innych negatywnych skutków ubocznych

---

<sup>93</sup> E. Załoga, *Paradygmaty rozwoju transportu Unii Europejskiej* [w:] W. Rydzkowski (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017, s. 72.

rozwoju transportu”<sup>94</sup>. Oznaczało to jednak podjęcie działań zmierzających do zdecydowanego ograniczenia działalności transportowej i wolumenu przewozów, w założeniu, bez szkody dla wzrostu gospodarczego. Miało się to stać na trzy sposoby, poprzez zmiany w zakresie konsumpcji, produkcji i lokalizacji. W odniesieniu do konsumpcji chodziło o zmianę nawyków na korzystanie z produktów lokalnych, czy wielokrotnego użycia. W odniesieniu do produkcji chodziło na przykład o redukcję liczby i rozproszenia dostawców, decentralizację magazynów, a w najszerszym rozumieniu o deindustrializację, to jest proces odchodzenia od produkcji przemysłowej w państwach rozwiniętych, na rzecz sprzedaży produktów niematerialnych możliwych. Wreszcie w odniesieniu do lokalizacji chodziło na przykład o skrócenie odległości dostaw, o rozwój osadnictwa poza miastami dzięki możliwości telepracy i o przenoszenie działalności do Internetu. We wszystkich tych zakresach można jednak wskazać zarówno skutki ograniczające wolumen transportu, jak i sprzyjające jego wzrostowi. Trudno tu o jednoznaczną ocenę, a ową niejednoznaczność pogłębiają jeszcze doświadczenia kryzysów gospodarczych, które wskazują na przykład na utopijność deindustrializacji, czy na konieczność dywersyfikacji dostawców dla utrzymania możliwości produkcyjnych. Ostatecznie, już po kilku latach zwyciężyło przekonanie, że w dłuższej perspektywie decoupling może hamować rozwój gospodarczy. W pierwszym rządzie chodzi o to, że przewozy transportowe są pochodną rozwoju społeczno-gospodarczego i są przez niego napędzane. Zatem ich przyrost albo ograniczanie nie może być samoistnym celem, gdyż jest wyłącznie efektem innych procesów. Można oddziaływać na warunki transportu rozumiane jako jakość infrastruktury i jej spójność, czy bezpieczeństwo przewozów. Można oddziaływać na warunki konkurencji na rynku, ale nie na samą wielkość przewozów, co zresztą wyraźnie pokazał kryzys spowodowany pandemią Covid-19. Istnieje więc mniej lub bardziej proporcjonalna zależność pomiędzy rozwojem gospodarczym, a wzrostem popytu na usługi transportowe, co oznacza jednocześnie, że administracyjne ograniczanie podaży ograniczy aktywność gospodarczą, a co za tym idzie negatywnie wpłynie na wzrost gospodarczy. Uderzy zatem w konkurencyjność gospodarki unijnej, a więc wpłynie negatywnie na możliwości realizacji jednego z podstawowych celów utworzenia wspólnoty. Efekt ten wzmacnia

---

<sup>94</sup> *Communication from the Commission A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development (Commission's proposal to the Gothenburg European Council)*, COM(2001) 264 final, 15 May 2001 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52001DC0264> (dostęp: 31.12.2021).

dotatkowo fakt, że transport nie ma substytutów i nie da się go zastąpić innym rodzajem usług. W rezultacie konieczna była zmiana sposobu rozumienia omawianego paradygmatu. Uznano, że kwestią problematyczną nie jest sama mobilność, lecz jej zinternalizowane społecznie wzorce. Obecnie nie chodzi już o rozdzielenie rozwoju społeczno-gospodarczego od wzrostu przewozów, lecz o rozdzielenie go od proporcjonalnego wzrostu negatywnych efektów dla środowiska przy jednoczesnym wzroście transportowanych osób i towarów. Ideałem jest zatem takie przekształcenie postaw społecznych i sposobów gospodarowania, by zachowując samą mobilność ograniczać jej szkodliwość i wielkość konsumowanych przez nią deficytowych zasobów<sup>95</sup>.

Drugim jest *shift*, a więc paradygmat przesunięć międzygałęziowych, który miał być odpowiedzią na dynamiczny rozwój przewozów samochodowych nieproporcjonalnie wyprzedzający pozostałe gałęzie transportu. Wynikał z przekonania, że transport kołowy generuje wysokie koszty zewnętrzne, a więc między innymi szczególnie silnie obciąża środowisko naturalne. Stąd konieczne jest przesunięcie strumieni ładunków z ciężarówek na kolej i transport wodny, a jednocześnie przekierowanie przewozów osobowych z samochodów osobowych na transport zbiorowy. Wychodzi się przy tym z założenia, że usługi w zakresie transportu kołowego są łatwo zastępowalne przez usługi transportu kolejowego i wodnego, a także że wszystkie gałęzie wzajemnie się uzupełniają<sup>96</sup>. Trzeba tu jednak uwzględnić trzy podstawowe zastrzeżenia. Po pierwsze, transport wodny i kolejowy, odmiennie od samochodów, nie dociera do każdego miejsca, gdzie dopływać powinny strumienie towarów i osób. Transport wodny jest ściśle ograniczony przez istniejące szlaki żeglugowe i infrastrukturę portową. Transport kolejowy ma większe możliwości rozwoju szlaków transportowych, jednak wymaga kosztownych inwestycji i znacznych nakładów na utrzymanie infrastruktury, co przy niewielkim popycie może być nieopłacalne. Po drugie, w przypadku przynajmniej części obszarów, oraz w zależności od wielkości ładunków należy dzięki stworzeniu odpowiedniej infrastruktury zapewnić możliwość łatwego przekierowania tychże strumieni pomiędzy różnymi rodzajami transportu, a więc zachować przewozy samochodowe przynajmniej na końcowych odcinkach szlaków transportowych. Po trzecie, że konieczne są bardzo

---

<sup>95</sup> L. Michnikowski, *Potrzeba redefinicji rozwoju gospodarczego w świetle konferencji OECD*, „>>Przyszłość – Świat – Europa – Polska<<”, Biuletyn Komitetu Prognoz >>Polska 2000 Plus<<” nr 2/12, 2005.

<sup>96</sup> E. Załoga, *Paradygmaty...*, s. 79.

rozbudowane działania zmierzające do przemodelowania postaw społecznych. Trzeba podkreślić, że polityka ograniczania transportu kołowego uzasadniana przede wszystkim względami środowiskowymi różni się z oczekiwaniami społecznymi nastawionymi raczej na rozwój transportu samochodowego, jako tego, który daje większą swobodę wyboru miejsca docelowego, trasy, czy czasu podróży lub przewozu towarów. I choć następują w tym zakresie zmiany, to ich skala nie odpowiada założeniom czynionym przez polityków na etapie projektowania strategii działań. Natomiast wydaje się, że pewien postęp zauważalny jest w zakresie intermodalności transportu towarowego. Niemniej wymagało to przyjęcia odpowiednich programów i wyasygnowania znacznych środków na poprawę infrastruktury i jej zintegrowanie. Szczególnie w dwóch ostatnich dekadach duży nacisk położony został na rozwój, a właściwie często reaktywację kolei poprzez stopniową liberalizację rynku przewozów oraz odnowienie i rozwój infrastruktury. Przynajmniej w części państw wspólnoty odnotowano w tym czasie rozwój transportu kombinowanego<sup>97</sup>. Dodatkowo pewne przesunięcia są skutkiem zaostrzenia norm emisji spalin dla samochodów i ustanawiania stref zakazów wjazdów dla pojazdów, które tych wciąż podnoszonych norm nie spełniają.

Trzecim jest paradygmat dekarbonizacji. Wynika on tak jak poprzednie z ogólnej tendencji do ograniczania kosztów środowiskowych rozwoju gospodarczego świata. Znaczenia nabral już w XXI wieku, kiedy to ze szczególną siłą zaczęły ujawniać się negatywne skutki rozpoczętej w XIX wieku rewolucji przemysłowej i zagrożeń jakie wywołane przez nią procesy niosą dla światowego bezpieczeństwa ekologicznego. Wzrost średniej temperatury okazuje się być tak poważnym zagrożeniem, że przykuł uwagę już nie tylko ekologicznych aktywistów i naukowców, ale także polityków poddawanych zresztą coraz silniejszej presji ze strony zaniepokojonych zmianami klimatycznymi społeczeństw. Dzięki temu udało się doprowadzić do przyjęcia na forum Narodów Zjednoczonych odpowiednich umów międzynarodowych w postaci Ramowej konwencji NZ w sprawie zmian klimatu z 1992 roku<sup>98</sup>, wspomnianego już Protokołu z Kioto z 1997 roku oraz Porozumienia Paryskiego<sup>99</sup> wynegocjowanego na konferencji

---

<sup>97</sup> International Union of Railways, *2020 Report on Combined Transport in Europe*, Paris 2020, s. 9 [online:] Union Internationale Pour le Transport Combine Rail-Route, [https://uic.org/IMG/pdf/2020\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/2020_report_on_combined_transport_in_europe.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>98</sup> *Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu*, sporządzona w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r., Dziennik Ustaw 1996 nr 53 poz. 238

<sup>99</sup> *Porozumienie paryskie*, 12 grudnia 2012, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 282/4 z 19.10.2016 [online:] EUR-Lex, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:22016A1019(01)) (dostęp: 31.12.2021).

Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, która odbyła się w Paryżu pod koniec 2015 roku. Wszystkie te dokumenty zakładają ograniczenie emisji gazów cieplarnianych a to oznacza, że konieczne są zmiany w istniejącym modelu rozwoju społeczno-gospodarczego w stronę ograniczania jego uciążliwości dla środowiska i zasobochłonności. Takie właśnie cele przyświecały twórcom strategii „Europa 2020” dotyczącej konieczności przemian w gospodarce Unii Europejskiej. Jednocześnie w związku z faktem, że udział transportu w ogólnej emisji gazów cieplarnianych wynosi prawie 25%<sup>100</sup> to ograniczenie generowanych przez niego emisji mają trudne do przecenienia znaczenie. Ilustruje to sytuacja z 2020 roku, kiedy to ograniczenia w transporcie związane z pandemią covid-19 sprawiły, że odpowiadał on aż za 50 % ogólnego spadku emisji gazów cieplarnianych w porównaniu z 2019 rokiem. Wyniknęło to przede wszystkim z wprowadzonych przez państwa restrykcji w podróżowaniu i dla przykładu w transporcie lotniczym spadek ten wynosił w niektórych miesiącach 70 % w ujęciu rok do roku. Ogółem zapotrzebowanie na ropę w 2020 roku w porównaniu z 2019 rokiem spadło o 10%, podczas gdy transport odpowiada za 60 % tego zapotrzebowania. Jak się wylicza, odpowiada to zniknięciu z dróg około 100 milionów samochodów osobowych o napędzie spalinowym<sup>101</sup>. Wskazuje się, że aby przeprowadzić proces dekarbonizacji w transporcie konieczne są działania w zakresie podnoszenia norm emisji dla pojazdów, lepsze zarządzanie ruchem, rozwój paliw alternatywnych, elektryfikacja transportu, wprowadzanie systemów opłat za korzystanie z infrastruktury wynikających ze skali generowanych zanieczyszczeń. Wskazuje się jednak, że paradygmat dekarbonizacji może kryć w sobie pułapki związane z nieuwzględnianiem wszystkich kosztów jakie może generować<sup>102</sup>. Przykładem mogą być w tym zakresie coraz powszechniejsze samochody elektryczne. Obok niewątpliwie korzystnego wpływu na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych generowanych przez tego typu pojazdy pojawiają się inne problemy, na przykład kosztów ich produkcji, zużycia w tym procesie rzadkich surowców, czy wreszcie możliwości i kosztów utylizacji baterii elektrycznych niezbędnych do ich napędzania, które same w sobie są znacznym zagrożeniem dla środowiska. Podnosi się także problem zanieczyszczeń generowanych w czasie produkcji prądu zużywanego później przez takie pojazdy. Zatem ogólny bilans musi

---

<sup>100</sup> Intergovernmental Panel on Climate Change, *Emissions Gap Report 2018*, 5 December 2018, s. 15.

<sup>101</sup> International Energy Agency, *Global Energy Review: CO2 Emissions in 2020*, IEA, Paryż 2021 [online:] <https://www.iea.org/articles/global-energy-review-co2-emissions-in-2020> (dostęp: 31.12. 2021).

<sup>102</sup> E. Załoga, *Paradygmaty...*, s. 90-91.

uwzględniać wszelkie zyski i straty, nie tylko te wynikające z bieżącego zmniejszenia emisji, ale również te, wynikające z długotrwałych skutków wdrażania nowych rozwiązań.

Trzy wspomniane powyżej paradygmaty sprawiają, że tym co współcześnie dominuje we wspólnej polityce transportowej jest dążenie do maksymalnego obniżenia związanych z nim obciążeń środowiskowych, aż do osiągnięcia zeroemisyjności, przy jednoczesnym wspieraniu samej mobilności jako elementu prorozwojowego, a jednocześnie branży, która daje w Unii zatrudnienie 10 mln osób i odpowiada za 5 % PKB<sup>103</sup>. Odpowiednio do tych założeń strategii przedstawione w 2011<sup>104</sup>, 2016<sup>105</sup> i w 2020 roku<sup>106</sup> bardzo silnie skupiają się na kwestiach obniżenia emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń generowanych przez transport do środowiska. Pierwszy z tych dokumentów na podstawie analizy dotychczasowych efektów prowadzonej polityki oraz identyfikacji istniejących i przyszłych problemów przedstawia wizję europejskiego systemu transportowego opierającą się o zmiany w czterech kluczowych obszarach:

1. Zapewnieniu wzrostu sektora transportu i wspieraniu mobilności przy jednoczesnym obniżeniu emisji o 60%.
2. Zapewnieniu efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami.
3. Zapewnieniu równych szans podróżowania na dalekie odległości i międzykontynentalnego transportu towarów na całym świecie.
4. Zapewnieniu ekologicznego transportu miejskiego i możliwości dojazdu do pracy.

W odniesieniu do pierwszego z wymienionych obszarów chodzi o zużywanie mniejszej ilości energii w transporcie i w bardziej przyjazny dla środowiska sposób, ale wystrzegając się działań mogących przyczynić się do ograniczenia mobilności. Zatem rozwój sektora musi uwzględniać następujące kwestie: poprawę efektywności pojazdów we wszystkich gałęziach, co oznacza między innymi wprowadzanie nowych

---

<sup>103</sup> *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności...*

<sup>104</sup> *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...*

<sup>105</sup> *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europa w ruchu...*

<sup>106</sup> *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r...*

paliw i systemów napędowych; optymalizację funkcjonowania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez powszechniejsze zastosowanie bardziej zasobooszczędnych środków w sytuacjach, gdy inne innowacje technologiczne mogą być niewystarczające (np. transport dalekobieżny); bardziej wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji oraz zaawansowanych środków logistycznych i rynkowych, takich jak pełny rozwój zintegrowanego europejskiego rynku kolejowego, zniesienie ograniczeń w zakresie kabotażu, zniesienie barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, brak zakłóceń cenowych itd. Podkreślono także konieczność wprowadzenia opłat obejmujących wszystkie koszty korzystania z transportu, w tym kosztów zewnętrznych i doprowadzenie do połowy XXI wieku do sytuacji, gdy każdy użytkownik będzie je w pełni ponosił<sup>107</sup>.

Trzy pozostałe obszary odpowiadają trzem zakresom transportu towarów i osób, to jest transportu w miastach, transportu na średnie odległości (do 300 kilometrów) oraz transportu na dalekie odległości (powyżej 300 kilometrów). W odniesieniu do transportu w miastach należy wzmacniać postawy społeczne sprzyjające korzystaniu z transportu zbiorowego oraz z indywidualnych środków przyjaznych środowisku, takich jak na przykład rower. By się tak stało konieczne są inwestycje w ścieżki rowerowe i ciągi piesze oraz ich wyodrębnianie by zapewnić jak najwyższy poziom bezpieczeństwa użytkownikom. Natomiast transport zbiorowy należy rozwijać poprzez zwiększanie jego dostępności czemu służyć ma zarówno rozwój infrastruktury, jak i wprowadzanie inteligentnych systemów zarządzania oraz, tam gdzie to możliwe, mniejszych i lżejszych pojazdów. Równolegle niezbędna jest wymiana taboru na niskoemisyjny bądź napędzany paliwami alternatywnymi. W przypadku transportu towarów w miastach, strategia z 2011 roku postuluje maksymalne ograniczenie dostaw indywidualnych wyłącznie do ostatnich kilometrów.

W odniesieniu do transportu na średnie odległości Komisja Europejska wskazywała, że dokonał się najmniejszy postęp w zakresie obniżenia obciążenia dla środowiska. Z drugiej strony dawało to szansę osiągnięcia znacznych efektów w stosunkowo krótkim czasie. Także w tym przypadku wskazywano na potrzebę wprowadzania energooszczędnych i przyjaznych środowisku pojazdów, jednak uznano, że samo to nie wystarczy dla osiągnięcia odpowiednio dużej redukcji emisji.

---

<sup>107</sup> T. Dyr., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI w.*, „Technika Transportu Szynowego” nr 5-6/2011, s. 19.

Stąd postulowanym kierunkiem jest konsolidacja przewożonych towarów w większe zestawy. Przy równoczesnym wykorzystaniu inteligentnych systemów zarządzania przepływem towarów pozwala na zamianę środków transportu na kolej czy transport wodny, obniżenie kosztów jednostkowych i zmniejszenie emitowanych zanieczyszczeń. Przy czym rozwój multimodalności oznacza jednocześnie konieczność rozwoju zintegrowanych korytarzy transportowych umożliwiających wykorzystanie transportu kombinowanego. Zatem należy prowadzić działania zarówno w zakresie rozwoju szlaków kolejowych i żeglugowych, jak i infrastruktury przeładunkowej pozwalającej na integrację poszczególnych gałęzi. Ważnym elementem jest także dynamiczny rozwój kolei wysokich prędkości łączących miasta europejskie, które mogą zastępować transport samochodami osobowymi dzięki skróceniu czasu podróży i uniknięciu zatorów, które tworzą się zwłaszcza na dojazdach do miast i w nich samych.

W odniesieniu do transportu na duże odległości, strategia wskazuje na potrzebę zmian w trzech zakresach. Po pierwsze, rozwoju połączeń lotniczych w nieobsługiwanych wcześniej kierunkach i zwiększeniu przepustowości portów lotniczych, co pozwolić może na zwiększenie ruchu lotniczego dwukrotnie do 2050 roku. Jednocześnie przemysł lotniczy musi podejmować działania zmierzające do wprowadzania paliw niskoemisyjnych. Po drugie, rozwoju infrastruktury portowej i wzmocnieniu współpracy międzynarodowej dotyczącej standardów bezpieczeństwa w żegludze, ochrony środowiska i zwalczaniu piractwa. Po trzecie, wzmocnieniu roli kolei w transporcie dalekobieżnym zarówno osobowym, dzięki kolejom wysokich prędkości, jak i towarowym.

W ujęciu syntetycznym Komisja Europejska w 2011 roku przedstawiła dziesięć celów koniecznych do osiągnięcia oraz wskazała ich perspektywę czasową:

1. „Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO<sub>2</sub> logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.
2. Osiągnięcie poziomu 40 % wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 r., zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40 % (a w miarę możliwości o 50 %) również do 2050 roku.
3. Do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny,

zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę.

4. Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 roku. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 roku oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 roku większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.
5. Stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.
6. Do 2050 roku połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego.
7. Wprowadzenie w Europie do 2020 roku zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR12) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS13, ITS14, SSN i LRIT15, RIS16). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo).
8. Do 2020 roku ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego.
9. Do 2050 roku osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 roku. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.
10. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu”<sup>108</sup>.

---

<sup>108</sup> *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...*, s. 9-11.

Aby przedstawiona w Białej Księdze wizja mogła się urzeczywistnić przewidywano podjęcie działań, które ujęte zostały w czterech obszarach:

1. Jednolity europejski obszar transportu.
2. Innowacje na przyszłość – technologia i zachowanie:
  - a. europejska strategia w zakresie badań, innowacji i wdrożenia w dziedzinie transportu,
  - b. innowacyjne wzorce mobilności.
3. Nowoczesna infrastruktura, inteligentne opłaty i finansowanie:
  - a. europejska sieć mobilności,
  - b. właściwe ceny i unikanie zakłóceń.
4. Wymiar zewnętrzny.

Jednolity europejski system transportu miał powstać dzięki usunięciu barier pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi oraz pomiędzy gałęziami transportu. Oznacza to konieczność ustanowienia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz dla statków poruszających się pomiędzy europejskimi portami „niebieskiego pasa”. Równolegle zapowiedziano działania w zakresie rozwoju infrastruktury przede wszystkim służące łączeniu poszczególnych gałęzi transportu. Jako istotną kwestię w zakresie ujednoczenia systemu transportu wskazywano konieczność niwelowania różnic pomiędzy jakością miejsc i warunkami pracy w branży w poszczególnych państwach członkowskich oraz ustalanie i wdrażanie wspólnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa. To ostatnie było szczególnie istotne w odniesieniu do przewozu pasażerów i założonej w strategii dalszej dynamicznej redukcji wypadków śmiertelnych w transporcie. Dodatkowo zapowiedziano opracowanie i wprowadzenie jednolitego i kompleksowego zbioru praw pasażerów dla całej wspólnoty.

Innowacyjność europejskiego transportu ma zostać zapewniona dzięki równoległym działaniom na kilku płaszczyznach. Po pierwsze, skupieniu sił i środków na innowacjach technologicznych dotyczących podnoszenia sprawności energetycznej pojazdów dzięki zastosowaniu nowych materiałów, konstrukcji i silników; bardziej ekologicznego wykorzystania energii w tym wprowadzania nowych paliw; lepsze wykorzystanie sieci transportowej. Po drugie, rozwoju i wdrażania nowoczesnych systemów monitorowania i zarządzania ruchem. Po trzecie, wspieraniu zmian postaw społecznych oraz działań usługodawców w zakresie mobilności. W szczególności wskazywano na wdrażanie możliwości intermodalności podróżowania i transportu

towarów przez standaryzację, możliwość łączenia różnych środków transportu w jednej opłacie, a w odniesieniu do miast, wprowadzanie w dużych miastach planów mobilności miejskiej uwzględniających potrzeby ograniczania zatorów i emisji, zwiększania wydajności transportu zbiorowego, zapewnienia infrastruktury dla niezmotoryzowanych i uzupełniania paliwa/ładowania ekologicznych pojazdów.

W zakresie rozwoju infrastruktury główny nacisk miał być położony na utworzenie „sieci bazowej” pozwalającej na niezakłócony i niskoemisyjny przepływ dużych, skonsolidowanych partii towarów i pasażerów. W tym celu planowano działania zmierzające do utworzenia multimodalnych połączeń pomiędzy głównymi miastami, portami, lotniskami i przejściami granicznymi i centrami gospodarczymi. Podnoszono przy tym konieczność likwidacji istniejących wąskich gardeł zaburzających przepływ strumieni towarów i osób oraz wyrównywanie poziomu nasycenia infrastrukturą pomiędzy zachodem a wschodem Unii Europejskiej. Podstawowymi gałęziami transportu wykorzystywanymi w transporcie dalekobieżnym stać się miały kolej oraz żegluga morska, w ramach której planowano utworzenie „autostrad morskich”. Szacowano, że koszt stworzenia odpowiedniej infrastruktury wyniesie około 550 mld EUR do 2020 roku, natomiast osiągnięcie znacznego ograniczenia emisji z całego systemu transportowego nawet dwukrotność tej kwoty. W odniesieniu do wszystkich gałęzi i sposobów użytkowania zapowiadano stopniowe, coraz pełniejsze wdrażanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, co miało odnosić się do wszelkich kosztów zewnętrznych, a więc nie tylko emisji spalin, ale także innych odpadów, czy generowanego hałasu.

Wymiar zewnętrzny wspólnej polityki transportowej zgodnie ze strategią miał się skupiać na wzmacnianiu współpracy z międzynarodowymi organizacjami, których kompetencje dotyczyły kwestii zasad, czy bezpieczeństwa transportu. Planowano przy tym działania skierowane na promowanie rozwiązań i norm stosowanych przez Unię Europejską. W odniesieniu do bliskiej zagranicy oznaczało to ujednoczenie zasad transportu z państwami ościennymi, utworzenie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego obejmującego 58 państw oraz zacieśnianie współpracy z państwami północnej Afryki dla stworzenia spójnego systemu bezpieczeństwa i nadzoru nad transportem na Morzu Śródziemnym.

Podobne, acz dużo bardziej konkretne i uszczegółowione zadania zawierała Komisja Europejska w kolejnej strategii „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci

mobilności dla wszystkich”<sup>109</sup>. W jej ramach przedstawiono plan działań zmierzający do uzyskania już w 2025 roku efektu w postaci „systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności, w ramach którego zintegrowane zostaną wszystkie środki transportu”. Także i tu poszczególne zadania pogrupowane były w obszary tematyczne, które obejmowały:

1. Przyspieszenie przejścia na czystą ekologicznie mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju, w tym:
  - a. rozwój mobilności zgodnej z przyjętymi zasadami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju poprzez podnoszenie standardów dotyczących emisji dla samochodów osobowych i ciężarowych. Przy czym z uwagi na aferę z 2015 roku związaną z fałszowaniem wyników testów emisji spalin przez silniki diesla montowane w autach części niemieckich producentów<sup>110</sup> wskazano, że od 2017 roku istniejący obowiązek prowadzenia testów w warunkach laboratoryjnych uzupełniony zostanie obowiązkiem ich przeprowadzenia w czasie rzeczywistej jazdy,
  - b. ułatwienie konsumentom dokonywania bardziej świadomych wyborów poprzez poprawienie oznakowania pojazdów co do spełnianych norm emisji bądź zużywanego paliwa przy jednoczesnym wspieraniu władz miejskich w ich działaniach zmierzających do wprowadzania stref zakazu ruchu dla samochodów określonych norm niespełniających,
  - c. inteligentne pobieranie opłat drogowych, w szczególności poprzez pełniejsze wdrażanie zasady „użytkownik i zanieczyszczający płaci oraz poprzez rezygnację z opłat czasowych takich jak na przykład winiety, na korzyść opłat za faktyczną przebytą odległość i związaną z tym emisją,
  - d. wykorzystanie zamówień publicznych do promowania czystego ekologicznie transportu, w szczególności poprzez wprowadzenie odpowiednich wymogów do warunków przetargów na transport publiczny,

---

<sup>109</sup> *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europa w ruchu...*

<sup>110</sup> United States Environmental Protection Agency, Office of Enforcement and Compliance Assurance, *Notice of Violation*, Washington, 18 September 2015 [online:] US Environmental Protection Agency, <https://www.epa.gov/sites/default/files/2015-10/documents/vw-nov-cao-09-18-15.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

- e. rozwój czystej i inteligentnej mobilności w miastach poprzez stworzenie odpowiedniego planu działania będącego efektem doświadczeń zebranych dotychczas w ramach realizowanych przez poszczególne miasta programów rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej.
2. Zapewnienie sprawiedliwego i konkurencyjnego rynku wewnętrznego w zakresie transportu drogowego, w tym:
- a. tworzenie równych warunków działania w sektorze przewozów drogowych towarów i osób poprzez przegląd i działania zmierzające do ich wyrównywania, znoszenia zbędnych procedur biurokratycznych i ograniczenie pustych przebiegów,
  - b. poprawa warunków zatrudnienia i warunków socjalnych osób zatrudnionych w branży transportowej dzięki wyrównaniu warunków pracy i płacy w państwach członkowskich oraz rozwiązań dotyczących delegowania pracowników,
  - c. lepsze egzekwowanie przepisów przy wykorzystaniu nowoczesnych technologii, w tym stosowanie interoperacyjnego pobierania opłat, oraz tachografu cyfrowego dla kontroli warunków pracy kierowców,
  - d. rozwój umiejętności kierowców,
  - e. wzmacnianie bezpieczeństwa na drogach aż do osiągnięcia w 2050 roku celu pełnego wyeliminowania wypadków śmiertelnych na drogach, przy położeniu szczególnego nacisku na rozwój systemów wspomagających kierowcę oraz wprowadzanie do ruchu pojazdów autonomicznych podłączonych do sieci.
3. Wykorzystanie korzyści płynących z cyfryzacji, automatyzacji i inteligentnych usług w zakresie mobilności, w tym:
- a. rozwój pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i autonomicznych poprzez wspieranie ich projektowania i wdrażania, a także opracowania wspólnych i jednolitych zasad w odniesieniu do odpowiedzialności i współdzielenia danych oraz własności w odniesieniu do pojazdów autonomicznych,
  - b. zwiększanie wydajności sieci transportowych poprzez poprawę jakości sieci połączeń, a jednocześnie ułatwienie przepływu i zwiększenie dostępności informacji o wydajności węzłów transportowych i możliwych utrudnieniach

w ruchu, przy jednoczesnym przeglądzie istniejących rozwiązań dotyczących transportu kombinowanego w celu jego promocji i rozwoju.

4. Inwestowanie w nowoczesną infrastrukturę mobilności, w tym:
  - a. zwiększenie inwestycji w infrastrukturę przy założeniu budowy sieci zintegrowanej i interoperacyjnej w wymiarze transgranicznym przy jednoczesnym szerokim wdrożeniu usług cyfrowych,
  - b. przyspieszenie budowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym utworzenie do 2025 roku unijnej szkieletowej infrastruktury ładowania aby zapewnić możliwość uzupełnienia baterii wzdłuż wszystkich korytarzy transeuropejskiej sieci transportowej porównywalnie łatwą do uzupełniania paliw tradycyjnych i zapewnienie płynności przejazdu,
  - c. rozwój baterii jako kluczowej technologii wspomagającej przez wspieranie badań zmierzających do ulepszenia, w szczególności zwiększenia trwałości, zmniejszenia rozmiarów i masy, możliwości recyklingu oraz obniżenia kosztów ich wytworzenia i zakupu.

Doświadczenia zebrane z wdrażania dwóch przedstawionych strategii przy jednoczesnym uwzględnieniu pierwszych doświadczeń wynikających z zaburzeń w przepływie osób i towarów związanych z pandemią covid-19 legły u podstaw przygotowania i przedstawienia przez Komisję Europejską najbardziej aktualnej „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”<sup>111</sup>. Także i w niej całość koniecznych do podjęcia działań zgrupowana jest w kilku głównych obszarach tematycznych, przy czym w każdym z nich wskazano najważniejsze, niezbędne do podjęcia inicjatywy, które mają pozwolić na osiągnięcie założonych efektów. Wymieniono następujące obszary:

1. Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju – nieodwracalne przejście na mobilność bezemisyjną:
  - a. wszystkie rodzaje transportu w UE muszą stać się bardziej zrównoważone,
  - b. szeroka dostępność zrównoważonych alternatywnych rozwiązań, aby umożliwić dokonywanie lepszych wyborów rodzaju transportu,

---

<sup>111</sup> Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości...*

- c. wprowadzenie odpowiednich zachęt pobudzających do transformacji w kierunku mobilności bezemisyjnej.
2. Inteligentna mobilność – zapewnienie płynności, bezpieczeństwa i wydajności połączeń.
3. Odporna mobilność – bardziej odporny jednolity europejski obszar transportu na rzecz sieci połączeń sprzyjającej włączeniu społecznemu.
4. UE jako światowy węzeł komunikacyjny.

Zasięg czasowy strategii obejmuje zrealizowanie założonych celów do 2050 roku, odpowiednio do założeń dotyczących redukcji gazów cieplarnianych do atmosfery. Niemniej dla doprecyzowania planu, a jednocześnie możliwości bieżącej weryfikacji efektów jego wdrażania przyjęto szereg celów pośrednich, których osiągnięcie założono w 2030 lub 2035 roku.

Pierwszym obszarem tematycznym jest mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju. W ramach 50 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przez Unię Europejską do 2050 roku planowane jest ograniczenie emisji pochodzących z transportu aż o 90 %. W związku z tym konieczne są działania w zakresie większego zrównoważenia wszystkich gałęzi transportu. Projektowane działania ujęto w formie dwóch inicjatyw:

1. Pierwsza inicjatywa przewodnia - upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych, paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz związanej z nimi infrastruktury. Chodzi o przyspieszenie i wzmocnienie procesów przechodzenia na pojazdy przyjazne środowisku przede wszystkim poprzez podnoszenie wymagań w zakresie emisji oraz warunków przetargów na dostawy pojazdów transportu zbiorowego. W zakresie transportu drogowego przewidziano wzmocnienie partnerstw służących pozyskaniu jak najbardziej ekologicznych napędów (partnerstwo na rzecz baterii, partnerstwo na rzecz czystego wodoru, itp.), a jednocześnie wprowadzanie lub podnoszenie opłat za emisję by doprowadzić do zmiany postaw społecznych. Zapowiedziano przegląd i podnoszenie norm dotyczących emisji innych zanieczyszczeń przez pojazdy, takich jak mikrocząsteczki gumy, czy drobiny pochodzące z układu hamulcowego. Wskazano na konieczność szerszego wdrażania paliw alternatywnych w transporcie ciężkim. W odniesieniu do transportu lotniczego i morskiego wskazano na brak obecnie istniejących ekologicznych rozwiązań na rynku i konieczność podjęcia działań dla zwiększenia dostępności paliw

niskoemisyjnych. Jednocześnie wskazano na konieczność poprawy zarządzania ruchem zwłaszcza w odniesieniu do przestrzeni powietrznej. Jako element zabezpieczający płynne przejście na pojazdy ekologiczne zapowiedziano wsparcie dla rozwoju niezbędnej infrastruktury, w tym do 2025 roku miliona stacji ładowania i tysiąca tankowania wodoru. Dodatkowo zapowiedziano inwestycje w niezbędne dla rozwoju elektromobilności w sieci energetyczne.

2. Druga inicjatywa przewodnia - tworzenie bezemisyjnych lotnisk i portów. Obok prac nad poszukiwaniem niskoemisyjnych paliw dla statków i samolotów chodzi o bezemisyjną obsługę naziemną oraz optymalizację ruchu przez poprawienie zarządzania nim. Dodatkowo planowane jest wprowadzenie obszarów kontroli emisji na Morzu Śródziemnym, a w dalszej kolejności Morzu Czarnym.

Drugim elementem przejścia na mobilność bezemisyjną jest szeroka dostępność rozwiązań alternatywnych wobec stosowanych obecnie. Strategia wskazuje, że mieszkańcy Unii Europejskiej już obecnie chętnie wybierają zrównoważone rodzaje transportu pod warunkiem jednak, że są one bezpieczne, konkurencyjne i przystępne cenowo. Pandemia covid-19 znacznie przyspieszyła procesy transformacji mobilności poprzez upowszechnienie pracy zdalnej, wideokonferencji czy handlu internetowego. Wobec powyższego należy podjąć następujące inicjatywy:

3. Trzecia inicjatywa przewodnia - bardziej zrównoważona i zdrowsza mobilność między miastami i w miastach. W pierwszym rzędzie podjąć należy działania dla zapewnienia multimodalnego i inteligentnego systemu zrównoważonej mobilności. Przy czym priorytetowy ma być rozwój sieci kolei wysokich prędkości by zapewnić, że na trasach do 500 kilometrów będzie to najchętniej wybierany środek podróży. W tym zakresie szczególny nacisk położony ma być na rozwój połączeń transgranicznych. Jako element wspierający należy zwiększyć możliwość nabywania biletów na kombinowany transport międzynarodowy. W odniesieniu do transportu w miastach planowane jest dalsze upowszechnianie planów zrównoważonej mobilności miejskiej przy czym muszą one wśród celów priorytetowych mieć dalszą redukcję liczby wypadków śmiertelnych. Chodzi także o popularyzację rozwiązań zastępujących prywatne pojazdy osobowe, w tym rozwój infrastruktury pieszej, ścieżek dla rowerów i osobistych pojazdów elektrycznych, czy współdzielenie pojazdów.
4. Czwarta inicjatywa przewodnia - ekologizacja transportu towarowego. Celem głównym jest ograniczenie obecnie istniejącej i sięgającej 75 % przewozów

śródlądowych dominacji transportu drogowego. By to osiągnąć należy zwiększać możliwości multimodelowości sieci, w szczególności poprzez dynamiczny rozwój infrastruktury przeładunkowej, aż do stworzenia gęstej sieci multimodalnych terminali przeładunkowych. To pozwoli na bardziej proekologiczne wybory dokonywane przez konsumentów usług transportowych. Jednocześnie konieczne jest analogiczne jak w przypadku przewozów pasażerskich rozwijanie infrastruktury kolejowej dla zwiększania jej przepustowości oraz dalsza harmonizacja przepisów, zasad konkurencji w tej gałęzi oraz transgranicznej koordynacji działań podmiotów zarządzających sieciami. Komisja podejmie również działania zmierzające do odbudowy floty barek i odrodzenia żeglugi śródlądowej oraz do dalszego rozwoju autostrad morskich.

Kolejnym elementem przejścia na mobilność bezemisyjną jest wdrożenie systemu służących temu zachęt. Przy czym system ten ma raczej obejmować działania zniechęcające do wyboru tradycyjnych sposobów mobilności poprzez wprowadzenie systemów opłat naliczanych od emisji i rozpowszechnianiu informacji o tych obciążeniach i możliwości podejmowania innych wyborów. Obejmuje zatem kolejne dwie inicjatywy:

5. Piąta inicjatywa przewodnia - ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych i zapewnianie lepszych zachęt dla użytkowników. Jako, że koszty zewnętrzne transportu związane z ochroną środowiska szacowane są na 388 miliardów euro rocznie, to konieczne jest przyspieszenie niewystarczająco obecnie zaawansowanego procesu ich przenoszenia na użytkowników. Komisja proponuje objęcie transportu morskiego systemem handlu prawami do emisji i przegląd dotychczasowych rozwiązań w odniesieniu do lotnictwa wraz z przedstawieniem propozycji mechanizmów kompensacji i ograniczenia emisji. W dalszej kolejności powinno się rozpocząć prace nad planem wdrożenia tego systemu do transportu drogowego i oceną jego potencjalnych skutków. Konieczne jest zreformowanie systemu opłat za korzystanie z infrastruktury tak, by w coraz większym stopniu odpowiadały one faktycznie generowanym przez użytkowników obciążeniom. Strategia wprost zapowiada zniesienie jakichkolwiek dopłat do paliw kopalnych. Jednocześnie zapowiada zwiększenie dostępności informacji o śladzie węglowym (środowiskowym), na przykład w odniesieniu do ofert turystycznych i logistycznych, dla zwiększenia

świadomości klientów i wspieraniu możliwości podejmowania świadomych i odpowiedzialnych wyborów.

Drugim obszarem tematycznym jest zapewnienie płynności, bezpieczeństwa i wydajności połączeń co nazwano inteligentną mobilnością. Chodzi o to, by w przyszłości system transportowy był multimodalny i nasycony innowacjami, czego skutkiem ma być jego większa wydajność, a jednocześnie zrównoważenie. By to jednak uzyskać należy wspierać przekształcanie postaw społecznych dla uzyskania powszechnej akceptacji dla takiej transformacji systemu. W związku z tym konieczne są następujące inicjatywy:

6. Szósta inicjatywa przewodnia - urzeczywistnienie opartej na sieci i zautomatyzowanej multimodalnej mobilności. Należy zwiększać zakres stosowania rozwiązań cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych. Unia Europejska musi być liderem w dziedzinie rozwoju i wdrażania usług i systemów opartej na sieci, kooperatywnej i zautomatyzowanej mobilności. Komisja wskazuje na możliwość powołania, lub wykorzystania jednej z już istniejących agencji z zadaniem wspierania wdrażania inteligentnych systemów transportowych i zarządzania nimi oraz wspierania rozwoju zrównoważonej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności w całej Europie. Organ taki mógłby także ułatwiać przygotowanie odpowiednich przepisów technicznych, w zakresie korzystania z pojazdów zautomatyzowanych oraz wdrażania infrastruktury ładowania i tankowania, przewidzianych w prawodawstwie unijnym. W ramach rozwiązań cyfrowych konieczne jest rozszerzenie stosowania elektronicznych certyfikatów i listów przewozowych, elektronicznych systemów płatności, wypożyczalni samochodowych zwłaszcza transgranicznych oraz informacji o strefach ograniczeń ruchu, w szczególności wynikających z wymagań dotyczących emisji. Bardzo istotne jest rozszerzenie stosowania inteligentnego zarządzania ruchem kolejowym w oparciu o nowoczesne technologie przy wykorzystaniu sieci 5G i danych satelitarnych. Analogicznie należy jak najszybciej zakończyć wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni lotniczej.
7. Siódma inicjatywa przewodnia - innowacja, dane i sztuczna inteligencja na rzecz inteligentniejszej mobilności. Komisja zapowiada wsparcie dla wszelkiego typu nowoczesnych i innowacyjnych technologii w dziedzinie transportu. Oznacza to przygotowywanie niezbędnych ram prawnych dla ich wdrażania

jak i wsparcie organizacyjne i finansowe dla podmiotów je opracowujących i wdrażających. Przedmiotem szczególnego zainteresowania i wsparcia są pojazdy autonomiczne i drony. Równolegle zapowiedziano tworzenie systemów dostępu do informacji wspomagających wybory klientów w czasie rzeczywistym. Dodatkowo dzięki wykorzystaniu sztucznej inteligencji usprawni działanie systemów transportowych, wesprze ich intermodalność i transgraniczność oraz wspomogę wdrażanie systemów autonomicznych.

Trzecim obszarem tematycznym jest stworzenie bardziej odpornego i jednolitego europejskiego obszaru transportu dzięki sieci połączeń sprzyjającej włączeniu społecznemu nazwanego w strategii mobilnością odporną. Komisja wskazała, że jego niedoskonałość obnażyły doświadczenia związane z pandemią niezbędne są zatem zdecydowane i poważne działania by w przyszłości uniknąć analogicznych załamania rynkowych. Wśród koniecznych inicjatyw wskazano:

8. Ósma inicjatywa przewodnia - wzmocnienie jednolitego rynku. Rozwój mobilności zrównoważonej i zielona transformacja wymagają znacznych nakładów ze strony wspólnoty, państw członkowskich, przedsiębiorstw i innych zainteresowanych podmiotów. Konieczna jest więc koordynacja i optymalne wykorzystanie strumieni finansowych z zachowaniem priorytetów nakreślonych w strategiach dalszego rozwoju Unii Europejskiej. Oznacza to między innymi, że należy dopasowywać poziom współfinansowania ze strony wspólnoty do skali spodziewanych efektów w zakresie osiągnięcia celów ekologicznych i cyfrowych, w tym, że pomoc bezzwrotna powinna być zarezerwowana wyłącznie dla najbardziej efektywnych. Niemniej należy kontynuować inwestycje zarówno w infrastrukturę jak i odbudowę lub wymianę taboru transportowego. Muszą one jednak być jak najbardziej przyjazne środowisku zarówno na etapie realizacji, jak i późniejszej eksploatacji. Obok działań nastawionych na infrastrukturę konieczne są dalsze działania nakierowane na spójność i jednolitość rynku, wspieranie wolnej konkurencji i znoszenie istniejących barier w zakresie przepływu towarów i osób oraz świadczenia odpowiednich usług. Komisja zapowiedziała kolejny przegląd ustawodawstwa w tym zakresie. Aby uniknąć załamania rynku analogicznych do tych, które wystąpiły w związku z pandemią covid-19, zapowiedziano przygotowanie odpowiednich planów awaryjnych, w tym wskazanie tzw. korytarzy uprzywilejowanych służących utrzymaniu możliwości transportowych w sytuacjach kryzysowych.

9. Dziewiąta inicjatywa przewodnia - uczciwa i sprawiedliwa mobilność dla wszystkich. Przejście na zrównoważoną mobilność niesie za sobą szereg zagrożeń dla różnych grup społecznych, którym należy zdecydowanie przeciwdziałać. W pierwszej kolejności jest to możliwość wykluczenia społecznego osób zamieszkujących słabiej zurbanizowane i trudnodostępne obszary zwłaszcza w związku z rosnącymi kosztami transportu. Komisja zapowiedziała zatem działania zmierzające do zapewnienia mobilności przystępnej cenowo i we wszystkich obszarach objętych jej właściwością, a także specjalne zwrócenie uwagi w tym zakresie na prawa osób z niepełnosprawnościami ruchowymi. Wskazano również na konieczność zapewnienia wyższych standardów w zakresie ochrony praw pasażerów co wynikało w głównej mierze z negatywnych doświadczeń z okresu pandemii na przykład w odniesieniu do prawa do anulowania rezerwacji i zwrotu środków. Kolejną grupą społeczną, która może być zagrożona w związku z transformacją transportu są jego pracownicy. Wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań technologicznych, w tym automatyzacja i autonomizacja przewozów może prowadzić do zmniejszenia zapotrzebowania na pracę wykonywaną przez kierowców i pracowników nisko wykwalifikowanych. Wobec tego konieczne jest zapewnienie możliwości przekwalifikowania się oraz nabywania nowych kompetencji przez takie osoby. Wreszcie w odniesieniu do samych kierowców niedoskonałe funkcjonowanie rynku wspólnotowego może rodzić nierówności w zakresie warunków ich pracy i przysługujących im praw socjalnych co powoduje konieczność harmonizacji przepisów także w tym zakresie.

10. Dziesiąta inicjatywa przewodnia - poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu. Europa jest i powinna pozostać światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa w transporcie. Ograniczanie liczby osób, które tracą życie bądź doznają uszczerbku na zdrowiu w wyniku zdarzeń drogowych i innych związanych z transportem musi pozostawać centralnym elementem podejmowanych działań. Konieczne jest eliminowanie stosowania używek przez uczestników ruchu, a także wszelkich innych czynników mogących ich rozpraszać. Należy także zintensyfikować prace nad modernizacją istniejącej infrastruktury zwłaszcza tam, gdzie jest ona szczególnie zużyta, bądź zdarza się najwięcej wypadków.

W ramach czwartego obszaru tematycznego – UE jako światowy węzeł komunikacyjny – nie wskazano koniecznych do podjęcia szczególnych inicjatyw.

Podkreślono natomiast na konieczność utrzymania wiodącej pozycji Unii Europejskiej w zakresie przepływów towarów i osób oraz regulacji z tym związanych. Jako priorytet wskazano konieczność stosowania środków równoważących protekcyjności działań innych państw oraz upowszechnianie zasad swobodnego handlu i transportu międzynarodowego. Zapowiedziano działania zmierzające do upowszechnienia europejskich norm bezpieczeństwa i innych standardów dotyczących branży. Wskazano też na konieczność dalszej koordynacji wspólnej polityki transportowej, w tym rozwoju sieci infrastrukturalnej z państwami ościennymi.

Przyjęta trzydziestoletnia perspektywa realizacji założonych celów i działań mogłaby utrudniać prowadzenie bieżącej ewaluacji osiągniętych wyników. Przyjęto zatem w strategii szereg celów pośrednich koniecznych do osiągnięcia przed założonym 2050 rokiem. Wskazano wśród nich:

1. „Do 2030 roku w użytku będzie co najmniej 30 milionów bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych.
2. Do 2050 roku niemal wszystkie samochody osobowe, samochody dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne.
3. Bezemisyjne statki oceaniczne i duże bezemisyjne statki powietrzne będą gotowe do wprowadzenia na rynek odpowiednio do roku 2030 i 2035.
4. Do 2030 roku regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla.
5. Do 2030 roku ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości wzrośnie dwukrotnie, a do 2050 roku – trzykrotnie.
6. Do 2030 roku w Europie będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu.
7. Kolejowy ruch towarowy wzrośnie do 2030 roku o 50 %, a do 2050 roku – dwukrotnie.
8. Transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się do 2030 roku o 25 %, a do 2050 roku – o 50 %.
9. Do 2030 roku intermodalny transport kolejowy i wodny w UE będzie mógł konkurować na równych prawach z transportem wyłącznie drogowym.
10. Najpóźniej do 2050 roku wszystkie zewnętrzne koszty transportu w obrębie UE będą pokrywane przez użytkowników transportu.
11. Do 2030 roku płynny multimodalny przewóz osób zostanie ułatwiony dzięki zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych, a w transporcie towarowym wyeliminowane zostaną dokumenty drukowane.

12. Do 2030 roku nastąpi wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.
13. Multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) wyposażona na potrzeby zrównoważonego i inteligentnego transportu zapewniającego szybkie połączenia zostanie uruchomiona do 2030 roku w ramach sieci bazowej i do 2050 roku w ramach sieci kompleksowej.
14. Do 2050 roku liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu w UE będzie bliska zeru”<sup>112</sup>.

Przegląd trzech przyjętych w ostatniej dekadzie dokumentów dotyczących wspólnej polityki transportowej wskazuje, że pomimo niewielkich zmian w rozłożeniu akcentów i przesunięć w zakresie terminu realizacji poszczególnych celów kreślą one dość spójny i analogiczny obraz przyszłości. Transport ma być jednym z kół zamachowych Europejskiego Zielonego Ładu szczególnie zaangażowanym w proces eliminowania emisji gazów cieplarnianych. Dzięki tworzeniu i wdrażaniu nowych technologii, rozwiązań technicznych i systemów zarządzania proces ten ma nieść ze sobą znaczny impuls prorozwojowy i pozwolić Unii Europejskiej na zachowanie pozycji lidera na świecie. Ma mu towarzyszyć dalszy rozwój mobilności lecz zrównoważonej, bezpiecznej i opartej na inteligentnych sieciach transportowych.

---

<sup>112</sup> Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - *Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości...*

## **2. Korytarze transportowe w polityce Unii Europejskiej**

Korytarze transportowe odgrywają ważną rolę w rozwoju gospodarek państw. Można wskazać na co najmniej trojaki ich znaczenie. Po pierwsze, sprzyjają funkcjonowaniu firm transportowych znosząc ograniczenia przestrzenne i ułatwiają dotarcie z usługami do wszystkich zainteresowanych podmiotów. Po drugie, umożliwiają rozwój innych podmiotów poprzez tworzenie potencjalnych szlaków logistycznych. Po trzecie, tworzą strefy, a właściwie korytarze wzrostu, co oznacza, że wzdłuż istniejących szlaków transportowych lokowane są zwykle nowe inwestycje. Aby zatem skutecznie doprowadzać do rozwoju określonych obszarów konieczne jest zapewnienie ich dostępności, a więc rozwój odpowiedniej infrastruktury. Jak łatwo dostrzec, a co wskazywano już w poprzednim rozdziale, rozwój infrastruktury jest istotny zarówno jako element polityki transportowej, jak i w szerszym ujęciu, jako niezbędny fundament polityki rozwojowej. Wpisuje się więc w podstawowe cele istnienia wspólnot, zarówno jako trudny do przecenienia element polityki rozwoju gospodarczego Unii, jak i wyrównywania dysproporcji pomiędzy poszczególnymi regionami, a więc polityki regionalnej – polityki spójności.

### **2.1. Początki koncepcji transeuropejskich sieci transportowych**

Pomimo wydzielenia wspólnej polityki transportowej jako kompetencji współdzielonej pomiędzy Komisję i państwa członkowskie już w Traktatach Rzymskich<sup>113</sup>, pozostawała ona kwestią traktowaną niewspółmiernie do swej wagi. W szczególności w zakresie przygotowywania niezbędnej infrastruktury, aż do lat dziewięćdziesiątych stwierdzić należy brak stosownej koordynacji działań i prób podejmowania wspólnych projektów. Jednocześnie wciąż narastały problemy związane z rosnącym zatłoczeniem i zatorami na szlakach transportowych (kongestia), zaniedbaniami w zakresie utrzymania istniejącej infrastruktury oraz wyłącznie wewnątrz krajowym spojrzeniem na rozwój infrastruktury w poszczególnych państwach,

---

<sup>113</sup> *Traktaty Rzymskie: Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą...*

bez uwzględniania konieczności istnienia wydajnych transgranicznych połączeń. Wszystkie te przesłanki pojawiały się w debacie publicznej i były przedmiotem obrad organów wspólnotowych, jednak wszelkie ustalenia w tych zakresach były zwykle ignorowane, a państwa członkowskie prowadziły własne strategie inwestycyjne nie zwracając uwagi na sytuację w państwach sąsiednich. Jednak w latach osiemdziesiątych XX wieku pojawił się poważny impuls zmian ze strony podmiotów gospodarczych. Firmy europejskie, w tym producenci środków transportu jak Volvo czy Renault, przewoźnicy i inni użytkownicy sieci transportowych zaczęli wskazywać na to, że brak integracji infrastruktury w wymiarze międzynarodowym naraża ich na znaczne straty i ogranicza możliwości rozwojowe<sup>114</sup>. Wprost wyraziła to w 1983 roku skupiająca największe firmy europejskie organizacja Europejski Okrągły Stół Przemysłowców (European Round Table for Industry, ERT), która podnosiła przede wszystkim problemy logistyczne w zakresie przepływu surowców i półproduktów pomiędzy fabrykami oraz utrudnienia dla handlu międzynarodowego w ramach Wspólnoty<sup>115</sup>. Od początku swej działalności mocno promowała koncepcję tworzenia łączących poszczególne państwa sieci transportowych, a wśród jej priorytetowych projektów pojawił się wówczas most nad Sundem, dzięki któremu chciano połączyć skandynawskie i środkowoeuropejskie szlaki transportowe.

Interesy przedsiębiorstw europejskich na dwa sposoby wpisały się w koncepcje wspólnej polityki transportowej. Po pierwsze, pozwoliły Komisji zwiększyć presję na państwa członkowskie w celu transgranicznej koordynacji projektów infrastrukturalnych. Po drugie, dawały szansę na większe zaangażowanie prywatnych pieniędzy w te projekty, które postrzegane były przez przedsiębiorstwa jako potencjalnie najbardziej rentowne. Oba te czynniki sprawiły, że Komisja Europejska powitała nieoczekiwane wsparcie z dużym zadowoleniem<sup>116</sup>. Dzięki pojawieniu się nowych możliwości oddziaływania i intensyfikacji presji na państwa członkowskie zrozumienie dla konieczności budowy jednolitych sieci transportowych zaczęło przebijać się do świadomości polityków i planistów w państwach członkowskich. Znalazło to swój wyraz w trakcie obrad zwołanej w 1991 roku w Pradze I Paneuropejskiej Konferencji

---

<sup>114</sup> F. McGowan, *Wspólna polityka transportowa Unii Europejskiej a Sieci Transeuropejskie* [w:] J. Burnewicz (red.), *Polityka transportowa Unii Europejskiej*, Instytut Europejski, Łódź 1998, s. 205-207.

<sup>115</sup> S.-J. Park, *Introduction. Affinity and Diversity in Perception of Globalization* [w:] S.-J. Park, S. Hirowatari (red.), *Strategies Towards Globalization. European and Japanese Perspectives*, Free University Berlin, Berlin 2002, s. 2-4.

<sup>116</sup> F. McGowan, *Wspólna polityka transportowa...*, s. 207.

Transportowej. Ważną pozycję wśród wskazywanych w jej trakcie celów polityki transportowej przypisano konieczności rozwoju sieci, jej integracji oraz przyjęciu odpowiednich, międzynarodowych standardów jej dotyczących<sup>117</sup>. Wszystkie te działania zaowocowały włączeniem do Traktatu z Maastricht z 1992 roku Tytułu XII zatytułowanego „Sieci transeuropejskie”. Zgodnie z artykułem 129 b punkt 1: „Aby (...) umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych, Wspólnota przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki”<sup>118</sup>. Zauważmy, że nacisk położono na rozwój europejskiej infrastruktury technicznej na różnych płaszczyznach, wskazując na te, które uznano za szczególnie istotne dla prosperity gospodarczej Wspólnoty i kontynentu. Przepis zamieszczony w traktacie z Maastricht został powtórzony w tym samym brzmieniu w Traktacie o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w tytule XVI jako art. 170. W kolejnym art. 171 w punkcie 1 określono narzędzia, jakie mogą być w tym celu wykorzystane: „Aby osiągnąć cele określone w artykule 170, Unia:

- ustanawia zbiór wytycznych obejmujących cele, priorytety i ogólne kierunki działań przewidzianych w dziedzinie sieci transeuropejskich; wytyczne te wskazują projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania,
- urzeczywistnia każdy środek, który może się okazać niezbędny do zapewnienia współdziałania między sieciami, w szczególności w dziedzinie normalizacji technicznej,
- może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, popierane przez Państwa Członkowskie, a wskazane w ramach wytycznych (...), w szczególności poprzez analizy możliwości wykonania, gwarancje kredytowe lub bonifikaty oprocentowania; Unia może się również przyczyniać do finansowania, za pośrednictwem Funduszu Spójności utworzonego zgodnie z artykułem 177, poszczególnych projektów w Państwach Członkowskich w dziedzinie infrastruktury transportu”<sup>119</sup>.

W dalszej części cytowanego artykułu wskazano, że państwa członkowskie zobowiązane są do koordynowania działań, które podejmują dla realizacji celów

---

<sup>117</sup> E. Załoga, *Paradygmaty...*, s. 94.

<sup>118</sup> *Treaty on European Union...*

<sup>119</sup> Art. 170 p. 1 *Treaty on European Union...*

wskazanych w artykule 170, a Komisja powinna podejmować wszelkie użyteczne działania służące tej koordynacji. W zakresie koordynacji projektów infrastrukturalnych dopuszczono także współpracę Unii z państwami trzecimi<sup>120</sup>. W Traktacie z Maastricht określono procedurę tworzenia i finansowania transeuropejskiej sieci transportowej. Zgodnie z jego postanowieniami, sieci transeuropejskie obejmują trzy podstawowe obszary, co w terminologii unijnej uzyskało odpowiednie klasyfikacje:

- TEN-T, czyli Trans-European Transport Networks (transeuropejskie sieci transportowe),
- TEN-E lub TEN-Energy, czyli Trans-European Energy Network (transeuropejskie sieci energetyczne),
- eTEN, czyli Trans-European Telecommunications Network (transeuropejskie sieci telekomunikacyjne).

Powierzone Unii na podstawie Traktatu zadanie ustanowienia i rozwoju sieci TEN w dziedzinie transportu, telekomunikacji i energii, miało wspomóc rozwój rynku wewnętrznego Europy, wzmocnić jej spójność gospodarczą i społeczną, połączyć wyspy i regiony nie posiadające bezpośredniego dostępu do morza oraz obszary peryferyjne z centralnymi regionami Unii Europejskiej oraz zwiększyć dostępność terytorium Wspólnoty dla państw sąsiadujących.

W wyniku prac analitycznych Dyrekcji Generalnej ds. Transportu Komisji Europejskiej oraz innych ciał międzynarodowych powstała koncepcja transeuropejskiej sieci transportowej. Odpowiednie konkluzje przyjęte zostały Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady z lipca 1996 roku<sup>121</sup>. Określono w niej wspólnotowe wytyczne co do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej w tym: ogólne parametry całej sieci komunikacyjnej; podstawowe i charakterystyczne cechy dla poszczególnych rodzajów transportu oraz zasady kwalifikowania projektów jako będące przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz jako projekty priorytetowe - nadrzędne. Równocześnie, zgodnie z ukazanymi w poprzednim rozdziale trendami rozwoju polityki transportowej, położono nacisk na zastosowanie form transportu przyjaznego dla środowiska naturalnego, w szczególności projekty dotyczące transportu kolejowego. Wskazano też, że sieć

---

<sup>120</sup> *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (wersja skonsolidowana), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 202/1, 7.06.2016 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>121</sup> *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, Official Journal L 228, 09/09/1996r [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31996D1692> (dostęp: 31.12.2021).

TEN-T obejmuje cały obszar Unii Europejskiej i może zostać rozszerzona na państwa należące do Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, państwa Europy Południowej i Wschodniej, a także państwa basenu Morza Śródziemnego. Siecią objęto główne istniejące i planowane drogi kołowe, linie kolejowe, śródlądowe szlaki wodne, porty morskie i porty lotnicze. Podkreślono jednocześnie wagę infrastruktury, która może służyć do transportu kombinowanego<sup>122</sup>.

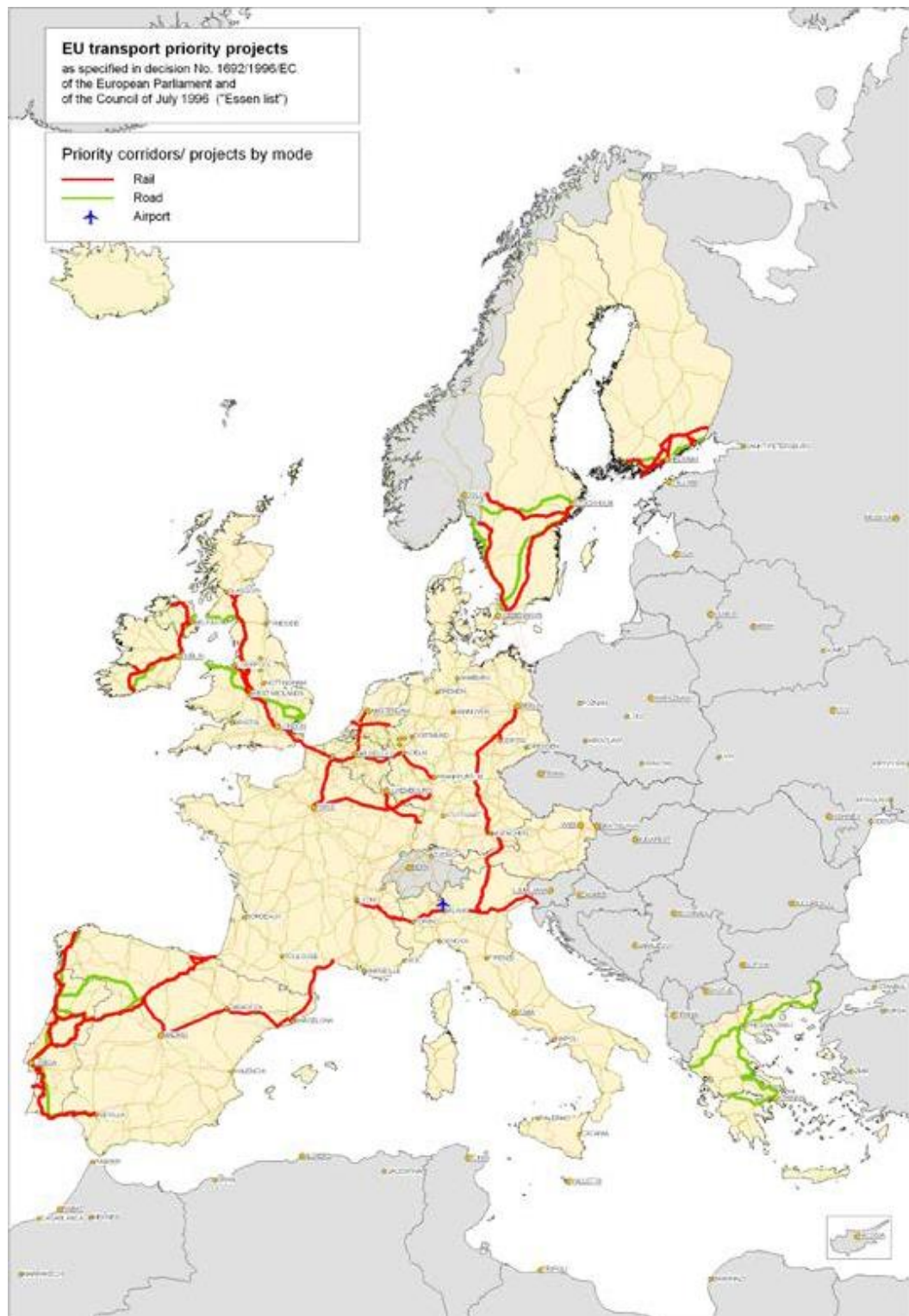
Decyzję Parlamentu i Rady poprzedziły debaty i postanowienia przebiegające równoległe na trzech poziomach: wewnętrznym – państw członkowskich, państw sąsiedzkich i kandydujących do Unii Europejskiej oraz długodystansowych połączeń Europa-Azja. W odniesieniu do sieci transportowych w państwach członkowskich Unii Europejskiej, Rada Europejska podjęła kierunkową decyzję na szczycie w Essen w grudniu 1994 roku. W konkluzjach spotkania wskazano między innymi listę projektów priorytetowych zawierającą ogółem 14 pozycji oraz wyrażono oczekiwanie, że prace nad ich realizacją, w szczególności w odniesieniu do transportu kolejowego, rozpoczną się już w 1995 roku. Należały do nich:

1. Linia kolejowa dużych prędkości/transport kombinowany północ-południe: Norymberga-Erfurt-Halle/Berlin-Lipsk, Weronia-Monachium przez przełęcz Brenner,
2. Linia kolejowa dużych prędkości Paryż-Bruksela-Kolonia-Amsterdam-Londyn, w Belgii: granica francusko-belgijska-Bruksela-Liege, Bruksela-granica belgijsko-holenderska, w Wielkiej Brytani: Londyn-tunel pod kanałem La Manche, w Holandii: granica holendersko-belgijska-Rotterdam-Amsterdam, w Republice Federalnej Niemiec: droga G27 Kolonia-Ren,
3. Południowa linia kolejowa dużych prędkości: Madryt-Barcelona-Perpignan-Montpellier, Madryt-Vitoria-Dax,
4. Wschodnia linia kolejowa dużych prędkości: Paryż-Metz-Sztrasburg-Appenweier-Karlsruhe z odgałęzieniem Metz-Saarbrücken-Mannheim i Metz-Luksemburg,
5. Linia kolejowa/transport kombinowany: Rotterdam–granica holendersko-niemiecka-Ren/zagłębie Ruhry,

---

<sup>122</sup> J. Pieriegud, *Korytarze transportowe jako instrument współczesnej polityki transportowej Unii Europejskiej* [w:] W. Rydzkowski (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017, s. 95.

Rysunek 1. Mapa projektów priorytetowych przyjętych w czasie szczytu w Essen w 1994 roku.



Źródło: E. Szimba, *Interdependence between Transport Infrastructure Projects. An Analytical Framework Applied to Priority Transport Infrastructure Projects of the European Union*, Nomos, Baden-Baden 2008, s. 180.

6. Linia kolejowa dużych prędkości Francja-Włochy: Lyon-Turyń, Turyń-Milan-Wenecja-Triest,
7. Drogi w Grecji: Rio Antirio: Patria-Ateny-Tesaloniki-granica grecko-bułgarska oraz Via Egnatia: Igoumenitsa - Tesaloniki - Aleksandropolis - Ormenio (granica grecko-bułgarska) - Kipi (granica grecko-turecka),
8. Droga Lisnona-Valladolid,
9. Linia kolejowa: Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer,
10. Lotnisko Malpensa (Milan),
11. Kombinowane połączenie drogowo-kolejowe pomiędzy Danią a Szwecją (Øresund),
12. Trójkąt nordycki (kolejowo-drogowe),
13. Połączenie dróg Irlandii/Zjednoczonego Królestwa/Beneluxu,
14. Linia kolejowa zachodniego wybrzeża<sup>123</sup>.

Koszt realizacji wymienionych czternastu projektów priorytetowych szacowano ówczesnie na 97 mld ECU, natomiast zabezpieczona na ten cel kwota na lata 1995-1999 wynosiła zaledwie 2,35 mld ECU<sup>124</sup>. Oznaczało to, że przytłaczająca większość środków musiała pochodzić z budżetów państw członkowskich lub ze źródeł prywatnych. Zasady wsparcia projektów zostały uregulowane z Rozporządzeniu nr 2236/95 z września 1995 roku<sup>125</sup>. Zgodnie z nimi maksymalna łączna pomoc Wspólnot nie mogła przekraczać 10% łącznych kosztów inwestycji, przy czym dopuszczono następujące formy wsparcia:

1. Współfinansowanie studiów związanych z projektem, w tym studiów wykonalności i ewaluacji (do 50% ogólnego kosztu),
2. Udział w opłatach na rzecz gwarancji pożyczki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego bądź innych instytucji finansowych,
3. Subsydia do odsetek oraz pożyczek gwarantowanych przez Europejski Bank Inwestycyjny lub inne publiczne bądź prywatne instytucje finansowe,

---

<sup>123</sup> *European Council meeting on 9 and 10 December 1994 in Essen. Presidency Conclusion*, s. 3 [online:] Rada Europejska, <https://www.consilium.europa.eu/media/21198/essen-european-council.pdf> (dostęp: 31.12.2021). Por.: Massel A.: *Transeuropejska sieć transportowa*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 5/2004, s. 43.

<sup>124</sup> A. Lipińska-Słota, *Korytarze transportowe w nowej polityce transportowej Unii Europejskiej*, „Logistyka” 4/2014, s. 2107.

<sup>125</sup> *Rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich*, Dziennik Urzędowy L 228, 23/09/1995 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A31995R2236> (dostęp: 31.12.2021).

#### 4. Inne formy pomocy<sup>126</sup>.

Źródła unijne mogły przy tym pochodzić z Funduszy Strukturalnych, Fundusz Spójności oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

W marcu 1995 roku odbyła się II Paneuropejska Konferencja Transportowa, która podjęła problem integracji systemów transportowych państw członkowskich i państw z unią sąsiadujących. Najważniejszym jej osiągnięciem było uzgodnienie przebiegu paneuropejskich korytarzy transportowych, jako najważniejszych osi transportowych łączących główne aglomeracje miejskie i przemysłowe w państwach Europy Środkowo-Wschodniej z piętnastoma państwami ówczesnymi do Unii Europejskiej. Ówczesnie wskazano dziewięć takich szlaków:

1. Tallin-Ryga-Kowno/Kaliningrad-Gańsk,
2. Berlin-Warszawa-Mińsk-Moskwa,
3. Berlin/Drezno-Wrocław-Katowice/Kraków-Lwów-Kijów,
4. Berlin-Norymberga-Praga-Budapeszt-Konstanca/Saloniki/Istambuł,
5. Triest/Rijeka-Lublana-Budapeszt-Bratysława-Lwów,
6. Gdańsk-Warszawa-Żyliną,
7. Rzeka Dunaj,
8. Durrës-Tirana-Skopje-Sofia-Warna/Burgas,
9. Helsinki-Kijów/Moskwa-Odesa/Kiszyniów-Bukareszt/Aleksandropolis<sup>127</sup>.

Jednak lista nie została zamknięta co sprawiło, że państwa Europy Środkowej i Wschodniej wzmożyły działania mające doprowadzić do tego, by więcej głównych ciągów komunikacyjnych paneuropejskiej sieci transportowej przebiegało przez ich terytoria. W efekcie, na kolejnej III Paneuropejskiej Konferencji Transportowej, która odbyła się w 1997 roku w Helsinkach zmodyfikowano istniejącą sieć poprzez dodanie do niej dziesiątego korytarza:

10. Niemcy-Austria-Węgry-Słowenia-Chorwacja-Nowa Grecja Jugosławia-Macedonia-Grecja.

Dodatkowo wskazano na potrzebę rozbudowy wcześniej wymienionych o dodatkowe rozgałęzienia, w tym połączenie korytarzy 4 i 6 linią kolejową i drogą kołową.

---

<sup>126</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 178.

<sup>127</sup> *Declaration by the 2nd Pan-European Transport Conference : note / by the Steering Committee of the Second Pan-European Transport Conference* [online:] United Nations Digital Library, <https://digitallibrary.un.org/record/193845> (dostęp: 31.12.2021).

Jednocześnie podniesiono potrzebę wydłużenia korytarza paneuropejskiego nr 2 poza Moskwę do Mongolii dzięki wykorzystaniu kolei transsyberyjskich<sup>128</sup>.

Rysunek 2. Mapa paneuropejskich korytarzy transportowych przyjętych dla państw kandydujących podczas III Paneuropejskiej Konferencji Transportowej w Helsinkach w 1997 roku.



Źródło: T. Fleisher, *Transport Policy in the European Union: From an Eastern Perspective*, „IWE Working Papers” 193/2009, s. 9.

<sup>128</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 173-174.

Paneuropejskie Konferencje Transportowe w swym działaniu kierowały się nie tylko potrzebą integracji sieci transportowej istniejącej w państwach członkowskich z sieciami istniejącymi w państwach ościennych w celu ułatwienia przepływu strumieni osób i towarów i zintensyfikowania relacji handlowych. W rzeczywistości opisane plany były odpowiedzią na działania państw ościennych nakierowane na akcesję do Unii Europejskiej. Spodziewane duże rozszerzenie i związane z tym wyzwania były szeroko dyskutowane na różnych forach Unii Europejskiej, w tym wpłynęły na kształt postanowień w zakresie polityki transportowej. Znaczne różnice w rozwoju społeczno-gospodarczym wschodu i zachodu Europy były wyraźnie widoczne, a towarzyszyły im podobne różnice w rozwoju sieci infrastruktury transportowej w zakresie długości, pokrycia terytoriów państw kandydujących, jak i spełnianych standardów. W rezultacie, wskazanie paneuropejskich korytarzy transportowych miało ułatwić płynne scalenie istniejących szlaków komunikacyjnych. Przedstawione powyżej plany nie odpowiadały jednak wszystkim oczekiwaniom zgłaszanym przez państwa kandydujące, w tym na przykład koncepcji utworzenia korytarzy okalających europejskie morza. Wydaje się, że różne było też rozumienie tych planów przez obie zainteresowane strony. Państwa kandydujące spodziewały się zapewne znacznych funduszy mających wesprzeć inwestycje w wyznaczonych korytarzach. Po stronie Unii chodziło przynajmniej początkowo raczej o wywarcie nacisku na koordynację inwestycji czynionych przez państwa sąsiednie z jej potrzebami. W efekcie oczekiwania państw kandydujących różniły się z przyjętymi w Helsinkach propozycjami, które były węższe. Świadczą o tym efekty programu Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA), a więc analizy potrzeb w zakresie infrastruktury transportowej. Uruchomiony w 1995 roku zaowocował raportem końcowym przedstawionym cztery lata później<sup>129</sup>. Oprócz dziesięciu korytarzy wskazanych ostatecznie w Helsinkach pojawiły się w nim dwojakiego typu elementy dodatkowe. Po pierwsze, sieć główną dziesięciu korytarzy uzupełniono o sieć dodatkową ustaloną przez grupy regionalne, w istocie przez poszczególne zainteresowane państwa kandydujące do członkostwa w Unii Europejskiej. Po drugie, wskazano potrzebę utworzenia obszarów transportowych w oparciu o cztery baseny morskie: euroarktyczny basen Morza Barentsa, basen Morza Czarnego, basen

---

<sup>129</sup> *Draft TINA Final Report. Identification of the network components for a future Trans-European Transport Network in Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Romania, Slovakia and Slovenia*, TINA Secretariat, Vienna 1999 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/36810/1/A2916.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

Morza Śródziemnego, basen Morza Adriatyckiego i Morza Jońskiego, nadając im nazwę Pan-European Transport Areas (PETRA).

Rysunek 3. Mapa korytarzy transportowych przyjętych w ramach programu TINA.



Źródło: TINA Office, *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, European Commission Directorate General VII, Vienna, December 1998 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

Trzecim obszarem rozważań dotyczących rozwoju sieci transportowej były połączenia długodystansowe pomiędzy Europą, a Azją. Kwestie te podejmowane były przede wszystkim na forum Rady Gospodarczej i Społecznej Narodów Zjednoczonych w komisji ds. Azji i Pacyfiku. W kwietniu 1996 roku przyjęła ona rezolucję nr 52/9 dotyczącą konieczności rozwoju połączeń infrastrukturalnych łączących oba kontynenty<sup>130</sup>. Na jej podstawie rok później na forum Organizacji Współpracy Kolei zaproponowano przebieg trzynastu korytarzy transportowych łączących obszar euroazjatycki<sup>131</sup>.

W maju 2001 roku przyjęta została Decyzja nr 1346/2001/WE zmieniająca wytyczne dotyczące TEN-T w odniesieniu do portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych<sup>132</sup>. W ten sposób tymczasowo zakończył się proces tworzenia wspólnotowego planu rozwoju transportu, uwzględniającego wszystkie jego rodzaje. Zamknięte zostały prace nad koncepcją i przebiegiem sieci transportowej łączącej Unię Europejską (sieć TEN\_T), sąsiednie państwa kandydujące (paneuropejskie korytarze transportowe) oraz państwa azjatyckie, w tym Chiny. Według stanu na schyłek początku XXI wieku sieć TEN-T na terytorium państw członkowskich obejmowała:

- 75 185 km dróg, z których 20 609 km to drogi planowane;
- 79 440 km kolejowych linii konwencjonalnych oraz linii dużych prędkości, z których 23 005 km to linie planowane;
- 381 portów lotniczych;
- 273 międzynarodowe porty morskie;
- 210 portów śródlądowych.

Ponadto sieć ta obejmowała również systemy sterowania ruchem, systemy informacyjne oraz systemy nawigacyjne. Ogółem wymieniona infrastruktura była wykorzystywana do przewozu 40% ładunków w transporcie drogowym oraz ponad 50% ładunków w transporcie kolejowym<sup>133</sup>.

---

<sup>130</sup> Resolution 52/9 UN ESCAP *Intra-Asia and Asia-Europe land Bridges*, adopted at the 13th meeting, 24 April 1996, E/ESCAP/RES/52/9 [online:] United Nations Digital Library, <https://digitallibrary.un.org/record/215989?ln=en> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>131</sup> J. Pieriegud, *Korytarze transportowe...*, s. 96.

<sup>132</sup> Decyzja 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniająca decyzję 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III, Official Journal L 185, 06/07/2001 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32001D1346> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>133</sup> Massel A. *Transeuropejska...*, s. 42.

## 2.2. Rozwój koncepcji transeuropejskich sieci transportowych

Decyzje podejmowane w latach dziewięćdziesiątych XX wieku w odniesieniu do ustanowienia i rozwoju głównych szlaków komunikacyjnych były rewidowane w kolejnej dekadzie. Wynikało to z szeregu różnych procesów. Najważniejszymi wydają się prace prowadzone przez powołane specjalnie w tym celu komisje dokonujące ewaluacji skutków podjętych decyzji, rozszerzenie Unii Europejskiej na wschód o państwa Europy Środkowej i Wschodniej, a także opisany w poprzednim rozdziale wzrost znaczenia kwestii ekologicznych w polityce transportowej, który wpływał na wybory gałęziowe wspieranych rodzajów transportu, oraz silnie oddziaływał na faktyczny przebieg korytarzy i tempo inwestycji.

Pierwsza z wymienionych kwestii związana jest przede wszystkim z pracami Grupy Wysokiego Szczebla (High Level Group) zwanej grupą Van Mierta od nazwiska kierującego jej pracami ówczesnego komisarza właściwego ds. transportu Karela Van Mierta. W jej składzie znaleźli się przedstawiciele państw członkowskich i państw kandydujących, a jej mandat obejmował analizę projektów infrastrukturalnych zgłaszanych przez obie grupy państw. Pod rozważę grupy trafiło ponad 100 projektów, które w pierwszej kolejności przeanalizowano pod kątem technicznym i ekonomicznym. W dalszej kolejności zbadano kwestie ich zgodności z polityką transportową Unii Europejskiej oraz oczekiwane korzyści wynikające z ich realizacji. Swój raport grupa przedstawiła w 2003 roku wskazując w nim 22 nowe projekty priorytetowe. Koszty tych inwestycji do roku 2020 szacowano na 235 mld euro<sup>134</sup>, przy czym realizacja 18 z nich miałyby się rozpocząć jeszcze w pierwszej dekadzie XXI wieku. Ogółem, w zależności od oczekiwanego terminu realizacji projekty zostały podzielone na 4 kategorie:

- grupa 0 – obejmująca projekty z Essen (3 ukończone, 11 realizowanych), które powinny być ukończone do 2010 roku,
- grupa 1 – 18 projektów, których realizacja miała się rozpocząć do 2010 roku i zakończyć do 2020 roku,

---

<sup>134</sup> Massel A., *Transeuropejska...*, s. 43.

- grupa 2 – 4 projekty, co do których nie było pewności, że zostaną rozpoczęte do 2010 roku,
- grupa 3 – kilkanaście projektów zapewniających połączenia trans graniczne (termin rozpoczęcia do 2020 roku)<sup>135</sup>.

Na podstawie raportu jeszcze w tym samym roku Komisja przedstawiła propozycje zmiany Decyzji z 1996 roku. Podkreśliła przy tym, że głównymi przesłankami świadczącymi o konieczności przyjęcia nowych regulacji są dwie kwestie. Po pierwsze, rozwój zrównoważonego systemu transportowego w Unii Europejskiej poprzez przyznanie priorytetu inwestycjom w przyjazne dla środowiska systemy transportowe i docelowo zmianę istniejącego podziału międzygałęziowego przemieszczanych towarów. Po drugie, zintegrowanie sieci transportowych państw wstępujących z sieciami dotychczasowych członków i poprzez poprawę jakości sieci krajów wstępujących skrócenia czasów przejazdu, zmniejszenie liczby wypadków oraz szkodliwego wpływu na środowisko<sup>136</sup>.

Proces konsultacji projektu trwał wyjątkowo krótko i już w kilka miesięcy później na podstawie przedstawionego przez Komisję projektu przyjęte zostały nowe wytyczne zastępujące wcześniejszą decyzję<sup>137</sup>. Priorytetowe zadania wskazane w tym dokumencie obejmowały:

1. „stworzenie i rozbudowę połączeń i głównych linii połączeń wewnętrznych koniecznych do eliminacji »wąskich gardeł«, uzupełnienie brakujących odcinków i dokończenie głównych tras, w szczególności na ich odcinkach transgranicznych, pokonywanie przeszkód naturalnych i polepszenie interoperacyjności głównych tras;
2. stworzenie i rozbudowa infrastruktury, która zachęca do połączenia sieci krajowych, aby umożliwić połączenie regionów wyspiarskich lub regionów porównywalnych do wysp oraz enklaw, regionów peryferyjnych

<sup>135</sup> Wojewódzka – Król K., Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.

<sup>136</sup> Massel A. *Transeuropejska...*, s. 44; *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*, COM(2003) 448 final, 23.7.2003 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0448:FIN:EN:PDF> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>137</sup> Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 167/1, 30.04.2004 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0884&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).

i ultraperyferyjnych w stosunku do regionów centralnych Wspólnoty, w szczególności w celu zmniejszenia wysokich kosztów transportu w tych regionach;

3. środki niezbędne do stopniowego osiągnięcia interoperacyjnej sieci kolejowej obejmującej, w miarę możliwości, trasy przystosowane do przewozu towarów;
4. środki niezbędne do wspierania transportu morskiego na długich i krótkich trasach oraz żeglugi śródlądowej;
5. środki niezbędne do integracji kolei i transportu lotniczego, w szczególności poprzez dostęp kolei do portów lotniczych, gdzie stosowne, oraz wymaganą infrastrukturę i urządzenia;
6. optymalizacja pojemności i skuteczności istniejącej i nowej infrastruktury, wspieranie intermodalności i poprawa bezpieczeństwa i niezawodności sieci, poprzez tworzenie i modernizację terminali intermodalnych i dostępu do nich i/lub rozwój systemów inteligentnych;
7. integracja bezpieczeństwa i zagadnień związanych ze środowiskiem naturalnym z projektowaniem i budową europejskiej sieci transportowej;
8. rozwój stałej mobilności osób i towarów, zgodnie z celami Unii Europejskiej w zakresie stałego rozwoju<sup>138</sup>”.

W priorytetach wyraźnie rysuje się koncepcja stworzenia zintegrowanego i jednolitego systemu transportowego, który z jednej strony sprzyjał będzie zwiększaniu ogólnej mobilności i zmniejszaniu wykluczenia przestrzennego poprzez włączanie regionów peryferyjnych, a z drugiej będzie priorytetowo traktował problemy zwiększania bezpieczeństwa transportu i zmniejszania jego obciążeń dla środowiska. Przy czym priorytetowymi kierunkami działań stać się miało likwidowanie dziur i wąskich gardeł w istniejącej sieci oraz doprowadzenie do interoperacyjności sieci przy jednoczesnym rozwoju transportu wodnego i kolejowego. Służyć tego miała między innymi realizacja inwestycji uznanych za priorytetowe, przy czym ich lista obejmowała te, które wskazane zostały w raporcie grupy Van Mierta oraz kilka dodatkowych. Wśród nich znalazł się system nawigacji satelitarnej Galileo, który wprawdzie nie był bezpośrednio związany z infrastrukturą naziemną, to jednak mógł służyć jej lepszemu wykorzystaniu dzięki poprawie zarządzania transportem. Pojawił się także projekt, który zawierał nową

---

<sup>138</sup> Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej..., s. 257.

koncepcję „autostrad morskich” służących zarówno ograniczeniu środowiskowych skutków transportu dzięki wykorzystaniu transportu wodnego, jak i większej integracji tej gałęzi z innymi formami transportu. Lista projektów priorytetowych objęła ostatecznie 30 pozycji z założeniem, że praca nad ich realizacją rozpoczyna się do 2010 roku i zawierała:

1. Oś kolejowa Berlin–Weron/Mediolan–Bologna–Neapol–Messyna–Palermo,
2. Oś kolejowa dla pociągów o dużych prędkościach Paryż–Bruksela/Bruksela–Kolonja–Amsterdam–Londyn,
3. Oś kolejowa dla pociągów o dużych prędkościach południowo-zachodniej Europy,
4. Oś kolejowa dla pociągów o dużych prędkościach (wschód),
5. Linia Betowe,
6. Oś kolejowa Lyon–Triest–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budapeszt–granica ukraińska,
7. Oś drogowa Igoumenitsa/Patra–Athina–Sofia–Budapeszt,
8. Oś multimodalna Portugalia/Hiszpania-reszta Europy,
9. Oś kolejowa Cork-Dublin-Belfast-Stranraer,
10. Malpensa,
11. Stale połączenie Öresund,
12. Oś kolejowa/drogowa trójkąta nordyckiego,
13. Oś drogowa Wielka Brytania/Irlandia/Beneluks,
14. Główna linia zachodniego wybrzeża,
15. Galileo,
16. Kolejowa oś towarowa Senes/Algeciras–Madryt–Paryż,
17. Oś kolejowa Paryż–Strasburg–Stuttgart–Wiedeń–Bratysława,
18. Oś rzeczna Ren/Mouse–Main-Dunaj,
19. Interoperacyjność linii kolejowych dla pociągów o dużych prędkościach na Półwyspie Iberyjskim,
20. Oś kolejowa Femer Bælt/Fehmarnbelt,
21. Autostrady morskie: Morza Bałtyckiego, Europy Zachodniej, Europy Południowo-Wschodniej i Europy Południowo-Zachodniej,
22. Oś kolejowa Ateny–Sofia–Budapeszt–Wiedeń–Praga–Norymberga/Drezno,
23. Oś kolejowa Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława–Wiedeń,
24. Oś kolejowa Lyon/Genowa–Bazylea–Duisburg–Rotterdam/Antwerpia,

25. Oś drogowa Gdańsk–Brno/Bratysława–Wiedeń,
26. Oś kolejowa/drogowa Irlandia/Zjednoczone Królestwo/Europa kontynentalna,
27. »Rail Baltica«: oś Warszawa–Kowno–Ryga–Tallin–Helsinki,
28. »Eurocaprail« na osi kolejowej Bruksela–Luksemburg–Strasburg,
29. Oś kolejowa intermodalnego korytarza Morze Jońskie/Adriatyk,
30. Kanał Sekwana–Skalda<sup>139</sup>.

Realizację wymienionych projektów zakładano maksymalnie do 2020 roku, przy czym ich zakończenie spowodowałoby, że sieć TEN-T obejmowałaby:

- 89 500 km dróg kołowych o najwyższym standardzie;
- 94 000 km sieci kolejowej, w tym 20 000 km sieci szybkiego ruchu zapewniającej możliwość poruszania się pociągów z prędkością co najmniej 200 km/godz.;
- 11 250 km dróg wodnych śródlądowych wraz z 210 portami rzecznyymi;
- 294 porty morskie;
- ponad 366 portów lotniczych.

Dodatkowo funkcjonować miały systemy wspomagające: zarządzania ruchem, nawigacji i informacji dla podróżnych. Jak pokazywały wstępne szacunki oznaczało to konieczność przeznaczenia do roku 2020 około 225 mld euro na same projekty priorytetowe<sup>140</sup>. Tak jak w przypadku planów z poprzedniej dekady kwota ta miałaby pochodzić głównie z budżetów państw członkowskich oraz środków prywatnych. W dalszym ciągu obowiązywało ograniczenie wsparcia unijnego do wysokości 10 % kosztów ogólnych projektu. Jednak w 2007 roku ograniczenie to zostało zmienione rozporządzeniem nr 680/2007, w którym jako górny limit wsparcia wskazano 20 %, a kwota na nie zarezerwowana ustalona została na poziomie 8 mld na lata 2007-2013<sup>141</sup>.

---

<sup>139</sup> Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej..., s. 305-308.

<sup>140</sup> Grzelakowski A.S., Matczak M., Przybyłowski A., *Polityka transportowa...*, s. 79.

<sup>141</sup> *Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 162/1, 22.06.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:32007R0680> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 4. Mapa projektów priorytetowych zatwierdzonych Decyzją 884 z 2004 roku.



Źródło: *Trans-European Transport Network. TEN-T priority axes and projects 2005*, European Commission, Energy and Transport DG, Brussels 2005, s. 12.

Wsparcie dla projektów inwestycji w infrastrukturę transportową mogło dotyczyć projektów innych niż priorytetowe, jednak w rozporządzeniu wyraźnie wskazano przesłanki, które decydują o wyborze danego projektu do współfinansowania. W dziedzinie transportu wymieniono: uznanie za projekty priorytetowe; mające na celu likwidację wąskich gardeł; przedkładane lub wspierane wspólnie przez co najmniej dwa państwa członkowskie, w szczególności projekty obejmujące odcinki transgraniczne; przyczyniające się do ciągłości sieci i optymalizacji jej przepustowości; przyczyniające się do poprawy jakości usług oferowanych w TEN-T; związane z rozwojem i rozmieszczeniem systemów zarządzania ruchem; przyczyniające się do zakończenia procesu tworzenia rynku wewnętrznego; przyczyniające się do promowania rodzajów transportu najbardziej przyjaznych dla środowiska, takich jak żegluga śródlądowa. Warto jednak podkreślić, że w sytuacji pojawiania się znacznych opóźnień procesów inwestycyjnych Unia Europejska zastrzegła sobie prawo żądania zwrotu środków udzielonych w ramach wsparcia.

Zakres i złożoność projektów oraz konieczność pozostawania w stałym kontakcie z przedstawicielami państw-inwestorów, społecznościami lokalnymi, a także aktualnymi i przyszłymi użytkownikami sieci sprawiły, że uznano za niezbędne powołanie odpowiednich koordynatorów. 20 lipca 2005 roku Komisja powołała na te pozycje sześć osób do obsługi pięciu transgranicznych projektów (wcześniej wymienione projekty numer 1,3,6,17,27) oraz implementacji systemu zarządzania ruchem kolejowym<sup>142</sup>. W październiku 2006 roku utworzona została Agencja Wykonawcza ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej (The Trans-European Transport Network Executive Agency, TEN-T EA), która działała na podstawie Decyzji Komisji z października 2006 roku<sup>143</sup>, odpowiednio do Rozporządzenia Rady z 2002 roku wprowadzającego przepisy umożliwiające działanie agencji prowadzących zadania w zakresie zarządzania programami wspólnotowymi<sup>144</sup>. Jej zadaniem było przygotowanie i monitorowanie pod względem technicznym i finansowym decyzji

---

<sup>142</sup> *Trans-European Transport Network. TEN-T priority axes and projects 2005*, European Commission, Energy and Transport DG, Brussels 2005, s. 9.

<sup>143</sup> *Decyzja Komisji z dnia 26 października 2006 r. ustanawiająca Agencję Wykonawczą ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 58/2003*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 32/88, 6.2.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32007D0060> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>144</sup> *Council Regulation (EC) No 58/2003 of 19 December 2002 laying down the statute for executive agencies to be entrusted with certain tasks in the management of Community programmes*, Official Journal of the European Communities L 11/1, 16.1.2003 [online:] European Council, [https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal\\_framework/1\\_council\\_regulation\\_582003.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal_framework/1_council_regulation_582003.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

dotyczących projektów transportowych zarządzanych przez Komisję Europejską. Zgodnie z założeniami Agencja powinna umożliwić bardziej elastyczne wdrażanie wspólnotowych działań w dziedzinie transeuropejskiej sieci transportowej i zapewnić lepszą koordynację finansowania z innymi instrumentami wspólnotowymi.

Z pojawianiem się kolejnych organów technicznych i koordynujących związane są uwarunkowania, które wskazano jako kolejny element wpływający na kształtowanie sieci transportowej w Unii Europejskiej. Chodzi o kwestie związane z ochroną środowiska, których znacznie wzrosło począwszy od przełomu wieków. Wpływają one silnie na cały proces inwestycyjny, a szczególnie na planowanie przebiegu tras i na opóźnienia w realizacji projektów. Należy zwrócić uwagę przede wszystkim na trzy z nich:

1. Dyrektywę nazywaną ptasią z 1979 roku <sup>145</sup>, której wersję skonsolidowaną po zmianach przedstawia dyrektywa z 2009 roku <sup>146</sup>.
2. Dyrektywę nazywaną siedliskową z 1992 roku <sup>147</sup>.
3. Dyrektywę dotyczącą polityki wodnej z 2000 roku <sup>148</sup>.

Pierwsza z wymienionych dyrektyw wśród celów głównych wskazuje ochronę przed wyginięciem wszystkich istniejących współcześnie populacji ptaków występujących w stanie dzikim w Unii Europejskiej, w tym ochronę ich siedlisk. Druga rozszerza poprzednio wskazany katalog o uznane za ważne w skali europejskiej gatunki zwierząt i roślin. Trzecia natomiast nakłada obowiązek ochrony wód w zakresie jej stanu chemicznego i ekologicznego i nakłada obowiązek prowadzenia stałego monitoringu jej jakości. Obowiązek ten dotyczy zarówno śródlądowych wód powierzchniowych, wód podziemnych, jak i wód przybrzeżnych. W procesach inwestycyjnych w zakresie transportu lądowego dwie pierwsze dyrektywy są o tyle ważne, że nakładają szereg ograniczeń w zakresie przebiegu tras i prowadzenia robót terenowych oraz obowiązków

---

<sup>145</sup> Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L103/1, 25.4.1979 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31979L0409&from=LV> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>146</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, L 20/7, 26.01.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0147&from=DE> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>147</sup> Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, Dziennik Urzędowy L 206 , 22/07/1992 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:31992L0043> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>148</sup> Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, Dziennik Urzędowy L 327 , 22/12/2000 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32000L0060> (dostęp: 31.12.2021).

w zakresie zapobiegania wszelkim pogorszeniom, proaktywnej ochrony oraz w sytuacjach, gdy nie ma możliwości na przykład innego poprowadzenia szlaków transportowych kompensacji przyrodniczej, czyli przywrócenia stanu poprzedniego bądź wyrównania szkód środowiskowych. Szczególne znaczenie ma w tym zakresie wprowadzony przez te dwie dyrektywy program „Natura 2000”, tworzący sieć szczególnie cennych przyrodniczo obszarów na terytorium Unii Europejskiej.

Dla Polskiego czytelnika najbardziej znaną odsłoną konfliktu pomiędzy potrzebami inwestycyjnymi, a koniecznością ochrony siedlisk w obszarze „Natura 2000” był spór o budowę obwodnicy Augustowa, który wybuchł w 2007 roku<sup>149</sup>. Środowiska ekologiczne wsparte przez Unię Europejską sprzeciwiały się jej przebiegowi przez szczególnie cenną przyrodniczo dolinę rzeki Rospudy będącą częścią obszaru „Natura 2000”, a więc podlegającą szczególnej ochronie prawnej. Natomiast Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uważała planowany przebieg trasy za optymalny i dążyła do jak najszybszego zrealizowania inwestycji. Została przy tym jednoznacznie wsparta przez społeczność lokalną Augustowa, która ponosiła znaczne koszty związane z przejazdem tirów kierujących się do i od granicy z Litwą. Pomijając ocenę działań obu stron należy stwierdzić, że zaistniała sytuacja i długoletnie spory prawne doprowadziły do znacznych opóźnień i ostatecznie obwodnica została oddana do użytku dla ruchu samochodowego dopiero w 2014 roku.

Spojrzenie na listę trzydziestu projektów priorytetowych przyjętych w 2004 roku pokazuje, że większość z nich dotyczy transportu kolejowego. W pierwszej dekadzie XX wieku Unia Europejska uznała za szczególnie istotne wsparcie rozwoju tej gałęzi co podyktowane było w dużej mierze względami ekologicznymi, a także logistycznymi. I choć podejmowane działania obejmowały mobilność osób, czego wyrazem są projekty kolei dużych prędkości, to szczególne znaczenie nadano transportowi towarów. Usprawnieniu miały w szczególności ulec dwa elementy. Po pierwsze, chodziło o współpracę zarządców sieci i przewoźników, która usprawniłaby organizację przejazdu, a w szczególności zlikwidowała konieczność kontaktu z wieloma podmiotami przy transporcie międzynarodowym. Służyło temu między innymi powołanie w 2001 roku organizacji RailNetEurope zrzeszającej podmioty zarządzające

---

<sup>149</sup> Patrz kalendarium konfliktu: M. Dobrzyński, K. Butkiewicz, *Konflikty społeczne przy realizacji projektów Via Baltica i Rail Baltica*, „Ekonomia i Zarządzanie” 2010/2/4, s. 12-15. Jego społeczne reperkusje: J. Radziejowski, *Uwagi na temat wniosków wpływających z konfliktu wokół Rospudy*, „Człowiek i Środowisko” 31/2007.

infrastrukturą. Do 2009 roku udało się wprowadzić usługę One Stop Shop (obsługę przy jednym okienku), w jedenastu transgranicznych korytarzach transportowych (korytarze RNE)<sup>150</sup>. Po drugie, chodziło o stworzenie jednolitego europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) zastępującego systemy krajowe na najważniejszych europejskich szlakach transportu towarów. Działania takie jednoznacznie poparł Parlament Europejski w rezolucji z 2006 roku<sup>151</sup>. Na tej podstawie w 2009 roku Komisja wydała decyzję nr 561<sup>152</sup> regulującą proces ich wdrażania i wskazującą także korytarze ERTMS, do których zaliczono sześć szlaków kolejowych: Rotterdam-Genua, Sztokholm-Neapol, Antwerpia-Bazylea-Lyon, Walencja-Lyon-Lubljana-Budapeszt, Drezno-Praga-Budapeszt, Duisburg-Berlin-Warszawa. Drogę do scalenia obu systemów i stworzenia jednolitego systemu transgranicznych korytarzy transportu towarowego (RFCs) utorowało rozporządzenie nr 913 z 2010 roku<sup>153</sup>. Od 2013 roku rozpoczęło się wdrażanie rozporządzenia dzięki uruchomieniu pierwszych sześciu korytarze, a w 2015 roku kolejnych trzech. Obecnie system obejmuje 11 szlaków kolejowych, które zgodnie z rozporządzeniem muszą przebiegać przez co najmniej trzy państwa członkowskie lub łączyć dwa państwa, jeżeli odległość pomiędzy obsługiwanyimi terminalami wynosi co najmniej 500 kilometrów. Wyznaczone korytarze obejmują także przeprawy promowe dedykowane dla frachtów kolejowych.

---

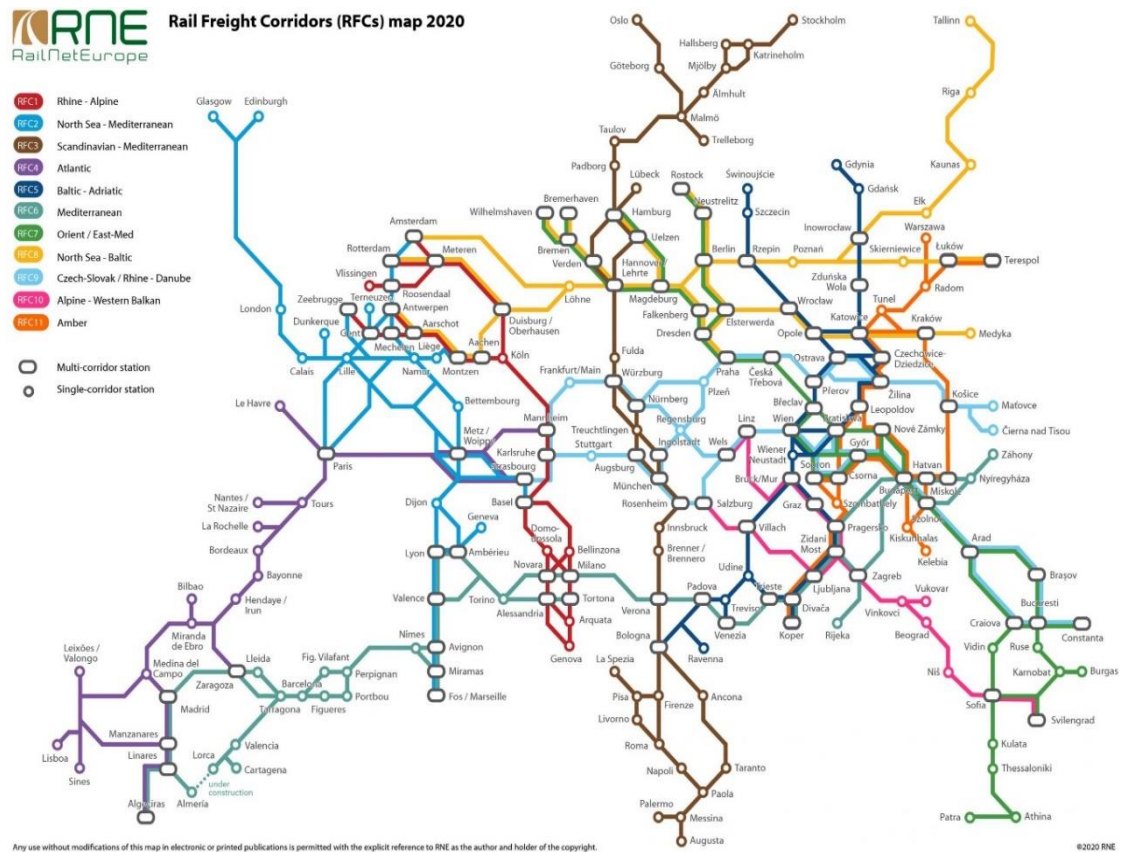
<sup>150</sup> J. Pieriegud, *Korytarze transportowe...*, s. 97-98.

<sup>151</sup> *Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie wdrożenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS (2005/2168(INI))*, Dziennik Urzędowy 300 E, 09/12/2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006IP0275> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>152</sup> *Decyzja Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 194/60, 25.7.2009 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32009D0561> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>153</sup> *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 276/22, 20.10.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32010R0913> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 5. Obecna mapa korytarzy transportu kolejowego RFCs.



Źródło: *Rail Freight Corridors (RFCs). General Information* [online:] RailNetEurope, <https://rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/> (dostęp: 31.12.2021).

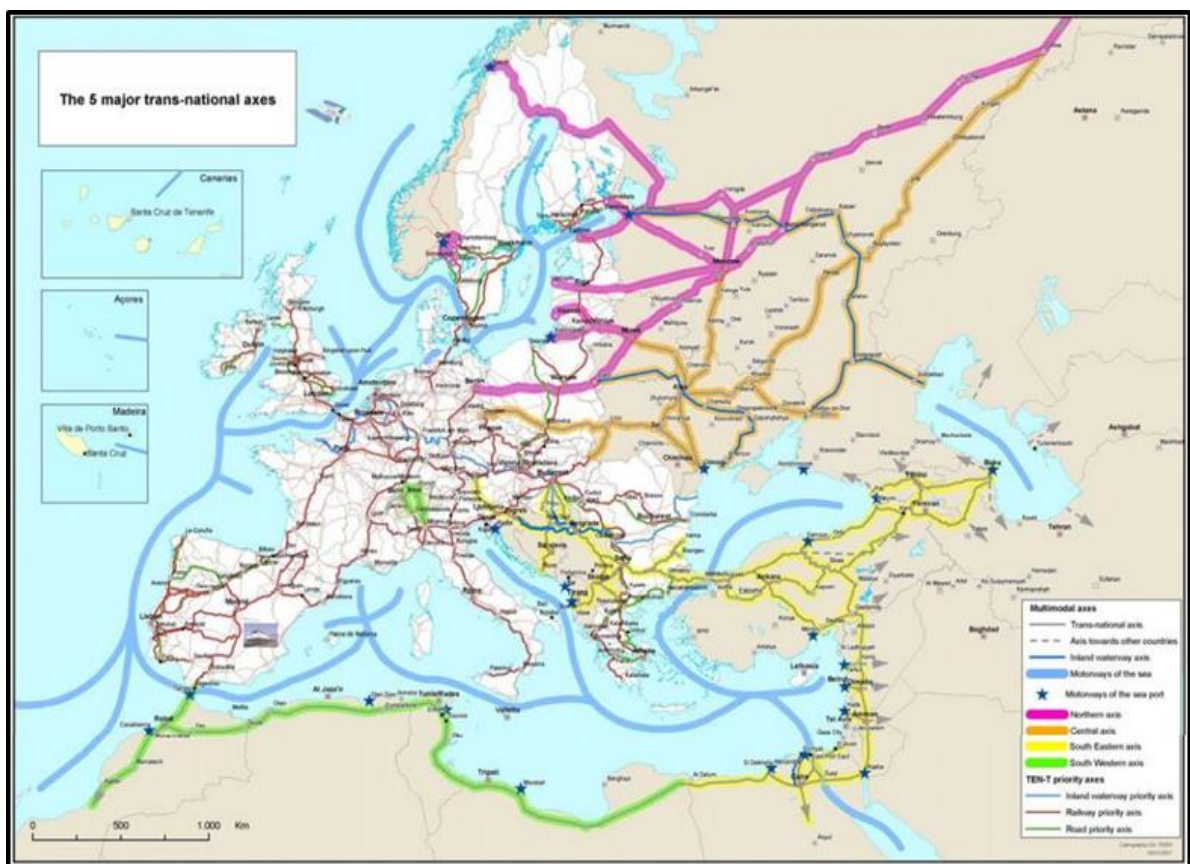
Analogicznie jak w latach dziewięćdziesiątych XX wieku także w pierwszej dekadzie XXI wieku zwracano uwagę na koordynację infrastruktury transportowej i szlaków handlowych Unii Europejskiej i państw sąsiadujących. Zwracała na to uwagę Komisja Europejska w komunikacie z 2007 roku<sup>154</sup> wskazując, że niezbędna jest integracja istniejącej i tworzonej sieci TEN-T na pięciu osiach przestrzennych:

1. Połączenie wskazanych uprzednio morskich autostrad okalających Europę z Morzem czerwonym przez Kanał Sueski,
2. Oś północna: połączenie północnych obszarów UE na północ z Norwegią i na wschód z Białorusią i Rosją,

<sup>154</sup> *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions*, COM(2007) 32 final, 31.1.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52007DC0032> (dostęp: 31.12.2021).

3. Oś centralna: połączenie centralnych obszarów UE na wschód z Ukrainą, Morzem Czarnym i Morzem Kaspijskim,
4. Oś południowo-wschodnia: połączenie południowych obszarów UE z Bałkanami i Turcją, a w dalszej kolejności przedłużenie połączenia do Kaukazu i do Egiptu,
5. Oś południowo-zachodnia: połączenie południowych obszarów UE ze Szwajcarią i Marokiem z możliwością rozszerzenia o Algierię, Tunis i Egipt<sup>155</sup>.

Rysunek 6. Pięć ponadnarodowych osi transportowych wskazanych przez Komisję w 2007 roku.



Źródło: *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions*, COM(2007) 32 final, 31.1.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52007DC0032> (dostęp: 31.12.2021)

<sup>155</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 182.

## **2.2.1. Obecne zasady i środki rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej**

Zgodnie z zasadami wspólnej polityki transportowej, po pięciu latach od wejścia w życie Decyzji nr 884/2004/WE rozpoczęto proces przeglądu realizacji jej postanowień. Zaowocował on wydaniem nowej decyzji nr 661 w 2010 roku zawierającej znowelizowane wytyczne rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej<sup>156</sup>. W artykule 3 określono jej zasięg wskazując na infrastrukturę transportową, systemy zarządzania ruchem oraz systemy ustalania pozycji i nawigacji. Przy czym infrastruktura transportowa obejmuje sieci drogowe, kolejowe i żeglugi śródlądowej, autostrady morskie, porty żeglugi morskiej i śródlądowej, porty lotnicze oraz inne punkty wzajemnego połączenia między sieciami modalnymi. Natomiast systemy zarządzania ruchem i systemy ustalania pozycji i nawigacji obejmują niezbędne instalacje techniczne oraz systemy informacji i telekomunikacji, mające zapewnić harmonijność funkcjonowania sieci i sprawne zarządzanie ruchem. Natomiast w artykule 5 wskazano priorytety działania w dalszym rozwoju sieci TEN-T. Zaliczono do nich:

- „stworzenie i rozbudowa połączeń i głównych linii wzajemnego połączenia koniecznych do eliminacji „wąskich gardeł”, uzupełnienie brakujących odcinków i dokończenie głównych tras, w szczególności na ich odcinkach transgranicznych, pokonywanie przeszkód naturalnych i polepszenie interoperacyjności głównych tras;
- stworzenie i rozbudowa infrastruktury, która zachęca do połączenia sieci krajowych, aby umożliwić połączenie regionów wyspiarskich lub regionów porównywalnych do wysp oraz bez dostępu do morza, regionów peryferyjnych i najbardziej oddalonych w stosunku do regionów centralnych Unii, w szczególności w celu zmniejszenia wysokich kosztów transportu na tych obszarach;

---

<sup>156</sup> *Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 204/1, 05.08.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32010D0661> (dostęp: 31.12.2021).

- środki niezbędne do stopniowego stworzenia interoperacyjnej sieci kolejowej obejmującej, w miarę możliwości, trasy przystosowane do przewozu towarów;
- środki niezbędne do wspierania transportu morskiego bliskiego i dalekiego zasięgu oraz żeglugi śródlądowej;
- środki niezbędne do integracji kolei i transportu lotniczego, w szczególności poprzez dostęp kolei do portów lotniczych oraz wymaganą infrastrukturę i urządzenia;
- optymalizacja przepustowości i efektywności istniejącej i nowej infrastruktury, promocja intermodalności i poprawa bezpieczeństwa i niezawodności sieci, poprzez tworzenie i modernizację terminali intermodalnych i ich infrastruktury dostępowej lub instalowanie systemów inteligentnych;
- integracja bezpieczeństwa i zagadnień związanych ze środowiskiem naturalnym z projektowaniem i budową europejskiej sieci transportowej;
- rozwój zrównoważonego przepływu osób i rzeczy, zgodnie z celami Unii w zakresie zrównoważonego rozwoju”<sup>157</sup>.

Nie była to nowa, kompleksowa wizja, a raczej zbiór zaleceń wynikający z faktu, że rozwój infrastruktury transportowej nie postępował w zakładanym tempie co mogło odbić się na możliwości realizacji TEN-T w zakładanych terminach<sup>158</sup>.

Głębsze zmiany koncepcyjne pojawiły się w kolejnym roku w propozycjach przedstawionych przez Komisję. W odniesieniu do sieci transportowej zaproponowano jej podział na dwie kategorie:

- sieć bazową – obejmującą najważniejsze strategiczne połączenia i węzły i będącą „kręgosłupem multimodalnej sieci mobilności”, dla której jako termin ukończenia wskazano 2030 rok,
- sieć kompleksową – obejmującą całość infrastruktury transportowej spełniającej założone kryteria, dla której jako termin ukończenia zaplanowano 2050 rok<sup>159</sup>.

Bazą całego systemu miały być korytarze kolejowe, przy czym zakładano, że cała sieć bazowa musi mieć charakter multimodalny, a więc umożliwiać transport

---

<sup>157</sup> Art. 5 *Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej...*

<sup>158</sup> J. Neider, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012, s. 184.

<sup>159</sup> European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network*, COM(2011) 650 final, 19.10.2011 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0650:FIN:EN:PDF> [dostęp: 31.12.2021).

kombinowany, a jednocześnie łączyć co najmniej trzy państwa członkowskie Unii Europejskiej. W projekcie przyjęto także, że wybór sieci bazowej będzie odbywał się w dwóch etapach. Po pierwsze, zidentyfikowane zostaną główne węzły transportowe, którymi mogą być miasta, ośrodki przemysłowe, porty, czy przejścia graniczne. Po drugie, nastąpi połączenie wskazanych węzłów multimodalną siecią. Szczegółowo opisane założenia wraz z projektem stosownych aktów prawnych zostały przekazane do konsultacji innym organom i państwom członkowskim. Na tej podstawie w 2013 roku uchwalone zostało rozporządzenie nr 1315 dotyczące dalszego rozwoju sieci TEN-T<sup>160</sup>. Jako główne cele transeuropejskiej sieci transportowej wskazano spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną Unii oraz rozwój jednolitego, wydajnego i zrównoważonego europejskiego obszaru transportowego. Wskazano przy tym szereg celów szczegółowych, w tym:

1. Zapewnienie spójności przez:

- dostępność i łączność wszystkich regionów Unii, w tym regionów odległych, najbardziej oddalonych, wyspiarskich, peryferyjnych i górzystych, a także obszarów słabo zaludnionych;
- zniwelowanie różnic w jakości infrastruktury między państwami członkowskimi;
- połączenia między infrastrukturą transportową do ruchu dalekobieżnego a infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego, w odniesieniu zarówno do przewozu osób, jak i towarów;
- infrastrukturę transportową, która odzwierciedla specyfikę różnych części Unii i zapewnia zrównoważone objęcie wszystkich regionów europejskich;

2. Zapewnienie wydajności przez:

- usuwanie wąskich gardeł i uzupełnianie brakujących ogniw, zarówno w obrębie poszczególnych infrastruktur transportowych, jak i na węzłach połączeniowych pomiędzy nimi, w obrębie terytoriów państw członkowskich i pomiędzy nimi;
- wzajemne łączenie oraz interoperacyjność krajowych sieci transportowych;
- optymalną integrację i wzajemne połączenia wszystkich rodzajów transportu;

---

<sup>160</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/1, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=celex%3A32013R1315> (dostęp: 31.12.2021).

- wspieranie ekonomicznie wydajnego transportu o wysokiej jakości, przyczyniającego się do dalszego rozwoju gospodarczego i konkurencyjności;
- skuteczne wykorzystywanie nowej i istniejącej infrastruktury;
- stosowanie nowatorskich koncepcji technicznych i operacyjnych w sposób racjonalny pod względem kosztów;

3. Zapewnienie zrównoważonego charakteru przez:

- rozwój wszystkich rodzajów transportu w sposób zgodny z zapewnianiem zrównoważonego i ekonomicznie efektywnego transportu w perspektywie długoterminowej;
- przyczynianie się do niskoemisyjnego i czystego transportu niepowodującego emisji dużych ilości gazów cieplarnianych, do bezpieczeństwa paliwowego, zmniejszania kosztów zewnętrznych i ochrony środowiska;
- wspieranie niskoemisyjnego transportu w celu znacznego obniżenia do 2050 roku emisji CO<sub>2</sub>, zgodnie z odnośnymi celami Unii w zakresie obniżania emisji CO<sub>2</sub>;

4. Zwiększanie korzyści dla użytkowników przez:

- spełnianie potrzeb użytkowników w zakresie mobilności i transportu w obrębie Unii oraz w relacjach z państwami trzecimi;
- zapewnienie bezpiecznych, pewnych i o wysokiej jakości norm jakości, zarówno w przewozie osób, jak i towarów;
- umożliwianie mobilności nawet w przypadku klęsk żywiołowych lub katastrof spowodowanych przez człowieka, zapewniając dostęp do służb ratowniczych;
- ustanowienie wymogów dotyczących infrastruktury, w szczególności w obszarze interoperacyjności, bezpieczeństwa i ochrony, które zapewnią jakość, skuteczność i zrównoważoność usług transportowych;
- dostępność dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i pasażerów niepełnosprawnych<sup>161</sup>.

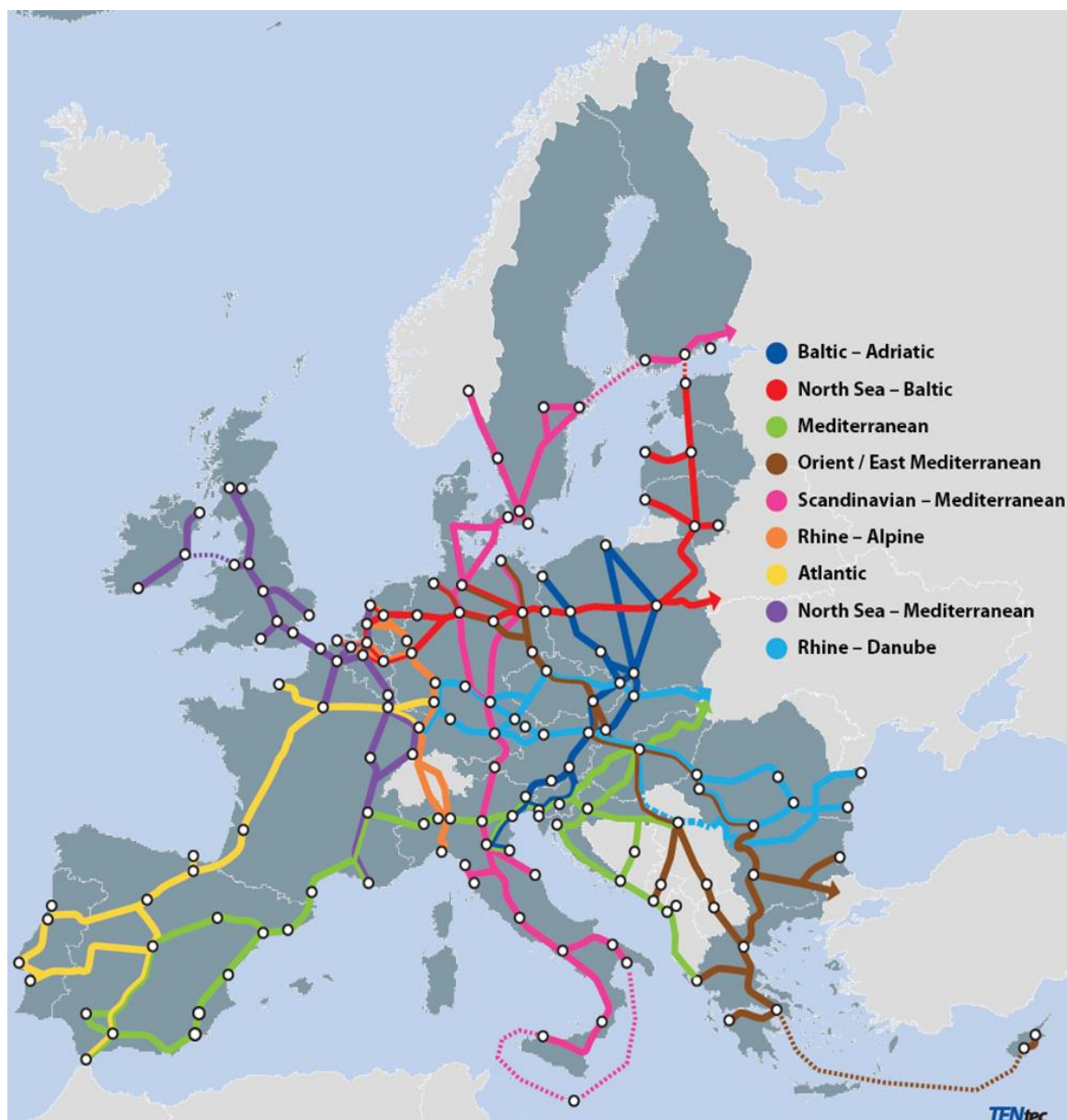
Realizując postulaty Komisji rozporządzenie wskazało także kryteria uznania fragmentów sieci za bazowe, a także mapki przebiegu głównych korytarzy. Ustalono, że sieć bazowa obejmować będzie docelowo:

---

<sup>161</sup> Art. 4 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE...

- 94 główne porty europejskie z połączeniami kolejowymi i drogowymi,
- 38 kluczowych portów lotniczych z połączeniami kolejowymi do dużych miast,
- 15 000 km linii kolejowych dostosowanych do dużych prędkości,
- 35 projektów transgranicznych mających na celu usunięcie wąskich gardeł<sup>162</sup>.

Rysunek 7. Korytarze sieci bazowej TEN-T – plan z 2013 roku.



Źródło: Korytarze sieci bazowej TEN-T (towarowe i pasażerskie) [online:] Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:TEN-T\\_core\\_network\\_corridors\\_\(freight\\_and\\_passenger\)-RYB18.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:TEN-T_core_network_corridors_(freight_and_passenger)-RYB18.png) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>162</sup> A. Lipińska-Słota, *Korytarze transportowe...*, s. 2109-2110.

Szczegółowy przebieg i zakres planowanych inwestycji z nimi związany został określony w równoległe wydanym rozporządzeniu nr 1316 z 2013 roku wprowadzającym jednocześnie nowe zasady finansowania planowanych inwestycji. Ustanowiono wówczas dziewięć korytarzy bazowych transeuropejskiej sieci transportowej:

1. Korytarz Bałtyk - Adriatyk,
2. Korytarz Morze Północne - Bałtyk,
3. Korytarz basenu Morza Śródziemnego,
4. Korytarz kraje Orientu – wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego,
5. Korytarz Skandynawia – Morze Śródziemne,
6. Korytarz Ren-Alpy,
7. Korytarz Atlantyck,
8. Korytarz Morze Północne – Morze Śródziemne,
9. Korytarz Ren – Dunaj<sup>163</sup>.

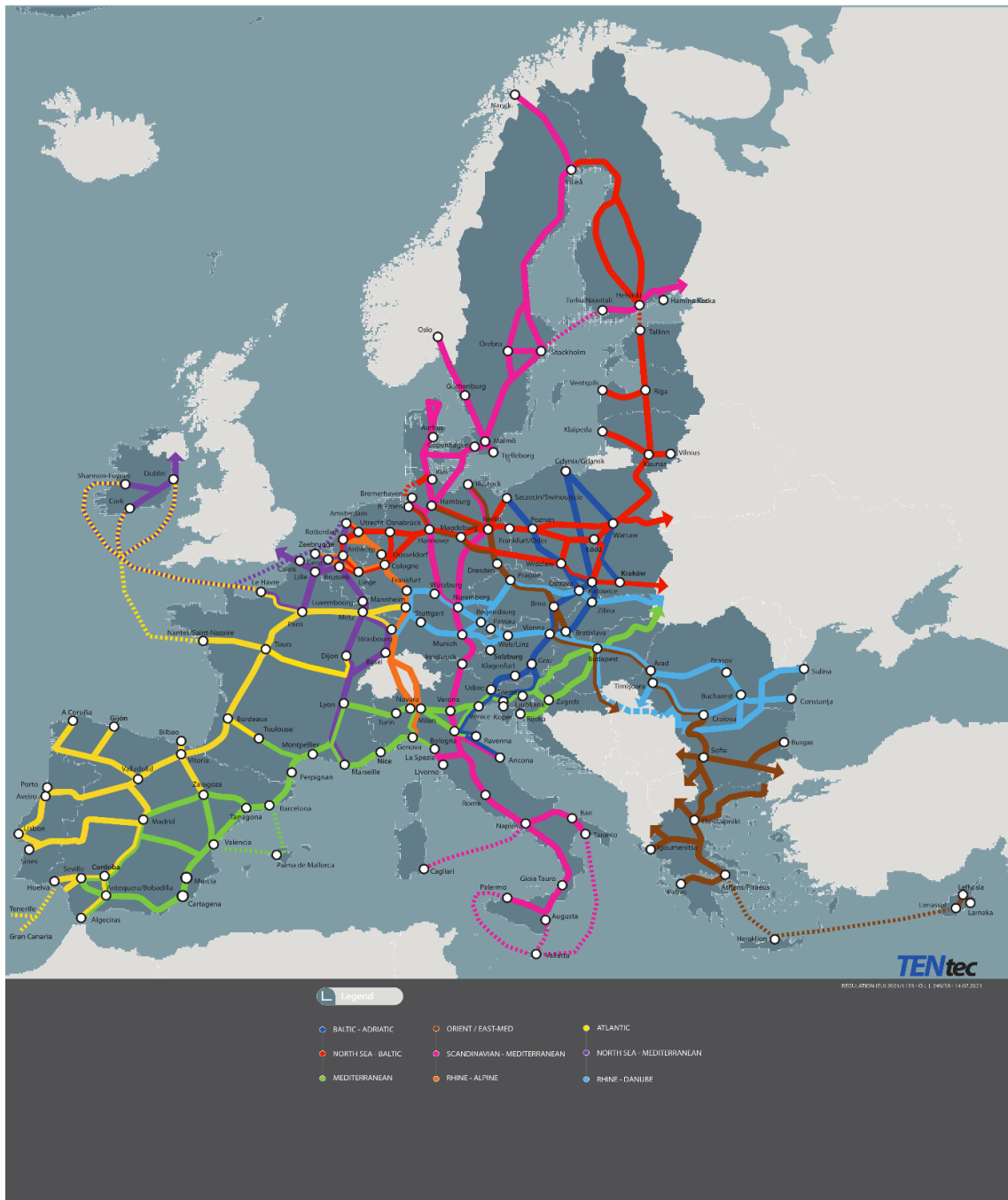
Obecna mapa korytarzy sieci bazowej TEN-T jest nieco zmieniona w stosunku do planu z 2013 roku. Wpłynęły na to omówione w poprzednim rozdziale nowelizacje zasad wspólnej polityki transportowej w ostatnich latach, które zmierzają do większej intermodalności i ograniczenia emisji, ale jednocześnie kładą większy nacisk na powiązanie obszarów peryferyjnych i słabiej rozwiniętych. Pojawiła się także myśl zwiększenia liczby połączeń pomiędzy poszczególnymi korytarzami by umożliwić ich płynne łączenie i zmienianie. Jednak co szczególnie widoczne, usunięte zostały odcinki biegnące przez Zjednoczone Królestwo w związku z brexitem, który dokonał się na początku 2020 roku. Zmiany te zawiera rozporządzenie nr 1153 z 2021 roku<sup>164</sup>.

---

<sup>163</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32013R1316> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>164</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 249/38, 14.07.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32021R1153> (dostęp: 31.12.2021).

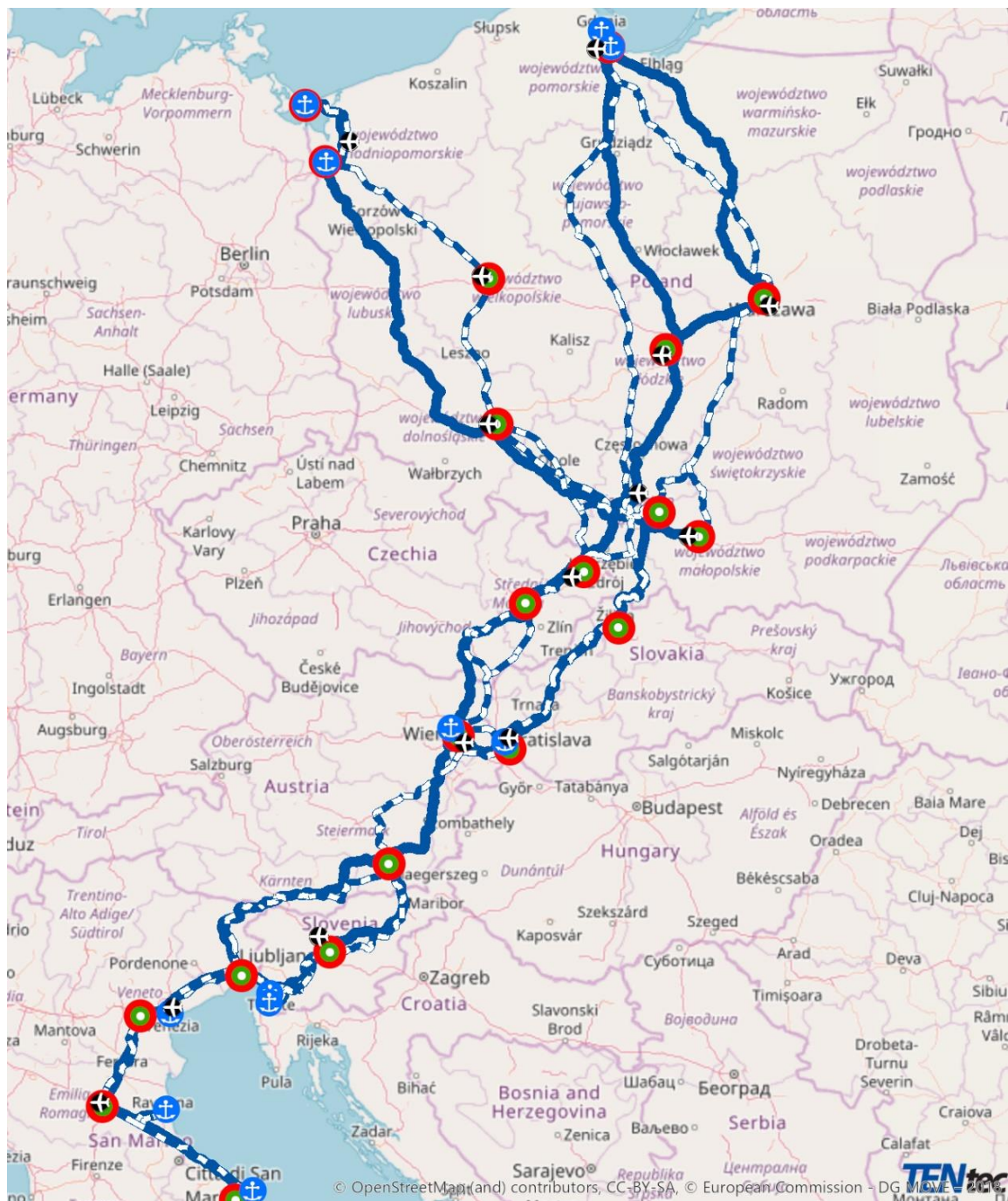
Rysunek 8. Korytarze sieci bazowej TEN-T – plan z 2020 roku.



Źródło: *Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t> (dostęp: 31.12.2021).

Przez Polskę przebiegają dwa spośród ustanowionych korytarzy sieci bazowej TEN-T. Korytarz Bałtyk – Adriatyk łączy porty bałtyckie z portami na wybrzeżu adriatyckim (Triest, Wenecja, Rawenna, Ancona) przez Czechy, Austrię i Słowenię. Biegnie odnogami od Świnoujścia i od Gdyni do granicy z Czechami.

Rysunek 9. Przebieg korytarza bazowego Bałtyk – Adriatyk.



Źródło: *Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t> (dostęp: 31.12.2021). Szlaki kolejowe oznaczone są linią przerywaną.

Korytarz Morze Północne – Bałtyk łączy Finlandię, Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę z portami morskimi w Belgii, Holandii i Niemczech. Obecnie w Polsce przebiega dwoma głównymi odnogami. Południowa prowadzi od granicy z Niemcami przez Wrocław, Katowice, Kraków i Rzeszów do granicy z Ukrainą. Druga prowadzi od granicy

z Niemcami przez Poznań i Łódź do Warszawy, a dalej w stronę granicy z Litwą z odgałęzieniem do granicy z Białorusią. Do tego korytarza należy także łącznik pomiędzy Katowicami a Łodzią, przy czym przebiegi dróg kołowych i linii kolejowych w przypadku obu korytarzy są dość zbliżone, choć w związku z istniejącą infrastrukturą można zauważyć różnice w przebiegu łączników pomiędzy głównymi węzłami transportowymi.

Rysunek 10. Przebieg korytarza bazowego Morze Północne – Bałtyk.



Źródło: *Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t> (dostęp: 31.12.2021). Szlaki kolejowe oznaczone są linią przerywaną.

Ogółem ukończenie do 2050 roku zaplanowanej, pełnej sieci kompleksowej TEN-T oznaczałoby, że w jej skład wchodzić będzie:

138 tysięcy kilometrów linii kolejowych,

136,5 tysiąca kilometrów dróg,

23,5 tysiąca śródlądowych dróg wodnych<sup>165</sup>.

Należy pamiętać, że porty morskie i lotniska uznawane są za integralne elementy sieci sprzyjające jej intermodalności. Dodatkowo w każdym z węzłów musi istnieć infrastruktura umożliwiająca przeładunek i pozwalająca na wykorzystanie transportu kombinowanego, a także ułatwiająca realizację zasady ostatniego kilometra, która wskazuje, że tylko ostatnie odcinki szlaku towaru od nadawcy do odbiorcy powinno odbywać się przy wykorzystaniu transportu drogowego. Umożliwia to lepsze zarządzanie przepływami strumieni towarów i w konsekwencji przynajmniej częściowo zapobiega zjawiskom kongestii generującym znaczne straty i ograniczającym w konsekwencji możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego.

Dziewięć wskazanych korytarzy transportowych uzupełniają dwa istotne projekty. Są to omówione uprzednio: europejski system zarządzania ruchem kolejowym oraz autostrady morskie. Każdy z korytarzy sieci bazowej ma obecnie swojego odrębnego koordynatora, który zgodnie z rozporządzeniem nr 1315 z 2013 roku:

- „wspiera skoordynowane wdrażanie danego korytarza sieci bazowej, w szczególności terminową realizację planu prac dla tego korytarza sieci bazowej;
- sporządza wraz z państwami członkowskimi plan prac dotyczących korytarza i monitoruje jego realizację;
- zasięga opinii forum ds. korytarza w kwestii tego planu i jego realizacji;
- zgłasza państwom członkowskim, Komisji i, w razie potrzeby, wszystkim innym podmiotom bezpośrednio zaangażowanym w rozwój korytarza sieci bazowej wszelkie napotkane trudności, w szczególności w przypadku gdy następuje spowolnienie rozwoju korytarza, w celu udzielenia pomocy przy znalezieniu odpowiedniego rozwiązania;
- sporządza coroczne sprawozdanie dla Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji i zainteresowanych państw członkowskich na temat postępów we wdrażaniu korytarza sieci bazowej;

---

<sup>165</sup> J. Pieriegud, *Korytarze transportowe...*, s. 100.

- analizuje zapotrzebowanie na usługi transportowe, możliwości zapewnienia funduszy i finansowania dla inwestycji oraz działania, które należy podjąć, i warunki, które należy spełnić, aby ułatwić dostęp do takich funduszy lub finansowania, a także przedstawia odpowiednie zalecenia”<sup>166</sup>.

W swych pracach każdy z koordynatorów jest wspierany przez forum do spraw korytarza, w skład którego wchodzi przedstawiciele państw członkowskich, przez których obszar przebiega dany korytarz oraz przedstawiciele podmiotów zarządzających infrastrukturą. Każdy z koordynatorów sporządza plan prac dla korytarza, który obejmuje opis korytarza; wskazanie odcinków transgranicznych i analizę możliwości w zakresie interoperacyjności, multimodalności, obciążenia dla środowiska i środków, jakie należy podjąć by zmniejszyć emisje z korytarza do środowiska; opis przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz listę koniecznych do podjęcia inwestycji wraz z ich analizą. Plan taki muszą zatwierdzić państwa członkowskie, przez których terytorium przebiega dany korytarz, po czym jest on przekazywany do wiadomości Komisji, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Wszystkie plany podlegają modyfikacjom wynikającym z jednej strony z realizacji części inwestycji, a z drugiej strony, z dodawania kolejnych inwestycji w wyniku zmian wcześniejszych ustaleń. W odniesieniu do korytarzy przebiegających przez Polskę pierwsze plany zatwierdzone były przez Radę Ministrów w 2015 roku<sup>167</sup>. Obecnie zatwierdzona przez Ministra Infrastruktury jest trzecia odsłona planów z 2018 roku<sup>168</sup>, a procedowane są ich najnowsze, czwarte wersje z 2020 roku<sup>169</sup>. Tak jak pozostałe części sieci bazowej TEN-T całość inwestycji ma zostać ukończona do 2030 roku. Obecnie jako odcinki opóźnione, których realizacja jest zagrożona bowiem

<sup>166</sup> Art. 45 *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE...*

<sup>167</sup> *W kierunku utworzenia planu pracy dla korytarza Morze Północne – Bałtyk* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/b1d6d5f2-bc24-41a3-86e7-7328803a20bd> (dostęp: 31.12.2021); *W kierunku utworzenia planu pracy dla korytarza Bałtyk – Adriatyk* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/d8632abd-6384-4178-8a85-753c671e44a1> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>168</sup> European Commission, *Bałtyk – Adriatyk. Korytarz sieci bazowej TEN-T. Trzeci plan prac koordynatora Kurt Bodewig*, luty 2018 r. [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/ec022edc-68ed-476e-bf4a-204aa9cb99ba> (dostęp: 31.12.2021); European Commission, *Morze Północne – Bałtyk. Korytarz sieci bazowej TEN-T. Trzeci plan prac koordynatora Catherine Trautmann*, kwiecień 2018 r. [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/c839fe07-153a-4f3e-bef4-aaec0619bfd1> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>169</sup> European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, *Baltic Adriatic. Fourth Work Plan of the European Coordinator Anne Elisabet Jensen*, June 2020 [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/6429872c-ec20-4e64-9274-c40e03328a37> (dostęp: 31.12.2021); European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, *North Sea Baltic. Fourth Work Plan of the European Coordinator Catherine Trautmann*, June 2020 [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/0c2c7eb1-84ad-4021-8f9e-31880d8ea60e> (dostęp: 31.12.2021).

prace przy nich jeszcze się nie rozpoczęły wskazywane są na terenie Polski jedynie dwa projekty. Odcinek kolei dużych prędkości Warszawa-Łódź-Poznań/Wrocław w przebiegu korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie oraz linie kolejowe Szczecin-Świnoujście, Gliwice-Opole i Milówka-Zwardoń w przebiegu korytarza Bałtyk – Adriatyk<sup>170</sup>.

Tak jak w poprzedniej dekadzie utrzymano istnienie specjalnej agencji mającej służyć wsparciem technicznym projektów rozwoju infrastruktury. Jednak na podstawie decyzji Komisji nr 813 z grudnia 2013 roku od 1 stycznia 2014 roku zmieniła się jej nazwa i zakres działalności. Agencję Wykonawczą ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej zastąpiono Agencją Wykonawczą ds. Innowacyjności i Sieci (Innovation and Networks Executive Agency - INEA)<sup>171</sup>. Oprócz kontynuowania idei realizacji sieci TEN-T oraz prowadzenia w latach 2007-2013 programów Marco Polo, agencji tej powierzono techniczne i finansowe zarządzanie instrumentem „Łącząc Europę” oraz częścią „Horyzont 2020”, który jest kolejnym unijnym programem zapewniającym wsparcie w zakresie badań naukowych dotyczących między innymi inteligentnego, zielonego i zintegrowanego transportu. Obok obsługi powyższych instrumentów wśród zadań agencji wskazano także zapewnienie wsparcia technicznego, realizację części zadań związanych z zarządzaniem wybranymi projektami oraz obsługę finansową w ramach programów unijnych TEN-T i Marco Polo (autostrady morskie). Zarządzanie przez Agencję projektami z zakresu infrastruktury transportowej odbywało się w ścisłej współpracy z Dyrekcją Generalną ds. Mobilności i Transportu (MOVE) (dawniej Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu (TREN) Komisji Europejskiej, która odpowiada za całość polityki, programowanie i ocenę programu TEN-T.

Przemiany we wspólnej polityce transportowej wprowadzane w ostatnich latach sprawiły, że agencja ponownie zmieniła nazwę i mandat. 31 marca 2021 roku INEA zakończyła działalność, a na jej miejsce powołana została Europejska Agencja Wykonawcza ds. Klimatu Infrastruktury i Środowiska (European Climate Infrastructure

---

<sup>170</sup> Por: A. Pomykała, *Czwarty Plan działań dla korytarzy TEN-T*, „Systemy transportowe” 12/2020, s. 20 i 23.

<sup>171</sup> *Commission Implementing Decision 2013/801/EU of 23 December 2013 establishing the Innovation and Networks Executive Agency and repealing Decision 2007/60/EC as amended by Decision 2008/593/EC*, Official Journal of the European Union L 352/65, 24.12.2013 [online:] European Commission, [https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal\\_framework/commission\\_decision\\_2013801eu\\_inea.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal_framework/commission_decision_2013801eu_inea.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

and Environment Executive Agency)<sup>172</sup>. Przejęła ona wszystkie dotychczasowe zadania INEA, które uzupełnione zostały jeszcze o szereg zadań związanych z obsługą programów dotyczących innowacyjności, zielonej energii czy sprawiedliwej transformacji. Można zatem stwierdzić, że zakres kompetencji nowej agencji został poszerzony odpowiednio do nowych priorytetów Unii Europejskiej dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego, a co za tym idzie rozwoju transportu w kierunku zeroemisyjności<sup>173</sup>.

O ile w pierwszych dekadach istnienia wspólnej polityki transportowej środki oddziaływania miały wyłącznie charakter prawny, o tyle wraz z jej rozwojem, a przede wszystkim ze zwiększeniem zainteresowania kwestiami infrastruktury transportowej rosła potrzeba zaangażowania środków finansowych. Już realizacja 30 priorytetów przewidzianych w 2004 roku miała wymagać, jak szacowano, nakładów rządu 340 mld euro<sup>174</sup>. W rzeczywistości koszty realizacji projektów TEN-T w latach 1993-2006 wyniosły 458 mld euro, z czego 163 mld pochodziła z budżetu Wspólnoty, a resztę wyasygnowały państwa członkowskie z własnych środków<sup>175</sup>. Z kolei na lata 2007-2013 oczekiwano wydatków ogółem na poziomie 337 mld euro, z czego z budżetu UE pochodzić miało 157 mld euro. W rzeczywistości kwoty były niższe, na co złożył się światowy kryzys z 2007 roku, a także ostatnie wydarzenia związane z pandemią covid-19. Niemniej jednak w latach 2007-2020 z różnych programów znajdujących się w budżecie Unii Europejskiej na rozwój sieci TEN-T wydatkowano 193,4 mld euro<sup>176</sup>.

---

<sup>172</sup> *Commission Implementing Decision (EU) 2021/173 of 12 February 2021 establishing the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, the European Health and Digital Executive Agency, the European Research Executive Agency, the European Innovation Council and SMEs Executive Agency, the European Research Council Executive Agency, and the European Education and Culture Executive Agency and repealing Implementing Decisions 2013/801/EU, 2013/771/EU, 2013/778/EU, 2013/779/EU, 2013/776/EU and 2013/770/EU*, Official Journal of the European Union L 50/9, 15.2.2021 [online:] EUR-Lex, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2021.050.01.0009.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2021%3A050%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2021.050.01.0009.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2021%3A050%3ATOC) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>173</sup> Porównaj z założeniami: A. Jaskulski, *Założenia polityki transportowej Unii Europejskiej w XXI wieku. Uwarunkowania, wyzwania, strategię działania*, „Rocznik Integracji Europejskiej” nr 7/2013, s. 283-284.

<sup>174</sup> E. Załoga, *Trendy...*, s. 183.

<sup>175</sup> Tamże, s. 184.

<sup>176</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Przegląd horyzontalny. Udoskonalanie sektora transportu w UE – aktualne wyzwania*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej 2018, s. 15.

Tabela 1. Środki przeznaczone na politykę transportową w latach 2007-2020 w mld euro.

<b>Instrument</b>	<b>2007–2013</b>	<b>2014–2020</b>	<b>Ogółem</b>
EFRR i Fundusz Spójności / EFSI	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8,0	nd.	8,0
Marco Polo	0,5	nd.	0,5
„Łącząc Europę” – transport	nd	24,12	24,12
FP71 – transport	4,2	nd.	4,2
„Horyzont 2020” – transport	nd.	6,3	6,3
Ogółem	94,5	98,9	193,4

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Przegląd horyzontalny. Udoskonalanie sektora transportu w UE – aktualne wyzwania*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej 2018, s. 15.

Powyższe kwoty uzupełniają kredyty udzielone przez Europejski Bank Inwestycyjny, które w latach 2007-2018 zamknęły się kwotą 140 mld euro<sup>177</sup>. W kolejnych latach i perspektywach wydatki mają rosnąć. Dla przykładu według planu na 2021 rok miały zamknąć się kwotą 28,5 mld euro<sup>178</sup>. Szacunki wskazują przy tym, że na zakończenie programu utworzenia do 2030 roku sieci bazowej TEN-T konieczne są inwestycje z różnych źródeł sięgające kwoty 500 mld euro. Biorąc pod uwagę wszystkie wydatki, a więc uwzględniając sieć kompleksową oraz pozostałe inwestycje w infrastrukturę, kwota ta do 2030 roku powinna wynieść około 1,5 biliona euro<sup>179</sup>, choć pamiętać należy, że są to środki, które pochodzić mogą z różnych źródeł, a jak już wspomniano największa ich część wciąż pochodzi z budżetów państw członkowskich<sup>180</sup>.

Z powyższej tabeli łatwo dostrzec, że źródła finansowania projektów infrastrukturalnych zmieniały się w czasie. Najważniejsze z nich obejmowało Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności, które obecnie na podstawie

<sup>177</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Przegląd horyzontalny...*, s. 17.

<sup>178</sup> Tamże, s. 18.

<sup>179</sup> P. Luica, *For a complete TEN-T, an increased EU budget is needed*, „Railway PRO”, May 2018, s. 32.

<sup>180</sup> Por: M. Czech, *Pan-european transport corridors in the policy of the European Union*, „Inżynieria Bezpieczeństwa Obiektów Antropogenicznych”, 1/2021, s. 7.

rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1303 z grudnia 2013 roku<sup>181</sup> wchodzi w skład Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych. Zwłaszcza drugi z wymienionych - Fundusz Spójności, z którego mogą korzystać te państwa, które nie osiągają 90% średniej unijnej produktu narodowego brutto per capita, jest cennym źródłem finansowania inwestycji w infrastrukturę transportową. Jest to wprost wyrażone w jego zasadach jak bowiem stanowi rozporządzenie nr 1084 z 2006 roku pomoc udzielana być może na działania z zakresu:

- „transeuropejskich sieci transportowych, w szczególności priorytetowych projektów, stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, określonych w decyzji nr 1692/96/WE;
- środowiska w ramach priorytetów wspólnotowej polityki ochrony środowiska zgodnie z polityką i programem działania w zakresie środowiska naturalnego. W tym kontekście Fundusz może także udzielać wsparcia w dziedzinach związanych ze zrównoważonym rozwojem, które przedstawiają wyraźne korzyści w wymiarze środowiskowym, czyli efektywności energetycznej i energii odnawialnej, a w sektorze transportowym, poza sieciami transeuropejskimi, kolei, transportu rzeczno i morskiego intermodalnych systemów transportowych i ich interoperacyjności, zarządzania ruchem drogowym, morskim i lotniczym, ekologicznego transportu miejskiego i transportu publicznego”<sup>182</sup>.

Przy czym obecnie obowiązujące przepisy zostały nieco zmodyfikowane i jako zakres działań objętych pomocą wskazują:

- „inwestycje na rzecz środowiska, włączając w to dziedziny związane ze zrównoważonym rozwojem oraz energią niosące ze sobą korzyści dla środowiska;

---

<sup>181</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/320, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1303&from=en> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>182</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1164/94, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 210/79, 31.7.2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A32006R1084> (dostęp: 31.12.2021).

- TEN-T zgodnie z wytycznymi przyjętymi rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013;
- pomoc techniczną<sup>183</sup>.

Należy podkreślić, że w przypadku komponentu przeznaczonego na ochronę środowiska również można go wykorzystywać na działania z zakresu transportu. Aby to było możliwe działania muszą być ukierunkowane na zrównoważony rozwój oraz dotyczyć transportu kolejowego, śródlądowego i morskiego, intermodalnych systemów transportowych i ich interoperacyjności, zarządzania ruchem drogowym, morskim i lotniczym, ekologicznego transportu miejskiego i publicznych środków transportu, a jednocześnie nie być objęte planem TEN-T.

Drugim największym źródłem finansowania projektów z zakresu transportu w okresie planowania 2007-2013 był instrument dedykowany sieciom transeuropejskim. Został on ustanowiony rozporządzeniem nr 680 z 2007 roku<sup>184</sup>. Przewidziano w nim, że na działania związane z rozwojem sieci transeuropejskich przeznaczone zostanie w tym okresie 8,168 mld euro, z czego 8,013 mld euro na sieci transportowe, a pozostałe 155 mln euro na sieci energetyczne. Przy czym wprowadzone zostały jednoznacznie wyrażone ograniczenia co do wysokości udziału środków pochodzących z tego instrumentu w kosztach projektu. Nie mógł on przekraczać:

1. „Badania: 50 % całkowitych kwalifikowalnych kosztów, bez względu na rodzaj danego projektu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;
2. Prace:
  - projekty priorytetowe w zakresie transportu: maksymalnie 20 % kwalifikowalnych kosztów, maksymalnie 30 % kwalifikowalnych kosztów w przypadku odcinków transgranicznych, pod warunkiem że zainteresowane państwa członkowskie przedstawiły Komisji wszystkie niezbędne gwarancje dotyczące wykonalności finansowej projektu oraz harmonogram jego realizacji;
  - projekty w dziedzinie energii: maksymalnie 10 % kwalifikowalnych kosztów;
  - inne niż priorytetowe projekty w zakresie transportu: maksymalnie 10 % kwalifikowalnych kosztów;

<sup>183</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/281, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1300&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>184</sup> Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych...

3. Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS):
  - wyposażenie torowe: maksymalnie 50 % kwalifikowalnych kosztów badań i prac;
  - wyposażenie pokładowe: maksymalnie 50 % kwalifikowalnych kosztów opracowania i wykonania prototypów dla instalacji ERTMS na istniejącym taborze kolejowym, pod warunkiem że prototyp jest zatwierdzony w co najmniej dwóch państwach członkowskich; maksymalnie 50 % kwalifikowalnych kosztów wyposażenia seryjnego do celów instalacji ERTMS na taborze kolejowym; w ramach programu wieloletniego Komisja ustala jednak maksymalną kwotę pomocy na każdy zespół trakcyjny;
4. Systemy zarządzania ruchem drogowym, lotniczym, morskim, żeglugą śródlądową, i żeglugą przybrzeżną: maksymalnie 20 % kwalifikowalnych kosztów prac<sup>185</sup>.

Powyższe instrumenty uzupełniał program Marco Polo, pierwotnie ustanowiony w 2003 roku jako instrument wspierający przyjazne środowisku działania nakierowane na przenoszenie transportu na mniej uciążliwe gałęzie. Oznaczało to możliwość finansowania wszelkich projektów, których celem było ograniczanie ruchu drogowego poprzez ustanawianie alternatywnych szlaków transportowych przy wykorzystaniu linii kolejowych, żeglugi śródlądowej lub transportu morskiego krótkiego zasięgu. Zarówno w latach 2003-2006, jak i w latach 2007-2013 nie udało się zebrać odpowiedniej liczby projektów i wydatkować wszystkich przewidzianych środków finansowych. W rezultacie po 2013 roku program został anulowany, a kontynuowanie obsługi rozpoczętych wcześniej projektów powierzono INEA. Ostateczne zamknięcie programu miało miejsce w 2020 roku. Pomimo niejednoznacznych opinii o jego efektach należy podkreślić, że według szacunków przyczynił się w tym czasie do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla o około 3,5 miliarda ton dzięki przesunięciu z dróg transportu około 42 mld tonokilometrów<sup>186</sup>.

W kolejnym okresie programowania, w latach 2014-2020 asygnowane środki finansowe były bardzo zbliżone. Wprawdzie zakończono nabory na finansowanie projektów w programach TEN-T i Marco Polo, a środki pozostające w dyspozycji

---

<sup>185</sup> Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych...

<sup>186</sup> Innovation and Networks Executive Agency, *Final Report. Marco Polo II Programme 2007-2013*, European Union Publications Office 2020, s. 2.

Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych, a zwłaszcza Funduszu Spójności zostały zmniejszone<sup>187</sup>, ale uruchomiony został nowy instrument „Łącząc Europę”. Został on utworzony powołanym już rozporządzeniem nr 1316 z grudnia 2013 roku<sup>188</sup> i miał wspierać działania zmierzające do inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich odpowiednio do postanowień programu „Europa 2020”. Budżet programu zamknął się kwotą 33,242 mld euro z czego 26,25 mld euro przeznaczone było na sieci transportowe, 1,14 mld euro na sieci telekomunikacyjne a 5,85 mld euro na sieci energetyczne. W ramach kwoty przeznaczonej na transport 11,3 mld euro przesunięte zostało ze środków Funduszu Spójności i mogło być wykorzystane wyłącznie na inwestycje na terytorium państw spełniających kryteria kwalifikowalności w nim obowiązujące, a więc posiadające dochód narodowy brutto w przeliczeniu na mieszkańca poniżej 90% średniej unijnej<sup>189</sup>. Środki pochodzące z programu „Łącząc Europę” przeznaczone na poszczególne działania związane z rozwojem sieci transportowej w stosunku do całkowitych kosztów projektów nie mogły przekraczać:

1. „W odniesieniu do dotacji na prace studyjne – 50 % kwalifikowalnych kosztów;
2. W odniesieniu do dotacji na roboty:
  - w odniesieniu do sieci kolejowych i drogowych w przypadku państw członkowskich niemających sieci kolejowej na swoim terytorium lub w przypadku państwa członkowskiego, lub jego części, z siecią odizolowaną bez dalekobieżnego kolejowego transportu towarowego – 20 % kwalifikowalnych kosztów; stawka finansowania może zostać podniesiona do maksimum 30 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł i do 40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi i działań poprawiających interoperacyjność kolei;
  - w odniesieniu do śródlądowych dróg wodnych: 20 % kwalifikowalnych kosztów; stawka finansowania może zostać podniesiona do maksimum

---

<sup>187</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006...

<sup>188</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010...

<sup>189</sup> Art. 5 tamże.

40 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł i do maksimum  
40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi;

- w odniesieniu do śródlądowego transportu, połączeń z multimodalnymi platformami logistycznymi i ich rozwoju, w tym połączeń z portami śródlądowymi i morskimi oraz portami lotniczymi, a także rozwoju portów: 20 % kwalifikowalnych kosztów;
  - w odniesieniu do działań służących ograniczeniu hałasu powodowanego przez kolejowy transport towarowy, w tym poprzez modernizację istniejącego taboru: 20 % kwalifikowalnych kosztów, (...);
  - w odniesieniu do lepszego dostępu do infrastruktury transportowej dla osób niepełnosprawnych: 30 % kwalifikowalnych kosztów robót adaptacyjnych, które nie mogą przekraczać w żadnym wypadku 10 % całkowitych kwalifikowalnych kosztów robót;
  - w odniesieniu do działań wspierających nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu – 20 % kwalifikowalnych kosztów;
  - w odniesieniu do działań wspierających transgraniczne odcinki dróg – 10 % kwalifikowalnych kosztów;
3. W odniesieniu do dotacji na systemy i usługi aplikacji telemetrycznych:
- w odniesieniu do naziemnych elementów ERTMS, systemu SESAR, RIS i VTMS – 50 % kwalifikowalnych kosztów;
  - w odniesieniu do naziemnych elementów ITS dla sektora drogowego – 20 % kwalifikowalnych kosztów;
  - w odniesieniu do pokładowych elementów ERTMS – 50 % kwalifikowalnych kosztów;
  - w odniesieniu do pokładowych elementów systemu SESAR, RIS, VTMS i ITS dla sektora drogowego – 20 % kwalifikowalnych kosztów (...);
  - w odniesieniu do działań wspierających rozwój autostrad morskich – 30 % kwalifikowalnych kosztów.
  - w odniesieniu do systemów aplikacji telemetrycznych, innych niż wymienione usług transportu towarowego i bezpiecznych miejsc

parkingowych w ramach drogowej sieci bazowej – 20 % kwalifikowalnych kosztów”<sup>190</sup>.

Wyraźnie widoczne jest, że instrument wprowadzony w połowie ubiegłej dekady szczególnie naciskał na projekty dotyczące rozwoju transportu kolejowego w zakresie inwestycji w sieci jak i systemów informacji i zarządzania ruchem. Odpowiada to współczesnym celom polityki transportowej związanym przede wszystkim z dekarbonizacją i ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery.

Omówione instrumenty skierowane przede wszystkim na inwestycje uzupełniają środki przeznaczone głównie na prace badawczo-rozwojowe. Działaniami takim w pierwszej perspektywie służyła część dedykowana transportowi siódmego programu ramowego w zakresie badań i rozwoju technologicznego<sup>191</sup>. W ramach komponentu transport mogły być wspierane prace z trzech zakresów. Po pierwsze, badania dotyczące transportu lotniczego, w tym między innymi: redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu; nowych silników i paliw alternatywnych; oraz funkcjonowania portów lotniczych i zarządzania ruchem lotniczym. Po drugie, dotyczące transportu powierzchniowego, w tym między innymi: redukcji emisji zanieczyszczeń i hałasu; nowych silników i paliw alternatywnych; utylizacji pojazdów i statków; pobudzanie zmian postaw w zakresie preferowanych środków transportu; zrównoważonej mobilności miejskiej; bezpieczeństwa w transporcie. Po trzecie, wspierające rozwój europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo i EGNOS): precyzyjnych usług nawigacyjnych i ich wykorzystania. Wszystkie te działania w kolejnym okresie planistycznym zostały przeniesione do programu „Horyzont 2020”<sup>192</sup>. Celem zawartego w nim komponentu zatytułowanego „inteligentny, zielony i zintegrowany transport” jest stworzenie europejskiego systemu transportowego, który będzie zasobooszczędny, przyjazny dla środowiska i klimatu, bezpieczny i spójny, z korzyścią dla wszystkich obywateli,

---

<sup>190</sup> Art. 10 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010....

<sup>191</sup> Decyzja nr 1982/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. dotycząca siódmego programu ramowego Wspólnoty Europejskiej w zakresie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji (2007-2013), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 412/1, 30.12.2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32006D1982> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>192</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Horyzont 2020” – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020) oraz uchylające decyzję nr 1982/2006/WE, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/104, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1291&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).

gospodarki i społeczeństwa, co ponownie dobrze koresponduje z ogólnymi celami polityki rozwojowej Unii Europejskiej.

Innym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych są kredyty i gwarancje udzielane przez Europejski Bank Inwestycyjny. Od 2015 roku na podstawie rozporządzenia nr 1017 z czerwca 2015 roku stały się one elementem składowym instrumentu Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych<sup>193</sup>. W ich ramach możliwe jest wspieranie rozwoju infrastruktury transportowej oraz innowacyjnych technologii transportowych przy czym szczegółowe warunki kwalifikowalności wskazują, że możliwe jest ich użycie na:

- „projekty i horyzontalne priorytety kwalifikujące się na mocy rozporządzeń (UE) nr 1315/2013 i (UE) nr 1316/2013;
- projekty na rzecz inteligentnej i zrównoważonej mobilności w miastach (dotyczące dostępności, redukcji emisji gazów cieplarnianych, zużycia energii i wypadków);
- projekty łączące węzły z infrastrukturą TEN-T”<sup>194</sup>.

Pod koniec ubiegłej dekady, zgodnie z zasadą prowadzenia przeglądów okresowych rozpoczął się przegląd polityki transportowej Unii Europejskiej. Jest to tym istotniejsze, że w analogicznym okresie nadano bieg omawianemu w poprzednim rozdziale programowi „Europa w ruchu”, który korespondował z „Europejskim Zielonym Ładem” kierując mobilność w stronę niskiej zasobochłonności i zeroemisyjności poprzez intensyfikację działań zmierzających do ograniczenia korzystania z paliw kopalnych. Zaburzenia w transporcie związane z pandemią covid-19 jasno pokazały jak duże jest znaczenie transportu i powodowanych przez niego emisji dla jakości środowiska życia człowieka i stanu ekologicznego świata. Pokazały jednocześnie jak istotne jest utrzymanie drożności szlaków transportowych i przepływu strumieni towarów dla współczesnej gospodarki. Zatem w pełni uwidoczniała konieczność poszukiwania zupełnie nowych rozwiązań dla połączenia dwóch wydawałoby się przeciwstawnych celów. Po pierwsze, rozwojowi mobilności rozumianemu jako nieustanny wzrost liczby przemieszczanych osób i towarów, co służy wzrostowi

---

<sup>193</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1017 z dnia 25 czerwca 2015 r. w sprawie Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego i Europejskiego Portalu Projektów Inwestycyjnych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 1291/2013 i (UE) nr 1316/2013 – Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 169/1, 1.7.2015 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32015R1017> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>194</sup> Art. 9 tamże.

gospodarcemu. Po drugie, ograniczaniu pochodzących z transportu szkodliwych emisji do środowiska, co służy zmniejszeniu zagrożenia jakie dla świata i cywilizacji ludzkiej niesie wzrost średniej temperatury i związane z nim zjawiska. Przesunięcie punktów nacisku jest zauważalne w przyjętym na przełomie dekad na kolejny okres planistyczny nowym programie „Horyzont Europa”<sup>195</sup>.

Obok kwestii ekologicznych, w ostatniej dekadzie pojawiło się jeszcze jedno wyzwanie, na które przez dziesięciolecia nie zwracano uwagi. Destabilizacja państw otaczających Unię Europejską, w tym na przykład „Arabska Wiosna”, czy zajęcie przez Federację Rosyjską Krymu i utworzenie samozwańczych republik na wschodzie Ukrainy zwiększyły poczucie zagrożenia militarnego państw członkowskich. Nie bez znaczenia były także zapowiedzi formułowane przez prezydenta Donalda Trampa dotyczące zmniejszenia zaangażowania Stanów Zjednoczonych Ameryki w Europie, a nawet podważające współczesny sens istnienia NATO. Wszystko to sprawiło, że dostrzeżona została potrzeba zwiększenia potencjału mobilności wojskowej, która mogłaby umożliwić szybkie reagowanie siłami konwencjonalnymi w razie zagrożeń pojawiających się na granicach zewnętrznych Unii<sup>196</sup>. W rezultacie do wspólnej polityki transportowej dodano nowy element – mobilność wojskową, która obok działań prawnych, wymiany informacji czy budowania wspólnych baz danych o terenach, miała na celu dostosowywanie infrastruktury do potrzeb transportów wojskowych i zwiększanie jej przepustowości w tym zakresie zwłaszcza w odniesieniu do przekraczania granic wewnętrznych Unii<sup>197</sup>. Naturalnym źródłem współfinansowania tego typu projektów wydawał się program „Łącząc Europę” wobec czego pojawiły się plany przekazania doń odpowiednich dodatkowych środków.

Program „Łącząc Europę” został zmieniony rozporządzeniem nr 1153 z lipca 2021 roku<sup>198</sup>. Jego planowany budżet zamyka się kwotą 33,7 mld euro z czego na sieci

---

<sup>195</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” oraz zasady uczestnictwa i upowszechniania obowiązujące w tym programie oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1290/2013 i (UE) nr 1291/2013, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 170/1, 12.5.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32021R0695> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>196</sup> Wysoki Przedstawiciel Unii do spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa, *Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej*, JOIN(2017) 41 final, Bruksela 10.11.2017 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017JC0041> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>197</sup> A. Czekaj, T. Usewicz, *Mobilność wojsk w Unii Europejskiej*, „Unia Europejska.pl” nr 2 (249)/2018.

<sup>198</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014, Dziennik

transportowe przeznaczono ogółem 25,807 mld euro, na sektor energetyczny 5,838 mld euro, a na sektor cyfrowy 2,065 mld euro. Tak jak w poprzednim okresie planowania 11,286 mld euro przeniesionych zostało do instrumentu „Łącząc Europę” z Funduszu Spójności i może zostać wykorzystane wyłącznie przez te państwa, które spełniają jego kryteria kwalifikowalności. Jednocześnie, odpowiednio do zwrócenia uwagi na kwestie mobilności wojskowej 1,691 mld euro zarezerwowano na działania związane z przystosowaniem części TEN-T do podwójnego wykorzystania infrastruktury transportowej w celu poprawy mobilności wojskowej. Analogicznie jak w poprzednim okresie programowania określone zostały maksymalne wskaźniki finansowania ze strony budżetu unijnego, przy czym w związku z nakładaniem źródeł wskazano poziomy maksymalne. Wynoszą one w odniesieniu do robót w sektorze transportu 30 % łącznych kosztów kwalifikowalnych. Stopy dofinansowania mogą zostać podwyższone do maksymalnie 50 % dla działań:

- „związanych z połączeniami transgranicznymi (...);
- wspierających systemy aplikacji telemetrycznych;
- wspierających śródlądowe drogi wodne lub interoperacyjność kolei;
- wspierających nowe technologie i innowacje;
- wspierających poprawę infrastruktury bezpieczeństwa; oraz
- dostosowujących infrastrukturę transportową do celów kontroli na granicach zewnętrznych Unii zgodnie z odpowiednimi przepisami unijnymi”<sup>199</sup>;

Natomiast w odniesieniu do środków przesuniętych z Funduszu Spójności, maksymalne stopy dofinansowania nie mogą przekraczać 85 % łącznych kosztów kwalifikowalnych.

Raport końcowy z przeglądu przyjętych w 2013 roku planów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej przedstawiony został pod koniec maja 2021 roku<sup>200</sup>. Wśród zawartych w nim wniosków wskazano między innymi, że istnieje duża potrzeba dalszego rozwoju szlaków transportowych, a także poprawiania jakości TEN-T, przy czym bez stworzenia odpowiednich korytarzy transportowych nie uda się

---

Urzędowy Unii Europejskiej L 249/38, 14.7.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32021R1153> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>199</sup> Art. 15 *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014...*

<sup>200</sup> European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, *Support study for the evaluation of Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the transEuropean transport network. Final Report*, 31 May 2021 [online:] Publication Office of the European Union, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/11f31ae6-4c1d-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en> (dostęp: 31.12.2021).

zrealizować celu ograniczenia emisji pochodzących z transportu o 90% do 2050 roku. Wobec powyższego istnieje potrzeba zmiany rozporządzenia dotyczącego TEN-T, w celu usprawnienia identyfikacji, łączenia i realizacji projektów z perspektywy zintegrowanych usług, wzmocnienia komplementarności sieci bazowej i kompleksowej, a także silniejszego stymulowania zaangażowania państw członkowskich oraz wzmocnienia instrumentów oddziaływania Unii Europejskiej<sup>201</sup>. W prace nad usprawnieniem realizacji inwestycji infrastrukturalnych włączył się również Parlament Europejski i Rada wydając w lipcu 2021 roku dyrektywę nr 1187<sup>202</sup>. Nie była to jednak całościowa, nowa regulacja i miała na celu wyłącznie usprawnienie procesów inwestycyjnych, w szczególności odpowiadając na stwierdzone problemy, ułatwienie procesu uzyskiwania odpowiednich zgód w przypadku realizacji projektów transgranicznych. Projekt całościowej regulacji przedstawiła Komisja w grudniu 2021 roku<sup>203</sup>. W odniesieniu do transeuropejskich sieci transportowych z uwagi na nadanie priorytetowego znaczenia kwestiom środowiskowym postuluje on:

- „rozwój nowej infrastruktury, poprawę i utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej, w szczególności poprzez uwzględnienie kwestii utrzymania infrastruktury w całym cyklu jej życia na etapie planowania budowy lub ulepszenia infrastruktury oraz poprzez utrzymywanie infrastruktury w stanie sprawności;
- optymalizację integracji infrastruktury i wzajemnych połączeń;
- wdrażanie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych;
- wdrażanie nowych technologii i systemów ICT dla transportu w celu zachowania lub poprawy wydajności infrastruktury;
- optymalizację wykorzystania infrastruktury, w szczególności poprzez skuteczne zarządzanie przepustowością i ruchem;

---

<sup>201</sup> European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, *Support study for the evaluation of Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the trans-European transport network...*, s. 174-183.

<sup>202</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2021/1187 z dnia 7 lipca 2021 r. w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 258/1, 20.7.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L1187&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>203</sup> European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*, COM/2021/812 final, 14.12.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN> (dostęp: 31.12.2021).

- uwzględnianie możliwych synergii z innymi sieciami, w szczególności transeuropejskimi sieciami energetycznymi lub telekomunikacyjnymi;
- rozwój zielonej, zrównoważonej i odpornej na zmianę klimatu infrastruktury, której celem jest zminimalizowanie negatywnego wpływu na zdrowie obywateli mieszkających w pobliżu sieci, na środowisko oraz ograniczenie degradacji ekosystemów;
- odpowiednie uwzględnienie odporności sieci transportowej i jej infrastruktury na zmianę klimatu, a także na zagrożenia naturalne i katastrofy spowodowane przez człowieka, a także celowe zakłócenia, aby umożliwić podjęcie tych wyzwań;
- odporność infrastruktury, zwłaszcza na odcinkach transgranicznych, zapewniającą szybką reakcję i powrót do normalnego stanu po zakłóceniach w ruchu”<sup>204</sup>.

Tym jednak co w najbardziej widoczny sposób odróżnia postulowaną regulację od poprzedniej z 2013 roku jest wprowadzenie trzystopniowego planu tworzenia sieci TEN-T. Obok uprzedniego podziału na bazową z terminem realizacji do 2030 roku i kompleksową z terminem realizacji do 2050 roku, wprowadza koncepcję rozszerzonej sieci bazowej, której realizacja miałyby się zakończyć w 2040 roku. Omawiany projekt został przekazany pod rozwagę Parlamentu Europejskiego i Rady i jest obecnie procedowany przy czym przewiduje się, że spowoduje on konieczność ponownej rewizji postanowień dotyczących programu „Łącząc Europę” na lata 2021-2027.

---

<sup>204</sup> Art. 5 European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 ...*

### 3. Uwarunkowania rozwoju koncepcji Via Carpatia

Koncepcja trasy Via Carpatia pojawiła się w 2006 roku i została oficjalnie zaprezentowana w trakcie konferencji międzynarodowej „Jedna droga – cztery kraje”, która odbyła się w październiku 2006 roku w Łańcucie. Jej uczestnikami były cztery państwa: Litwa, Polska, Słowacja i Węgry, reprezentowane przez ministrów transportu. Patronat nad tym wydarzeniem, a także nad całym projektem objął prezydent Lech Kaczyński, który 27 października 2006 roku, podczas uroczystego podpisania „Deklaracji Łańcuckiej”<sup>205</sup> mówił między innymi: „Są miejsca w Polsce, gdzie do stolicy Słowacji jest znacznie bliżej niż do Warszawy. Są miejsca w Polsce, gdzie do stolicy Litwy, Wilna, jest znacznie bliżej niż do Warszawy. (...) są też takie miejsca w Polsce, gdzie do Budapesztu jest bliżej niż do Warszawy. A mimo wszystko komunikacja jest utrudniona, ponieważ brak odpowiedniej sieci dróg” i dalej: „Ale jest jeszcze jeden, przynajmniej z polskiego punktu widzenia (myślę, że to tak samo dotyczy wszystkich pozostałych krajów) element bardzo istotny. (...) Otóż my mamy problem wschodnich rubieży Rzeczypospolitej. Mamy problem tego, że są to ziemie ekonomicznie słabsze od pozostałych, ekonomicznie dużo słabsze oczywiście od wielkich ośrodków miejskich, ale ten zwrot terenów, które nie są nasycone bardzo, jeżeli chodzi o duże aglomeracje, to się w Polsce nazywa problemem „ściany wschodniej” (...) Bardzo chcę, aby poziom rozwoju gospodarczego Polski się wyrównywał. I z tego punktu widzenia odpowiednie połączenia na linii z północy na południe czy z południa na północ – tu powiem przykładowo, między Rzeszowem, a Białymstokiem – muszą być nieporównanie lepsze niż są w tej chwili”<sup>206</sup>.

W swym wystąpieniu prezydent Lech Kaczyński zwrócił uwagę na ważny dla koncepcji powstania Via Carpatia fakt relatywnego zapóźnienia społeczno-gospodarczego wschodnich części Polski, Słowacji i Węgier. Częściowym rozwiązaniem mającym przynieść możliwość zintensyfikowania rozwoju tych obszarów była zawarta w „Deklaracji Łańcuckiej” koncepcja utworzenia trasy drogowej Kowno — Białystok —

---

<sup>205</sup> *Deklaracja Łańcucka Ministrów Transportu Republiki Litewskiej, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowackiej i Republiki Węgierskiej w sprawie rozbudowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej poprzez stworzenie najkrótszej drogi wzdłuż osi północ-południe łączącej Litwę, Polskę, Słowację i Węgry, Łańcut 27 października 2006 r...*

<sup>206</sup> *Deklaracja Łańcucka, 27.10.2006* [online:] Oficjalna strona Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, [https://www.prezydent.pl/archiwalne-aktualnosci/aktualnosci-rok-2006/deklaracja-lancucka,28677\\_archive](https://www.prezydent.pl/archiwalne-aktualnosci/aktualnosci-rok-2006/deklaracja-lancucka,28677_archive) (dostęp: 31.12.2021).

Lublin — Rzeszów — Preszów — Koszyce — Miskolc — Debreczyn. Połączono ją z deklaracją czterech zainteresowanych państw dotyczącą uwzględnienia wyżej wymienionej trasy drogowej wśród priorytetów krajowych polityk transportowych, oraz podjęcia wszelkich możliwych działań w celu włączenia trasy na całej jej długości do Transeuropejskiej Sieci Transportowej w ramach przeglądu Wytocznych Wspólnoty zaplanowanych na 2010 roku.

W 2006 roku w trakcie konferencji wyartykułowane zostały dwie podstawowe kwestie dla powstania drogi. Po pierwsze, słabszy rozwój „ściany wschodniej” umawiających się państw w stosunku do reszty ich terytoriów, na co remedium miał być rozwój infrastruktury komunikacyjnej ułatwiającej przepływ osób i towarów na osi północ-południe. Po drugie, potrzeba włączenia tej koncepcji do zestawu projektów priorytetowych TEN-T i w ten sposób uzyskanie przynajmniej części niezbędnych na jego realizację środków. Wydaje się jednak, że słabiej zauważony pozostał wówczas jeszcze jeden czynnik, który ostatecznie wpłynął na rozwój koncepcji i jej obecną realizację. Wprawdzie ówczesnie projekt Via Carpatia obejmował cztery państwa, jednak wraz z rozszerzeniem Unii o Bułgarię i Rumunię mógł zostać przedłużony i zapewnić połączenie nie tylko z Morzem Czarnym odpowiednio do koncepcji Międzymorza, ale także z Bliskim i Dalekim Wschodem dzięki rozwojowi wspomnianych w poprzednim rozdziale korytarzy transportowych łączących Europę i Azję. Co istotne, utworzenie planowanej drogi stworzyłoby dla państw Europy Środkowej i Wschodniej alternatywę: czy korzystać ze szlaków północnych biegnących przez Federację Rosyjską, czy południowych, które do Europy wkraczą przez mosty na Bosforze? Znaczenie tych kwestii wzmocniła jeszcze polityka Chińskiej Republiki Ludowej, która w ostatnich latach coraz silniej promuje koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku (Inicjatywy Pasa i Szlaku).

### 3.1. Via Carpatia jako szansa rozwoju obszarów peryferyjnych

Polityka spójności Unii Europejskiej wyrasta z przekonania, że pożądane jest wyrównywanie poziomu wieloaspektowego rozwoju wszystkich regionów wspólnoty. Mówiąc o spójności tradycyjnie wyróżniało się dwie jej postaci:

- spójność społeczną rozumianą jako „zdolność nowoczesnego społeczeństwa do zapewnienia długookresowego dobrobytu wszystkich jego członków, w tym równego dostępu do zasobów, szacunku dla godności ludzkiej z należyтым uwzględnieniem zróżnicowania, autonomii indywidualnej i zbiorowej oraz odpowiedzialnej partycypacji”<sup>207</sup>. Zatem o spójności społecznej mówić można w społeczeństwie, w którym występuje świadomość wspólnotowości, włączanie jednostek pozostających w stanie anomii społecznej oraz szeroka partycypacja w podejmowaniu decyzji i zarządzaniu nakierowane na harmonijną realizację zinternalizowanych celów;
- spójność ekonomiczną rozumianą jako zmniejszanie dysproporcji w rozwoju gospodarczym pomiędzy obszarami będącymi obiektem zainteresowania (państwami, regionami, poszczególnymi jednostkami osadniczymi). W tym zakresie obok porównywania produktu krajowego czy regionalnego przypadającego na jednego mieszkańca i mierzonego parytetem siły nabywczej, zwraca się także uwagę na poziom rozwoju infrastruktury, porównanie produktywności oraz innowacyjności<sup>208</sup>.

Do dwóch wyżej wymienionych rodzajów spójności dodawana jest coraz powszechniej jej trzecia forma, to jest:

- spójność terytorialna rozumiana jako działania zmierzające do harmonijnego, zrównoważonego i policentrycznego rozwoju terytoriów dzięki usuwaniu barier wynikających z zagospodarowania przestrzennego, które ograniczają możliwość uzyskiwania spójności społeczno-gospodarczej. Chodzi więc o włączanie poszczególnych terytoriów w ramy współpracy całych analizowanych obszarów (na przykład makroregionów), poprzez znoszenie barier w ich dostępności,

---

<sup>207</sup> *Concerted development of social cohesion indicators. Methodological guide*, Council of Europe Publishing, Strasbourg 2005, s. 23.

<sup>208</sup> L.J. Jasiński, *Spójność ekonomiczna i społeczna regionów państw Unii Europejskiej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012, s. 11-13.

w tym transportowej i telekomunikacyjnej oraz poprawie dostępności w nich usług społecznych (opieki zdrowotnej, dostępu do edukacji itp.)<sup>209</sup>. Trzeba podkreślić, że ten wymiar spójności, choć dostrzeżony jako ostatni staje się coraz ważniejszym elementem polityk Unii Europejskiej, a od 2008 roku został zawarty w prawie wspólnotowym dzięki wpisaniu do Traktatu Lizbońskiego<sup>210</sup>.

O ile negatywnie traktowane będą zjawiska takie jak lokowanie inwestycji w miejscach już najlepiej rozwiniętych, koncentracja przepływów kapitałowych, czy drenaż mózgow, to rozwiązaniem na nie jest stymulowanie różnymi metodami rozwoju rejonów słabiej rozwiniętych, które w nomenklaturze unijnej określane są jako peryferyjne i ultraperyferyjne.

Nauki ekonomiczne nie są zgodne, co do kwestii współzależności rozwojowych pomiędzy państwami i regionami. Z jednej strony wskazuje się, że w długiej perspektywie następuje proces konwergencji, a więc wyrównywania poziomów rozwoju dzięki szybszemu rozwojowi obszarów wcześniej zapóźnionych. Dzieje się tak, gdyż w obszarach wysokorozwiniętych występuje wyższa konkurencja, dużo wyższe koszty inwestycyjne i wejścia na rynek, wyższe koszty płacy itp. co skłaniać może inwestorów do przenoszenia się do obszarów słabiej rozwiniętych. Dodatkowo, zgodnie z neoklasycznym modelem Solowa-Swana na obszarach zapóźnionych występuje wyższa stopa zwrotu z inwestycji. Dzieje się tak odpowiednio do założenia o malejącej produktywności czynników produkcji, co oznacza, że identyczna stopa wzrostu jest trudniejsza do osiągnięcia i wymaga większych inwestycji na obszarach wysokorozwiniętych<sup>211</sup>. Z drugiej strony, jak wspomniano, te pierwsze mają większą siłę przyciągania kolejnych inwestycji dzięki rozwiniętemu rynkowi, potencjalnie wysokiemu popytowi i wysokiej podaży odpowiednio wykwalifikowanej kadry. Oddziałują więc na okoliczne regiony poprzez tak zwany efekt wiru, to jest wysysanie zasobów z regionów zacofanych gospodarczo, w tym kapitałów, siły roboczej, towarów. W rezultacie mamy do czynienia z efektem odwrotnym, a więc przyspieszonym

---

<sup>209</sup> A. Solek, *Teoretyczne podstawy spójności i metodyka jej oceny* [w:] K. Przybylska (red.), *Spójność ekonomiczno-społeczna krajów Grupy Wyszehradzkiej*, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków 2017, s. 22-24.

<sup>210</sup> Szerzej o tym procesie: J. Szlachta, *Spójność terytorialna traktatowym wymiarem polityki strukturalnej Unii Europejskiej*, „Prace i Materiały Instytutu Rozwoju Gospodarczego SGH”, Warszawa 2011, s. 191-214.

<sup>211</sup> D. Murzyn, *Polityka spójności Unii Europejskiej a proces zmniejszania dysproporcji w rozwoju gospodarczym Polski*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 18-19.

rozwojem regionów centralnych (ośrodków wzrostu) kosztem regionów peryferyjnych<sup>212</sup>. Przyjmuje się zwykle, że wysoka spójność sprzyja wielokierunkowemu rozwojowi państw i regionów, podczas gdy niska spójność go spowalnia, gdyż nie pozwala na odpowiednie wykorzystanie istniejącego potencjału. Niemniej w teorii ekonomii spotkać możemy zarówno podejścia podkreślające, że stanem naturalnym jest równowaga, w tym także zrównoważenie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, jak i takie, które wskazują, że to istnienie nierównowagi jest siłą napędową rozwoju<sup>213</sup>.

Rozwój regionalny może mieć przesłanki endogenne i egzogenne. W pierwszym przypadku odbywa się on dzięki wykorzystaniu kapitałów własnych takich jak umiejętności i wiedza lokalnej społeczności, przy wykorzystaniu lokalnych potrzeb i z uwzględnieniem regionalnej specyfiki. Pozwala to na długofalowy, samodzielny i trwały rozwój niemniej wymaga uwzględnienia szeregu uwarunkowań, w tym stworzenia odpowiednich rozwiązań systemowych dla stymulowania odpowiedniego wykorzystania dostępnych zasobów, inwestycji w rozwój kapitału ludzkiego i społecznego, nakładów na edukację i badania<sup>214</sup>. W drugim przypadku bodźce rozwojowe pochodzą z zewnątrz obszaru i na przykład związane są ze świadomą polityką państwa zmierzającą do pobudzania rozwoju danego obszaru poprzez stymulowanie go do odpowiadania na zgłaszany na zewnątrz popyt, co w odniesieniu do państw będzie oznaczało rozwój dzięki zwiększaniu eksportu<sup>215</sup>. W obu przypadkach poprzez odpowiednie bodźce można pobudzać rozwój regionów, a zatem zwiększać spójność społeczno-gospodarczą terytorium całego państwa. Z takiego założenia wychodzi Unia Europejska prowadząc polityki rozwoju regionalnego i spójności, które prowadzić mają do konwergencji wszystkich regionów, a co za tym idzie do zapewnienia odpowiedniej jakości życia mieszkańców bez względu na miejsce zamieszkania oraz ujednoczenia poziomu rozwoju gospodarczego<sup>216</sup>. Przy czym, z uwagi na ograniczone fundusze najważniejszymi zasadami zawsze są: koncentracja na ograniczonej liczbie celów oraz koordynacja wszystkich instrumentów z założeniem skupienia ich na tych celach.

---

<sup>212</sup> D. Murzyn, *Polityka spójności Unii Europejskiej...*, s. 37.

<sup>213</sup> J. Chądziński, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, CeDeWu, Warszawa 2007, s. 54-63.

<sup>214</sup> W. Orłowski, *Koszty i korzyści z członkostwa w Unii Europejskiej – metody – modele – szacunki*, Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych, Warszawa 2000, s. 126.

<sup>215</sup> Z. Szymła, *Determinanty rozwoju regionalnego*, Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków 2000, s. 41-42.

<sup>216</sup> I. Pietrzyk, *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Kraków 2006, s. 16.

Oznacza to skupienie dostępnych środków na wsparciu rozwoju najuboższych regionów Europy w dążeniu do maksymalnej konwergencji.

W 2004 roku wraz z przystąpieniem do Unii Europejskiej nowe państwa członkowskie objęte zostały wspólnymi politykami regionalną i spójności. W ujęciu ogólnopaństwowym żadne z nich nie osiągało średniej unijnej poziomu rozwoju. Wśród państw, które zaangażowane były od 2006 roku w inicjatywę powstania drogi Via Carpatia w momencie akcesji poziom rozwoju gospodarczego per capita wynosił: Litwa – 45%, Polska – 48%, Słowacja – 55% i Węgry – 62% średniej dla całej Unii. Natomiast wśród państw, które w późniejszym czasie dołączyły do projektu wynosił: Grecja – 93%<sup>217</sup>, Bułgaria - 33%, Rumunia – 31% średniej<sup>218</sup>. Skala różnic w rozwoju społeczno-gospodarczym pomiędzy wschodem i zachodem Europy sprawiała, że prawie wszystkie regiony państw Europy Środkowej spełniały kryteria objęcia pomocą, a jedyne wyjątki dotyczyły wówczas regionów stołecznych Czech (Praga) i Słowacji (Bratysława)<sup>219</sup>. W ciągu dekady od przystąpienia do UE średni poziom unijny udało się jeszcze osiągnąć regionom stołecznym Polski (Mazowieckie), Węgier (Budapeszt i Peszt) i Rumunii (Bukareszt). Trzeba jednak zaznaczyć, że postępy konwergencji były w kolejnych latach wyraźne, na co wskazują poziomy rozwoju wymienionych państw po dziesięciu latach członkostwa. Na początku 2014 roku było to już: Litwa – 73%, Polska – 67%, Słowacja – 75%, Węgry – 66%, Bułgaria – 45% i Rumunia – 55% średniej unijnej<sup>220</sup>. Szacunki dla lat 2004-2018 wskazują, że w tym czasie wymienione państwa rozwijały się w tempie Litwa – 2,98%, Polska – 3,92%, Słowacja – 3,81%, Węgry – 1,67%, Bułgaria – 3,03% a Rumunia – 3,34% przyrostu PKB rocznie<sup>221</sup>.

---

<sup>217</sup> W związku z kryzysem gospodarczym w kolejnych latach nastąpił dramatyczny spadek PKB per capita w Grecji. W 2013 roku osiągał on zaledwie 73% średniej unijnej.

<sup>218</sup> *GDP at current market prices, 2003–04 and 2012–14* [online:] Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:GDP\\_at\\_current\\_market\\_prices,\\_2003%E2%80%9304\\_and\\_2012%E2%80%9314\\_YB15.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:GDP_at_current_market_prices,_2003%E2%80%9304_and_2012%E2%80%9314_YB15.png) (dostęp: 31.12.2021).

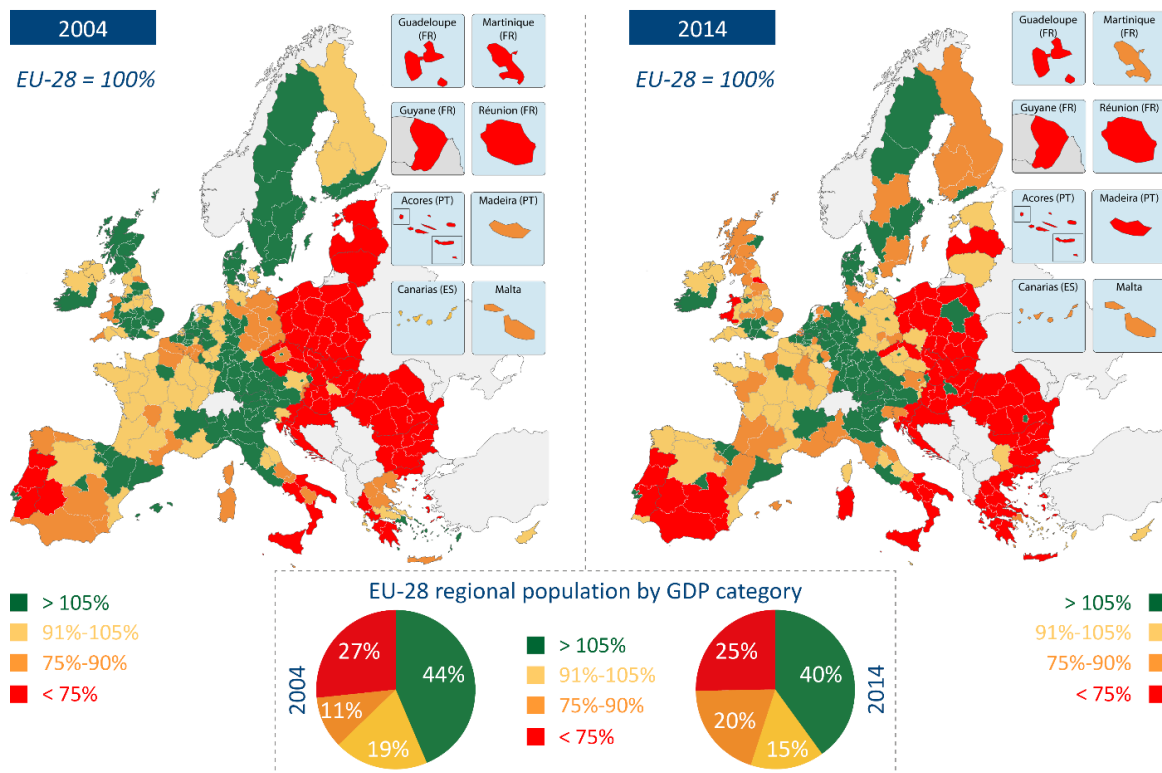
<sup>219</sup> *PKB w standardzie siły nabywczej (SSN) na mieszkańca według regionów NUTS 2 (2004 i 2014)* [online:] European Parliamentary Research Service, <https://epthinktank.eu/2016/08/03/snapshot-of-the-eu-regions-with-a-view-to-selected-europe-2020-targets/attachment/1/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>220</sup> *GDP at current market prices, 2003–04 and 2012–14...*

<sup>221</sup> W. Gadomski, *Polska w Unii Europejskiej: 15 lat minęło*, 08.05.2019 [online:] obserwator finansowy.pl, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/polska-w-unii-europejskiej-15-lat-minelo/> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 11. Produkt krajowy brutto w regionach Unii Europejskiej (NUTS 2) mierzony siłą nabywczą w przeliczeniu na mieszkańca w latach 2004 i 2014.

GDP in Purchasing Power Standard (PPS) per inhabitant by NUTS 2 region (% of the EU-28 average, 2004 and 2014)



Źródło: PKB w standardzie siły nabywczej (SSN) na mieszkańca według regionów NUTS 2 (2004 i 2014) [online:] European Parliamentary Research Service, <https://eprthinktank.eu/2016/08/03/snapshot-of-the-eu-regions-with-a-view-to-selected-europe-2020-targets/attachment/1/> (dostęp: 31.12.2021).

Powyższe zestawienie nie odzwierciedla dodatkowego uwarunkowania jakim jest nierównomierność rozwoju pomiędzy regionami. Dominująca na rysunku 10 czerwień wskazuje, że w 2004 roku przytłaczająca większość regionów omawianych państw nie osiągała 75% średniej unijnej rozwoju. Jednak stan faktyczny był i jest bardziej skomplikowany i zróżnicowany. Wschodnie regiony Polski, Słowacji i Węgier są tymi, które wyraźnie odstają co do poziomu rozwoju od pozostałych części wymienionych państw.

Tabela 2. Poziom PKB per capita liczonego siłą nabywczą w ujęciu regionalnym na koniec roku 2003 i 2013 względem średniej unijnej (w %).

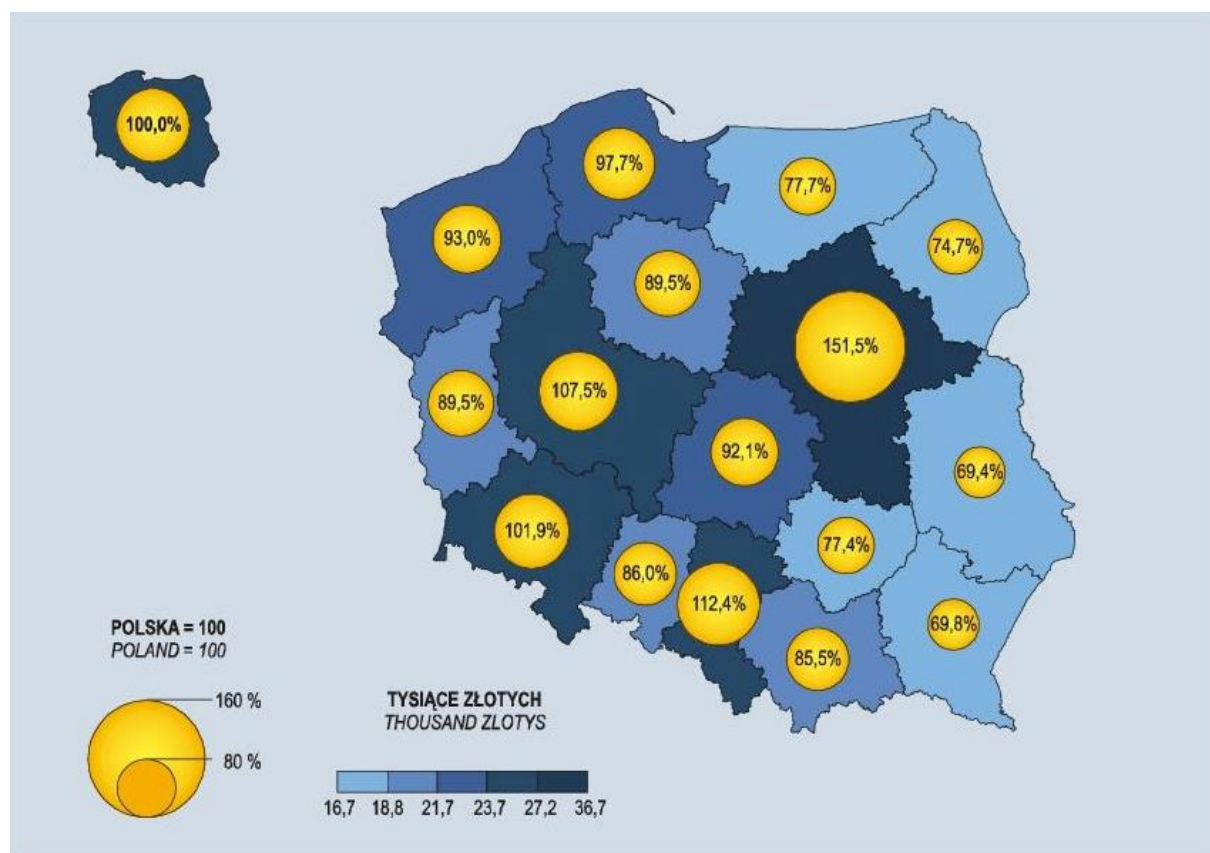
<b>NUTS 2</b>	<b>2003/2004</b>	<b>2013/2014</b>
<b>Polska</b>	<b>48</b>	<b>67</b>
Mazowieckie	72	107
Podlaskie	36	49
Lubelskie	34	47
Podkarpackie	35	47
<b>Słowacja</b>	<b>55</b>	<b>76</b>
Bratysława	123	187
Wschodnia Słowacja	41	52
<b>Węgry</b>	<b>62</b>	<b>66</b>
Węgry Środkowe	98	107
Węgry Północne	40	41
Nizina Północna	41	42
Nizina Południowa	43	46

Źródło: T. Tylec, *Ekonomiczna spójność krajów Grupy Wyszehradzkiej na tle UE-28 w latach 2000-2014* [w:] K. Przybylska (red.), *Spójność ekonomiczno-społeczna krajów Grupy Wyszehradzkiej*, PWN, Warszawa 2017, s. 35-36. Przedstawiono średnie dla całych państw, wynik regionów najwyżej rozwiniętych i tych, przez które przebiegać miała Via Carpatia.

Sytuacja na Litwie jest odmienna bowiem dobrze rozwinięte jest leżące na wschodnich rubieżach państwa Wilno i jego okolice. Co więcej trudno byłoby przedstawić zróżnicowanie Litwy w sposób analogiczny do przedstawionego w powyższej tabeli bowiem zgodnie z klasyfikacją unijną państwo to podzielone jest tylko na dwa regiony (NUTS 2): Wilno i resztę kraju<sup>222</sup>. Sytuację w Polsce w 2004 roku jeszcze wyraźniej przedstawia porównanie tzw. „ściany wschodniej” nie ze średnią unijną, lecz ze średnią ogólnopolską. Województwa leżące na wschód od Wisły miały w tym czasie wyraźnie niższy poziome rozwoju gospodarczego.

<sup>222</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r. zmieniające załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS), Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 322/1, 29.11.2016 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R2066&from=PL> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 12. PKB per capita według województw w 2004 roku w relacji do średniej ogólnopolskiej.



Źródło: Główny Urząd Statystyczny, *Produkt krajowy brutto – rachunki regionalne 2004*, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2006, s. 187.

Wracając do trzech państw przedstawionych w tabeli 2 należy zauważyć, że porównując zmianę wskaźników rozwoju w ciągu dekady dostrzec można tendencję, którą należy uznać za negatywną. Dla całej Polski zmiana ta wyniosła 19 punktów procentowych, podczas gdy dla poszczególnych regionów „ściany wschodniej” była nieco mniejsza (Podlaskie 13 punktów, Lubelskie 13 punktów, Podkarpackie 12 punktów), a jednocześnie w Mazowieckim wyniosła aż 35 punktów. Analogicznie w Słowacji wyniosła 21 punktów dla całego państwa, 64 punkty dla Bratysławy, ale tylko 11 punktów we Wschodniej Słowacji. Niższe wskaźniki zanotowano w odniesieniu do Węgier, gdzie zmiana ogólnokrajowa wyniosła 6 punktów, dla Węgier Środkowych 9 punktów, a we wschodnich regionach zaledwie 1-3 punkty. Wskazuje to na występowanie wyraźnego zróżnicowania w szybkości rozwoju, gdzie regiony już wcześniej wyżej rozwinięte, a zwłaszcza stołeczne, w dalszym ciągu rozwijały

się dużo bardziej dynamicznie. Potwierdzają to badania konwergencji w ujęciu regionalnych w trzech omawianych państwach, które wskazują, że choć zmienia się ich ogólna zamożność i zmniejsza dystans do średniej unijnej, to poszczególne regiony nie zmieniają swojego miejsca w krajowych rankingach zamożności<sup>223</sup>. Poszukując odpowiedzi na pytanie o przyczyny takiego stanu rzeczy wskazuje się zwykle rolniczy charakter tych regionów przy ich jednoczesnym zapóźnieniu cywilizacyjnym.

Tabela 3. Wybrane wskaźniki gospodarcze tzw. „ściany wschodniej” w 2013 roku.

	Polska	ściana wschodnia
Gęstość zaludnienia (os./km <sup>2</sup> )	123	90
Drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km <sup>2</sup>	92,0	86,1
Mieszkania oddane do użytkowania na 10 tys. ludności	37,2	29,5
Studenci szkół wyższych na 10 tys. ludności ogółem	382	312
Stopa bezrobocia rejestrowanego w %	11,4	13,6
Osoby korzystające ze świadczeń pomocy społecznej na 10 tys. ludności	486,9	585,4
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na 100 osób w wieku produkcyjnym	12,2	9,7

Źródło: K. Górka, M. Łuszczyk, A. Thier, *Kwestie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej*, „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania” 46/2, 2016, s. 224.

W Polsce, po dziesięciu latach od akcesji, pomimo wdrożenia wielu programów pomocowych wciąż dostrzegalne były wyraźne różnice pomiędzy średnią ogólnopolską a średnią dla „ściany wschodniej”, w zakresie dostępu do dóbr. Z powyższej tabeli

<sup>223</sup> A. Solek, *Rozwój ekonomicznej spójności regionów NUTS-2 krajów Grupy Wyszehradzkiej w latach 2000-2014* [w:] K. Przybylska (red.), *Spójność ekonomiczno-społeczna krajów Grupy Wyszehradzkiej*, PWN, Warszawa 2017, s. 50.

wyłania się obraz regionów, które były uboższe w sensie ekonomicznym. Nie tylko miały niższe niż w pozostałej części kraju PKB per capita, ale również większy odsetek ich populacji pozostawał bez pracy i korzystał z pomocy społecznej. Równocześnie niższy odsetek osób prowadzących działalność gospodarczą i niższy odsetek studentów utrudniał wyraźne przyspieszenie rozwoju. Ta nierównowaga potęgowana jest jeszcze, także obecnie, przez wspomniane już zjawisko wiru, a więc wysysanie zasobów, w tym najbardziej aktywnych i najlepiej wykształconych osób do centrów wzrostu w pozostałej części Polski i poza jej granicami. Dodać do tego obrazu należy jeszcze większy odsetek zamieszkałych na wsi i zatrudnionych w rolnictwie, oraz odmienną niż w zachodniej części kraju strukturę rolnictwa i osadnictwa. Gospodarstwa rolne Polski Wschodniej są dużo bardziej rozdrobnione, a przez to mniej wydajne, a jednocześnie muszą utrzymać większą liczbę osób w nich zatrudnionych przy mniejszym nasyceniu sprzętem technicznym. Dodatkowo, w Polsce Wschodniej niewiele jest większych miast będących ośrodkami wzrostu, a znaczna część ich populacji mieszka w małych ośrodkach, które w dużej części po transformacji systemowej popadły w marazm i podlegają bardzo silnym procesom wyludniania i drenażu mózgów<sup>224</sup>.

W powyższej tabeli dostrzec można mniejszy niż średnia dla całej Polski odsetek dróg utwardzonych na 100 kilometrów kwadratowych. Wskazuje to, że mówić można nie tylko o niedostatkach w spójności społecznej i gospodarczej, ale także słabszej niż w pozostałej części Polski spójności terytorialnej. Jak wskazuje Grzegorz Gorzelak, dążenie do zwiększania spójności terytorialnej powinno oznaczać przede wszystkim:

- usuwanie barier transportowych i telekomunikacyjnych, w sytuacjach gdy ich istnienie ogranicza możliwości zaspokojenia potrzeb społecznych, przepływu osób, towarów i informacji, a w konsekwencji także rozwoju gospodarczego;
- dobre komunikacyjne powiązanie ośrodków metropolitalnych i centrów wzrostu z ich regionalnym zapleczem;
- ułatwianie współpracy transgranicznej w sferze gospodarczej, społecznej i kulturalnej;

---

<sup>224</sup> S. Bartosiewicz, E. Stańczyk, *Małe „co nieco” o sytuacji Ściany Wschodniej w porównaniu z resztą Polski*, „Studia i Prace WNEiZ” 31/2013; S. Bartosiewicz, E. Stańczyk, *Kontynuacja rozważań na temat wybranych aspektów sytuacji społeczno-gospodarczej Ściany Wschodniej w porównaniu z resztą Polski w latach 2003–2011*, „Studia i Prace WNEiZ” 36/2014.

- tworzenie ponadgranicznych instytucji zarządzania obszarami specjalnymi (np.: obszary chronione ze względów środowiskowych, zlewnie rzek, itp.);
- rozwijanie międzynarodowych sieci współpracy naukowej oraz współpracy pomiędzy nauką i biznesem<sup>225</sup>.

Odnosząc powyższe postulaty do sytuacji wschodnich regionów Polski, Słowacji i Węgier należy podkreślić trzy podstawowe i nakładające się na siebie uwarunkowania. Po pierwsze, od czasu akcesji do Unii Europejskiej są to regiony odległe od centrów wzrostu i przez długi czas słabo z nimi skomunikowane. Autostrada wschód-zachód przez Węgry została oddana do użytku w latach 2007/2008<sup>226</sup>. W Polsce autostrada A4 do stolicy Podkarpacia dotarła w 2013 roku, a do granicy z Ukrainą w 2016 roku, droga ekspresowa S17 łącząca Warszawę i Lublin została ukończona w latach 2019/2020, a droga S8 w części z Warszawy do Białegostoku i dalej do granicy z Litwą, pomimo że jest częścią sieci bazowej TEN-T dopiero w 2017 roku<sup>227</sup>. Drogi szybkiego ruchu w układzie wschód-zachód w Słowacji w niektórych swych fragmentach wciąż pozostają w budowie<sup>228</sup>. Zatem można wprost mówić o większej peryferyjności wschodnich obszarów tych państw z uwagi na niższą dostępność i większą odległość od centrów wzrostu. Podobną uwagę należałoby odnieść do Litwy, acz sytuację zmienia niewielka rozciągłość tego państwa w połączeniu z dostępem do morza, co sprawia, że możliwy jest transport wykorzystujący żeglugę w basenie Morza Bałtyckiego.

Po drugie, wszystkie regiony, przez które przebiegać miała postulowana trasa Via Carpatia po akcesji stały się regionami granicznymi, a ich wschodnie granice stały się granicami zewnętrznymi Unii Europejskiej. Choć położenie takie daje naturalne szanse rozwojowe opierające się na możliwości rozwoju transgranicznej współpracy gospodarczej to pamiętać należy, że jest ona utrudniona właśnie przez istnienie granicy. Dodatkowo w odniesieniu do Ukrainy to jej zachodnia część jest obszarem najsłabiej rozwiniętym gospodarczo, a centra wzrostu znajdują się w Kijowie i na wschodniej Ukrainie, a więc daleko od Rzeszowa czy Lublina i są jeszcze słabiej z nimi

<sup>225</sup> G. Gorzelak, *Uwagi nt. dokumentu UE „Green Paper on Territorial Cohesion Turning territorial diversity into strength* [w:] A. Baucz, M. Łotocka, P. Żuber (red.), *Spójność terytorialna wyzwaniem polityki rozwoju Unii Europejskiej. Polski wkład w debatę*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009, s. 64-65.

<sup>226</sup> *Sieć dróg płatnych* [online:] autovignet.hu, <https://pl.autovignet.hu/drogi-plate/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>227</sup> *Sieć dróg krajowych w Polsce* [online:] Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gov.pl/web/gddkia/siec-drog-krajowych-w-polsce> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>228</sup> *Celá sieť diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky so všetkými jej súčasťami podľa aktuálneho stavu* [online:] Národná diaľničná spoločnosť, <https://ww-w.ndsas.sk/stavby/dialnicna-siet> (dostęp: 31.12.2021).

skomunikowane niż rozwinięte regiony Europy Zachodniej. Co więcej, równoległe do procesów transformacji politycznej we wszystkich opisywanych państwach następowały procesy przekształceń w gospodarce. Obejmowały one nie tylko wprowadzanie zasad rynkowych i zmiany w stosunkach własnościowych, ale także zmianę kierunków współpracy międzynarodowej. Dotychczasowe powiązania w ramach Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej zastępowane były więziami z gospodarkami zachodnimi, a akcesja do Unii Europejskiej i obowiązujące w niej zasady swobodnego przepływu tylko zdynamizowały ten proces. Jednak dla regionów wschodnich oznaczało to tym silniejszą peryferyjność.

Po trzecie, sieć dróg we wschodnich regionach jest słabiej rozwinięta i o gorszej jakości. Sprawia to, że centra wzrostu tych regionów są słabo skomunikowane z ich regionalnym zapleczem<sup>229</sup>. Z jednej strony, z uwagi na niższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego wymagania wobec niej mogły być niższe, ale jednocześnie utrudniało to możliwości rozwoju na przykład poprzez wykluczenie (odcięcie) części ich mieszkańców. Ograniczało także możliwości wzrostu gospodarczego i bogacenia się lokalnych społeczności na przykład dzięki rozwojowi turystyki. W Polsce i Słowacji jest to szczególnie widoczne w odniesieniu do Bieszczad. Znajdujące się tam obszary są szczególnie cenne przyrodniczo i mogłyby przyciągać rzesze turystów, ale wymagałoby to udrożnienia istniejących obecnie wąskich gardel komunikacyjnych. To z kolei otworzyłoby je na turystykę masową, która mogłaby zniszczyć ich wyjątkowy charakter<sup>230</sup>. Podobne uwagi odnieść można do Roztocza czy okolic Wigierskiego Parku Narodowego. W odniesieniu do dużej części rejonów leżących w pewnym oddaleniu od stolic regionów mówić można o podwójnej a nawet potrójnej peryferyjności. Są one peryferiami regionów, w których się znajdują, regiony te leżą na peryferiach Polski, Słowacji, Węgier, a jednocześnie wymienione państwa są peryferiami Unii Europejskiej. W Polsce niekorzystną sytuację rejonów odległych od stolic regionów dodatkowo pogłębiła reforma podziału administracyjnego z 1999 roku, która utrudniła rozwój tym ośrodkom, które utraciły status województwa.

---

<sup>229</sup> A. Grydź, *Zróżnicowania międzyregionalne jako wyzwanie polityk regionalnych na Litwie i w Polsce*, „Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego”, nr 31/2, 2012, s. 68-70.

<sup>230</sup> M. Roman, K. Lisiewicz, M. Wielechowski, M. Roman, *Determinanty rozwoju turystyki w gminie Lutowska położonej na obszarze Bieszczadzkiego Parku Narodowego* [w:] M. Jalinik, S. Bakier (red.), *Obszary przyrodniczo cenne w rozwoju turystyki*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok 2020, s. 44-46.

Reasumując, zauważalna jest dominacja połączeń w układzie wschód-zachód, a więc prowadzących do europejskich centrów wzrostu z jednej strony i umożliwiających handel z obszarami leżącymi poza Unią z drugiej. Jednocześnie tempo ich rozwoju oraz jakość pozostają w tyle w stosunku do zachodnich regionów omawianych państw. Dostrzec można wyraźne zaniedbanie szlaków komunikacyjnych w układzie północ-południe. Tylko odcinek z państw bałtyckich do Polski znalazł się w planach sieci bazowej TEN-T, jednak w swym dalszym przebiegu łącząc się ze szlakiem Bałtyk-Adriatyk prowadzi daleko na zachód od wschodnich granic Unii Europejskiej. Zatem główny transeuropejski szlak północ-południe przebiega przez zachodnią i środkową Polskę, zachodnią Słowację i zachodnie Węgry, natomiast połączenia wzdłuż wschodniej granicy Unii Europejskiej pozostają zaniedbane. Gwoli ścisłości należy zauważyć, że tworzenie rozbudowanej sieci wysokiej jakości połączeń komunikacyjnych łączących Słowację z Polską utrudniają pasma Karpat ułożonych na tym odcinku równoleżnikowo. Niemniej doświadczenia alpejskie wskazują, że nie jest to przeszkoda niemożliwa do przebycia.

Zwiększenie dostępności terytorialnej wschodnich obszarów omawianych państw powinno przyczynić się do przyspieszenia ich rozwoju społeczno-gospodarczego. Istniejące badania wskazują, że rozwój infrastruktury transportowej ma bezpośrednie przełożenie na wzrost gospodarczy, przy czym wskazuje się go jako warunek wstępny. Oznacza to, że stworzenie odpowiedniej infrastruktury jest warunkiem koniecznym do osiągnięcia wysokiego tempa rozwoju, ale działa tylko do pewnego stopnia nasycenia nią regionu. Po jego osiągnięciu ważniejsze stają się inne czynniki, w tym przede wszystkim działalność badawczo-rozwojowa. Dodatkowo wskazuje się, że duże znaczenie dla tempa wzrostu ma sąsiedztwo innych regionów z rozwiniętą infrastrukturą<sup>231</sup>. Korelacja taka potwierdzona jest szeregiem badań, choć należy zwrócić uwagę na kilka jej uwarunkowań. Po pierwsze, zależy od charakteru regionu, to jest od jego wielkości ekonomicznej i położenia wobec innych regionów, gdyż podział na regiony centralne i peryferyjne ma pierwszorzędne znaczenie dla ich potencjałów ekonomicznych. Po drugie, zależy od typu infrastruktury, a więc od tego czy jest wewnątrzregionalna, czy międzyregionalna, liniowa czy punktowa, a wreszcie czy w regionie i poza nim zapewniona jest jej ciągłość, to jest czy jest w pełni sieciowa. Po trzecie, należy pamiętać, że efekty inwestycji w infrastrukturę uwidoczniają się

---

<sup>231</sup> R. Crescenzi, A. Rodriguez-Pose, *Infrastructure and regional growth in the European Union*, „Papers in Regional Science” vol. 91(3), 2012, s. 487-510.

z opóźnieniem sięgającym nawet pięciu lat, co z uwagi na długi w takich przypadkach proces inwestycyjny sprawia, że czas pomiędzy rozpoczęciem inwestycji a jej pierwszymi wymiernymi efektami gospodarczymi może obejmować wiele lat<sup>232</sup>. Podobnie satysfakcjonujące były pierwsze wyniki oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych na rozwój gospodarczy bezpośrednio po przystąpieniu do Unii Europejskiej i rozpoczęciu korzystania z funduszy pomocowych<sup>233</sup>. Warto przy tym pamiętać, że szybciej może wystąpić wzrost spójności społecznej dzięki inkluzji osób mających wcześniej utrudniony dostęp do centrów regionalnych.

Na zakończenie tej części warto zwrócić uwagę na jeszcze jeden element związany z czasem, w którym następowały kolejne intensyfikacje prac nad koncepcją Via Carpatia. Zarówno działania w połowie pierwszej dekady XXI wieku, jak i te, które rozpoczęły się około 2015 roku, przypadają na okres, gdy w Polsce rządzi prawica. Wydaje się, że z uwagi na fakt, że cała „ściana wschodnia” jest tradycyjnie przyjazna tej części polskiej sceny politycznej, to właśnie jej rozwój społeczno-gospodarczy powinien leżeć wśród priorytetów Prawa i Sprawiedliwości i jej koalicjantów. Zarówno wyniki kolejnych wyborów, jak i rozkład poparcia dla partii politycznych wskazują, że zapleczem społecznym tego ugrupowania są mieszkańcy mniejszych ośrodków zwłaszcza z obszarów leżących na wschód od Wisły, podczas gdy mieszkańcy dużych miast popierają konkurencyjne partie lokujące się w centrum i po lewej stronie sceny politycznej<sup>234</sup>. W tym kontekście zainteresowanie sytuacją we wschodniej Polsce prezentowane przez partie prawicowe staje się bardziej zrozumiałe, a patronat prezydenta Lecha Kaczyńskiego nad koncepcją nieprzypadkowy. Zaznaczyć trzeba, że podobnie wygląda rozkład poparcia społecznego dla partii politycznych w Słowacji i na Węgrzech<sup>235</sup>.

---

<sup>232</sup> J. Zaucha, T. Brodzicki, D. Ciołek, T. Komornicki, Z. Mogiła, J. Szlachta, J. Zaleski, *Terytorialny wymiar wzrostu i rozwoju*, Difin, Warszawa 2015, s. 145.

<sup>233</sup> *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004-2006)*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010, s. 78-88.

<sup>234</sup> Porównaj na przykład: M. Kowalski, *Geografia wyborcza Polski. Przestrzenne zróżnicowanie zachowań wyborczych Polaków w latach 1989-1998*, „Geopolitical Studies” vol. 7, 2000; M. Kowalski P. Śleszyński (red.), *Atlas wyborczy Polski*, PAN, Warszawa 2018.

<sup>235</sup> M. Marmola, *Nowe partie w systemach partyjnych państw Grupy Wyszehradzkiej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2020, s. 127-131; M. Stanek, *Zmiany geograficzne w poparciu wyborczym dla Fideszu na poziomie komitatów w Republice Węgier w latach 1990-2014*, „Młoda Humanistyka” nr 1 (11), 2018.

### 3.2. Via Carpatia jako element współpracy regionalnej

Jak wskazano na początku rozdziału koncepcja Via Carpatia została przedstawiona publicznie w Łąncucie 27 października 2006 roku na konferencji międzynarodowej „Jedna droga – cztery kraje”, która odbywała się pod patronatem prezydenta Lecha Kaczyńskiego.

Rysunek 13. Wystąpienie prezydenta Lecha Kaczyńskiego podczas konferencji „Jedna droga – cztery kraje” w Łąncucie w dniu 27 października 2006 roku.



Źródło: *Początki Via Carpatii – Deklaracja Łąncucka*, 18.04.2020 [online:] Strona Posła na Sejm RP Marka Kuchcińskiego, <https://marekkuchcinski.pl/en/bez-kategorii/poczatki-via-carpatii-deklaracja-lancucka/> (dostęp: 31.12.2021).

Była to jedna z odsłon poszukiwania regionalnych powiązań Polski mających według jednych koncepcji uzupełniać, a według innych równoważyć prozachodni kierunek polskiej dyplomacji i zacieśniania więzi gospodarczych. Państwa Europy Środkowej po rozpadzie bloku wschodniego skupione były na zacieśnianiu więzi

z Zachodem poprzez akcesję do NATO i do Unii Europejskiej, przez co zaniechwały regionalny wymiar współpracy. Nie chodziło przy tym o zupełny brak relacji, a raczej o to, że integracja do dwóch wymienionych bloków miała charakter priorytetowy. To od niej zależało bezpieczeństwo wojskowe, polityczne i ekonomiczne państw regionu. Stąd nawet ugrupowania łączące te kraje przede wszystkim miały na celu współpracę dla realizacji priorytetowych ówczesnych celów. Przykładem jest tu Trójkąt Wyszehradzki (po rozpadzie Czechosłowacji Grupa Wyszehradzka), którego najważniejszym celem było wzajemne wspieranie się przez Polskę, Słowację, Czechy i Węgry w dążeniach do integracji euroatlantyckiej<sup>236</sup>. Wprawdzie wśród jego celów wymieniano także budowę demokracji, gospodarki rynkowej i eliminację wszelkich pozostałości systemu totalitarnego i powołano Środkowoeuropejską Strefę Wolnego Handlu, to były to działania mające przede wszystkim wspierać główny obszar dążeń wymienionych państw. Gwoli ścisłości jednak należy odnotować, że już w Deklaracji z Wyszehradu pojawił się fragment mówiący, że państwa - sygnatariusze Deklaracji „szczególną uwagę będą zwracały na rozwój infrastruktury w sferze komunikacji - zarówno połączeń między tymi trzema krajami, jak i częściami Europy, głównie na kierunku północ-południe – oraz skoordynują rozwój swoich systemów energetycznych i sieci telekomunikacyjnych”<sup>237</sup>.

Jak powiedziano, główną osią działań Polski i innych państw regionu był kierunek zachodni. Obietnicę otwartości wspólnot euroatlantyckich na te dążenia odnaleźć można w planie dotyczącym ponownego zjednoczenia Niemiec przedstawionym przez kanclerza Helmuta Kohla. Zawierał on wyraźne stwierdzenie, że Wspólnota Europejska musi być rozszerzona na wschód<sup>238</sup>, co w późniejszym czasie Republika Federalna Niemiec realizowała stając się „adwokatem” polskich aspiracji akcesyjnych. Unormowanie relacji bilateralnych z Francją i zjednoczonymi Niemcami pozwoliło Polsce stać się częścią Trójkąta Weimarskiego, który wziął swoją nazwę od miejsca podpisania Deklaracji Weimarskiej w sierpniu 1991 roku<sup>239</sup>. Ponownie stwierdzić należy, że elementem

---

<sup>236</sup> B. Góralczyk, *Współpraca Wyszehradzka. Geneza, doświadczenia, perspektywy*, Polska Fundacja Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1999, s. 5.

<sup>237</sup> *Deklaracja o współpracy Rzeczypospolitej Polskiej, Czeskiej i Słowackiej Republiki Federacyjnej i Republiki Węgierskiej w dążeniu do integracji europejskiej*, Wyszehrad 15.02.1991 r. [online:] Grupa Wyszehradzka, <https://www.visegradgroup.eu/documents/visegrad-declarations/visegrad-declaration-110412> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>238</sup> B. Koszel, *Trójkąt Weimarski. Geneza, działalność, perspektywy współpracy*, Instytut Zachodni, Poznań 2006, s. 14.

<sup>239</sup> *Wspólne oświadczenie ministrów spraw zagranicznych Francji, Niemiec i Polski w sprawie przyszłości Europy*, Weimar, 29 sierpnia 1991 r [online:] Sejm RP, [http://orka.sejm.gov.pl/prezydencja.nsf/Deklaracja%20weimarska\\_pl.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/prezydencja.nsf/Deklaracja%20weimarska_pl.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

centralnym tego ugrupowania były kwestie polityczne, a więc przyszłość Europy Środkowej w jej dążeniach do zjednoczonej Europy, przy czym Polska aspirowała do bycia w nim przedstawicielem całego regionu<sup>240</sup>. Dominująca rola Niemiec, zwłaszcza powiększonych o landy dawnej Niemieckiej Republiki Demokratycznej nie pozostawała niezauważona. Wydaje się, że między innymi obawa przed nią była główną przesłanką powołania przez Włochy Inicjatywy Środkowoeuropejskiej, a więc pierwotnie Inicjatywy Czterostronnej obejmującej Włochy, Austrię, Jugosławię i Węgry, do której wkrótce dołączyły Czechosłowacja i Polska, a w późniejszych latach kolejne państwa, choć oczywiście głównym deklarowanym celem było wsparcie młodych demokracji, które powstały w Środkowej Europie<sup>241</sup>.

Od początku lat dziewięćdziesiątych można zatem mówić o dominacji także geograficznie rozumianego kierunku zachodniego przy jednoczesnym zaniedbaniu kierunków pozostałych. Jednak to właśnie w więziach z Unią Europejską i NATO Polska i inne państwa regionu musiały szukać swoich możliwości rozwojowych. Należy pamiętać, że wyraźne były różnice w akceptacji dla systemu demokratycznego, partycypacji społecznej, rozwoju gospodarczym i wielu innych kwestiach pomiędzy obiema częściami Europy. Państwa Zachodu były tymi, z których czerpano wzorce, które dawały szansę na przyspieszony rozwój dzięki zacieśnianiu więzi społeczno-gospodarczych, stanowiły więc punkt odniesienia dla aspirujących do akcesji państw. Natomiast więzi pomiędzy państwami aspirującymi do wspólnot pozostawały drugorzędne bowiem to nie one dawały szansę na przyspieszony proces transformacji, wzrostu gospodarczego i dołączenia do istniejącego zbudowanego przez Zachód systemu bezpieczeństwa. Dodatkowo wzmacnianie współpracy regionalnej niosło za sobą także i ten problem dla Polski, że choć może być postrzegana jako naturalnie predystynowana do roli lidera z uwagi na wielkość terytorium i potencjał ludnościowy, to z tego samego powodu może być postrzegana krytycznie przez pozostałe państwa regionu. Jako państwo o wyraźnie większym potencjalnie jako promotor koncepcji zbliżenia regionalnego naraża się automatycznie na zarzuty chęci zdominowania pozostałych państw analogiczne do tych, które w skali całej Unii Europejskiej formułowane są w stosunku do Niemiec. Wydaje się zresztą, że ryzyko to było rozpoznane przez służby dyplomatyczne i mówił o nim na przykład ówczesny Minister Spraw Zagranicznych Adam Rotfeld w Sejmie

---

<sup>240</sup> B. Koszel, *Trójkąt Weimarski...*, s. 17-18.

<sup>241</sup> M. Czeszejko-Sochacka, K. Iwankiewicz, *Europejskie struktury współpracy - Inicjatywa Środkowoeuropejska*, „Monografie i Opracowania Szkoły Wyższej Handlowej” nr 521/2003, s. 81-90.

w 2005 roku: Nasi partnerzy mogli się przekonać, że Polska nie postrzega regionu jako zaplecza dla swoich ambicji politycznych na forum unijnym. Nie pretendujemy też do roli regionalnego lidera”<sup>242</sup>.

Obawy przed mniej lub bardziej zdecydowanym sprzeciwem państw regionu w sytuacji gdy to Polska podejmuje rolę lidera i zainteresowanie działaniami regionalnymi wydają się jednak silnie zależne od dominującej siły politycznej. W okresie po akcesji do Unii Europejskiej można wskazać, że rosły, gdy rządy obejmowała Platforma Obywatelska, malały natomiast, gdy władzę przejmowała prawica. Analogiczne zjawisko zaobserwować można w pozostałych państwach regionu, gdzie również występuje falowanie poparcia dla współpracy regionalnej i jest ono tym silniejsze im bardziej eurosceptyczna formacja sprawuje rządy. Przy czym nie chodzi tu o bezpośrednio komunikowaną chęć opuszczenia Unii Europejskiej na wzór brytyjski, a raczej o koncepcję jej istnienia i dalszego rozwoju. Im silniej wizje te zbliżają się do postulowanej przez Charlesa de Gaulle’a „Europy narodów” tym większe zainteresowanie współpracą z podmiotami innymi niż tzw. „twarde jądro” Unii Europejskiej rozumiane jako państwa założycielskie Wspólnot, a w szczególności tandem Niemiec i Francji. W takim układzie politycznym polska polityka zagraniczna jest dużo bardziej aktywna i skłonna podejmować się roli regionalnego lidera<sup>243</sup>, czego świadectwem są kolejne próby wzmocnienia współpracy regionalnej podejmowane przez Polskę, które wymiar instytucjonalny przyjmowały w postaci wspomnianej Deklaracji Łańcuckiej, a obecnie w formie Inicjatywy Trójmorza.

Koncepcja zbliżenia państw regionu ma swoją historyczną podbudowę i wskazać można na szereg koncepcji, które widziały w niej rozwiązanie na istniejące w Europie Środkowej i Wschodniej zagrożenia. Z polskiej perspektywy można cofnąć się aż do epoki jagiellońskiej, kiedy to pomiędzy XIV a XVI wiekiem dynastia zasiadała na tronach Polski, Litwy i dzisiejszej Ukrainy, a okresowo także Węgier, Chorwacji, Czech i dzisiejszej Słowacji. Odpowiada to w przybliżeniu terytorialnie regionowi Europy Środkowej i Wschodniej. Do tej epoki nawiązywała idea jagiellońska powstała jeszcze w okresie zaborów, a rozwijana w dwudziestoleciu międzywojennym.

---

<sup>242</sup> A.D. Rotfeld, *Informacja Ministra Spraw Zagranicznych o zadaniach polskiej polityki zagranicznej w 2005 roku*, 21.01.2005 [online:] Sejm RP, <http://orka2.sejm.gov.pl/Debata4.nsf/main/53CA9313> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>243</sup> A. Orzelska-Stączek, *Polska jako lider Inicjatywy Trójmorza? Rola Polski we współpracy dwunastu państw* [w:] K. Sierżputowska, S. Sadowski, A. Kotowski, K. Garczewski (red.), *Wielowektorowość polskiej polityki bezpieczeństwa w XXI wieku. Wybrane aspekty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz 2021, s. 134-135.

Z jednej strony podnosi się, że głosi wizję kompromisu i współpracy narodów oraz tolerancji dla odmienności. Z drugiej postrzegana być może jako przejaw polskiej myśli imperialnej. Obok niej natomiast wskazać należy ideę federacyjną Józefa Piłsudskiego, która powracała do koncepcji Rzeczypospolitej trzech narodów: Polaków, Litwinów i Rusinów. Poprzez program federalizacji tych krajów po I wojnie światowej miała charakter wyraźnie antyrosyjski<sup>244</sup>. Podobnie antyradziecki charakter miała wyrosła na tych koncepcjach idea Międzymorza, która w szczególny sposób rozkwitła w latach osiemdziesiątych XX wieku w środowiskach opozycyjnych. Przy czym jej cechą charakterystyczną w tym okresie było dostrzeganie konieczności po rozpadzie bloku wschodniego zacieśniania współpracy w zakresie wspierania aspiracji prozachodnich oraz współpracy gospodarczej, ale przy odrzuceniu jakiegokolwiek ściślejszej integracji politycznej<sup>245</sup>. Tak zarysowana koncepcja Międzymorza zdaje się odpowiadać późniejszej współpracy w ramach Grupy Wyszehradzkiej, choć oczywiście w wyraźnie okrojonej liczbie członków. W najszerszych ujęciach Międzymorze obejmowało: Estonię, Łotwę, Litwę, Królewiec, Polskę, Białoruś, Ukrainę, Mołdawię, Czechosłowację, Węgry, Jugosławię, Rumunię, Bułgarię, Albanie i Grecję<sup>246</sup>.

Koncepcja współpracy regionalnej przy jednoczesnym upodmiotowieniu podejmujących ją narodów miała także swój wymiar habsburski. Przejście do monarchii dualnej (Austro-Węgier) sprawił, że pojawiały się koncepcje jej dalszego podziału, czy to w postaci monarchii trójczłonowej – uzupełnionej o Polskę, czy głębszej federalizacji. W najszerszej koncepcji państwo pod nazwą Stany Zjednoczone Wielkiej Austrii miałyby być federacją składającą się z aż piętnastu autonomicznych części<sup>247</sup>. Na gruzach Austro-Węgier okrojonych traktatem z Trianon i Saint-Germain-en-Laye wyrosły inne koncepcje, które skierowane były przeciwko odrodzeniu dominacji Habsburgów i rewizjonizmowi węgierskiemu, jak Mała Ententa łącząca Czechosłowację, Rumunię i Jugosławię<sup>248</sup>. Wraz z osłabianiem zagrożenia ze strony dawnych hegemonów

---

<sup>244</sup> P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza: geneza, cele i funkcjonowanie*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 2019, s. 17-21.

<sup>245</sup> Tamże s. 32-34.

<sup>246</sup> T.A. Olszański, *Międzymorze – czym jest, czym może być* [w:] J. Skórzyński (red.), *Na przekór geopolityce. Europa Środkowo-Wschodnia w myśli politycznej opozycji demokratycznej 1976-1989*, Kancelaria Prezydenta RP, Warszawa 2014, s. 189-211 (tekst pochodzi z 1988 r.).

<sup>247</sup> A. Indraszczyk, *Historyczne inicjatywy integracji Europy Środkowej pomiędzy trzema morzami: Bałtyckim, Adriatyckim i Czarnym* [w:] A. Zbaraszczyńska, B. Dziewiałowski-Gintowt (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019, s. 18.

<sup>248</sup> K. Łastawski, *Od idei do integracji europejskiej. Od najdawniejszych idei do Unii 25 państw*, Wydawnictwo WSP TWP, Warszawa 2004, s. 76-77.

pojawiały się także koncepcje wciągnięcia tych dwóch państw do współpracy, by wspomnieć ideę federacji naddunajskiej mającej obejmować Austrię, Jugosławię, Rumunię Czechosłowację, a w koncepcji Andre Tardieu z 1932 roku także Węgry<sup>249</sup>.

Podobnie upadek Austro-Węgier i Imperium Osmańskiego przyniosły pustkę bezpieczeństwa w regionie Bałkanów, gdzie po I wojnie światowej podejmowane były próby integracji w postaci Ententy Bałkańskiej grupującej Grecję, Jugosławię, Rumunię i Turcję, z planami wciągnięcia do współpracy Albanii i Bułgarii<sup>250</sup>. Zaś upadek carskiej Rosji i powstanie państw bałtyckich pociągnęło za sobą integrację Litwy, Łotwy i Estonii w formie Ententy Bałtyckiej w zakresie polityki międzynarodowej. Zapewne najszerzą koncepcją powstałą w okresie międzywojennym była „Międzycuropa” zakładająca ścisłą współpracę wszystkich państw leżących pomiędzy Rosją a Niemcami, a więc obejmująca: Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechosłowację, Bułgarię, Rumunię, Jugosławię oraz Finlandię<sup>251</sup>.

W czasie i po II wojnie światowej pojawiały się koncepcje wskazujące właśnie na konieczność zacieśniania współpracy pomiędzy państwami regionu i postulujące by obejmowała ona jak największą ich liczbę. Taki charakter miały na przykład prace Feliksa Grossa, który za najwyższą konieczność uznawał niedopuszczenie do tego by Europą Środkową rządziły Niemcy lub Rosja, a ratunkiem na to miałyby być federacja rozciągająca się od Bałtyku po Morze Czarne i Adriatyk i obejmująca: Polskę, Czechosłowację, Austrię, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Jugosławię, Albanie i Grecję<sup>252</sup>. Natomiast po wojnie koncepcje przedstawiane przez środowiska skupione wokół wydawanego w Stanach Zjednoczonych pisma „The Central European Federalist”<sup>253</sup>, a w Europie wydawanego w Londynie „European Press”.

Koncepcji dotyczących potrzeby współpracy, a czasem wręcz federalizacji państw położonych w Europie Środkowej pojawiało się dość dużo. Budziły one historycznie i budzą współcześnie szereg zastrzeżeń. Po pierwsze, w dwudziestoleciu międzywojennym brakowało wspólnego wroga, który byłby zagrożeniem dla wszystkich państw regionu. Dla części z nich były to Niemcy, dla części Związek Radziecki, a dla części Włochy. Obecnie Polska i część pozostałych państw regionu za największe

---

<sup>249</sup> K. Koźbiał, *Inicjatywa naddunajska Unii Europejskiej. Nowy plan Tardieu?*, „Środkowoeuropejskie Studia Polityczne” nr 1/2012, s. 196-197.

<sup>250</sup> A. Indraszczyk, *Historyczne...*, s. 19.

<sup>251</sup> K. Łastawski, *Od idei...*, s. 77-78.

<sup>252</sup> S. Łukasiewicz, *Trzecia Europa. Polska myśl federalistyczna w Stanach Zjednoczonych 1940-1971*, IPN, Warszawa-Lublin 2010, s. 184-185.

<sup>253</sup> Tamże, s. 254-257.

zagrożenie uważa Rosję. Nie dotyczy to jednak wszystkich wymienionych powyżej państw. Jednocześnie, choć trudno mówić o bezpośrednim zagrożeniu ze strony Niemiec analogicznym do okresu przedwojennego, pojawia się koncepcja równoważenia ich potęgi gospodarczej i politycznej w Unii Europejskiej. Po drugie, w czasach historycznych, a zwłaszcza po I wojnie światowej kiedy region był zniszczony, państwa Europy Środkowej były na tyle słabe ekonomicznie, że nie były w stanie samodzielnie sfinansować procesu integracyjnego. Wydaje się, że z analogiczną sytuacją mieliśmy do czynienia w latach dziewięćdziesiątych XX wieku i w pierwszej dekadzie XXI wieku. Dopiero obecnie przyspieszony rozwój omawianych państw doprowadził do sytuacji, w której pewna część działań możliwa jest do podjęcia dzięki wykorzystaniu własnych środków. Dodatkowo część działań może być finansowana z funduszy unijnych, jako że zapóźnienie rozwojowe uprawnia prawie wszystkie regiony Europy Środkowej do korzystania z nich. Po trzecie, rozpad imperiów po I wojnie światowej i powstanie szeregu suwerennych państw było realizacją dziewiętnastowiecznych jeszcze dążeń narodów do odrodzenia i samostanowienia. Zrozumiała była zatem powszechna niechęć do wyzbywania się właśnie uzyskanej podmiotowości na rzecz tworców ponadnarodowych. Procesy rozpadu bloku wschodniego, wyodrębnienia szeregu państw z byłego Związku Radzieckiego, podziału Czechosłowacji oraz dramatyczny przebieg rozpadu Jugosławii pokazały, że współcześnie dominowały analogiczne postawy społeczne i polityczne. O ile integracja z Zachodem postrzegana była jako szansa rozwojowa i sposób zagwarantowania bezpieczeństwa politycznego, o tyle instytucjonalizacji współpracy regionalnej poprzez integrację polityczną nie była postrzegana w ten sposób i budziła większe sprzeciwy. Nie bez znaczenia są w tym zakresie niechęci dzielące narody regionu wynikające ze stereotypów i doświadczeń historycznych. Po czwarte, choć wszystkie państwa znajdują się w tym samym regionie i są w wielu kwestiach do siebie podobne różniąc się wyraźnie zarówno od Zachodu i Wschodu, to dzielą je poważne różnice kulturowe i religijne. Sam fakt bycia częścią Środkowej i Wschodniej Europy nie czyni ich nieistotnymi. Wprawdzie wskazywanie takich podobieństw w skali mniejszych obszarów: państw bałtyckich, państw bałkańskich, państw Europy Środkowej jest łatwiejsze, ale i tu pojawiają się poważne różnice wzmocnione jeszcze doświadczeniami historycznymi, a nawet mniej lub bardziej oficjalnie głoszonym rewanżyzmem<sup>254</sup>.

---

<sup>254</sup> Porównaj w odniesieniu do koncepcji historycznych: A. Indraszczyk, *Historyczne...*, s. 34-35.

Wracając do szczytu, który miał miejsce w 2006 roku należy wskazać, że dobrze się on wpisuje we wskazane powyżej zastrzeżenia. Uczestniczyły w nim państwa, które przeszły dość podobną drogę historyczną od przynależności do bloku wschodniego, przez „pustkę” bezpieczeństwa do integracji z Zachodem. Są one wyraźnie odmienne od państw dawnej piętnastki pod względem społeczno-kulturowym i rozwoju gospodarczego. Jak wskazano w Deklaracji Łańcuckiej, są to państwa dążące do integracji regionalnej, ale przy wykorzystaniu funduszy unijnych. Przy czym integracja ta miała mieć przede wszystkim charakter gospodarczy z żadnym lub minimalnym udziałem kwestii politycznych. W szerszym ujęciu to samo odnosiło się także do polityki wschodniej w okresie prezydentury Lecha Kaczyńskiego. Wyraźnie była ona ukierunkowana na przyciąganie państw takich jak Ukraina czy Gruzja do Zachodu, w tym wspieraniu dążeń do integracji z NATO i Unią Europejską, ale jednocześnie przy respektowaniu ich odmienności historyczno-kulturowej i bez prób budowania innych, konkurencyjnych wobec tych organizacji instytucji politycznych. Przy czym ważnym elementem tej polityki było w drugiej połowie kadencji wskazywanie wspólnego wroga – Federacji Rosyjskiej. W szczególny sposób wybrzmiało to w sierpniu 2008 roku podczas tzw. „wojny pięciodniowej”, kiedy to w trakcie przemówienia w Tbilisi Lech Kaczyński powiedział: „Jesteśmy tutaj, żeby wyrazić całkowitą solidarność. Jesteśmy prezydentami pięciu państw: Polski, Ukrainy, Estonii, Łotwy i Litwy. Jesteśmy po to, żeby podjąć walkę. Po raz pierwszy od dłuższego czasu nasi sąsiedzi z północy, dla nas także z północy, ze wschodu, pokazali twarz, którą znamy od setek lat. Ci sąsiedzi uważają, że narody wokół nich powinny im podlegać. My mówimy nie! Ten kraj to Rosja. Ten kraj uważa, że dawne czasy upadłego, niecałe 20 lat temu, imperium wracają. Że znów dominacja będzie cechą tego regionu. Otóż nie będzie. Te czasy się skończyły raz na zawsze. Nie na dwadzieścia, trzydzieści, czy pięćdziesiąt lat! Wszyscy w tym samym okresie, lub w okresach nieco innych poznaliśmy tą dominację. To nieszczęście dla całej Europy. To łamanie ludzkich charakterów, to narzucanie obcego ustroju, to narzucanie obcego języka”<sup>255</sup>.

Antyrosyjski rys polityki prowadzonej ówczesnie przez Polskę ułatwił zbliżenie z Litwą, z którą relacje psuły zaszczości historyczne, a mógł być także przekonywujący dla innych państw Europy Środkowej i Wschodniej. Zwłaszcza po 2014 roku,

---

<sup>255</sup> *Wizyta Prezydenta RP w Gruzji*, 12.08.2008 [online:] Prezydent RP, <https://www.prezydent.pl/kancelaria/archiwum/archiwum-lecha-kaczynskiego/aktualnosci/rok-2008/wizyta-prezydenta-rp-w-gruzji.26753.archive> (dostęp: 31.12.2021).

kiedy to Federacja Rosyjska siłowo zajęła Krym i utworzyła dwie separatystyczne republiki na wschodzie Ukrainy. Zbliżając wojnę do wschodnich granic Unii Europejskiej mogła być postrzegana jako najpoważniejsze zagrożenie, które sprawia, że wszelkie jakiegokolwiek inne problemy tracą swe znaczenie. Trzeba jednak zwrócić uwagę, że takie podejście już wcześniej wzmacniało podział pomiędzy zachodem i wschodem kontynentu. Na wspomniane wcześniej dysproporcje w rozwoju społeczno-gospodarczym nałożyły się kwestie postrzeganego wielopłaszczyznowo bezpieczeństwa. Na poziomie militarnym oznaczało to, że państwa regionu utrzymują ściślejsze więzi z Stanami Zjednoczonymi postrzeganym jako jedyny gwarant bezpieczeństwa wobec zagrożenia ze strony Rosji, której państwa z zachodu kontynentu w ogóle jako zagrożenie nie traktowały. To powodowało okresowe napięcia, z których zapewne najbardziej wyraziste miało miejsce w czasie wojny w Iraku w 2003 roku, kiedy to państwa regionu jednoznacznie poparły USA, podczas gdy Francja czy Niemcy opowiadały się przeciw interwencji. O tym jak silne były związane z tym podziały i emocje świadczą słowa Jacquesa Chiraca, który kierując swe słowa do Polaków, ale w domyśle także innych państw regionu wspierających Stany Zjednoczone mówił, że „zmarowali okazję, żeby siedzieć cicho”<sup>256</sup>. Zauważmy, że pęknięcie to było dostrzegane i wykorzystywane także przez stronę amerykańską, na przykład w znanym wystąpieniu sekretarza obrony Donalda Rumsfelda wyraźnie rozróżniał on Francję i Niemcy określając je mianem „starej” Europy i „nową” Europę, do której zaliczał państwa Europy Środkowej<sup>257</sup>. Relacje z USA i stosunek do Rosji są także obecnie elementem wyraźnie różnicującym wschód i zachód kontynentu. Dla Niemiec i Francji Rosja jest przede wszystkim partnerem ekonomicznym, który pomimo specyfiki ustrojowej i posiadanego potencjału militarnego, w tym jądrowego, nie jest postrzegany jako zagrożenie militarne. Dla przynajmniej części państw „nowej” Europy wydarzenia w Gruzji i na Ukrainie były tylko ukoronowaniem odrodzonego rosyjskiego ekspansjonizmu, zgodnie z którym wszystkie państwa znajdujące się niegdyś w bloku wschodnim także współcześnie powinny należeć do rosyjskiej strefy wpływów. Przy czym aby to osiągnąć dawny hegemon nie waha się przed stosowaniem wszelkich formy nacisku, w tym takich

---

<sup>256</sup> Słowa Jacquesa Chiraca, których Polacy nie zapomną, 26.09.2019 [online:] Interia, <https://wydarzenia.interia.pl/zagranica/news-slowa-jacquesa-chiraca-ktorych-polacy-nie-zapomna,nld,3224548> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>257</sup> Ł. Wordliczek, „Nowa Europa” jako narzędzie analityczne polityki zagranicznej Stanów Zjednoczonych na przykładzie interwencji w Iraku [w:] *Polityka i społeczeństwo w XXI wieku*, Krakowskie Towarzystwo Edukacyjne, Kraków 2004, s. 255.

jak wstrzymywanie dostaw ropy i gazu, wysadzenie magazynu amunicji w Czechach, czy mniej lub bardziej zakamuflowana akcja wojskowa.

Zagrożenie ze strony Rosji może być postrzegane jako uwarunkowanie wzmacniające dążenia do integracji gospodarczej, a przede wszystkim poszukiwania możliwości uniezależniania się od dostarczanych przez to państwo paliw kopalnych. Było to dostrzegalne w działaniach Lecha Kaczyńskiego, który wspierał ideę przedłużenia ropociągu Odessa – Brody do Płocka i Gdańska, co pozwoliłoby na przesyłanie do Polski i dalej ropy z rejonu Morza Kaspijskiego, a jednocześnie wzmocniłoby więzi z Ukrainą, Gruzją, Azerbejdżanem i innymi państwami regionu<sup>258</sup>. Projekt ten po latach zastoju został ponownie reaktywowany przez rząd Beaty Szydło. Podobny cel ma trwająca inwestycja skierowana na połączenie systemów gazowych Polski i Litwy<sup>259</sup> oraz Polski i Słowacji<sup>260</sup>. Są one w istocie częścią uzgadnianego na forum Grupy Wyszehradzkiej dużego projektu korytarza gazowego północ-południe, który ma docelowo połączyć terminal LNG im. Lecha Kaczyńskiego w Świnoujściu i analogiczny pływający terminal LNG na wyspie Krk w Chorwacji. Zakończenie tego projektu zintegruje systemy gazowe Polski, Słowacji, Czech, Węgier i Chorwacji, a jednocześnie pozwoli wszystkim wymienionym państwom korzystać z dostaw gazu skroplonego, a więc przynajmniej częściowo uniezależnić się od dostaw tego paliwa z Rosji<sup>261</sup>.

Od 2015 roku można mówić o dużej intensyfikacji działań skierowanych na wzmacnianie więzi gospodarczych łączących państwa Europy Środkowej. Jak się wydaje wpływ na to miały trzy główne przyczyny. Po pierwsze, wzrosła obawa przed Rosją w związku z zajęciem przez nią Krymu i zdestabilizowaniem wschodniej Ukrainy. Choć część z państw regionu utrzymuje z nią dobre relacje, to inne, w tym Polska i państwa bałtyckie poczuły się zagrożone co spowodowało wzmocnienie wzajemnych stosunków. Wydaje się, że także Ukraina w wyniku de facto wojny z Rosją dokonała wreszcie jednoznacznego wyboru zachodniego kierunku swojej polityki.

---

<sup>258</sup> *EAKTR, Euroazjatycki Korytarz Transportu Ropy* [online:] Sarmatia, <https://sarmatia.com.pl/eaktr/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>259</sup> *Korytarz Centrum–Wschód* [online:] Gaz-System, <https://www.gaz-system.pl/pl/system-przesylowy/inwestycje/korytarz-centrum-wschod/polska-litwa.html> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>260</sup> *Korytarz Północ-Południe* [online:] Gaz-System, <https://www.gaz-system.pl/pl/system-przesylowy/inwestycje/korytarz-polnoc-poludnie.html> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>261</sup> *PISM: gazowy korytarz Północ-Południe może być geopolitycznym przełomem*, 05.12.2013 [online:] CIRE: Centrum Informacji o Rynku Energii, <https://www.cire.pl/artykuly/serwis-informacyjny-cire-24/83870-pism-gazowy-korytarz-polnoc-poludnie-moze-byc-geopolitycznym-przelomem> (dostęp: 31.12.2021).

Po drugie, wraz z narastaniem kryzysu uchodźczego grupa państw „nowej” Europy, w tym zwłaszcza Węgry sprzeciwiła się polityce unijnej i zamknęła granice przed napływem migrantów, a także odrzucała pojawiające się koncepcje relokacji<sup>262</sup>. Trzecim elementem zbliżającym było przejście władzy w szeregu państw regionu przez ugrupowania prawicowe i centro-prawicowe. Choć nie były one wprost antyunijne to bez wątpienia bardziej sceptyczne zwłaszcza wobec projektów dalszej integracji w kierunku federalizacji Europy<sup>263</sup>. Jednocześnie podważały wiodącą rolę Niemiec i Francji poszukując możliwości zrównoważenia ich pozycji do czego oczywistą drogą było tworzenie porozumień z innymi państwami „nowej” Europy. Przy czym wszystkie te uwarunkowania wzmocnione zostały przez podjętą w referendum w 2016 roku przez Brytyjczyków decyzję o opuszczeniu Unii Europejskiej oraz przez ochłodzenie relacji pomiędzy USA a „starą Europą” po zwycięstwie Donalda Trumpa w wyborach prezydenckich. Na wymienione elementy nałożyła się zmiana postaw rządu polskiego w zakresie polityki regionalnej po zwycięstwie wyborczym Prawa i Sprawiedliwości w 2015 roku, kiedy to zdecydowano o przyjęciu roli lidera regionu.

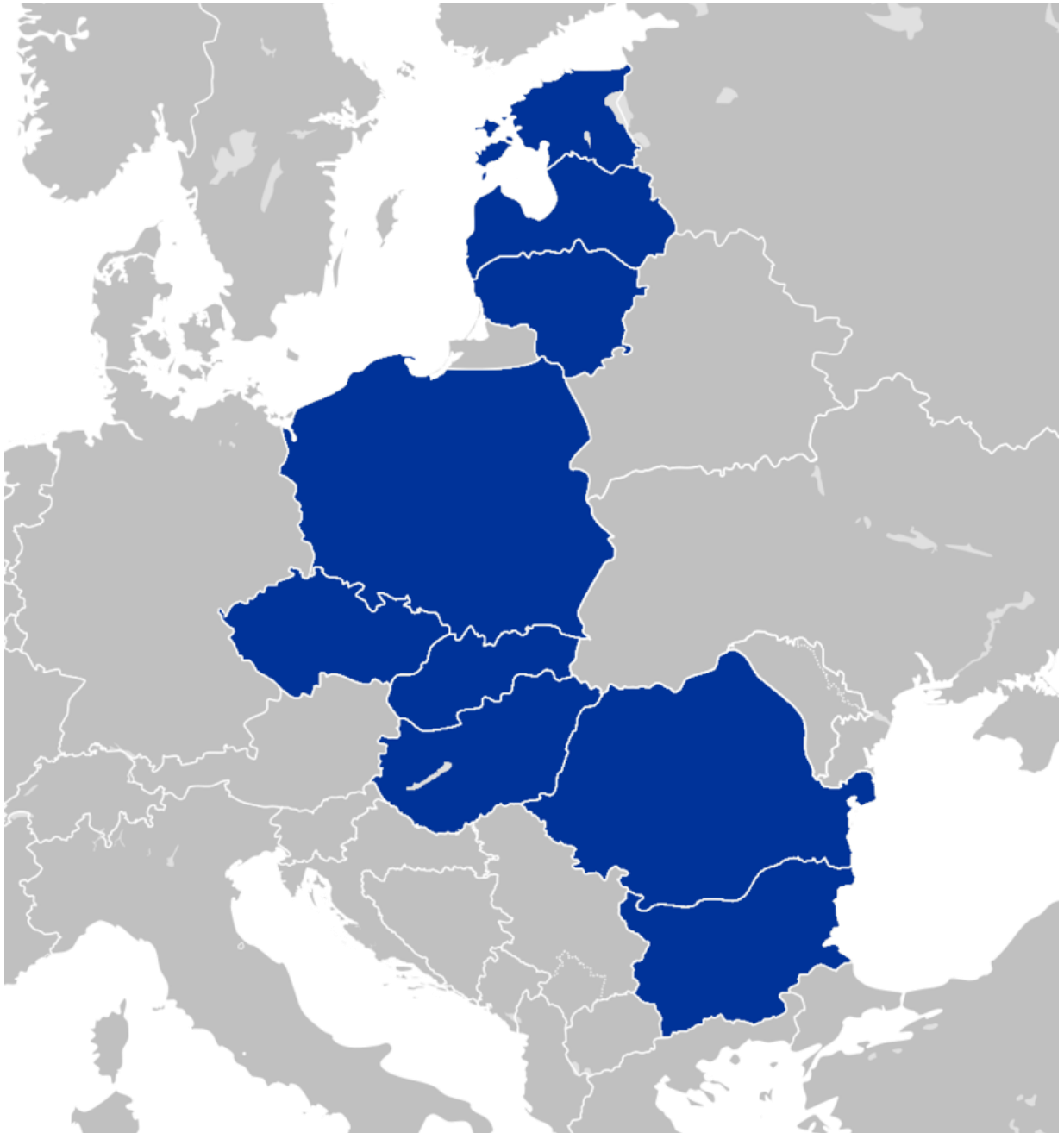
Wymienione powyżej procesy skutkowały wzmocnieniem i instytucjonalizacją działań zmierzających do zacieśnienia współpracy państw regionu. Pierwszym krokiem było zbliżenie w zakresie polityki bezpieczeństwa skutkujące powstaniem z inicjatywy prezydentów Polski i Rumunii: Andrzeja Dudy oraz Klausa Iohannisa tzw. Bukaresztańskiej Dziewiątki (B9). Jej inauguracja miała miejsce 4 listopada 2015 roku podczas szczytu państw wschodniej flanki NATO w Bukareszcie, przy czym trzeba zwrócić uwagę, że spotkanie przedstawicieli dziewięciu państw Europy Środkowej i Wschodniej miało miejsce już wcześniej. W dniu 22 lipca 2014 roku na zaproszenie prezydenta RP Bronisława Komorowskiego przybyli do Warszawy prezydenci Bułgarii, Czech, Estonii, Litwy, Łotwy, Rumunii, Słowacji i Węgier. Dyskutowano wówczas o sytuacji na Ukrainie oraz potrzebie wzmocnienia wschodniej flanki NATO.

---

<sup>262</sup> A. Adamczyk, *Państwa Grupy Wyszehradzkiej wobec kryzysu imigracyjnego w Unii Europejskiej*, „Przegląd Europejski”, nr 1 (43), 2017, s. 11-32.

<sup>263</sup> Patrz np.: K. Koźbiał, *Znaczenie eurosceptycyzmu na scenie politycznej Republiki Czeskiej*, „Politeja” nr 66, *Jaka Europa? Napięcia integracji europejskiej – perspektywa interdyscyplinarna*, 2020; W. Paruch, *W obronie interesów narodowych i tożsamości politycznej Europy Środkowo-Wschodniej: Eurorealizm w myśli politycznej Prawa i Sprawiedliwości* [w:] P. Fiktus, H. Malewski, M. Marszał (red.), „Rodzinna Europa”. *Europejska myśl polityczno-prawna u progu XXI wieku*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław 2015.

Rysunek 14. Państwa należące do Bukaresztańskiej Dziewiątki (B9).



Źródło: *Bucharest Nine Group* [online:] GKToddy, [https://www.gktoday.in/topic/bucharest-nine-group/#google\\_vignette](https://www.gktoday.in/topic/bucharest-nine-group/#google_vignette) (dostęp: 31.12.2021).

Państwa uczestniczące w szczycie w Bukareszcie podpisały deklarację, zgodnie z którą zamierzały kontynuować współpracę w takim formacie, a za główne jej cele uznały w wymiarze regionalnym:

- pogłębienie dialogu i współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa państw tworzących wschodnią flankę NATO,

- zapewnienie stabilności i bezpieczeństwa regionu Europy Środkowej i Wschodniej w obliczu konfliktu zbrojnego na Ukrainie oraz presji politycznej i militarnej ze strony Federacji Rosyjskiej (państwa wschodniej flanki NATO, zwłaszcza zaś państwa bałtyckie, stanowią obszar potencjalnego testowania przez Rosję spójności i determinacji NATO),
- realne wzmocnienie bezpieczeństwa wschodniej flanki Sojuszu, tj. rozbudowa potencjału oraz mechanizmów odstraszania i obrony NATO w tej części obszaru traktatowego (od Bałtyku do Morza Czarnego).

W wymiarze euroatlantyckim:

- ukierunkowanie międzysojuszniczej debaty nt. współczesnych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa międzynarodowego,
- adaptacja NATO do nowych wyzwań i zagrożeń bezpieczeństwa międzynarodowego w wymiarze regionalnym (Europa) i globalnym,
- wzmocnienie jedności i solidarności państw NATO
- wzmocnienie więzi transatlantyckich, tj. zapewnienie politycznego i militarnego zaangażowania Stanów Zjednoczonych na rzecz bezpieczeństwa państw Europy Środkowej i Wschodniej<sup>264</sup>.

Działania te spotkały się z uznaniem ze strony Stanów Zjednoczonych, które od 2014 roku wydawały się pozostawać w coraz silniejszym konflikcie z Federacją Rosyjską, a jednocześnie nieoficjalnie wspierały Ukrainę dostrzegając w niej podmiot mogący utrudnić ekspansjonistyczne działania Rosji zmierzające do odbudowy imperium.

Drugim krokiem zbliżenia państw regionu musiało być zacieśnienie współpracy gospodarczej, w tym bezpieczeństwa energetycznego. Wprawdzie Polska gotowa była w tym celu reaktywować projekt wspomniany wcześniej projekt Międzymorza, jednak pozostawała obawa, że przyjęcie tej nazwy może być odebrane przez pozostałych partnerów jako przejaw polskiego dążenia do regionalnej hegemonii. W efekcie pojawiła się inna nazwa – Inicjatywa Trójmorza, która obejmowała wszystkie potencjalnie zainteresowane państwa i regiony, nie budziła negatywnych historycznych skojarzeń i jednocześnie mogła być łatwo przełożona na dowolny język. Autorami inicjatywy byli prezydenci Polski i Chorwacji Andrzej Duda i Kolinda Grabar-Kitarović.

---

<sup>264</sup> K. Pawłowski, *Bukareszteńska Dziewiątka: współpraca państw wschodniej flanki NATO*, „IEŚ Policy Papers” 4/2020, s. 15-19.

Już w czasie wstępnych rozmów w Krakowie, gdy złożono między innymi kwiaty przed sarkofagiem króla Władysława Warneńczyka – władcy będącego królem obu państw, debatowano o budowie wspólnoty państw pomiędzy trzema morzami. Kontynuowano te rozmowy w trakcie 70 sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ we wrześniu 2015 roku i jak się wydaje to w trakcie tych spotkań powstała koncepcja Inicjatywy Trójmorza. Jej pierwsza odsłona miała miejsce w kolejnym roku podczas forum Strengthening Europe: Connecting North and South, które odbyło się w dniach 25-26 sierpnia 2016 roku w Dubrowniku.

W pierwszym dniu obrad przyjęto *Wspólną deklarację w sprawie Inicjatywy Trójmorza* nazywaną również *Deklaracją z Dubrownika*<sup>265</sup>. Obok przedstawicieli dwunastu państw, które podpisały deklarację w forum wzięli udział przedstawiciele Stanów Zjednoczonych, Turcji oraz Chińskiej Republiki Ludowej<sup>266</sup>. Uczestnicy zadeklarowali chęć wzmocnienia wielopłaszczyznowej współpracy państw regionu oraz w ramach więzi euroatlantyckich ale bez tworzenia jakichkolwiek dodatkowych formalnych struktur. Nie zakładano zatem powstania nowej organizacji międzynarodowej, a wręcz odwrotnie uznano konieczność działania w ramach już istniejących struktur, w tym przypadku przede wszystkim Unii Europejskiej. Zadeklarowano przy tym, że grupa jest otwarta na współpracę z innymi państwami zarówno w regionie Europy Środkowej i Wschodniej ale nie będących członkami Unii Europejskiej, a także na państwa położone poza regionem. Elementem szczególnym deklaracji było wyraźne zaakcentowanie, że chodzi o „...połączenia gospodarek i infrastruktury Europy Środkowej i Wschodniej z Północy na Południe, tak aby dopełnić budowy wspólnego europejskiego rynku, zważywszy, iż jak dotąd większość wysiłków służyła połączeniu Wschodu i Zachodu Europy”<sup>267</sup>. Jako główne dziedziny, na których miała skupić się współpraca były: energetyka, transport i komunikacja cyfrowa.

---

<sup>265</sup> *Wspólna deklaracja w sprawie Inicjatywy Trójmorza*, 25.08.2016 [online:] Prezydent RP, <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/wspolna-deklaracja-w-sprawie-inicjatywy-trojmorza.2909> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>266</sup> P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza...*, s. 57-60.

<sup>267</sup> *Wspólna deklaracja w sprawie Inicjatywy Trójmorza...*

Rysunek 15. Państwa należące do Inicjatywy Trójmorza.



Źródło: Z. Szczerek, *Trójmorze – odpowiedź na Unię dwóch prędkości*, 27.06.2017 [online:] Polityka.pl, <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/1709970,1,trojmorze--odpowiedz-na-unie-dwoch-predkosci.read> (dostęp: 31.12.2021).

Format spotkań na szczycie utrwał się w kolejnych latach wraz z organizacją kolejnych zjazdów w Warszawie w 2017 roku<sup>268</sup>, w Bukareszcie w 2018 roku, w Ljublanie w 2019 roku, Tallinie w 2020 roku (z uwagi na covid-19 odbyło się w formie zdalnej) oraz Sofii w 2021 roku. W 2022 roku szczyt planowany jest w Rydze. Były one obudowywane kolejnymi inicjatywami mającymi pobudzać współpracę międzypaństwową i międzyregionalną. I tak w 2018 roku zadeklarowano powołanie Funduszu Trójmorza, który miał wspierać środkami finansowymi inwestycje podejmowane wspólnie przez państwa należące do Inicjatywy. Działa on od 2019 roku, a z ramienia Polski jego udziałowcem jest Bank Gospodarstwa Krajowego, który był też jego założycielem wspólnie z rumuńskim EximBankiem. Od 2018 roku uruchomiono także format współpracy międzyregionalnej. Pierwsze spotkanie Forum Regionów Trójmorza miało miejsce w podrzeszowskiej Jasionce, natomiast drugie w Lublinie w 2021 roku. Temu ostatniemu towarzyszył Samorządowy Kongres Gospodarczy, w trakcie którego podpisano Deklarację Lubelską w sprawie utworzenia Sieci Gospodarczej Regionów Trójmorza<sup>269</sup>. Zakładała ona wzmocnienie współpracy w zakresie zrównoważonego i odpowiedzialnego rozwoju regionów państw należących do Inicjatywy poprzez budowę wielowymiarowych kontaktów i partnerstw łączących samorzady, instytucje gospodarcze i uniwersytety. Wśród działań zmierzających do wzmocnienia więzi gospodarczych należy też wskazać istnienie Indeksu Trójmorza, to jest utworzonego w 2019 roku wspólnego indeksu (CEEplus) dla giełd Polski, Czech, Słowacji, Węgier, Słowenii, Chorwacji i Rumunii<sup>270</sup>.

W trakcie kolejnych szczytów przełamane zostały podstawowe zastrzeżenia kierowane do Inicjatywy Trójmorza. Najważniejsze z nich dotyczyły dwóch kwestii, to jest jego potencjalnie antyunijnego oraz antyniemieckiego charakteru<sup>271</sup>. Problemy te wynikały przede wszystkim z przedstawionych uprzednio uwarunkowań dzielących „starą” i „nową” Europę. W odniesieniu do potencjalnej antyunijności w trakcie

---

<sup>268</sup> Pierwotnie zakładano, że szczyt odbędzie się we Wrocławiu jednak z uwagi na zapowiedź przybycia prezydenta Donalda Trumpa został on przeniesione do Warszawy.

<sup>269</sup> *Deklaracja Lubelska w sprawie utworzenia Sieci Gospodarczej Regionów Trójmorza*, 21.06.2021 [online:] Samorządowy Kongres Trójmorza, [https://congress.lubelskie.pl/wp-content/uploads/2021/10/Lublin\\_Declaration\\_PL.pdf](https://congress.lubelskie.pl/wp-content/uploads/2021/10/Lublin_Declaration_PL.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>270</sup> *Powstanie indeks Trójmorza. GPW i 6 giełd regionu szykują CEEplus*, 4.09.2019 [online:] Forsal.pl, <https://forsal.pl/artykuly/1428603.ceeplus-powstanie-indeks-trojmorza-gpw-i-6-gield-regionu-szykuja-ceeplus.html> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>271</sup> I. Materniak, *Trójmorze – strategiczny projekt Polski* [w:] A. Zbaraszewska, B. Dziewiałtowski-Gintowt (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019, s. 42; A. Zbaraszewska, *Światowe media o Inicjatywie Trójmorza. Różne punkty widzenia* [w:] Tamże, s. 160-162.

wszystkich kolejnych szczytów podkreślano, że nie jest zamiarem państw Inicjatywy tworzenie jakichkolwiek międzynarodowych organizacji, a w szczególności konkurencyjnych wobec już istniejących Unii Europejskiej i NATO. Jest to także wyrażone w celach grupy, gdzie wskazuje się chęć zacieśnienia współpracy dla zintensyfikowania rozwoju wschodnich części Unii co sprzyjać będzie zwiększaniu spójności całej Wspólnoty. Pamiętając, że w tym samym czasie w ramach „starej Europy” powstawała koncepcja Unii dwóch prędkości można interpretować Trójmorze jako koncepcję konkurencyjną, jednak nie do samej Unii, ale raczej do form jej dalszej integracji. Wraca zatem wspomniana już kwestia lęku przed wyzbyciem się odzyskanej po dekadach suwerenności. Antyniemiecki charakter Inicjatywy przestał być podnoszony dopiero przy trzecim szczycie w roku 2018 kiedy to padła propozycja przyjęcia Republiki Federalnej Niemiec do ugrupowania. I choć nie została ona ostatecznie zrealizowana, to państwo to ma obecnie status obserwatora. Odbiciem początkowych sporów był fakt, że oficjalni przedstawiciele Unii Europejskiej ani Niemiec nie brali udziału w pierwszym ze szczytów. W drugim brali już udział przedstawiciele Komisji Europejskiej, a uczestnikami trzeciego byli minister spraw zagranicznych Niemiec Heiko Maas, szef Komisji Europejskiej Jean-Claude Juncker oraz szefowie Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju<sup>272</sup>.

Trzeba podkreślić, że obok wszystkich wcześniej podnoszonych uwarunkowań dzielących wschód i zachód Unii Europejskiej, wciąż powracał spór o stosunek do Rosji i bezpieczeństwo energetyczne, którego najbardziej wymownym przykładem jest konflikt o Nord Stream 2. Gazociąg łączący bezpośrednio Niemcy i Rosję z pominięciem państw należących do Trójmorza jest traktowany przez większość z nich jako poważne zagrożenie. Przy czym są w swych obawach wyraźnie wspierane przez Stany Zjednoczone traktujące sprawę jako jeden z elementów własnego konfliktu z Rosją i zapowiadające nawet nałożenie sankcji na budujące ten gazociąg konsorcjum. Te ostatnie zapowiedzi spotkały się z kolei z gwałtowną krytyką ze strony Niemiec i części pozostałych państw unijnych<sup>273</sup>. Wszystkie państwa regionu w 2014 roku, a więc w czasie agresji Rosji na Ukrainę były silnie uzależnione od sprowadzanych ze wschodu paliw kopalnych. Warto pamiętać, że jednym z fundamentów założycielskich Trójmorza była Chorwacko-Polska inicjatywa integracji systemów gazowych państw

---

<sup>272</sup> P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza...*, s. 69.

<sup>273</sup> A. Loskot-Strachota, R. Bajczuk, Sz. Kardaś, *Nord Stream 2 dzieli Zachód*, „Komentarze OSW”, nr 273/2018, s. 1-3.

regionu i umożliwienie korzystania z gazu pochodzącego z gazoportów w Świnoujściu i na wyspie Krk (Korytarz Północ-Południe). Pozwala to na dywersyfikację źródeł dostaw a więc na zmniejszanie uzależnienia od gazu z Rosji. Rurociąg Nord Stream 2 jest w istocie zaprzeczeniem tej idei prowadząc do zwiększenia zależności państw Europejskich od jednego dostawcy, a równocześnie obniżając bezpieczeństwo „nowej Europy” w wyniku omińnięcia terytorium państw należących do tej grupy.

Tabela 4. Poziom uzależnienia państw Trójmorza od gazu z Rosji w 2014 roku.

<b>Państwo</b>	<b>Zużycie gazu (mld m<sup>3</sup>)</b>	<b>Import z Rosji (mld m<sup>3</sup>)</b>	<b>Udział importu z Rosji w zużyciu gazu (w %)</b>
Austria	7,7	3,9	51
Bułgaria	2,5	2,2	88
Chorwacja	2,4	0	0
Czechy	7,2	4,8	67
Estonia	0,5	0,5	100
Litwa	2,5	2,4	96
Łotwa	1,2	1,2	100
Polska	16	8,8	55
Rumunia	11,8	0,9	8
Słowacja	4,3	4,3	100
Słowenia	0,6	0,4	67
Węgry	8,5	9,4	100

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: P. Ukielski, *Inicjatywa Trójmorza w polskiej polityce zagranicznej*, „Studia Europejskie” 2/2018, s. 51.

Obecnie do Inicjatywy Trójmorza należy dwanaście państw: Estonia, Łotwa, Litwa, Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Austria, Słowenia, Chorwacja, Rumunia, Bułgaria. Status obserwatora/partnera mają dodatkowo Niemcy, Stany Zjednoczone Ameryki, Grecja, Turcja oraz Chiny. Ukraina wielokrotnie deklarowała zainteresowanie udziałem w grupie, natomiast w trakcie szczytu w 2021 roku zostało to oficjalnie

zadeklarowane wspólnie przez Mołdawię i Ukrainę<sup>274</sup>. Trzeba jednak pamiętać, że zgodnie z dotychczasowymi zasadami Inicjatywa jest otwarta wyłącznie na państwa członkowskie UE. Odpowiednio do tej reguły obecnie państwa te mogą mieć wyłącznie status obserwatora. Jedną z przesłanek takiego formalnego rozwiązania jest wspomniana wcześniej dyskusja co do antyunijnego charakteru grupy. Ewentualne udział państw niebędących członkami UE mogłoby potwierdzać tego typu obawy. Wśród podstawowych celów Trójmorza wskazuje się:

- „Wzrost gospodarczy i odporność regionu (Trójmorza). Podstawowym celem Inicjatywy jest pobudzenie wzrostu gospodarczego i odporności regionu poprzez rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej i cyfrowej. Trójmorze stwarza możliwości inwestycyjne i możliwości wzmacniania trwałej i bezpiecznej łączności krajowej i regionalnej, a także daje impuls do rozwoju połączeń poza regionem, a tym samym czyni Europę bardziej konkurencyjną jako całość. Modernizacja istniejących i tworzenie nowych sieci infrastrukturalnych jest nie tylko warunkiem sukcesu biznesowego, ale jest motorem rozwoju społeczno-gospodarczego.
- Geopolityka. W kontekście obecnej sytuacji geopolitycznej, kluczowe jest posiadanie platformy współpracy z jasną wizją i dążenie do rozwijania praktycznych powiązań między narodami położonymi między Morzem Adriatyckim, Bałtyckim i Czarnym, które uzupełniają cele UE, wzmacniają ogólną odporność regionu i wzmacniają więzi transatlantyckie.
- Większe zainteresowanie inwestorów. Kraje Inicjatywy Trójmorza od lat wyróżniają się ponadprzeciętnymi wskaźnikami wzrostu gospodarczego. Współpracując i prowadząc podobną politykę, kraje Trójmorza uatrakcyjniają region na globalnym rynku finansowym.
- Bezpieczeństwo energetyczne oraz dywersyfikacja szlaków i źródeł dostaw energii w całym regionie, w połączeniu z przejściem na energię alternatywną oraz tworzeniem zrównoważonej i odpornej infrastruktury energetycznej, jest priorytetem w obecnym środowisku geopolitycznym i gospodarczym.
- Niezawodna, zrównoważona i integrująca łączność. W przypadku nowych inwestycji celem jest maksymalne wykorzystanie doświadczenia regionu

---

<sup>274</sup> Ukraina i Mołdawia wyraziły chęć przyłączenia się do inicjatywy Trójmorza [online:] Europejskie Centrum Projektów Pozarządowych, <https://www.ecpp.org.pl/moldawia-wyrazila-chec-przyklaczenia-sie-do-inicjatywy-trojmorz/> (dostęp: 31.12.2021).

i jego potencjału do zastosowania rozwiązań cyfrowych. Wykracza to poza rozwój infrastruktury cyfrowej i obejmuje tworzenie inteligentnych rozwiązań w zakresie wymiany danych oraz wydajniejsze i bezpieczniejsze korzystanie z sieci łączności w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych”<sup>275</sup>.

Przytoczone powyżej oficjalnie deklarowane cele zgodne są także z perspektywą Unii Europejskiej, która po okresie niepokoju spowodowanym Inicjatywą obecnie postrzega ją jako szansę na rozwój w zakresie:

- zwiększenia łączności w regionie, szczególnie w zakresie energii, infrastruktury transportowej i komunikacji;
- stymulowania rozwoju gospodarczego i zwiększania dzięki temu spójności Unii Europejskiej w układzie wschód-zachód i północ-południe;
- ułatwiania konwergencji pomiędzy państwami członkowskimi i wzmacnianie Unii Europejskiej jako całości<sup>276</sup>.

Podobnie poszczególni uczestnicy Inicjatywy w pierwszym rządzie wskazywali potrzeby rozwoju infrastruktury łączącej zaangażowane państwa na osi północ-południe, co ma doprowadzić do rozwoju gospodarczego poszczególnych z nich i regionu jako całości, a dzięki temu wesprzeć działania służące powstrzymaniu drenażu mózgow ze strony wiodących ośrodków Europy Zachodniej. Rozwój infrastruktury byłby również szansą na zasypanie podziałów dzielących wschód i zachód Unii wynikających z uwarunkowań historycznych. Mocno eksponowana jest kwestia wzmacniania współpracy regionalnej i umacniania więzi pomiędzy państwami, acz z dużym sceptycyzmem przyjmowany jest element większej integracji politycznej, natomiast podkreślana jest konieczność jak najszerzej integracji gospodarczej<sup>277</sup>.

Jak można zauważyć, w każdym ujęciu rozwój połączeń w zakresie energii, komunikacji i transportu jest priorytetowym elementem Inicjatywy Trójmorza. Odbiciem takiego rozłożenia akcentów jest fakt, że wśród najważniejszych projektów postulowanych i realizowanych przez ugrupowanie znalazły się Via Carpatia i korytarz gazowy północ-południe. Obie inwestycje wymagają zaangażowania znacznych środków finansowych i współdziałania wielu państw. Są więc jednocześnie szansą, ale i wyzwaniem wymagającym koordynacji transgranicznej i zaangażowania środków

---

<sup>275</sup> *Objectives* [online:] Three Seas, <https://3seas.eu/about/objectives> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>276</sup> P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza...*, s. 84.

<sup>277</sup> A. Orzelska-Stączek, P. Ukielski, *Inicjatywa Trójmorza z perspektywy jej uczestników*, ISP PAN, Warszawa 2020, s. 65-69.

zewnątrznych. Tym bardziej więc powinny być realizowane jako projekty o dużym znaczeniu dla całej Unii ale jednocześnie cieszące się zainteresowaniem lub współpracą państw trzecich. Koncepcja budowy Via Carpatia, a zwłaszcza jej kolejne rozszerzenia ilustrują proces zacieśniania więzi pomiędzy zaangażowanymi państwami a jednocześnie dołączania nowych partnerów. Po wstąpieniu do Unii Europejskiej Rumunii i Bułgarii możliwe stało się przedłużenie planu budowy korytarza drogowego wzdłuż granic UE dalej w kierunku południowym aż do greckich Salonik. W późniejszym okresie zainteresowanie projektem wyraziły jeszcze Turcja i Ukraina i zadeklarowały udział w nim jako partnerzy spoza Unii Europejskiej i Inicjatywy Trójmorza, dostrzegając możliwość własnego rozwoju społeczno-gospodarczego dzięki wykorzystaniu planowanej infrastruktury.

### **3.3. Via Carpatia jako element sieci połączeń Europa – Azja**

Od lat osiemdziesiątych XX wieku i dominacji koncepcji neoliberalnych związanych w polityce Zachodu z rządami Ronalda Reagana w USA i Margaret Thatcher w Wielkiej Brytanii nastąpił gwałtowny rozwój handlu międzynarodowego. Doktryny postulujące wzrost gospodarczy poszczególnych państw bazujące na rozwoju eksportu, przy jednoczesnym skupieniu się na wytwarzaniu towarów, w których posiada się przewagę konkurencyjną sprawiło, że dynamicznie rosła rola handlu międzynarodowego, a jednocześnie presja na redukcję związanych z nim barier<sup>278</sup>. Były to z jednej strony kwestie związane z cłami i swobodnym przepływem towarów, a więc dotyczące środków prawnych i ekonomicznych. Z drugiej strony chodziło o fizyczną dostępność różnych części świata dynamicznie włączanych do międzynarodowego obiegu gospodarczego. Dążenie do jak największej konkurencyjności przy jednoczesnym poszukiwaniu dróg rozwoju dla państw próbujących gonić kraje najwyższej rozwinięte sprawiło, że przyciągały one nowe inwestycje dzięki konkurencyjności kosztami pracy. To z kolei tym bardziej wzmagало przepływy towarowe związane z dostawami surowców, półproduktów i gotowych

---

<sup>278</sup> A. Dzun, *Globalizacja a współczesny handel międzynarodowy*, „Studia Ekonomiczne” nr 139, *Współczesne problemy ekonomiczne: polityka państwa a proces globalizacji*, 2013, s. 83-89.

towarów. Nowe inwestycje w państwach o niskich kosztach pracy powodowały przy tym wygaszanie produkcji w krajach wyżej rozwiniętych i tym bardziej zwiększały globalne przepływy towarowe. Gdy więc na początku lat pięćdziesiątych rozpadł się blok wschodni i więzi gospodarcze łączące do tej pory należące do niego państwa, stanęły one wobec zupełnie nowych wyzwań i możliwości. Z jednej strony mogły konkurować o napływ inwestycji dzięki niskim kosztom pracy, z drugiej potrzebowały zwiększenia dostępności terytorialnej, która mogła uczynić ewentualne inwestycje opłacalnymi. Jednocześnie inwestycje infrastrukturalne sprawiały, że państwa mogą czerpać większe korzyści z wykonywanych przez ich terytorium frachtów. Trzeba pamiętać, że rozpad bloku wschodniego otwierał dla międzynarodowych powiązań handlowych przestrzeń Europy Środkowej i Wschodniej oraz Azji, uprzednio pozostające poza głównymi przepływami gospodarki światowej z powodów ideologicznych.

Procesy szybkiego rozwoju państw azjatyckich, w szczególności dalekowschodnich, które kopiowały drogę rozwojową przebytą wcześniej przez Japonię, Koreę Południową czy Tajwan sprawiały jednak, że przepływające masy towarowe zmieniały swój charakter z prostych surowców i towarów niskoprzetworzonych, w stronę coraz bardziej zaawansowanych produktów. Towarzyszyły temu radykalne zmiany dotyczące oczekiwań co do wielkości przesyłanych partii towarowych i szybkości transportu. Najbardziej opłacalną gałęzią, pozwalającą znacząco zredukować koszty przy przewożeniu olbrzymich mas towarów jest transport morski. Ma on tę wadę, że jest najwolniejszy, co może wpływać na chęć wyboru innych rozwiązań. Dodatkowo Azja w porównaniu do Europy ma niewielki stosunek linii brzegowej do ogólnej powierzchni, choć problem ten równoważony jest do pewnego stopnia przez fakt, że największe centra gospodarcze i skupiska ludności występują w niewielkiej odległości od wybrzeży. Najszybsze dotarcie towarów gwarantuje transport lotniczy, jest to jednak rozwiązanie najdroższe. Stąd między innymi potrzeba poszukiwania możliwości przemieszczania towarów w transporcie lądowym. Problemem jednak jest niewystarczająco rozwinięta infrastruktura transportowa zarówno w układzie poszczególnych państw azjatyckich, pomiędzy tymi państwami, jak i pomiędzy Azją a Europą, jako znaczącym importerem towarów z tego kierunku. Pamiętać przy tym należy, że Azja to kontynent o powierzchni czterokrotnie większej niż Europa. Gdy doda się do tego dużo niższy niż dla Europy stopień rozwoju gospodarczego przy jednoczesnym ogólnie niższym poziomie integracji politycznej i gospodarczej i w części obszarów dużą niestabilność polityczną to okazuje się, że próba stworzenia

wysokiej jakości szlaków transportowych dla całego kontynentu staje się prawdziwym wyzwaniem. Pamiętać przy tym należy o tym, że rozcinają go położone centralnie Himalaje uzupełniane przez szereg innych pasm górskich, pustynie, a na infrastrukturę wpływ mają dodatkowo uwarunkowania klimatyczne, które na przykład w części centralnej skutkują bardzo dużymi różnicami temperatur w cyklu rocznym i dobowym. Dodatkowo państwa takie jak Iran objęte są sankcjami gospodarczymi co sprawia, że transport części towarów przez jego terytorium jest niemożliwy. Niemniej z uwagi na swój potencjał ludnościowy Azja jest istotna dla współczesnej gospodarki zarówno jako dostarciciel towarów i usług, jak i olbrzymi rynek zbytu obejmujący ponad połowę współczesnej populacji Ziemi.

Rysunek 16. Przykładowe koszty i czas przewozu towarów z Chin do Niemiec (na przykładzie kontenera o wadze do 24 ton brutto).



Źródło: *China Express* [online:] Doerrenhaus, <https://www.doerrenhaus.com/en/china-express/> (dostęp: 31.12.2021).

Wszystkie wskazane powyżej uwarunkowania wpływały na istniejące w przestrzeni międzynarodowej plany zwiększenia dostępności terytorialnej kontynentu. W tym zakresie należy wspomnieć przed wszystkim o dwóch koncepcjach. Po pierwsze, o międzynarodowych planach rozwoju infrastruktury w Azji oraz połączeń euroazjatyckich, które pojawiły się na forum organizacji międzynarodowych, w tym pod auspicjami wyspecjalizowanych organów Narodów Zjednoczonych. Po drugie, o chińskich planach odbudowy jedwabnego szlaku, które w ostatnich latach dynamicznie się urzeczywistniają wykorzystując transport lądowy. Oba te kierunki działań spotykają się z dużym zainteresowaniem ze strony państw europejskich dostrzegających w nich możliwość własnego rozwoju społeczno-gospodarczego.

Jak wskazano w rozdziale II, w kwietniu 1996 roku Komisja Gospodarcza i Społeczna NZ ds. Azji i Pacyfiku przyjęła rezolucję nr 52/9 dotyczącą konieczności rozwoju połączeń infrastrukturalnych łączących oba kontynenty<sup>279</sup>. Na jej podstawie rok później na forum Organizacji Współpracy Kolei zaproponowano przebieg trzynastu korytarzy transportowych łączących obszar euroazjatycki. W kolejnych latach dalsze prace nad ustanowieniem odpowiednich korytarzy prowadzone były w ramach projektu Euroazjatyckich Połączeń Transportowych (EATL – Euro-Asian Transport Links) prowadzonych wspólnie przez Europejską Komisję Gospodarczą NZ i przywołaną już Komisję Gospodarczą i Społeczną NZ ds. Azji i Pacyfiku. W kolejnych fazach od 2002 roku grupy eksperckie działające w ramach projektu przedstawiały raporty dotyczące stanu istniejącej infrastruktury i możliwych połączeń oraz koncepcje ich rozwoju. Z uwagi na międzykontynentalny charakter, w prace zaangażowani byli przedstawiciele następujących państw: Afganistan, Armenia, Azerbejdżan, Białoruś, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, Chiny, Chorwacja, Cypr, Finlandia, Francja, Gruzja, Niemcy, Grecja, Iran (Islamska Republika), Włochy, Kazachstan, Kirgistan, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Mongolia, Macedonia Północna, Pakistan, Polska, Portugalia, Republika Mołdawii, Rumunia, Federacja Rosyjska, Serbia, Hiszpania, Tadżykistan, Turcja, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan<sup>280</sup>. Pierwsze analizy wskazywały na znaczne zapóźnienie infrastrukturalne w stosunku do wyżej rozwiniętych obszarów świata, przy czym stwierdzono różnice pomiędzy rozwojem różnych gałęzi transportu. Były one widoczne zarówno w układzie międzygałęziowym

---

<sup>279</sup> Resolution 52/9 UN ESCAP *Intra-Asia and Asia-Europe land Bridges...*

<sup>280</sup> *Euro-Asian Links: About us* [online:] UNECE, <https://unece.org/about-us-31> (dostęp: 31.12.2021).

jak i przestrzennym. Za najlepiej rozwinięte uznano połączenia lotnicze i morskie, natomiast w najgorszym stanie były korytarze drogowe<sup>281</sup>. Dodatkowo stwierdzono istnienie szeregu barier utrudniających rozwój transportu nie wynikających ze stanu samej sieci transportowej, w tym braki w koordynacji odpowiednich przepisów, znaczne opóźnienia wynikające z konieczności przekraczania granic i procedur z tym związanych oraz w odniesieniu do transportu kolejowego problemy wynikające z różnej szerokości rozstawu szyn, a więc konieczności przeładunku towarów przy przekraczaniu części granic.

Prace prowadzone były w zakresie obejmującym:

- określenie głównych szlaków kolejowych, drogowych i wodnych śródlądowych łączących Europę i Azję, które należy rozważyć pod kątem znaczenia dla rozwoju;
- zidentyfikowanie kluczowych składów kontenerowych, terminali intermodalnych i portów wzdłuż wybranych tras jak również fizycznych i niefizycznych przeszkód dla transportu w ramach sieci EATL;
- stworzenie kompleksowej bazy danych Systemu Informacji Geograficznej (GIS);
- nadanie priorytetu 230 projektom inwestycyjnym mającym na celu rozwój infrastruktury transportowej w 15 państwach EATL;
- dokonania wstępnej oceny przeszkód niefizycznych na trasach EATL;
- stworzenie tymczasowego mechanizmu koordynacyjnego w postaci Grupy Ekspertów wyznaczonych przez rządy uczestniczące<sup>282</sup>.

230 projektów inwestycji infrastrukturalnych zgłoszonych przez poszczególne państwa podzielono według gałęzi, obszarów oraz możliwości finansowania. Ogólną wartość niezbędnych inwestycji oszacowano na 42 mld dolarów, przy czym 53 % tej sumy trafić powinno na rozwój sieci kolejowej, 29 % drogowej, 13 % morskiej, a 4 % wodnej śródlądowej<sup>283</sup>. Biorąc pod uwagę możliwości pokrycia kosztów niezbędnych inwestycji przez zainteresowane państwa bądź z innych źródeł wskazano dziewięć głównych kolejowych korytarzy transportowych:

1. EATL Rail Route 1 (korytarz transsyberyjski) – o długości ponad 10 tysięcy kilometrów, rozpoczynający się od wschodniej granicy UE (Finlandia, Litwa,

---

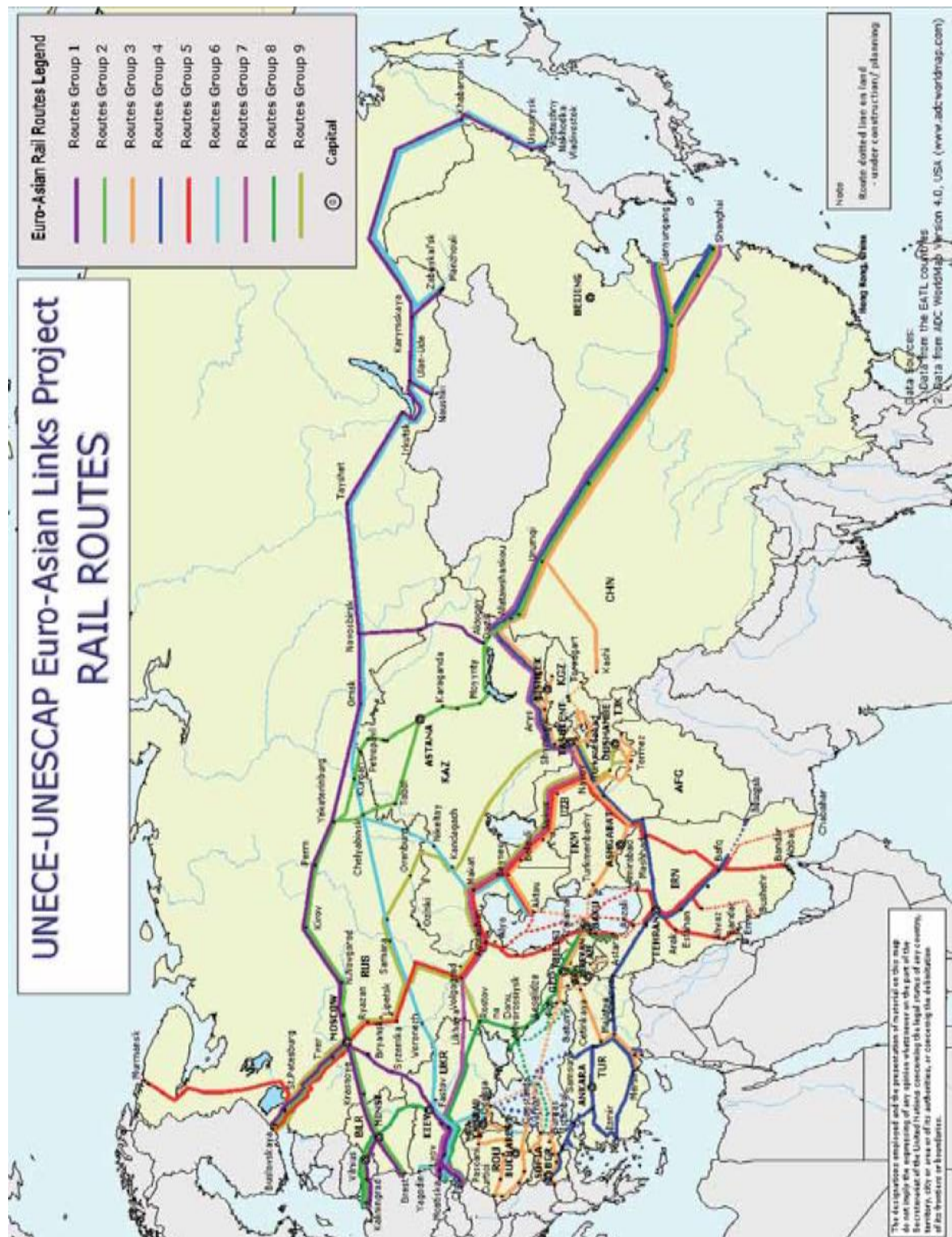
<sup>281</sup> Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages*, United Nations, New York, Geneva 2008, s. 19-54.

<sup>282</sup> Tamże, s. 171.

<sup>283</sup> Tamże, s. 172.

- Polska, Węgry) i biegnący przez Moskwę na wschód do portu Nachodka na wybrzeżu Pacyfiku i dalej na południe do Chin.
2. EATL Rail Route 2 – o długości ponad 8 tysięcy kilometrów, rozpoczynający się do granic Białorusi i Ukrainy z Rosją i dalej przez Kazachstan oraz wschodnie Chiny do Szanghaju.
  3. EATL Rail Route 3 – rozpoczyna się w Węgrzech i Rumuni i biegnie do Szanghaju. Zawiera konieczność dwukrotnego przeładunku towarów na statki na odcinkach: z portów rumuńskich do gruzińskich przez Morze Czarne oraz z portów azerskich do kazachskich przez Morze Kaspijskie. Z uwagi na swój przebieg wymaga dużej liczby odpraw granicznych.
  4. EATL Rail Route 4 – rozpoczyna się w południowo-wschodniej Europie i biegnie przez Bułgarię, Turcję, Iran, Turkmenistan, Uzbekistan i Kazachstan do Szanghaju. Rozstaw kół zmienia się na tej trasie na granicy irańsko-turkmeńskiej oraz kazachsko-chińskiej. Uznawany na etapie studiów projektowych za potencjalnie bardzo wysoko przepustowy.
  5. EATL Rail Route 5 – łączy Europę Północną z portem Bandar Abbas leżącym w Iranie nad Zatoką Perską. Potencjalnie wysoko przepustowy jednak ówczesnie o niewielkiej przepustowości z uwagi na nierozwiniętą infrastrukturę po irańskiej stronie Morza Kaspijskiego.
  6. EATL Rail Route 6 – przebiega z Węgier i Polski przez Ukrainę na południe od korytarza 1. W dalszym przebiegu łączy się z korytarzem 1 lub 2.
  7. EATL Rail Route 7 – analogicznie jak korytarz 6 jest to alternatywna trasa dla EATL Rail Route 3 łącząca Europę z Szanghajem lecz biegnąca przez Ukrainę.
  8. EATL Rail Route 8 – korytarz biegnący z Polski przez Ukrainę, południową Rosję, Gruzję i Azerbejdżan do granicy z Iranem.
  9. EATL Rail Route 9 – korytarz biegnący z północnej Europy przez Rosję do Kazachstanu, Uzbekistanu i Tadżykistanu w Azji środkowej.

Rysunek 17. Projektowany przez EATL przebieg euroazjatyckich korytarzy kolejowych.



Źródło: Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages*, United Nations, New York, Geneva 2008, s. 69.

Trzeba zaznaczyć, że duża część wskazanych przez grupę ekspertów kolejowych korytarzy pokrywała się z transzajatycką siecią transportową co zwiększało prawdopodobieństwo realizacji dzięki wykorzystaniu większości odcinków przebiegających przez Azję także na potrzeby transportu pomiędzy położonymi tam państwami<sup>284</sup>.

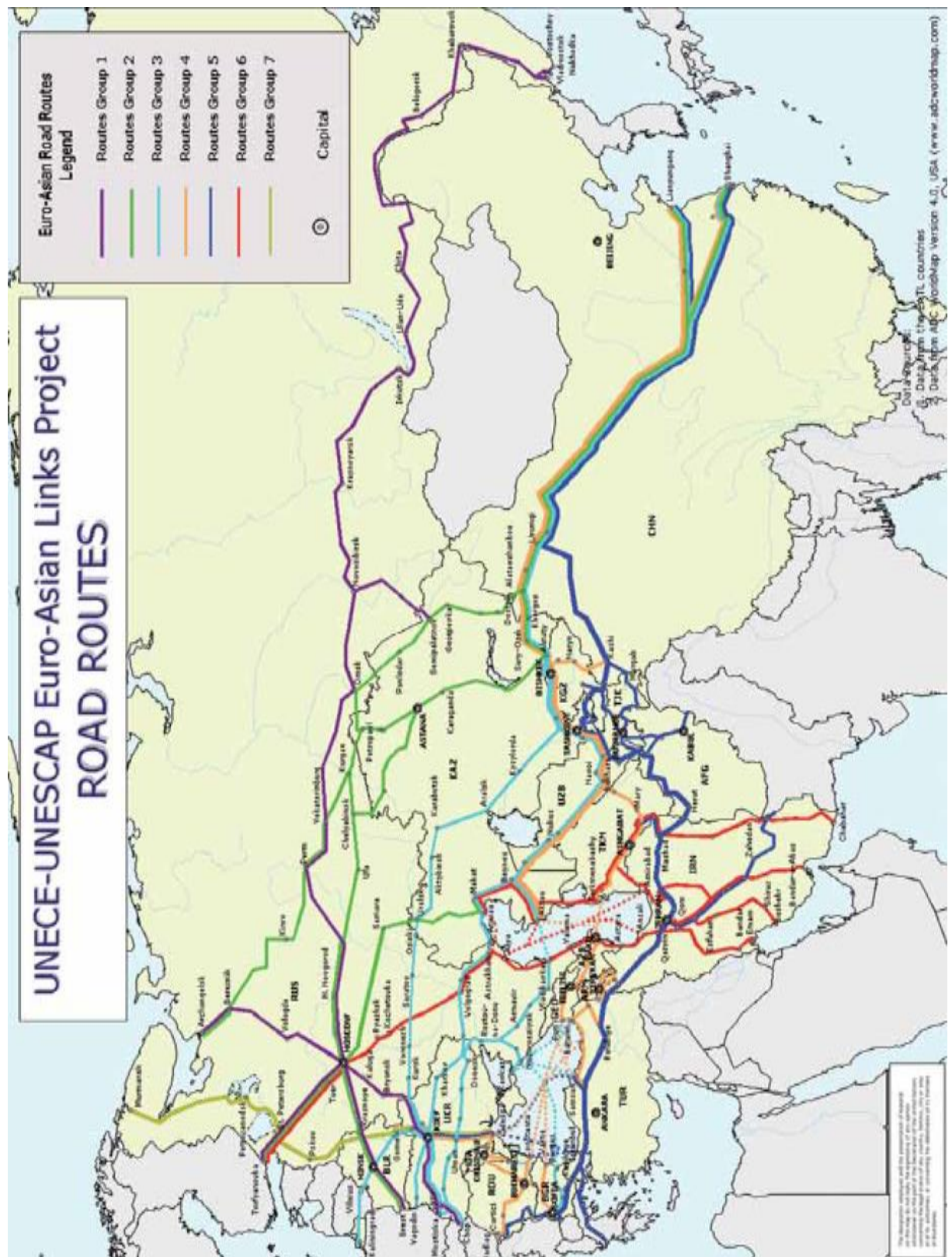
Analogicznie do tras kolejowych w toku prac ekspertów EATL wyznaczone zostały korytarze drogowe. Wskazano na potrzebę wyznaczenia siedmiu takich szlaków:

1. EATL Road Route 1 - rozpoczyna się na wschodnich granicach UE z Białorusią oraz Federacją Rosyjską i biegnie przez terytorium Rosji aż do wybrzeża Pacyfiku w dużej części równoległe do kolei transsyberyjskiej. Przyjmowano, że z uwagi na jakość infrastruktury drogowej, a także brak bezpieczeństwa w niektórych obszarach, trasa 1 raczej nie będzie szeroko wykorzystywana do transkontynentalnego transportu ciężarowego lub podróży samochodami osobowymi, zwłaszcza w miesiącach zimowych.
2. EATL Road Route 2 - jest równoległa do opisanej powyżej trasy kolejowej nr 2.
3. EATL Road Route 3 - rozpoczyna się na wschodniej granicy UE z Ukrainą, a kończy na chińskim wybrzeżu (porty Lianyungang i Szanghaj), przebiegając przez Ukrainę, Federację Rosyjską, Kazachstan, Kirgistan i wschodnie Chiny. W sumie istnieje osiem przejść granicznych między punktami UE a miejscami docelowymi w Chinach, a jakość dróg określano jako bardzo zróżnicowaną, zwłaszcza w Azji Środkowej.
4. EATL Road Route 4 - łączy Europę Południowo-Wschodnią z portami w Lianyungang i Szanghaju, przechodząc przez Rumunię, Gruzję, Azerbejdżan, Kazachstan, Uzbekistan, Kirgistan i wschodnie Chiny. Trasa obejmuje dwie przeprawy promowe z Rumunii do Gruzji i z Azerbejdżanu do Kazachstanu oraz osiem przejść granicznych. Jakość tej trasy jest nierówna, w niektórych miejscach zmienia się z szerokiej czteropasmowej autostrady w wąską dwupasmową drogę.

---

<sup>284</sup> Patrz szerzej: UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017. Investing in infrastructure for an inclusive and sustainable future*, United Nations, Bangkok 2017.

Rysunek 18. Projektowany przez EATL przebieg euroazjatyckich korytarzy drogowych.



Źródło: Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Join Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages...*, s. 71.

5. EATL Road Route 5 - łączy Europę Południowo-Wschodnią z portami w Lianyungang i Szanghaju, biegnąc od granicy serbsko-bułgarskiej i dalej przez Bułgarię, Turcję, Iran, Afganistan, Uzbekistan i Kirgistan. Na trasie znajduje się osiem przejść granicznych, a jakość dróg w Azji Środkowej jest bardzo zróżnicowana.
6. EATL Road Route 6 - łączy północną Europę z Iranem, ciągnąc się od granicy fińsko-rosyjskiej w kierunku południowym do Morza Kaspijskiego i kończy w porcie Bandar Abbas w Zatoce Perskiej. Prawie cała trasa biegnie równoległe do Rail Route 5.
7. EATL Road Route 7 - łączy port w Murmańsku na północnym brzegu Półwyspu Kola (w pobliżu Finlandii i Norwegii) z portem w Odessie w południowej Ukrainie, przechodząc jednocześnie przez północno-zachodnią Rosję i Białoruś<sup>285</sup>.

Ponownie zaznaczyć należy, że część z powyższych korytarzy przebiegać miała odcinkami pokrywającymi się z przebiegiem tras wyznaczonych w ramach azjatyckiej sieci autostrad<sup>286</sup> na podstawie porozumienia międzyrządowego państw azjatyckich z listopada 2003 roku<sup>287</sup>.

Oprócz wymienionych korytarzy drogowych i kolejowych grupa robocza wskazała jeszcze wybrane szlaki wodnego transportu śródlądowego wykorzystującego rzeki przede wszystkim mające swój bieg we wschodniej Europie i mogące służyć do przewozu towarów pomiędzy Europą a Azją. Zaliczono do nich Dunaj łączący szereg państw europejskich z Morzem Czarnym, Dniepr i Dniestr łączące Białoruś i Ukrainę także z Morzem Czarnym, korytarz z Petersburga do Astrachania łączący dzięki wykorzystaniu kanału Bałtyk-Wołga i dalej Wołgi Morze Bałtyckie z Morzem Kaspijskim oraz korytarz z Azowa do Astrachania wykorzystujący Don i Wołgę i łączący Morze Czarne (Azowskie) z Morzem Kaspijskim<sup>288</sup>.

W odniesieniu do wszystkich korytarzy transportowych wskazywanych w ramach EATL i łączących Europę i Azję trzeba zwrócić uwagę, że część wymienionych połączeń

---

<sup>285</sup> Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Join Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages*, United Nations, New York, Geneva 2008, s. 58.

<sup>286</sup> Patrz szerzej: UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Asian Highway Handbook*, United Nation, New York 2003.

<sup>287</sup> *Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network*, Bangkok, 18 November 2003 [online:] UN Treaty Collection, [https://treaties.un.org/doc/Treaties/2003/12/20031218%2003-14%20PM/ch\\_XI\\_B\\_34p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/2003/12/20031218%2003-14%20PM/ch_XI_B_34p.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>288</sup> Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Join Study...*, s. 66.

jest niedostępna z powodów politycznych. Konflikty dzielące Azerbejdżan i Armenię oraz Armenię i Turcję są od lat znane i sprawiają, że wszelkie projektowane szlaki omijają dzielące je granice. Natomiast działania Rosji wobec Ukrainy sprawiają, że od 2014 roku właściwie niemożliwe jest wykorzystanie na większą skalę wszelkich szlaków wymagających przekroczenia granicy pomiędzy tymi państwami. Niemniej pozostałe szlaki wskazane przez grupę ekspercką są rozwijane co oznacza stopniowe działania na obu polach: rozwoju niezbędnej infrastruktury oraz środków prawnych służących swobodzie przepływu towarów, co jest istotne w odniesieniu zwłaszcza do tych korytarzy, które wymagają przekroczenia wielu granic międzypaństwowych. Dodatkowo w ciągu następnych lat dodane zostały kolejne połączenia pomiędzy Chinami a Rosją, w tym kolejowe biegnące przez terytorium Mongolii oraz dwa drogowe bezpośrednio łączące wymienione państwa. O ile szlak kolejowy przez Mongolię jest użytkowany w transporcie towarów pomiędzy kontynentami, o tyle dwa drogowe czekają na inwestycje i obecnie wspierają wyłącznie bilateralną wymianę handlową<sup>289</sup>.

Samo wyznaczenie korytarzy transportowych byłoby niewiele znaczącym aktem bez państw i podmiotów gospodarczych faktycznie zainteresowanych ich wykorzystaniem. Wprawdzie państwa, przez których terytorium one przebiegają mogą je wspierać wyłącznie z chęci uzyskania korzyści z tranzytu, jednak nawet w takim przypadku konieczne jest istnienie na obu końcach korytarza podmiotów zainteresowanych przesyłaniem towarów drogą lądową na tak znaczne odległości, jak te, z którymi mamy do czynienia w przypadku szlaków wiodących z Europy do wybrzeży Pacyfiku. W ostatnich latach rolę taką pełni rosnąca wymiana handlowa z Chinami.

Główna masa towarowa w wymianie handlowej pomiędzy Chinami a Europą jest transportowana drogą morską bezpośrednio do portów europejskich. Jednak dla części towarów innych niż masowe surowce transport lądowy, a w omawianym przypadku kolejowy, staje się rozsądną alternatywą. Jest bowiem dużo tańszy niż lotniczy, a jednocześnie dużo szybszy niż morski. Stąd na przykład Organizacja Współpracy Kolei dla przewozów na średnie i duże odległości rekomenduje tę gałąź transportu dla następujących grup towarowych: farmaceutyki, produkty elektroniczne i IT, obuwie i produkty mody, części samochodowe i opony, wybrane materiały budowlane, drewno,

---

<sup>289</sup> UN Economic Commission for Europe, *Euro-Asian Transport Linkages Operationalisation of inland transport between Europe and Asia*, United Nations, New York and Geneva 2019, s. 38-80.

chemikalia i nawozy, sprzęt AGD, rury, maszyny, część produktów rolnych<sup>290</sup>. W ostatnich latach rośnie zwłaszcza transport kolejowy produktów elektronicznych z Chin do Europy oraz części samochodowych, farmaceutyków i chemikaliów z Europy do Chin, dostrzegana jest jednak znaczna nierównowaga w tej wymianie na korzyść Państwa Środka<sup>291</sup>. Obok kwestii przewożonych koleją towarów pojawia się jeszcze problem regionalnego zróżnicowania skali zainteresowania transportem kolejowym towarów do Europy. Pierwsze tego typu próby podejmowane były przez regiony Chin centralnych, w szczególności: Chongqing, Syczuan, Henan i Hubei. Wynikało to przede wszystkim z ich oddalenia od portów morskich przy jednoczesnym dużym obciążeniu kolei chińskich przewozami. Dodatkowo, z uwagi na szybki rozwój, prowincje nadmorskie stały się mało konkurencyjne, a inwestycje zaczęły przyciągać regiony położone w głębi kraju. W rezultacie firmy z branży elektronicznej i motoryzacyjnej posiadające fabryki z dala od wybrzeża uznały transport kolejowy za realną alternatywę i zaczęły uruchamiać najpierw testowe, a później już stałe połączenia towarowe. Znalazły przy tym poparcie władz regionalnych, które podejmowały decyzje o subsydiowaniu nowopowstających połączeń upatrując w tym szansy dla rozwoju zarządzanych prowincji<sup>292</sup>.

Te początkowo sporadyczne próby trafiły na odpowiedni czas i zostały wzmocnione polityką rządu centralnego, który od 2013 roku wdraża dwie własne inicjatywy ekspansji gospodarczej, to jest Going Global 2.0 oraz One Road, One Belt w Polsce lepiej znany pod nazwą Nowego Jedwabnego Szlaku. Pierwszy z nich oznacza poszukiwanie przez przedsiębiorstwa chińskie możliwości inwestycyjnych pozwalających z jednej strony na zysk, a z drugiej na uzyskanie dostępu do strategicznych elementów infrastruktury, na przykład portów, centrów logistycznych itp<sup>293</sup>. Drugi z wymienionych oznaczał tworzenie szlaków i rozwijanie euroazjatyckich szlaków transportowych i dzielił się na dwie części: Pas i Szlak. W pierwotnej koncepcji Ekonomiczny Pas Jedwabnego Szlaku obejmować miał euroazjatyckie sieci lądowe, to jest połączenia kolejowe, drogowe, sieci gazociągów, ropociągów, linii

---

<sup>290</sup> J. Doński-Lesiuk, *Nowy Jedwabny Szlak. Transport kolejowy w obsłudze logistycznej*, CeDeWu, Warszawa 2020, s. 80-81.

<sup>291</sup> UN Economic Commission for Europe, *Expert Group Report on Euro-Asian Transport Links (Phase III)*, United Nation, Geneva 2017, s. 51-52.

<sup>292</sup> J. Jakóbcowski, K. Popławski, M. Kaczmarek, *Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia kolejowe UE-Chiny: uwarunkowania, aktorzy, interesy*, „Prace OSW” nr 72, Warszawa 2018, s. 19-20.

<sup>293</sup> T. Bieliński, T. Michałowski, E. Oziewicz, *Inicjatywa Pasa i Szlaku. Polska perspektywa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020, s. 22-23.

energetycznych i infrastruktury logistycznej. Wyznaczono przy tym sześć głównych korytarzy:

1. Korytarz ekonomiczny Chiny – Mongolia - Rosja obejmujący linie kolejowe i połączenia drogowe.
2. Nowy Euroazjatycki Most Lądowy, to jest linie kolejowe łączące Chiny z Europą (w tym z Polską).
3. Korytarz Ekonomiczny Chiny - Azja Środkowa - Azja Zachodnia, łączący Chiny z Kazachstanem, Kirgistanem, Uzbekistanem, Tadżykistanem, Turkmenistanem, Iranem i Turcją.
4. Korytarz Ekonomiczny Chiny – Pakistan, dedykowany dla transportu ropy naftowej i pozwalający znieść zależność od dostaw przez cieśninę Malakka.
5. Korytarz Ekonomiczny Półwyspu Indochińskiego, łączący Chiny z Wietnamem, Tajlandią, Laosem, Kambodżą, Mjanmarem i Malezją.
6. Korytarz Ekonomiczny Bangladesz – Chiny – Indie – Mjanmar, łączący Chiny z Azją Południową<sup>294</sup>.

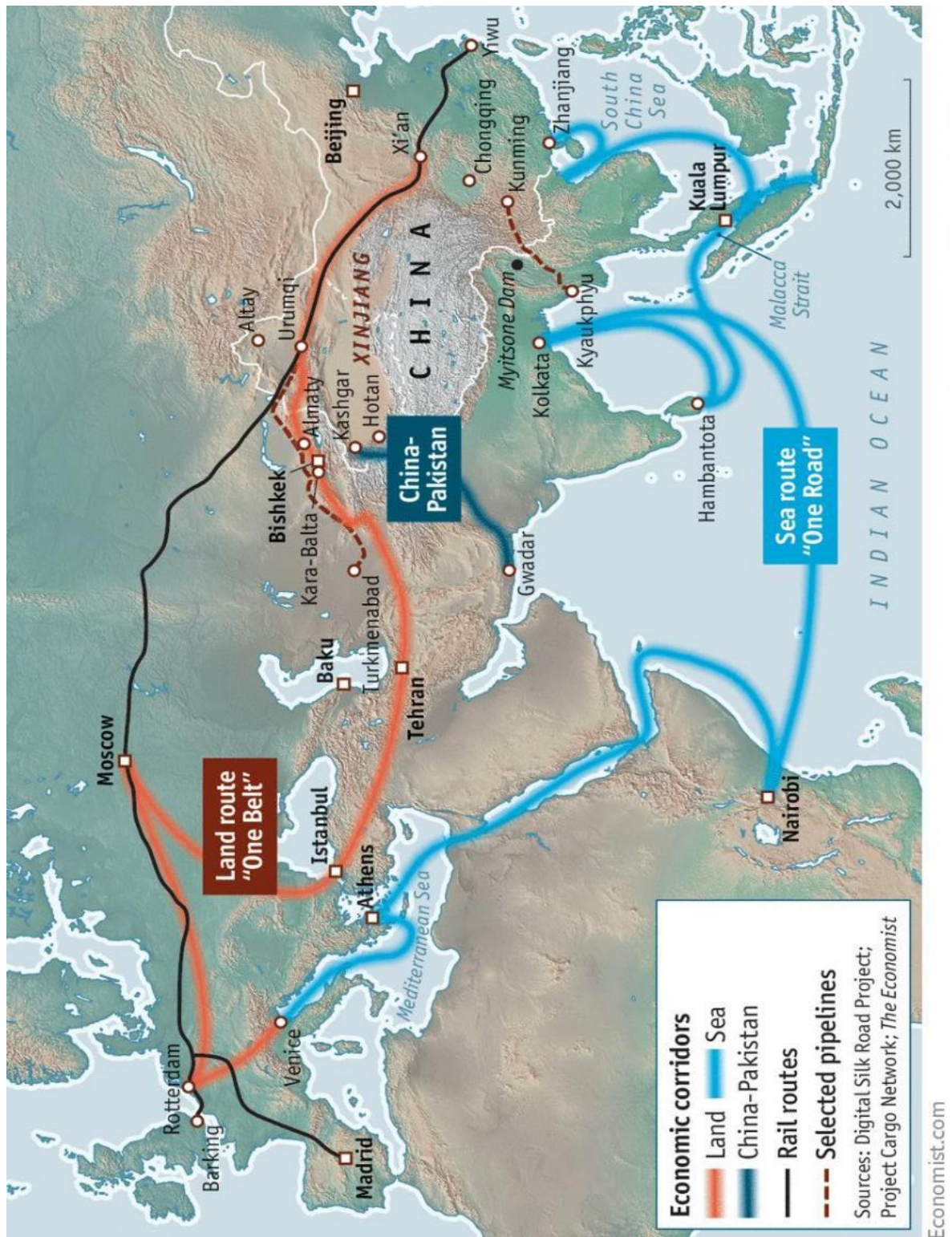
Morski Jedwabny Szlak XXI wieku obejmować miał morskie szlaki handlowe z Chin, przez Morze Południowochińskie, wzdłuż południowego wybrzeża Azji do Afryki i na północ przez Kanał Sueski na Morze Czarne do portów w greckim Pireusie i włoskiej Wenecji. Kolejne porty tego szlaku stanowić miały sznur pereł Jedwabnego Szlaku, a Chiny angażowały się w rozbudowę istniejącej w nich infrastruktury, zarówno samych portów, jak i ich zaplecza. Inwestycje te oznaczały jednak przejmowanie kontroli nad samymi portami i przepływami towarów w nich i wzbudzały miejscowe niepokoje, a jednocześnie spór z Indiami dążącymi w porozumieniu z Japonią do stworzenia własnej sieci powiązań gospodarczych<sup>295</sup>.

---

<sup>294</sup> T. Bieliński, T. Michałowski, E. Oziewicz, *Inicjatywa...*, s. 35.

<sup>295</sup> Tamże, s. 36-37.

Rysunek 19. Korytarze Nowego Jedwabnego Szlaku.



Źródło: *China faces resistance to a cherished theme of its foreign policy. Silk routes are not always as appealing as they sound*, 4 May 2017 [online:] „The Economist”, <https://www.economist.com/china/2017/05/04/china-faces-resistance-to-a-cherished-theme-of-its-foreign-policy> (dostęp: 31.12.2021).

Działania Chin w ostatnim dziesięcioleciu miały także swój przejaw polityczny poprzez inicjatywę 16+1 będącą formą realizacji strategii Going Global 2,0 i jednocześnie Nowego Jedwabnego Szlaku w Europie Środkowej. Obejmowała ona Estonię, Łotwę, Litwę, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Słowenię, Chorwację, Serbię, Bośnię i Hercegowinę, Czarnogórę, Albanię i Macedonię, a więc zarówno państwa członkowskie UE, jak i pozostające poza jej strukturami. Główne chińskie cele polityczne tego formatu obejmowały:

- kształtowanie wizerunku państwa jako państwa zainteresowanego przede wszystkim pokojowym wzrostem i osłabianie wpływu różnic ustrojowych na postrzeganie;
- przetestowanie nowych form oddziaływania poprzez gospodarkę na państwa unijne;
- możliwość wpływania na politykę Unii Europejskiej dzięki wsparciu przyjaznych państw członkowskich z Środkowej Europy<sup>296</sup>.

Chiny zaangażowały się w szereg inwestycji infrastrukturalnych w regionie, w dużej mierze jako główny wykonawca, a jednocześnie intensyfikowało wymianę handlową szlakami kolejowymi. Korzystało przy tym przede wszystkim z korytarza transsyberyjskiego udrażniając połączenia przez Wschodnie Chiny i Kazachstan oraz rozbudowując możliwości transportowe przez terytorium Mongolii. Skorzystała na tym między innymi Polska, gdzie w Łodzi powstał swoisty hub dla towarów przybywających z Chin<sup>297</sup>. Konkurentami Polski w tym zakresie są przede wszystkim Węgry, które jednak odczuły spadek przewozów wynikający z zamknięcia możliwości tranzytu przez Ukrainę. Sprawilo to, że utrudnione było wykorzystanie korytarza transsyberyjskiego, a konieczne stało się wykorzystanie szlaków wiodących przez Azję centralną. Wsparciem dla tych kanałów jest także korytarz morsko-kolejowy wiodący z Chin do greckiego portu w Pireusie, który jest kontrolowany przez chińskie przedsiębiorstwo COSCO i stamtąd koleją na północ w stronę państw Europy Środkowej<sup>298</sup>. W rezultacie ukształtowały się następujące korytarze transportowe obsługujące przepływy pomiędzy Europą a Chinami:

---

<sup>296</sup> M. Kaczmarzki, J. Jakóbowzki, *Chiny – Europa Środkowo-Wschodnia: „16+1” widziane z Pekinu*, „Komentarze OSW” nr 166/2015, s. 3.

<sup>297</sup> J. Jakóbowzki, K. Popławski, M. Kaczmarzki, *Kolejowy Jedwabny Szlak...*, s. 85-86.

<sup>298</sup> Tamże, s. 86.

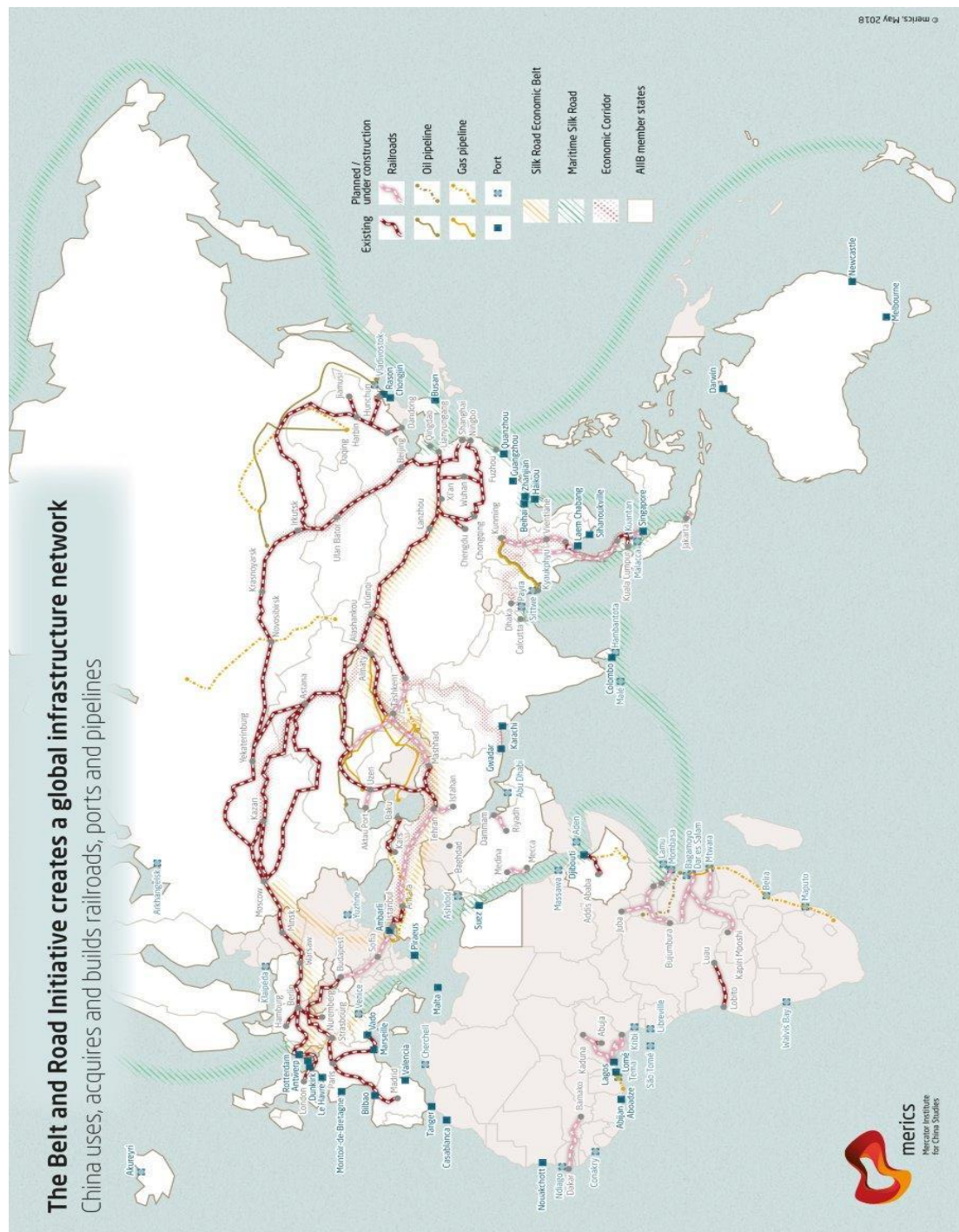
1. Korytarze transsyberyjskie, najszerzej wykorzystywane i posiadające najlepszą infrastrukturę. Obok kwestii handlowych wzmacniają relacje rosyjsko-chińskie oraz pozycję Chin w Kazachstanie i Mongolii.
2. Korytarze transkaspjskie, z uwagi na: konieczność przekraczania wielu granic, konieczność załadunku wagonów na statki przy przekraczaniu Morza Kaspijskiego i Morza Czarnego oraz zły stan infrastruktury, w tym długie niezelektryfikowane odcinki wykorzystywany raczej testowo. Istotny z uwagi no potencjalne zagrożenie destabilizacją Kazachstanu i Białorusi, co przy trudnościach z tranzytem przez Ukrainę oznaczać może zamknięcie korytarza transsyberyjskiego.
3. Korytarze południowe przez Turcję, biegnące analogicznie do transkaspjskich jednak w Gruzji dzięki wykorzystaniu kolei kierujące się na południe do Turcji i przez to państwo do Europy. Wykorzystywane głównie testowo, w tym również z alternatywnym przebiegiem przez Azję Centralną i Iran. Podobnie jak poprzednie wiążą się z koniecznością przekraczania wielu granic państwowych i korzystaniem z infrastruktury pozostającej w złym stanie. Potencjalnym czynnikiem ryzyka jest destabilizacja wschodniej części Turcji na skutek działań Kurdów.
4. Trasa morsko-lądowa – korytarz bałkański, dzięki wykorzystaniu portu w Pireusie może skracać podróż morską nawet o 12 dni pozwalając skorzystać z dużo szybszej kolei w ostatniej, europejskiej części trasy. Formalnie należy jednak do Szlaku a nie do Pasa z uwagi na wykorzystanie transportu morskiego. Wykorzystywany obecnie zwłaszcza w dostawach do Czech, Słowacji i Węgier.

Problemem podstawowym związanym z inicjatywami chińskimi jest stosunek do nich dużej części świata zachodniego. Oczywista rywalizacja z USA wzmacniana jest obawami jakie budzi w Unii Europejskiej strategia przejmowania przez Chiny kontroli nad ważnymi obiektami infrastrukturalnymi takimi jak port kontenerowy w Pireusie, a także inne obiekty należące do „sznura pereł”. Obawy te wzmagają jeszcze niekorzystne doświadczenia wyniesione z niektórych inwestycji prowadzonych przez chińskie firmy, w tym na przykład perturbacje związane z projektem autostrady w Czarnogórze<sup>299</sup>.

---

<sup>299</sup> P. Natorski, *Czarnogóra w objęciach chińskiego smoka. UE pomoże w spłacie ogromnego długu?*, 7.08.2021 [online:] Euraktiv.pl, <https://www.euractiv.pl/section/polityka-zagraniczna-ue/news/czarnogora>

Rysunek 20. Szlaki transportowe wykorzystywane przez Chiny w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku.



Źródło: *Belt and Road reality check: How to assess China's investment in Eastern Europe*, 10 July 2018 [online:] Mercator Institute for China Studies, <https://merics.org/en/analysis/belt-and-road-reality-check-how-assess-chinas-investment-eastern-europe> (dostęp: 31.12.2021).

[-chiny-unia-europejska-balkany-serbia-xi-jinping-euro-jeden-pas-geopolityka-adriatyk/](#)(dostęp: 31.12.2021).

Obawa przed Chinami i rywalizacja Stanów Zjednoczonych z Państwem Środka sprawiły, że ich projekt szerszego zaangażowania we współpracę z państwami regionu Europy Środkowej i Wschodniej w ramach formuły 16+1 stracił na znaczeniu. Dodatkowo w ostatnich dwóch latach nastąpiło poważne ograniczenie wymiany handlowej wynikające z ogólnoswiatowych zaburzeń w wymianie towarowej związanej z pandemią covid-19.

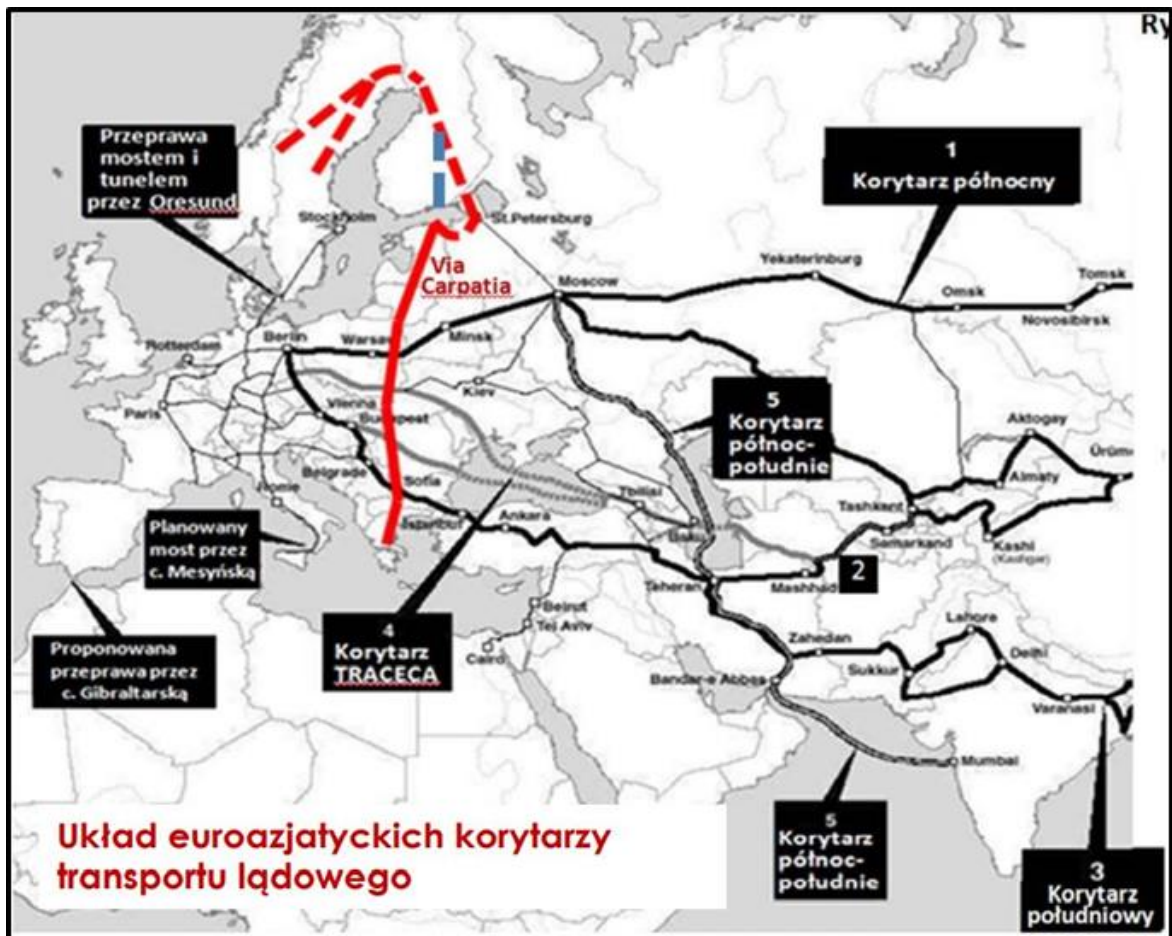
Zamiennie dla kierunku chińskiego podnoszony jest obecnie coraz częściej potencjał drzemący w zacieśnieniu relacji gospodarczych z Indiami. Nie budzą one wątpliwości związanych z obowiązującym tam systemem politycznym. Z uwagi na liczbę ludności zwłaszcza dopiero wkraczających na rynek pracy, a jednocześnie relatywnie niższy poziom rozwoju gospodarczego w porównaniu z Chinami wydają się obszarem podatnym do szybkiej ekspansji<sup>300</sup>. Jest to kierunek, który nie budzi sprzeciwów „starej” Unii choć zgodnie z oficjalnymi wystąpieniami nie jest traktowany jako alternatywa dla Nowego Jedwabnego Szlaku<sup>301</sup>. Rozwój współpracy zwiększałby wykorzystanie korytarzy południowych biegnące przez Turcję dzięki czemu umożliwił wyłączenie z niej Rosji. Jest także postrzegany jako atrakcyjny zwłaszcza przez te państwa należące do Inicjatywy Trójmorza, które szczególnie nacisk kładą na rozbudowę infrastruktury transportowej północ-południe we wschodniej części Unii Europejskiej. Bez względu na to, które z państw azjatyckich będzie dominować gospodarczo i jak mocno eksploatowane będą poszczególne euroazjatyckie korytarze transportowe, państwa należące do Trójmorza stanowią dla nich bramę do Europy. Odpowiedniej jakości sieć połączeń transportowych w układzie południkowym pozwoli dynamicznie reagować na ewentualne zawirowania wynikające z bieżącej sytuacji politycznej lub wahań wymiany gospodarczej na określonym kierunku.

---

<sup>300</sup> Z. Krysiak, *Uwarunkowania rozwoju Wspólnoty Narodów Trójmorza* [w:] A. Zbaraszewska, B. Dziewiałtowski-Gintowt (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019, s. 67-72.

<sup>301</sup> P. Kugiel, *Perspektywy współpracy UE i Indii w dziedzinie infrastruktury*, „Biuletyn PISM” nr 135/2018.

Rysunek 21. Via Carpatia a euroazjatyckie korytarze transportu lądowego.



Źródło: A. Jarominiak, *Celowość budowy Via Carpatia na tle euroazjatyckich korytarzy transportu drogowego*, s. 9 [online:] Kongres Drogowy 2016, [https://kongresdrogowy.pl/wp-content/uploads/files-pdf/PFD\\_4\\_celowosc\\_budowy\\_Via\\_Carpatia\\_tlo\\_geopolit\\_AJarominiak.pdf](https://kongresdrogowy.pl/wp-content/uploads/files-pdf/PFD_4_celowosc_budowy_Via_Carpatia_tlo_geopolit_AJarominiak.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

## 4. Transeuropejski korytarz transportowy Via Carpatia

Obecnie projekt trasy Via Carpatia wiedzie przez terytorium ośmiu państw, to jest: Litwy, Polski, Słowacji, Węgier, Rumunii, Bułgarii, Grecji, a pierwotnie planowana trasa, która kończyć się miała na granicy węgiersko-rumuńskiej została w kolejnych latach przedłużona aż do portów greckich.

Rysunek 22. Planowany przebieg głównego korytarza trasy Via Carpatia przez państwa Unii Europejskiej.



Źródło: *Z Rzeszowa do Budapesztu autostradą. Via Carpatia w budowie*, 23.06.2017 [online:] Sejm RP, <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/komunikat.xsp?documentId=455A9D50D319DD10C12581480049C7DD> (dostęp: 31.12.2021).

Przedstawiony projekt przebiegu trasy Via Carpatia stał się aktualny od 2010 roku, wraz z dołączeniem do koncepcji Rumunii i Bułgarii, które weszły w skład Unii Europejskiej. Wraz z nimi przyłączyła się Grecja, która dzięki akcesji dwóch wspomnianych państw przestała być „wyspą” Unii Europejskiej na Bałkanach, pozbawioną bezpośredniego kontaktu z pozostałą częścią terytorium Wspólnoty. Faktyczne ich dołączenie miało miejsce w trakcie szczytu, który analogicznie jak poprzedni odbył się w Łąncucie w dniu 22 października 2010 roku<sup>302</sup>.

Rysunek 23. Podpisanie Deklaracji Łąncuckiej – II w 2016 roku.



Źródło: *10 lat Deklaracji Łąncuckiej czyli krótko o Via Carpatia* [online:] Muzeum – Zamek w Łąncucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,357> (dostęp: 31.12.2021).

Dalsze rozmowy międzynarodowe sprawiły, że swoje zainteresowanie projektem Via Carpatia zadeklarowały również dwa państwa pozostające poza Unią, to jest Turcja i Ukraina. Dla pierwszego z wymienionych państw była to szansa na lepszą integrację własnej infrastruktury z siecią europejską dzięki wyznaczeniu dwóch korytarzy: z Salonik wzdłuż wybrzeża Morza Egejskiego do Turcji oraz z leżącego przy zbiegu granic Bułgarii, Grecji i Turcji Swilengradu do Edirne i dalej na południowy-wschód.

<sup>302</sup> *10 lat Deklaracji Łąncuckiej czyli krótko o Via Carpatia* [online:] Muzeum – Zamek w Łąncucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,357> (dostęp: 31.12.2021).

Oba korytarze zbiegałyby się w Stambule i przez mosty na Bosforze docierały do Azji. Także Ukraina postrzegала projekt jako szansę na mocniejsze związanie z terytorium Unii Europejskiej, dzięki poprowadzeniu odnóg Via Carpatii w stronę Kijowa i Odessy, a jednocześnie wzmocnieniu przejść granicznych z Polską oraz Rumunią (pomiędzy Czerniowcami i Suczawą). Siedem spośród zainteresowanych państw, to jest Litwa, Polska, Słowacja, Węgry, Rumunia, Ukraina i Turcja reprezentowanych przez ministrów transportu spotkało się w Warszawie w 2016 roku by potwierdzić i rozszerzyć wcześniejsze ustalenia. Przyjęły one wówczas II Deklarację Łańcucką<sup>303</sup> poświęconą dalszemu rozwojowi transportu w regionie Karpat, a w szczególności dalszym pracom nad trasą Via Carpatia. Wśród przyjętych w Deklaracji celów wymienić należy między innymi:

- Wzmocnienie współpracy w zakresie transportu w regionie Karpat;
- Poprawę warunków transportu towarów i pasażerów w regionie;
- Zapewnienie koordynacji właściwych ministerstw dla rozwoju transgranicznych odcinków dróg i skutecznego aplikowania o środki międzynarodowe, w tym z projektu Łącząc Europę;
- Współdziałanie zmierzające do zwiększenia zainteresowania korytarzem Via Carpatia państw regionu oraz włączenia go do europejskiej sieci TEN-T;
- Podjęcie środków do zapewnienia większego bezpieczeństwa na drogach.

Przede wszystkim natomiast deklarowano kontynuowanie wszelkich możliwych działań zmierzających do zrealizowania planu stworzenia drogi Via Carpatia odpowiednio do projektów uzgodnionych w październiku 2010 roku, a więc o przebiegu: Kłajpeda (Litwa) – Kowno (Litwa) – Białystok (Polska) – Lublin (Polska) – Rzeszów (Polska) – Preszów (Słowacja) – Koszyce (Słowacja) – Miskolc (Węgry) – Debreczyn (Węgry) – Oradea (Rumunia) – Lugoj (Rumunia) – Calafat (Rumunia) – Sofia (Bułgaria) – Saloniki (Grecja) – Stambuł (Turcja). Planowano przy tym następujące odnogi:

- Gdynia (Polska) – Warszawa (Polska) – Lublin (Polska);
- Lublin (Polska) – Chełm (Polska) - Łuck (Ukraina) – Kijów (Ukraina) – Winnica (Ukraina) - Odessa (Ukraina);

---

<sup>303</sup> *The Łańcut Declaration – II of the Ministers of Transport Hungary, the Republic of Lithuania, the Republic of Poland, Romania, the Slovak Republic, the Republic of Turkey and Ukraine on Strengthening the Cooperation in the Area of Transport in Carpathians and Continuation of the Via Carpatia Development* [online:] Muzeum – Zamek w Łańcucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,357> (dostęp: 31.12.2021).

- Lublin (Polska) – Zamość (Polska) – Lwów (Ukraina) – Tarnopol (Ukraina) – Seret (Rumunia) – Bukareszt (Rumunia);
- Oradea (Rumunia) – Kluż (Rumunia) – Turda (Rumunia) – Bukareszt (Rumunia) – Konstanca (Rumunia);
- Rzeszów (Polska) – Lwów (Ukraina) – Czerniowce (Ukraina) – Suczawa (Rumunia) – Gałacz (Rumunia);
- Sofia (Bułgaria) – Płowdiw (Bułgaria) – Swilengrad (Bułgaria) – Stambuł (Turcja).

Realizacja przedstawionych planów zapewniłaby nie tylko najkrótsze połączenie drogowe północ-południe wzdłuż wschodnich granic Unii Europejskiej, ale także integrację sieci transportowej zainteresowanych państw. Pozwoliłaby zatem także na pokonanie podstawowej przeszkody dla rozwoju połączeń transportowych w Europie Środkowej i Wschodniej, jakim są Karpaty.

Jak się miało okazać trzy lata później, zaakceptowany w 2016 roku plan przebiegu trasy Via Carpatia i jej odgałęzień nie był ostatnim i docelowym. W dniu 17 kwietnia 2019 roku ponownie na Zamku w Łańcucie odbyła się międzynarodowa konferencja „Korzyści dla regionów w związku z realizacją trasy Via Carpatia”. Wśród jej uczestników znaleźli się przedstawiciele Białorusi i Chorwacji, którzy również deklarowali zainteresowanie przystąpieniem do projektu.

Uczestnicy konferencji przyjęli w jej trakcie dwa istotne dokumenty. Pierwszym z nich był wspólny wniosek w sprawie włączenia korytarza Via Carpatia do sieci bazowej TEN-T. Drugim, „Deklaracja Łańcucka – III” sygnowana przez ministrów transportu reprezentowanych państw<sup>304</sup>. Wśród jej postanowień znalazło się rozszerzenie wcześniej przyjętych planów dotyczących odnog głównej nitki korytarza Via Carpatia. Do uzgodnionych w 2016 roku dodano jeszcze trzy następne:

- Białystok (Polska) – Grodno (Białoruś) – Mińsk (Białoruś);
- Biała Podlaska (Polska) – Brześć (Białoruś) – Mińsk (Białoruś);
- Miskolc (Węgry) – Budapeszt (Węgry) – Zagrzeb (Chorwacja) – Rijeka (Chorwacja).

---

<sup>304</sup> Międzynarodowa Konferencja Ministrów Transportu „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia” [online:] Muzeum – Zamek w Łańcucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosc.644> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 24. Uczestnicy międzynarodowej konferencji „Korzyści dla regionów w związku z realizacją trasy Via Carpatia”, Łańcut, 17 kwietnia 2019 roku.



Źródło: *Międzynarodowa Konferencja Ministrów Transportu „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia”* [online:] Muzeum – Zamek w Łańcutie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,644> (dostęp: 31.12.2021).

Jak mówił w trakcie obrad ówczesny marszałek Sejmu RP Marek Kuchciński: „Via Carpatia to bardzo ważny projekt, brakujące ogniwo na mapie transportowej Europy Środkowo-Wschodniej. Biegając wzdłuż granicy wschodniej Unii Europejskiej, korytarz drogowy połączy obszary basenów Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego oraz Morza Śródziemnego. Dzięki zaangażowaniu i wspólnym wysiłkom sympatyków Via Carpatia, projekt stał się dobrze rozpoznawalny w Europie i poza jej granicami”. Wtórował mu minister transportu Andrzej Adamczyk: „Ponownie spotykamy się, aby rozmawiać o korzyściach dla regionów wynikających z wdrożenia Via Carpatia. To wspólny głos naszych państw na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej”<sup>305</sup>.

---

<sup>305</sup> *Via Carpatia – konferencja w Łańcutie*, 17 kwietnia 2019 [online:] Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie, <https://rzeszow.uw.gov.pl/aktualnosci/via-carpatia-konferencja-w-lancucie/> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 25. Planowany przebieg trasy Via Carpatia uzgodniony na konferencji „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia” w 2019 roku.



Źródło: Via Carpatia po raz pierwszy na liście najważniejszych inwestycji UE, 17 kwietnia 2019 [online:] Forsal, <https://forsal.pl/artykuly/1408720,via-carpatia-po-raz-pierwszy-na-liscie-najwazniejszych-inwestycji-ue.html> (dostęp: 31.12.2021).

#### 4.1. Via Carpatia jako projekt Inicjatywy Trójmorza

Priorytetowym celem utworzenia Inicjatywy Trójmorza było jak już wspomiano wzmocnienie gospodarczych więzi pomiędzy państwami regionu, przy czym dotyczyło to głównie, acz nie wyłącznie, państw członkowskich Unii Europejskiej z uwagi na fakt, że planowano oparcie finansowania głównie na środkach wspólnotowych. Już w trakcie pierwszego szczytu w Dubrowniku wskazano na konieczność skupienia się na trzech, uznanych za najważniejsze dziedzinach, to jest transporcie, energetyce i komunikacji cyfrowej. Czas pomiędzy kolejnymi szczytami wypełniały prace specjalnych grup roboczych, które spośród zgłaszanych przez poszczególne państwa propozycji miały dokonać wyboru najistotniejszych i posiadających duży potencjał rozwojowy inwestycji. Ich lista została przedstawiona na szczycie w Bukareszcie, który miał miejsce 17-18 września 2018 roku, co odnotowane zostało we Wspólnej Deklaracji III Szczytu Inicjatywy Trójmorza: „Prezydenci oraz ich wysocy przedstawiciele z dwunastu państw członkowskich Inicjatywy Trójmorza (3SI) (...) z zadowoleniem przyjmują krótką listę priorytetowych projektów komunikacyjnych Inicjatywy Trójmorza w trzech kluczowych obszarach: transportu, energetyki i cyfryzacji, których celem jest usprawnienie procesu wsparcia politycznego dla tych projektów oraz zachęcenie zainteresowanych Rządów, firm i instytucji finansowych do wspólnej pracy na rzecz ich szybkiej implementacji. Zapraszają wszystkich zainteresowanych interesariuszy do współpracy w pozyskiwaniu środków finansowych, koniecznych do realizacji projektów Inicjatywy Trójmorza, w tym do identyfikowania wszelkich możliwych funduszy UE oraz innych funduszy na rzecz ich implementacji”<sup>306</sup>. Podobnie wypowiedział się prezydent Andrzej Duda w czasie swojego wystąpienia w Bukareszcie: „... po kilkumiesięcznych konsultacjach wśród trójmorskiej dwunastki stworzyliśmy listę priorytetowych projektów Trójmorza. Jest to katalog inwestycji kluczowych dla powodzenia naszych gospodarek, społeczeństw i państw. Ta mapa Trójmorza obejmuje bardzo dobrze Państwu znane inwestycje takie jak droga Via Carpatia czy korytarz gazowy północ-południe. Jednak pojawiają

---

<sup>306</sup> *Wspólna Deklaracja III Szczytu Inicjatywy Trójmorza*, Bukareszt, 17-18 września 2018 [w:] P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza...*, s. 131-132.

się na niej również całkiem nowe pomysły, np. najnowocześniejsze rozwiązania cyfrowe i transportowe”<sup>307</sup>.

Przywołany cytat z Deklaracji wskazuje, że niezwykle istotną kwestią dla całości działań w ramach Inicjatywy Trójmorza było poszukiwanie i integrowanie różnych źródeł finansowania, w tym pochodzących ze źródeł prywatnych, państwowych i międzynarodowych dla realizacji zakładanych celów. Odpowiadały temu ciągłe naciski na organy Unii Europejskiej by włączyły priorytetowe projekty wskazane w ramach Inicjatywy Trójmorza do własnych planów i uznały potrzebę ich współfinansowania. Analogicznie związane z tym były także ponawiane wezwania i deklaracje wsparcia ze strony potęg gospodarczych: Chin i USA, choć jak się wydaje załamanie formuły 16+1 utrudnia uzyskanie wsparcia ze strony pierwszego z wymienionych państw. Jednocześnie poszczególne państwa członkowskie wydzielały fundusze z własnych źródeł na realizację zgłaszanych propozycji. Według stanu na 2021 rok wszystkie projekty inwestycyjne zgłoszone w ramach Inicjatywy Trójmorza wymagają kwoty około 181 mld euro na swą realizację, a zabezpieczona jest kwota sięgająca 96 mld euro, to jest 53 % przewidzianych kosztów. Największa część znalazła pokrycie z funduszy Unii Europejskiej (około 41 %, w tym głównie instrument Łącząc Europę), finansowanie krajowe państw członkowskich Inicjatywy to około 24 %, a 9 % środków zagwarantowano w ramach Funduszu Trójmorza<sup>308</sup>. Do założonego wspólnie przez polski Bank Gospodarstwa Krajowego i rumuński Exim Bank Funduszu Trójmorza swoje udziały wniosły dodatkowo organy państwowe lub instytucje finansowe z: Łotwy (Altum), Estonii (Ministerstwo Finansów), Słowenii (SID Banka), Węgier (Exim), Bułgarii (Bulgarian Development Bank), Chorwacji (HBOR) i Litwy (VIPA)<sup>309</sup>. Pozostałe środki pochodzą z innych źródeł, w tym wpłat państw trzecich i źródeł prywatnych. Warto zaznaczyć, że według wspólnych szacunków firmy Spotdata (związanej z „Pulsem Biznesu”) i Banku Gospodarstwa Krajowego ogólne potrzeby związane z inwestycjami w infrastrukturę w państwach należących do Inicjatywy

---

<sup>307</sup> *Wystąpienie prezydenta RP Andrzeja Dudy na Trzecim Szczycie podczas Forum Biznesowego Trójmorza (Bukareszt, 17-18 września 2018 r.)* [w:] A. Zbaraszewska, B. Dziewiałowski-Gintowt (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019, s. 287.

<sup>308</sup> *8 Things to Know About the 3SI. Some common questions and misconceptions explained*, 8 July 2021 [online:] Grupa Wyszehradzka, <https://visegradinsight.eu/8-things-to-know-about-the-3si/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>309</sup> *Core sponsors* [online:] Three Seas Initiative Investment Found, <https://3siif.eu/core-sponsors> (dostęp: 31.12.2021).

Trójmorza niezbędne by wyrównać jej poziom do poziomu niemieckiego wynoszą około 1,1 biliona euro do 2030 roku<sup>310</sup>.

Lista priorytetów przedstawiona na szczycie w 2018 roku obejmowała ogółem 48 projektów podzielonych według dwóch kryteriów. Pierwszym z nich był charakter projektu, gdzie wyróżniono: projekty multilateralne oraz projekty dwustronne lub narodowe ale o znaczeniu ponadnarodowym. Drugim była dziedzina jakiej dotyczyły i tu wyróżniono: transport, energię i łączność cyfrową. W grupie inwestycji wielostronnych wskazano osiem dotyczących energii, osiem dotyczących łączności cyfrowej i jedenaście dotyczących transportu. W grupie inwestycji obejmujących jedno lub dwa państwa wskazano sześć dotyczących energii, dwie dotyczące łączności cyfrowej i trzynaście dotyczących transportu. Jak można zauważyć aż 24 projekty, a więc połowa, dotyczyły inwestycji transportowych<sup>311</sup>. Przed każdym kolejnym szczytem przygotowywane były odświeżone listy uwzględniające nowe projekty zgłaszane przez zainteresowane strony i przedstawiające stan zaawansowania każdej inwestycji. Do szczytu w Sofii w 2021 roku zgłoszonych zostało ogółem 90 projektów, w tym 44 w dziedzinie transportu, 33 w dziedzinie energii i 13 w dziedzinie łączności. Wśród nich 2 miały status już zakończonych, w 15 odnotowano postęp, w dalszych 15 odnotowano znaczny postęp, a 58 kolejnych figurowało na liście jako zgłoszone<sup>312</sup>.

W każdym z kolejnych raportów figurowała Via Carpatia jako projekt multilateralny z dziedziny transportu. Do tworzonego w 2018 roku katalogu projektów priorytetowych zgłosiły ją równolegle Węgry i Polska i państwa te występowały jako inicjatorzy do 2020 roku. Wówczas jako wnioskodawca wycofały się Węgry, które miały już zapewnione finansowanie dla całej inwestycji na własnym terytorium i zamierzały zakończyć ją w 2022 roku. Zamiast nich do Polski dołączyła Rumunia, na terytorium której ulokowana jest najdłuższa część planowanego korytarza drogowego, a jednocześnie spodziewane są największe nakłady szacowane ogółem na 11,3 mld euro z planem zakończenia prac do 2030 roku<sup>313</sup>. Koszt polskiej części trasy w 2021 roku

---

<sup>310</sup> Spotdata & Bank Gospodarstwa Krajowego, *Perspectives for infrastructural investments in the Three Seas region. A Special Report*, s. 2 [online:] Spotdata.pl, <https://spotdata.pl/research/download/74> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>311</sup> *The Three Seas Initiative – Priority Interconnections Projects*, 3 Seas Initiative Summit, Bucharest 17-18.09.2018 [online:] 3Seas Initiative Summit 2018, <http://three-seas.eu/press-releases/> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>312</sup> *Status Report of 2021* [online:] Three Seas, <https://projects.3seas.eu/report> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>313</sup> *Via Carpatia*, submitted by Romania [online:] Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-romania> (dostęp: 31.12.2021).

szacowany był na 6,5 mld euro, a jej ukończenie planowane na 2026 rok<sup>314</sup>. Oprócz Polski, Węgier i Rumunii, jako państwa bezpośrednio zainteresowane wskazywane były w dokumentach Inicjatywy Trójmorza także: Litwa, Słowacja i Bułgaria, a jako partnerzy spoza Inicjatywy: Ukraina i Grecja<sup>315</sup>. Obecnie natomiast jako państwa uczestniczące w projekcie wskazywane są: Litwa, Polska, Słowacja, Chorwacja, Węgry, Rumunia i Bułgaria, a jako partnerzy spoza Inicjatywy: Białoruś, Ukraina, Grecja i Turcja<sup>316</sup>. Zmiana ta wynika z ustaleń przyjętych w kwietniu 2019 roku w trakcie wspomnianej wcześniej międzynarodowej konferencji ministrów transportu „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia”. Obradujące w Łańcucie strony uznały wówczas za właściwe dodanie do głównego korytarza i już planowanych odgałęzień także odnóg wiodących do Mińska na Białorusi oraz do Rijeki.

Skrócony opis projektu wskazuje, że: „Via Carpatia to szlak biegnący na osi północ-południe między Morzem Bałtyckim, Egejskim i Czarnym, który wpisuje się w proces zwiększania spójności gospodarczej i terytorialnej Unii Europejskiej oraz przyczynia się do rozwoju społeczno-gospodarczego Europy Środkowej i Południowej” i dalej: „Via Carpatia jest w zasadzie pierwszym prawdziwym połączeniem transportowym między morzami Bałtyckim, Czarnym, Egejskim i Adriatyckim, wnosząc tym samym nową jakość w zakresie handlu regionalnego i wzajemnych powiązań. Projekt ma na celu wyeliminowanie różnic w rozwoju infrastruktury w Europie”<sup>317</sup>. Podkreślano także, że projekt jest zgodny z polityką spójności Unii Europejskiej, a jednocześnie, że jego fragmenty już w 2018 roku należały do sieci bazowej TEN-T. W związku z tym spełnia wszelkie europejskie wymogi dotyczące inwestycji infrastrukturalnej, przy czym odnosi się to do całego przebiegu planowanego głównego korytarza i najważniejszych odnóg. W kwestii zbieżności z polityką transportową Unii Europejskiej wskazywano, że trasa Via Carpatia nie jest wprowadzie w całości częścią sieci bazowej TEN-T, niemniej jednak łączy węzły sieci kompleksowej TEN-T wzdłuż osi północ-południe. Wpisuje się także w politykę transportową Unii poprzez zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym<sup>318</sup>.

---

<sup>314</sup> *Via Carpatia*, submitted by Poland [online:] Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>315</sup> *The Three Seas Initiative – Priority Interconnections Projects...*, s. 58.

<sup>316</sup> *Via Carpatia*, submitted by Poland...

<sup>317</sup> Tamże.

<sup>318</sup> *Priority Interconnection Projects. 2019 Status Report*, Three Seas Initiative, Slovenia, 5-6 June 2019, s. 84 [online:] Three Seas Initiative, 2019 Summit, <https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-online.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

Przegląd deklaracji i wystąpień przedstawicieli państw członkowskich Inicjatywy Trójmorza wskazuje dość jednoznacznie, że wbrew wszelkim początkowym obawom pojawiającym się w „starej Unii” nie ma ona charakteru konkurencyjnego lecz komplementarny wobec Unii Europejskiej. Zarówno politycy jak i ekonomiści świadomi są, że potencjał gospodarczy trójmorskiej dwunastki jest zbyt mały by samodzielnie i skutecznie realizować zakładane cele. Dotyczy to w szczególności wysoce kosztochłonnej inwestycji infrastrukturalnych, dla których realizacji niezbędne jest poszukiwanie zewnętrznych źródeł finansowania. Tak właśnie należy rozumieć Trójmorze – jako ugrupowanie pozwalające dzięki reprezentowaniu ponad stu milionów obywateli Unii Europejskiej skuteczniej zabiegać o korzystne dla regionu decyzje dotyczące alokacji dostępnych środków. Ten sam wniosek należy odnieść do trasy Via Carpatia. Choć razem z korytarzem gazowym północ-południe jest to sztandarowy projekt Inicjatywy Trójmorza to jest oczywiste, że nie jest możliwy do realizacji bez wsparcia finansowego Unii Europejskiej. Pamiętając, że koncepcja narodziła się wśród państw Europy Środkowej, ale niejako równolegle do prac Wspólnoty uznać należy, że przynajmniej częściowo jej realizacja zależała od znalezienia odpowiedniej grupy państw wspierających. Przy czym państwa takie musiały uznać logikę i potrzebę integracji na linii północ-południe, a więc zorganizowanej inaczej w stosunku do dominującej wciąż osi wschód-zachód. Oznacza to, że konieczne były działania ukierunkowane na osiągnięcie dwóch celów. Po pierwsze, stworzenia grupy dostrzegającej potencjał rozwojowy we wzmacnianiu współpracy na linii północ-południe, a więc pomiędzy państwami relatywnie słabiej rozwiniętymi. Po drugie, wykorzystując siłę polityczną takiej grupy przeforsować decyzje, które nie wpisują się bezpośrednio w dominujący w Unii Europejskiej rozkład sił pomiędzy „starymi” państwami członkowskimi ze szczególnym znaczeniem Niemiec i Francji oraz Europą Środkową mającą rozwijać się dzięki więzom z lepiej rozwiniętymi członkami Unii, ale przez to przyczyniać się do ich rozwoju. W tym ujęciu Inicjatywa Trójmorza jest przedsięwzięciem, który pozwala wspierać rozwój społeczno-gospodarczy państw Europy Środkowej dzięki wykorzystaniu istniejących rezerw w ich wzajemnych relacjach i przynajmniej częściowo sfinansować go ze środków wspólnotowych.

Wracając do Via Carpatia, jako że niezwykle istotną częścią współczesnej polityki transportowej Unii Europejskiej jest wspieranie rozwoju szlaków transportowych, to oczywistym była potrzeba uzyskania takiego wsparcia dla tej trasy. Jako, że Unia, co przedstawiono w rozdziale drugim, dokonała podziału szlaków transportowych

według ich wagi dla rozwoju mobilności, a przez to wzrostu gospodarczego całej Unii, to zapewnienie możliwości sfinansowania tej inwestycji w oczywisty sposób wymuszało próbę włączenia trasy do wspólnotowych projektów priorytetowych. Przy czym racjonalne było poszukiwanie jak najszerszego poparcia dla koncepcji wśród państw Europy Środkowej przez działania dyplomatyczne. Pozostawiając na boku odpowiedź na pytanie, czy projekt Via Carpatia był jednym z impulsów budowy Inicjatywy Trójmorza należy stwierdzić, że stał się jednym z jego sztandarowych projektów, co zapewniło mu szerokie wsparcie ze strony państw regionu. Dzięki temu bardziej prawdopodobne stało się przełamanie ewentualnego oporu stawianego przez organy decyzyjne Unii Europejskiej i pozostałe państwa członkowskie. Uznać można, że ostatecznie zaistniała interakcja pomiędzy Inicjatywą Trójmorza a Via Carpatią. Koncepcja drogi pomogła zobrazować potencjalne korzyści płynące ze wzrostu powiązań pomiędzy państwami regionu, a więc przyczyniła się do powstania Inicjatywy Trójmorza. Powstanie ugrupowania ułatwiło zakończenie projektu sukcesem.

## **4.2. Via Carpatia jako projekt Unii Europejskiej**

Prawdopodobieństwo sukcesu projektu Via Carpatia zależało w znacznej mierze od możliwości znalezienia finansowania dla tego projektu, a właściwie dla poszczególnych części planowanego przebiegu trasy. Istotne było to, czy trasa zostanie włączona do planów dotyczących inwestycji w infrastrukturę transportową Unii Europejskiej, a także to, jak poszczególne państwa, przez które miała przebiegać będą lokować ją na listach własnych priorytetów inwestycyjnych. Gdy więc w 2006 roku powstawał plan przebiegu drogi jeszcze w wersji podstawowej obejmującej tylko Litwę, Polskę, Słowację i Węgry znalazł się on właściwie poza priorytetami wspólnotowymi. Wprawdzie na niewielkim przygranicznym odcinku polsko-litewskim nakładał się z przebiegiem korytarza północnego, jednak w tamtym czasie uznana za priorytetową trasa bałtycka ograniczała się wyłącznie do Rail Baltica, a więc do połączenia kolejowego. Dopiero rozporządzenie z 2013 roku<sup>319</sup> zmieniło ten stan rzeczy,

---

<sup>319</sup> *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”...*

a ustanowienie korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie sprawiło, że odcinek drogowy od Kowna do granicy i niewielki fragment drogi od granicy w stronę Warszawy stały się częścią sieci bazowej TEN-T. Pamiętać przy tym trzeba, że po stronie polskiej część należąca do TEN-T kończyła się na obwodnicy Augustowa, stąd bowiem planowana Via Carpatia biegła w kierunku południowym na Białystok i dalej w kierunku Lublina. Po weryfikacji przebiegu korytarzy transportowych odcinek łączący Kowno z Kłajpedą stał się częścią korytarza Morze Północne – Bałtyk, co zostało usankcjonowane rozporządzeniem nr 1153 z 2021 roku<sup>320</sup>. W przebiegu trasy Via Carpatia przez Polskę, obok odcinka północnego do sieci bazowej TEN-T zaliczony został też fragment łączący Lublin i Rzeszów. Natomiast odcinki Białystok-Lublin oraz Rzeszów – granica ze Słowacją trafiły do sieci kompleksowej z planem realizacji do 2050 roku<sup>321</sup>. Oznacza to, że poza planami znalazł się odcinek Białystok-Augustów.

W części słowackiej tylko fragment z Preszowa do Koszyc, a więc około 20 kilometrów drogi jest częścią korytarza Ren – Dunaj. Pozostała część należy do sieci kompleksowej. Także w części węgierskiej niewielki fragment znalazł się w przebiegu węgierskiej autostrady wschód-zachód i jest częścią korytarza basenu Morza Śródziemnego. Inaczej sytuacja przedstawia się w Rumunii, Bułgarii i Grecji. Część głównego przebiegu Via Carpatia przez te państwa pokrywa się z korytarzami sieci bazowej: Ren-Dunaj oraz kraje Orientu – wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego. Poza ich przebiegiem pozostawały tylko: połączenie z Debreczynu (Węgry) do Oradei (Rumunia) i dalej na południe do Aradu (Rumunia), gdzie Via Carpatia łączy się ze wspomnianymi korytarzami. Natomiast połączenie z Salonik wzdłuż wybrzeża do Turcji zostało włączone do korytarza kraje Orientu – wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego.

Jeżeli chodzi o planowane odgańlenia, to połączenia wiodące do Mińska (Białoruś) przez Brześć (Polska) oraz do Lwowa (Ukraina) przez Rzeszów także są częściami korytarza Morze Północne – Bałtyk. Natomiast Gdańsk-Warszawa korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk. Analogicznie rzecz się ma z trasą Lugoj-Bukareszt-Konstanca w Rumunii, która jest fragmentem korytarza Ren – Dunaj oraz Sofia-Swilengrad w Bułgarii będącego częścią korytarza kraje Orientu – wschodnie wybrzeże

---

<sup>320</sup> *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”...*

<sup>321</sup> Pismo Ministra Infrastruktury i Rozwoju do Posła do Parlamentu Europejskiego Tomasza Poręby z dnia 23 grudnia 2014 roku sygnowane przez Sekretarza Stanu Zbigniewa Rynasiewicza (w zasobach autora).

Morza Śródziemnego. Także odgałęzienie z Miszkolca (Węgry) przez Budapeszt (Węgry) do Zagrzebia (Chorwacja) i Rijeki (Chorwacja) jest częścią korytarza basenu Morza Śródziemnego i już obecnie w całości jest w standardzie autostrady. Poza siecią bazową TEN-T pozostają odgałęzienia Białystok-granica z Białorusią, Lublin-granica z Ukrainą, oraz w Rumunii z Oradei przez Cluj i dalej na południe oraz od granicy z Ukrainą przez Suczawę w stronę Bukaresztu. Jako, że państwa te pozostają poza Unią Europejską, także planowana część trasy głównej biegnąca przez Turcję, oraz odgałęzienia wiodące przez terytorium Białorusi, Ukrainy i Turcji pozostają poza planami sieci bazowej TEN-T<sup>322</sup>.

Rozszerzanie zakresu w jakim części drogi Via Carpatia wchodziły w skład sieci TEN-T wynikało po części z procesów politycznych dziejących się poza organami Unii. Jednakże angażowało te ostatnie szczególnie w czasie okresowych przeglądów efektów dotychczas prowadzonej polityki i planowania kolejnych działań. Jak wskazywał poseł do Parlamentu Europejskiego Tomasz Poręba, już w 2011 roku, a więc w czasie przygotowań do ustanowienia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T złożył pięć poprawek zmierzających do włączenia trasy Via Carpatia do sieci bazowej, podczas gdy ówczesny rząd RP złożył wniosek obejmujący wyłącznie odcinek Lublin-Rzeszów<sup>323</sup>. W kolejnym roku odbyła się w Parlamencie Europejskim konferencja poświęcona tej inicjatywie. W związku z tym, że jej organizatorami byli przedstawiciele partii pozostającej ówczasie w Polsce w opozycji nie spotkała się ona z zainteresowaniem rządu, a co za tym idzie wywołała słaby oddźwięk w Brukseli. Pamiętać jednak trzeba, że problemy z włączeniem przebiegu trasy Via Carpatia do sieci korytarzy TEN-T miały miejsce w odniesieniu do Polski, Słowacji, Węgier i Rumunii. W odniesieniu do Bułgarii i Grecji w całości, natomiast w odniesieniu do Rumunii w dużej części Via Carpatia pokrywała się planami przebiegu innych korytarzy transportowych, które zostały uznane za część sieci bazowej na mocy rozporządzenia z 2013 roku. Odcinki przebiegające przez Słowację i Węgry były relatywnie krótkie, niemniej Słowacja skupiała się na rozbudowie połączeń wschód-zachód. Warto też pamiętać, że część północna przebiegu drogi w tym kraju od granicy z Polską do Preszowa prowadzi przez obszary górskie bardzo komplikując potrzebne inwestycje.

---

<sup>322</sup> TENtec Interactive Map Viewer, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>323</sup> T. Poręba, *Via Carpathia – An Investment in the Future*, 13 March 2018 [online:], „The Warsaw Institute Review” <https://warsawinstitute.org/via-carpathia-investment-future/> (dostęp: 31.12.2021).

Silnym impulsem powrotu do rozmów o włączeniu Via Carpatii w całości do sieci bazowej TEN-T była zmiana koalicji rządowej na skutek wyborów, które odbyły się w Polsce w 2015 roku. Wznowienie debaty nad kwestiami dotyczącymi infrastruktury i połączeń transportowych w Europie Środkowo-Wschodniej odbyło się z własnej inicjatywy Parlamentu Europejskiego i trafiło pod rozagę Komisji Transportu i Turystyki, a sprawozdawcą został poseł Tomasz Poręba, ówczesny jej wiceprzewodniczący. W sprawozdaniu przedstawionym izbie w dniu 6 października 2016 roku komisja wnioskowała o przyjęcie rezolucji dotyczącej konieczności rozwoju sieci transportowej na obszarze będącym przedmiotem analizy. W projekcie w punkcie 34 znalazła się między innymi wzmianka o Via Carpatia: „Parlament Europejski (...) apeluje do Komisji i państw członkowskich o zajęcie się pilną potrzebą wzmocnienia infrastruktury drogowej wzdłuż wschodniej granicy UE, począwszy od Estonii, przez Łotwę, Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię i Bułgarię, a skończywszy na Grecji; uważa, że działania takie powinny opierać się na planie realizowanym od dłuższego czasu w ramach projektu Via Carpatia, w sprawie którego przedstawiciele krajów, przez które przebiega szlak, podpisali w dniu 3 marca 2016 r. w Warszawie deklarację o dalszej współpracy w rozwoju korytarza oraz aktualizacji jego przebiegu; uważa, że dzięki budowie Via Carpatia regiony UE położone peryferyjnie uzyskają możliwość przyspieszonego rozwoju i szybciej dorównają bardziej rozwiniętym obszarom Unii; zaznacza, że budowa szlaku pobudzi również inwestycje i wzrost przedsiębiorczości oraz poprawi bezpieczeństwo całej UE zwłaszcza w związku z konfliktem zbrojnym na Ukrainie; jest zdania, że należy wykorzystać możliwość otwarcia korytarza Ren-Dunaj na północ UE przez Via Carpatia i że na Via Carpatia trzeba przeznaczyć odpowiednie środki budżetowe; dlatego wzywa do włączenia projektu Via Carpatia do sieci bazowej TEN-T, aby mógł uzyskać stosowne wsparcie finansowe z UE; zachęca też państwa członkowskie do finansowania tego projektu z wykorzystaniem wszystkich możliwych instrumentów finansowych takich jak instrument Łącząc Europę czy Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych”<sup>324</sup>.

---

<sup>324</sup> Parlament Europejski, Komisja Transportu i Turystyki, *Sprawozdanie w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej*, 06.10.2016, 2015/2347(INI), A8-0282/2016 [online:] Parlament Europejski, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0282\\_PL.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0282_PL.pdf) (dostęp: 31.12.2021).

Jeszcze w tym samym miesiącu, w dniu 25 października 2016 roku Parlament Europejski przyjął proponowany tekst rezolucji bez żadnych poprawek<sup>325</sup>. Za głosowało 532 a przeciwko 142 europosłów<sup>326</sup>. Wśród wniosków zawartych w rezolucji podniesiono między innymi następujące kwestie:

- podkreślono, że infrastruktura transportowa w większości regionów środkowo-wschodniej części UE jest nadal słabiej rozwinięta w porównaniu z innymi regionami europejskimi,
- wskazano, że dysproporcje w zakresie rozwoju infrastruktury i jej jakości między Europą Środkowo-Wschodnią a resztą Europy mogą zostać zmniejszone jedynie dzięki wyraźnej, konkretnej i zintegrowanej strategii dla całej UE. Europosłowie podkreślili, że zintensyfikowanie prac nad takimi projektami jak m.in. Via Carpatia dałoby ważny impuls do poprawy połączeń infrastrukturalnych w regionie,
- zaznaczono, że dzięki budowie Via Carpatia, regiony UE położone peryferyjnie uzyskają możliwość przyspieszonego rozwoju i szybciej dorównają bardziej rozwiniętym obszarom Unii,
- zwrócono też uwagę na konieczność przeznaczenia na ten korytarz odpowiednich środków budżetowych,
- wezwano do włączenia projektu Via Carpatia do sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), aby mógł uzyskać odpowiednie wsparcie finansowe z UE,
- zachęcono państwa członkowskie do przygotowania odpowiednich źródeł finansowania, by realizować inwestycje wykorzystując m.in. środki z programu Łącząc Europę czy Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych,
- zaznaczono, że rozwój węzłów transportowych to jeden z kluczowych elementów służących powiązaniu transportu dalekobieżnego, regionalnego i miejskiego,

---

<sup>325</sup> Parlament Europejski, Komisja Transportu i Turystyki, *Sprawozdanie w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej*, 2015/2347(INI), T8-0408/2016 [online:] Parlament Europejski, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_EN.html) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>326</sup> *Improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in central and eastern Europe. Summary* [online:] European Parliament, <https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/summary.do?id=1461145&t=e&l=en> (dostęp: 31.12.2021).

- zaapelowano do Komisji Europejskiej, by udzieliła państwom członkowskim w Europie Środkowo-Wschodniej pomocy technicznej w sprawie wykorzystywania środków unijnych, a także angażowania do projektów inwestorów prywatnych czy partnerstw publiczno-prywatnych,
- zaznaczono, że dobrze rozwinięte transgraniczne połączenia transportowe mają duże znaczenie dla konkurencyjności regionów oraz dla dalszej ekspansji małych i średnich przedsiębiorstw na tych obszarach,
- podkreślono konieczność budowy i modernizacji linii kolejowych zaznaczając, że w wielu państwach członkowskich Europy Środkowo-Wschodniej wciąż brakuje dobrych połączeń transportowych, zwłaszcza międzynarodowych połączeń kolejowych<sup>327</sup>.

Przyjęcie przez Parlament Europejski przedstawionej rezolucji uznać należy za gest dość jednoznacznego poparcia Polski i innych państw Europy Środkowej w ich dążeniach do włączenia trasy Via Carpatia w całości do sieci bazowej TEN-T. Pamiętać jednak należy, że była to rezolucja, a nie dokument prawnie wiążący. Odpowiedz Komisji Europejskiej na rezolucję uznać należy za przychylną, acz ostrożną. Wskazuje się w niej, że choć: „Komisja (...) szczególną uwagę poświęca tym państwom członkowskim, w których potrzeby inwestycyjne są największe i w których występują luki rynkowe - za pomocą dostosowanych do potrzeb działań w zakresie pomocy technicznej i konkretnych rozwiązań w zakresie finansowania” i będzie „...kontynuować prace nad rozwojem połączeń transgranicznych w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej na podstawie kluczowych priorytetów określonych w obecnych ramach prawnych, tj. w ramach sieci bazowej TEN-T” to: „...zgodnie z białą księgą dotyczącą transportu i strategią na rzecz mobilności niskoemisyjnej, Komisja będzie nadal traktować priorytetowo zrównoważone rodzaje transportu w ramach ogólnego przydziału środków”<sup>328</sup>. Co można odczytać w ten sposób, że wprawdzie Komisja zauważa potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury występujące w Europie Środkowej, ale jednocześnie jest zobowiązania do przestrzegania istniejących zasad polityki transportowej, w tym dotyczących dyslokacji środków. Te natomiast wskazują,

---

<sup>327</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2016 r. w sprawie poprawy połączeń i dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej...

<sup>328</sup> European Commission, *Follow up to the European Parliament resolution of 25 October 2016 on improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in Central and Eastern Europe, 2015/2347 (INI)*, 29.03.2017, SP(2017)54 [online:] European Parliament, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2015/2347\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2015/2347(INI)) (dostęp: 31.12.2021).

że priorytetem jest wspieranie zrównoważonych gałęzi transportu, a za takie zgodnie z dyskusjami trwającymi od lat dziewięćdziesiątych XX wieku trudno uznać transport kołowy, przynajmniej do czasu, gdy nie zostanie on przestawiony na technologie nisko- bądź zeroemisyjne. Zatem rozumiejąc potrzeby podnoszone przez państwa wnioskujące o włączenie Via Carpatia do sieci bazowej TEN-T i uznając, że przysłużyłoby się to rozwojowi wschodniej części Unii Europejskiej, a co za tym idzie także całemu ugrupowaniu, konieczna jest zmiana regulacji prawnych by móc zrealizować przedstawione postulaty. Jednocześnie Komisja zwróciła uwagę, że od października 2016 do lutego 2017 roku otwarty jest nabór wniosków na finansowanie projektów transportowych w ramach istniejących programów. Tym jednak co w odpowiedzi tej jest najistotniejsze to stwierdzenie, że rozpoczął się przegląd śródkresowy obowiązujących regulacji i efektów wdrożonych działań, co otwiera drogę do składania propozycji ewentualnych zmian.

Rozpoczęty przegląd przyniósł pierwsze propozycje zmian, które wyrażone zostały w postaci propozycji nowego rozporządzenia Parlamentu i Rady przedstawionej przez Komisję w czerwcu 2018 roku dotyczącego instrumentu „Łącząc Europę”<sup>329</sup>. Został on wsparty przez Parlament Europejski w kwietniu 2019 roku, kiedy to udało się przyjąć szereg rezolucji ustawodawczych dotyczących prowadzonych i finansowanych przez Unię Europejską programów. Obok rezolucji poświęconych programom „Cyfrowa Europa” i „Horyzont Europa”, znalazła się wśród nich rezolucja odnosząca się do instrumentu „Łącząc Europę”<sup>330</sup>. Dokumenty te nie odpowiadały podstawowemu celowi wyrażanemu przez Polskę i inne państwa regionu i wyrażającemu się w dążeniu włączenia całego przebiegu Via Carpatia do sieci bazowej TEN-T. Niemniej należy odnotować, że stanowiły ważny krok w tym kierunku kładły bowiem szczególny nacisk na priorytetowy rozwój i finansowanie połączeń transgranicznych. Dla trasy Via Carpatia oznaczało to łatwiejsze pozyskanie środków na sfinansowanie przynajmniej części przebiegu odcinków Rzeszów (Polska) – Preszów (Słowacja),

---

<sup>329</sup> *Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014*, COM/2018/438 final [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A438%3AFIN> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>330</sup> *Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014*. COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD), P8\_TA(2019)0420, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 158/884 z 30.4.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019AP0420&qid=1653466993719> (dostęp: 31.12.2021).

Koszyce (Słowacja) – Miskolc (Węgry), Debreczyn (Węgry) – Oradea (Rumunia). Zostało to wprost wyrażone w nowym rozporządzeniu z lipca 2021 roku wprowadzającym nowe zasady funkcjonowania instrumentu „Łącząc Europę”<sup>331</sup>. Zgodnie z artykułem 9 wskazującym działania, które kwalifikują się do finansowania z tego źródła, zaliczają się do nich działania zmierzające do uzupełnienia brakujących połączeń transgranicznych należących do sieci kompleksowej TEN-T. W części 3 aneksu do tego rozporządzenia, gdzie znajduje się „orientacyjny wykaz wstępnie zidentyfikowanych połączeń transgranicznych w sieci kompleksowej” wymieniony został Korytarz Karpacki, w tym połączenia drogowe z Białorusią i Ukrainą oraz transgraniczne połączenia pomiędzy Polską, Słowacją, Węgrami i Rumunią<sup>332</sup>. Rozwiązanie takie sprawia, że w głównym przebiegu Via Carpatia poza siecią korytarzy bazowych TEN-T lub możliwości priorytetowego finansowania jako fragmenty transgraniczne pozostają tylko jej części, to jest: fragment od Lublina do Białegostoku i dalej do Augustowa i korytarza Warszawa – Kowno (Litwa) oraz fragment od Oradei (Rumunia) do Aradu (Rumunia).

Częściowe rozwiązanie tego problemu przynosi najnowszy projekt skierowany przez Komisję do Rady i Parlamentu Europejskiego w dniu 14 grudnia 2021 roku<sup>333</sup>. Proponowane rozporządzenie jest rezultatem przeglądu dotychczasowych zasad polityki transportowej w zakresie rozwoju sieci transportowej, a najważniejszym jego elementem dla koncepcji Via Carpatia jest wprowadzenie nowego podziału TEN-T na sieć bazową, rozszerzoną sieć bazową i sieć kompleksową, z zakładanym czasem ukończenia odpowiednio w 2030, 2040 i 2050 roku.

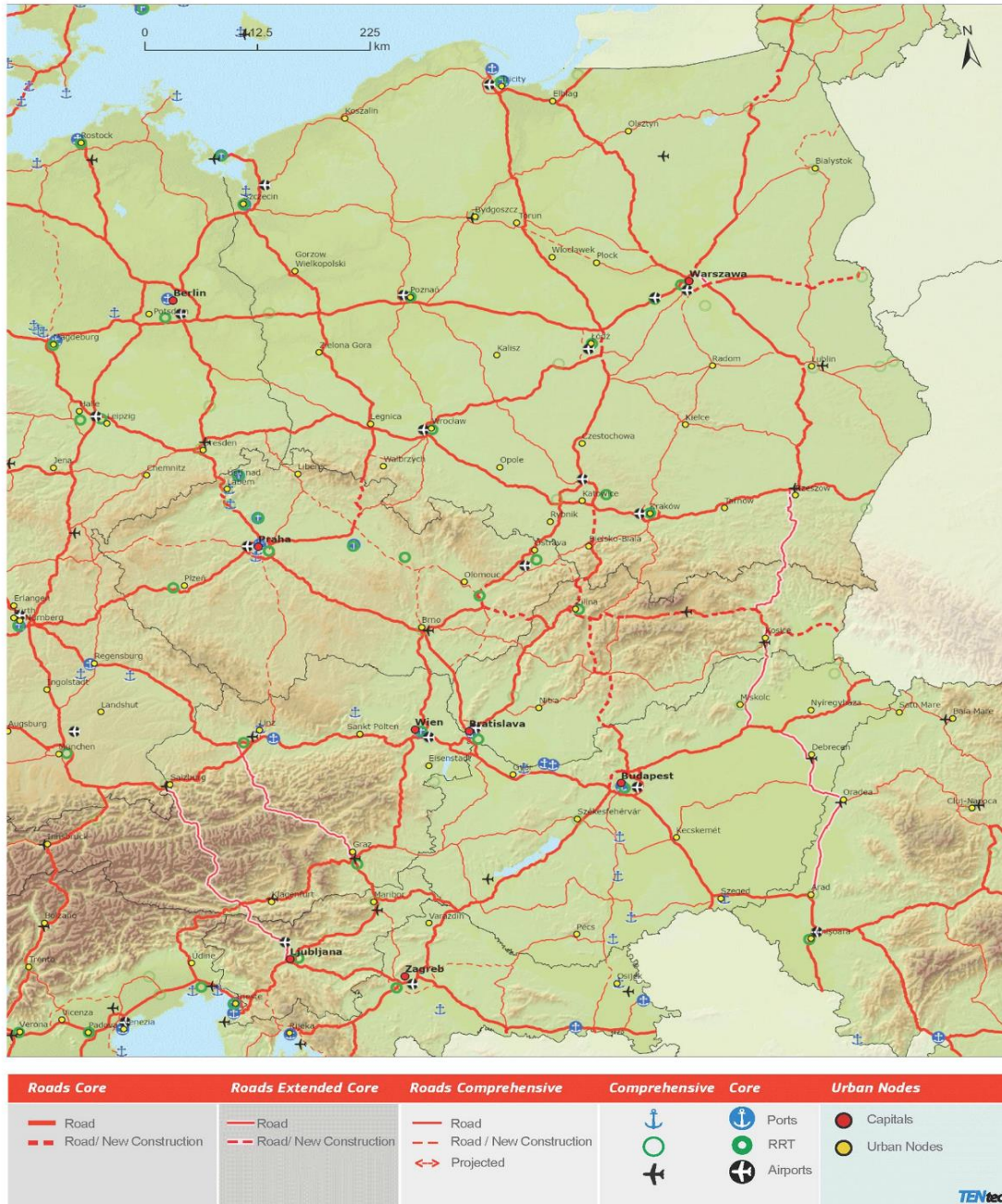
---

<sup>331</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 ...

<sup>332</sup> Tamże.

<sup>333</sup> *Proposal for a Regulations of the European Parliament an on the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*, COM/2021/812 final, 14.12.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 26. Sieć TEN-T dróg w Polsce, Czechach, Słowacji i Węgrzech zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej z grudnia 2021 roku.



Źródło: European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013...*

Rysunek 27. Sieć TEN-T dróg w Bułgarii, Rumunii i północnej Grecji zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej z grudnia 2021 roku.



Źródło: European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013...*

Trudno uznać, że propozycja tworzy nową jakość. Przyglądając się przebiegowi głównemu Via Carpatia i porównując go z propozycją Komisji łatwo zauważyć, że nie nastąpiło żadne rozszerzenie sieci bazowej. Wprawdzie punkt 22 preambuły stanowi, że „...rozszerzoną sieć bazową należy wyodrębnić na podstawie priorytetowych odcinków sieci kompleksowej, które stanowią część europejskich korytarzy transportowych”<sup>334</sup>, ale to oznacza, że muszą jednocześnie być częścią wytyczonych już korytarzy oraz zostać uznane za priorytetowe. Daje to oczywiście możliwość ich wcześniejszego ukończenia, nie wiadomo jednak czy równoznaczne z traktowaniem analogicznym do sieci bazowej. Analiza szczegółowych regulacji zawartych w projekcie rozporządzenia skłania do wniosku, że sieć bazowa i bazowa rozszerzona traktowane są analogicznie z wyjątkiem różnego terminu oczekiwanego zakończenia inwestycji. Pozostaje jednak otwartą kwestia co to oznacza dla możliwości finansowania projektów należących do rozszerzonej sieci bazowej. Regulacje dotyczące instrumentów finansowych, po które można sięgać przy inwestycjach infrastrukturalnych nie uwzględniają takiego pojęcia, więc konieczna będzie ich nowelizacja, co dotyczy zwłaszcza instrumentu „Łącząc Europę”. Jak wskazano, obowiązujące od lipca 2021 roku rozporządzenie zrównuje wagę odcinków sieci bazowej i odcinków transgranicznych. Priorytet jaki zostanie nadany odcinkom należącym do sieci rozszerzonej pozostaje obecnie nieznany i sprecyzowany zostanie dopiero w odpowiedniej nowelizacji. Prace nad nią muszą jednak być wstrzymane do czasu, aż propozycja przedstawiona w grudniu przez Komisję przybierze ostateczny kształt po konsultacjach z Radą i Parlamentem Europejskim.

Bez względu na ostateczny kształt odpowiednich aktów prawnych, zgodnie z przedstawionym przez Komisję wnioskiem należy wskazać, że odcinki uprzednio uznane za priorytetowe z racji tego, że są transgraniczne, zaliczone zostały do rozszerzonej sieci bazowej z planem realizacji do 2040 roku. Dotyczy to odcinków: Rzeszów (Polska) – Preszów (Słowacja), Koszyce (Słowacja) – Miskolc (Węgry) i Debreczyn (Węgry) – Oradea (Rumunia). Dodatkowo do rozszerzonej sieci priorytetowej w głównym przebiegu trasy Via Carpatia zaliczony został odcinek z Oradei (Rumunia) do Aradu (Rumunia). Częścią sieci kompleksowej, a więc z terminem

---

<sup>334</sup> European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013 ...*

realizacji w 2050 roku pozostał biegnący przez Polskę odcinek od korytarza Kowno (Litwa) – Warszawa przez Białystok do Lublina. W odniesieniu do odnóg zaplanowanych w trakcie konferencji w Łańcucie w 2019 roku poza siecią bazową i rozszerzoną bazową lecz jako części sieci kompleksowej pozostaje odcinek prowadzący do Gałacza (Rumunia) i dalej do granicy z Ukrainą od strony południowej oraz odcinek Oradea (Rumunia) – Kluż (Rumunia). Natomiast poza siecią kompleksową leżące po polskiej stronie części odcinków transgranicznych z Lublina w stronę Lwowa (Ukraina) i z Białegostoku do Mińska (Białoruś). Ogółem poza siecią kompleksową, a więc poza planami unijnymi dotyczącymi infrastruktury transportowej TEN-T pozostałoby około 250 kilometrów dróg należących do biegnących przez przygraniczne tereny Polski odnóg trasy Via Carpatia. Jak się wydaje także w planach twórców koncepcji były to odcinki trzeciorzędne. W odniesieniu do całego przebiegu planowanej drogi najpoważniejszym problemem jest jak się wydaje liczący około 300 kilometrów odcinek pomiędzy Lublinem a korytarzem Warszawa – Kowno (Litwa), który obecnie należy do unijnej sieci kompleksowej TEN-T z planem realizacji do 2050 roku.

### **4.3. Realizacja trasy w poszczególnych państwach**

#### **LITWA:**

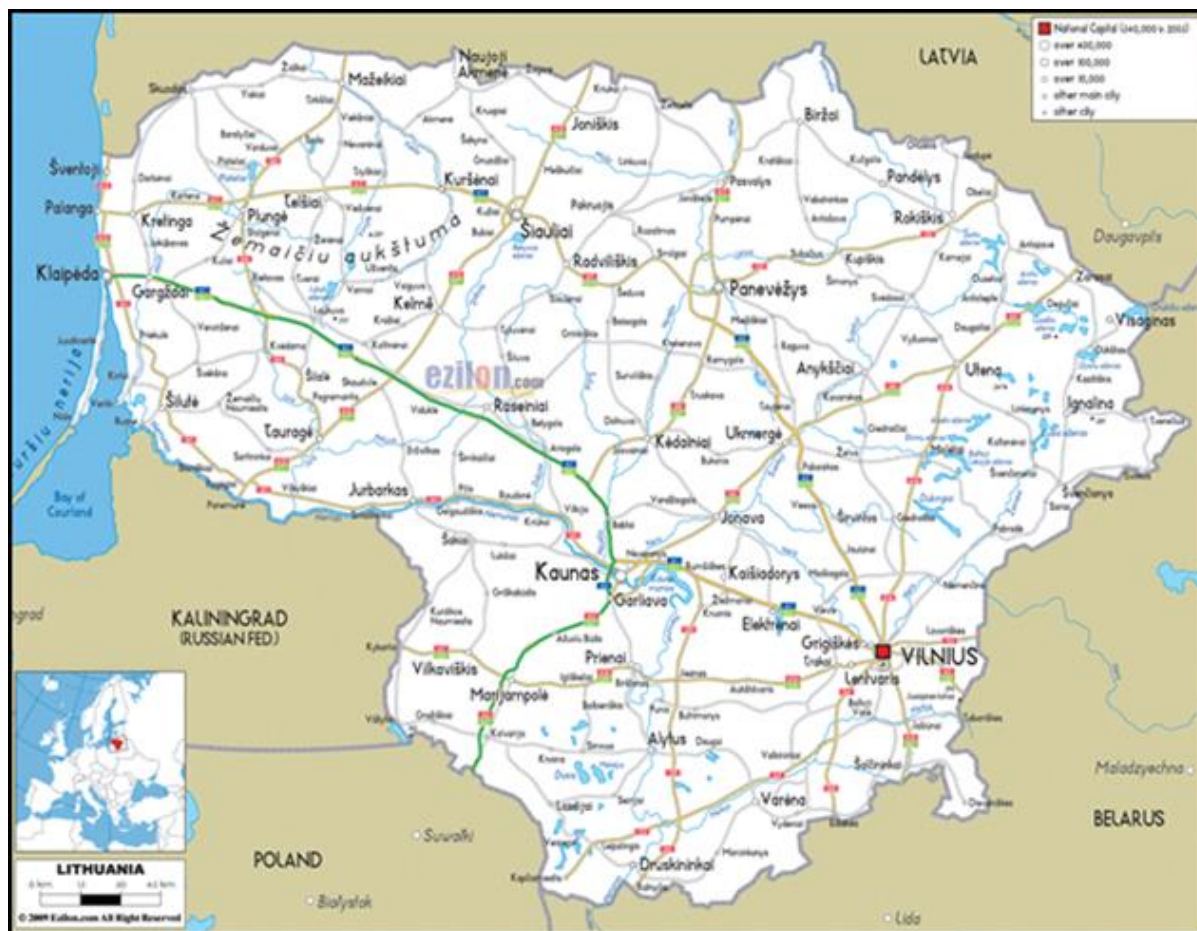
Całkowita długość planowanej trasy Via Carpatia na Litwie wynosi 290 km i w całości pokrywa się z przebiegiem trasy Via Baltica, który jest częścią korytarza TEN-T Morze Północne - Bałtyk. Litewska część trasy należy w całości do sieci bazowej TEN-T i składa się z dwóch odcinków:

- autostrady A1 (Kłajpeda – Kowno) – 194 km,
- drogi magistralnej A5 (Kowno - Mariampol - granica litewsko-polska) – 96 km.

Połączenie wschód - zachód z portu w Kłajpedzie do Kowna posiada status autostrady (A1) natomiast odcinek od Kowna do granicy z Polską (droga magistralna A5) jest obecnie drogą jednojezdniową ze skrzyżowaniami kolizyjnymi. Zgodnie z deklaracjami strony litewskiej cała trasa od Kowna do granicy z Polską będzie przebudowana do standardu „2+2”. W 2018 roku został oddany do użytku odcinek

z Kowna do Mariampola<sup>335</sup>. Pozostała część trasy prowadząca od Mariampola do granicy z Polską powinna zostać ukończona do końca 2025 roku<sup>336</sup>.

Rysunek 28. Przebieg Via Carpatia na Litwie.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Lithuania Map - Road Map of Lithuania* [online:] Ezilon.com, <https://www.ezilon.com/maps/europe/lithuania-road-maps.html> (dostęp: 31.12.2021). Via Carpatia zaznaczona jest kolorem zielonym.

### **POLSKA:**

Szlak Via Carpatia z uwagi na swój przebieg ma szczególnie istotne znaczenie dla wszystkich województw Polski Wschodniej i stanowi szansę na przyspieszenie rozwoju tej części kraju. Drogi S8 i S19, których przebieg pokrywa się z przebiegiem

<sup>335</sup> Atidaryta „Via Baltica“ tarp Kauno ir Marijampolės – saugi keturių eismo juostų automagistrale, 27.11.2018 [online:] VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija, <https://lakd.lrv.lt/lt/naujienos/atidaryta-via-baltica-tarp-kauno-ir-marijampoles-saugi-keturiu-eismo-juostu-automagistrale> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>336</sup> Via Baltica [online:] VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija, <https://lakd.lrv.lt/lt/projektai/via-baltica> (dostęp: 31.12.2021).

szlaku Via Carpatia, stanowią kluczowy element sprzyjający zwiększeniu dostępności transportowej wschodniej części Polski, zarówno w skali kraju jak i Unii Europejskiej oraz sprzyjają jego ekonomicznemu wzrostowi. Biegąc wzdłuż wschodniej granicy Polski, szlak ten przecina obszary województw podlaskiego, mazowieckiego, lubelskiego i podkarpackiego, stanowiąc jednocześnie podstawowe połączenie ważnych ośrodków regionalnych położonych przy wschodniej granicy kraju, tj. miast: Białystok, Lublin i Rzeszów.

### **Przebieg główny:**

Całkowita długość szlaku Via Carpatia w Polsce w jego głównym przebiegu, to ponad 760 km drogi ekspresowej. Według planów z 2017 roku przebiegać ma od granicy z Litwą w Budzisku przez Suwałki do Ełku, dalej trasą S16 do Knyszyna, stamtąd drogą ekspresową S19 przez Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – do węzła Lublin Rudnik, następnie przez Kraśnik, Janów Lubelski i Nisko do węzła Rzeszów Wschód, przez autostradę A4 do węzła Rzeszów Zachód, stamtąd przez Barwinek do granicy ze Słowacją. Na odcinku z Kuźnicy do Korycina szlak biegnie wraz z drogą Via Baltica.

Do sieci bazowej TEN-T (realizacja do 2023 roku) należą następujące odcinki Via Carpatia:

- S61 Budzisko (granica z Litwą) – obwodnica Augustowa;
- S19 Lublin – Rzeszów.

W potencjalnej rozszerzonej sieci bazowej TEN-T (realizacja do 2040 roku) należą następujące odcinki:

- S19 Białystok – Lublin.

W sieci kompleksowej TEN-T (realizacja do 2050 roku) znajdują się następujące odcinki:

- S19 Rzeszów – Barwinek (granica ze Słowacją).

Obszar, przez który przebiega szlak Via Carpatia stanowi 32 % powierzchni Polski, zamieszkaany jest przez ok. 22 % ludności kraju i wytwarza około 16 % produktu krajowego brutto. Podstawowym problemem tego makroregionu jest jednak bardzo niski poziom spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Z tego względu inwestycje zwiększające dostępność terytorialną tego obszaru mogą zdecydowanie przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności całego makroregionu Polski Wschodniej.

Poprawa dostępności transportowej znacząco wpłynie na zwiększenie inwestycji gospodarczych przez co przyczyni się do rozwoju ekonomicznego tego obszaru.

Rysunek 29. Przebieg Via Carpatia przez Polskę.



Źródło: A. Kluba, *Via Carpatia połączy północ z południem Europy. W Polsce musi powstać S19, S61 i DK8* [online:] conadrogach.pl, <https://conadrogach.pl/informacje/via-carpatia-polaczy-polnoc-z-poludniem-europy-w-polsce-musi-powstac-s19-s61-i-dk8.html> (dostęp: 31.12.2021).

Wzdłuż trasy przebiegu projektu drogi Via Carpatia zlokalizowane są aż trzy specjalne strefy ekonomiczne:

- Suwalska SSE – zlokalizowana m.in. w Suwałkach, Ełku i Białymstoku oraz innych miejscowościach województwa podlaskiego i warmińsko – mazurskiego),
- SSE EURO-PARK MIELEC – zlokalizowana na obszarze województwa podkarpackiego i lubelskiego m.in. w Mielcu, Rzeszowie, Dębicy, Lublinie,
- Tarnobrzaska SSE EURO-PARK WISŁOSAN – zlokalizowana na obszarze województw podkarpackiego, lubelskiego, świętokrzyskiego i mazowieckiego.

Dotychczas w ramach szlaku Via Carpatia w Polsce do użytkowania oddano: obwodnicę Suwałk, obwodnicę Augustowa oraz jednojezdniowe obwodnice Kocka i Woli Skromowskiej oraz Międzyrzecza Podlaskiego w ciągu drogi ekspresowej S19 (trwa rozbudowa do drogi dwujezdniowej), zachodnią obwodnicę Lublina w ciągu S19, a także trasę Sokołów Małopolski - Stobierna - Rzeszów Południe. W sumie to odcinki o łącznej długości 75,3 km. Sukcesywnie budowane są kolejne odcinki - w realizacji obecnie jest 289,1 km. Kolejne fragmenty o łącznej długości 95,7 km czekają na rozstrzygnięcie przetargów. Na etapie przygotowania jest 244,4 km dróg ekspresowych S16 w województwie podlaskim oraz S19 w województwach lubelskim i podkarpackim. W rozbiciu na poszczególne województwa stan realizacji wygląda następująco:

Województwo podlaskie - łącznie: 261,4 km, w tym:

- w eksploatacji: 25,6 km,
- w realizacji: 84,1 km,
- w przetargu: 75,3 km,
- w przygotowaniu: 76,4 km.

Województwo warmińsko-mazurskie – łącznie 43,1 km:

- w realizacji: 43,1 km.

Województwo lubelskie i mazowieckie – łącznie 231,4 km, w tym:

- w eksploatacji: 19,8 km,
- w realizacji: 97,8 km,
- w przygotowaniu: 113,8 km.

Rysunek 30. Stan realizacji prac przy Via Carpatia w Polsce (2021 rok).



Źródło: *Via Carpatia - stan realizacji*, 17.05.2021 [online:] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gov.pl/web/gddkia-bialystok/via-carpatia---stan-realizacji> (dostęp: 31.12.2021).

Województwo podkarpackie – łącznie 168,6 km, w tym:

- w eksploatacji: 30 km,
- w realizacji: 64,1 km,
- w przetargu: 20,4 km,
- w przygotowaniu: 54,1 km<sup>337</sup>.

W Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 roku) zabezpieczone zostały fundusze na całość realizacji polskiego odcinka trasy Via Carpatia, łącznie z odcinkami najtrudniejszymi geologicznie i ekologicznie<sup>338</sup>. Droga Via Carpatia będzie odgrywać istotną rolę w polskiej gospodarce. Pozwoli na wykorzystanie potencjału gospodarczego województw, przez które przebiega, po raz pierwszy zapewniając im możliwość sprawnych powiązań w układzie północ-południe. Zapewni również silny impuls rozwojowy, dający podstawę do usunięcia zaniechań oraz zahamowania degradacji tzw. Ściany Wschodniej. W rozważaniach nad koniecznością, jak najszybszej budowy całej trasy Via Carpatia powinniśmy uwzględnić jej powiązania z rozbudowywaną siecią innych dróg ekspresowych krajowych i wojewódzkich na terenie województwa lubelskiego. Jak wiemy, Lubelszczyzna nie posiada programu budowy dróg klasy A (autostrad). Tym bardziej, rozbudowy sieci dróg klasy S (ekspresowych), powinny być starannie przemyślane, a zapadające decyzje posiadać uzasadnienie merytoryczne, a nie wyłącznie polityczne. W planowaniu przebudowy drogi S19 do paramentów drogi ekspresowej należy uwzględnić konieczność powiązania jej w okolicach Kraśnika z tzw. „Szlakiem Staropolskim”, czyli drogą ekspresową przebiegającą na bazie drogi krajowej S46 od Kudowy Zdroju przez Opole Śląskie, Częstochowę, Kielce, Opatów, Kraśnik, Lublin do Włodawy. Należy pamiętać także, że na odcinku wybudowanej obwodnicy Lublina Via Carpatia krzyżować się będzie z drogami ekspresowymi S12 i S17 prowadzącymi od przejść granicznych w Dorohusku i Hrebennym S17 w kierunku Warszawa – Gdańsk i Puławy – Łódź –Poznań. Duży rozdział ruchu przewidywany jest na węźle drogowym w Międzyrzeczu Podlaskim, gdzie Via Carpatia będzie się krzyżować z autostradą A2, tam pojazdy tranzytowe swobodnie będą mogły wybierać każdy kierunek jazdy.

---

<sup>337</sup> *Via Carpatia - stan realizacji*, 17.05.2021 [online:] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gov.pl/web/gddkia-bialystok/via-carpatia---stan-realizacji> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>338</sup> *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-drog-krajowych-na-lata-2014-2023-z-perspektywa-do-2025-r> (dostęp: 31.12.2021).

Obecny polski rząd uznaje realizację Via Carpatia za priorytet. Zgodnie z aktualnie ustalonym harmonogramem realizacji inwestycji cały odcinek Via Carpatii na terenie Polski zostanie ukończony na przełomie 2025/2026 roku. Najpierw, w 2022 roku kierowcom zostanie przekazany do użytkowania cały odcinek od Lublina do Rzeszowa. Trwają już prace na odcinkach na południe od Białegostoku. Zostały ogłoszone przetargi publiczne na budowę odcinków drogi S19 prowadzących z Rzeszowa do granicy polsko-słowackiej. To bardzo ambitne zadanie wymaga budowy tuneli i estakad. Niemniej należy podkreślić, że przełom 2025 i 2026 roku to realna data zakończenia budowy drogi ekspresowej S19 w Polsce. Można się spodziewać, że zakończenie polskiego odcinka Via Carpatia wygeneruje znaczny wzrost ruchu, zwłaszcza ciężarówek. Obecnie transport ten odbywa się głównie zwykłymi drogami prowadzącymi przez centra gmin.

### **Odnogi:**

Stan realizacji odnóg trasy przyjętych w trakcie konferencji „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia” w Łańcucie w 2019 roku jest bardzo różny. Odnoga prowadząca od Lublina w stronę Trójmiasta jest częściowo już ukończona. Dotyczy to odcinka od Lublina do Warszawy oraz fragmentów drogi E7 na północ od Warszawy. Zgodnie z zapowiedziami, odcinki od Napierek na północ do Elbląga i dalej do Trójmiasta powinny być zakończone do końca 2022 roku. Natomiast sama wylotówka z Warszawy do Napierek powinna być gotowa do 2025 roku co wynika z konieczności wykonania tam szeregu obiektów inżynierskich. Trzeba podkreślić, że tak odległy termin wykonania wynika także z zaplanowanych i trwających obecnie prac nad poszerzeniem fragmentów tej trasy do drogi trzyjezdniowej<sup>339</sup>. Odcinek A4 od Rzeszowa do granicy z Ukrainą jest gotowy. Odcinki z Lublina do granicy z Ukrainą są planowane, a zakończenie ich modernizacji do standardu drogi ekspresowej jest planowane do 2029 roku. Będące przedłużeniem autostrady A2 i prowadzące z Międzyrzecza Podlaskiego do granicy z Białorusią w Kukurykach odgałęzienie Via Carpatia jest obecnie w dwóch różnych stadiach. Fragment od Międzyrzecza do Białej Podlaskiej powinien być ukończony w 2024 roku.

---

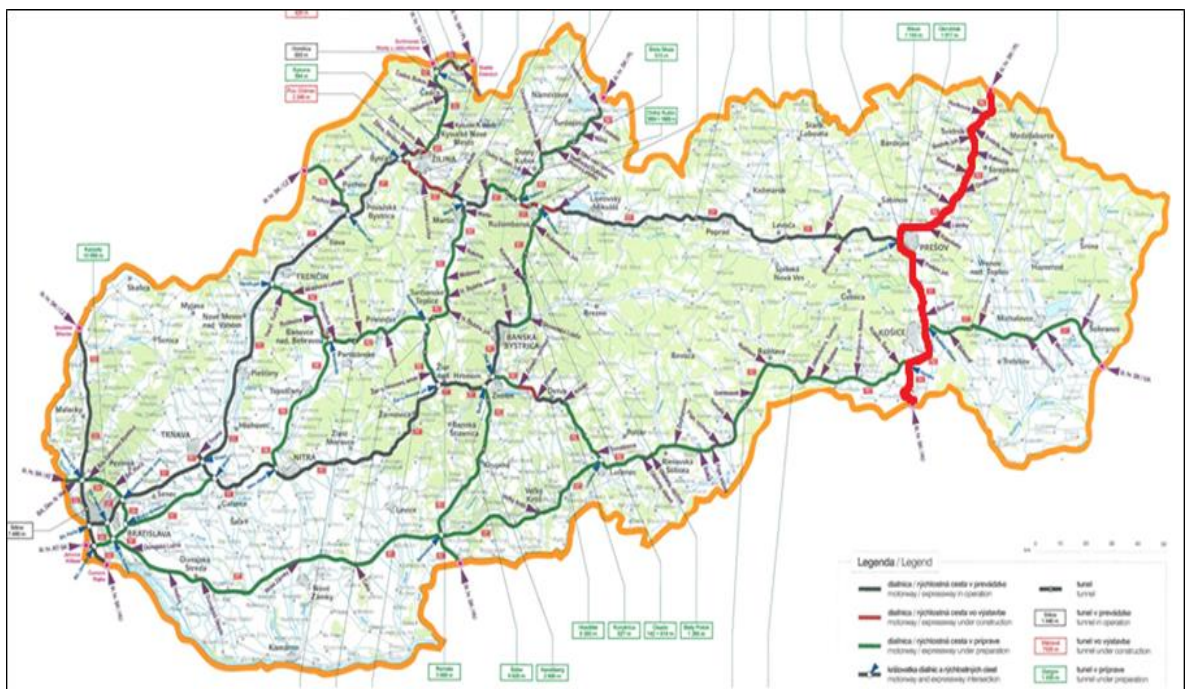
<sup>339</sup> *Trasa S7, czyli najdłuższa ekspresówka w Polsce. Aktualności z budowy S7*, 22.12.2021 [online:] muratorplus.pl, <https://www.muratorplus.pl/inwestycje/inwestycje-publiczne/trasa-s7-czyli-najdluzsza-ekspresowka-w-polsce-aktualnosci-aa-LTmF-pC5X-LEsY.html> (dostęp: 31.12.2021).

Dalsza część prowadząca do granicy w tym czasie ma dopiero mieć gotową dokumentację projektową.

### **SŁOWACJA:**

Część szlaku Via Carpatii prowadząca przez Słowację ma długość 127 km licząc od granicy z Polską (Barwinek) do granicy z Węgrami (Milhost). Na tę część składają się – podlegające przebudowie na parametry drogi ekspresowej – odcinki dróg krajowych, z uwzględnieniem obwodnic oraz obejść miast i osiedli. Wstępny program przebiegu trasy zwanej później Via Carpatia opracowano już w 1994 roku w ramach programu przebudowy i modernizacji dróg krajowych. Szczegółowy program korytarza transportowego północ – południe został opracowany w 1998 roku. W programie tym przebieg korytarza podzielono na szereg odcinków – w zależności od charakteru i złożoności przebiegu oraz na jakiej klasie drogi został on zlokalizowany.

Rysunek 31. Przebieg Via Carpatia (kolor czerwony) w Słowacji.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Sieť diaľnic a rýchlostných ciest SR* [online:] Ministerstvo dopravy a výstavby SR, <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cestna-doprava-a-cestna-infrastruktura/cestna-infrastruktura/cestna-siet-slovenskej-republiky/siet-dialnic-a-rychlostnych-ciest-sr> (dostęp: 31.12.2021).

Pierwotny podział późniejszej Via Carpatia w Słowacji:

- Droga ekspresowa R4 granica polsko-słowacka - Hunkowice 2,967 km;
- Droga ekspresowa R4 Hunkowice – Ladomirowa 8,130 km;
- Droga ekspresowa R4 obwodnica Svidnika 4,597 km;
- Droga ekspresowa R4 Svidnik – Preszów 48,919 km;
- Droga ekspresowa R4 – obwodnica Preszów północ 14,417 km;
- Autostrada D1 Preszów zachód-południe 7,100 km;
- Autostrada D1 Preszów – Koszyce 17,000 km;
- Droga ekspresowa R2 Koszyce – Kosické Oslany 9,680 km;
- Droga ekspresowa R4 Koszyce – Milhost (SK-H) 14,190 km<sup>340</sup>.

Z ogółem 127 km korytarza transportowego Via Carpatii, obecnie przebudowano lub zmodernizowano 48,5 km, co stanowi 38,2% całości szlaku w tym państwie. Należy podkreślić, iż na odcinku od Preszowa do Koszyc korytarz Via Carpatii pokrywa się z ciągiem autostrady D1 prowadzącej od granicy z Austrią w rejonie Bratysławy, aż do granicy z Ukrainą w Užgorodzie (po stronie ukraińskiej). Jest to czwarte na przebiegu trasy Via Carpatia ważne skrzyżowanie z drogowymi trasami komunikacyjnymi przebiegającymi z zachodu na wschód, umożliwiające swobodny rozdział ruchu pojazdów. Projekty zrealizowane zlokalizowane są w południowej części Słowacji, a więc daleko od granicy z Polską. Należą do nich: autostrada Preszów – Koszyce, oraz odcinek drogi ekspresowej z Koszyc do granicy z Węgrami. Jedyne przebudowane odcinek w pobliżu Polski to licząca 4,5 kilometra obwodnica Svidnika. Pozostałe są dopiero na etapie planowania i w związku z tym, że priorytetem dla Słowacji jest obecnie ukończenie autostrady z Bratysławy na wschód to trudno jednoznacznie określić kiedy dojść może do ukończenia Via Carpatii w tym państwie. Chodzi tu o część od granicy polsko-słowackiej do Preszowa. Szybciej powinno nastąpić zakończenie budowy obwodnicy Koszyc, której część północna jest obecnie realizowana, ale tylko do zjazdu w stronę granicy z Ukrainą, część południowa także jest na etapie planowania.

---

<sup>340</sup> *Sieť diaľnic a rýchlostných ciest SR* [online:] Ministerstvo dopravy a výstavby SR, <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cestna-doprava-a-cestna-infrastruktura/cestna-infrastruktura/cestna-siet-slovenskej-republiky/siet-dialnic-a-rychlostnych-ciest-sr> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 32. Stan realizacji dróg szybkiego ruchu, w tym Via Carpatii we wschodniej Słowacji (2021).



Źródło: *Aký je plán s výstavbou R4-ky od Prešova po hranicu s Poľskom?* [online:] rusyn.sk, <https://www.rusyn.sk/aky-je-plan-s-vystavbou-r4-ky-od-presova-po-hranicu-s-polskom/> (dostęp: 31.12.2021).

### **WĘGRY:**

Węgry bardzo poważnie podeszli do idei urządzenia korytarza transportowego północ – południe, pomimo że odcinek szlaku Via Carpatii przebiega u nich tylko wschodnim skrajem państwa. Potwierdza to obecny stan realizacji drogi.

### **Przebieg główny:**

Całkowita długość głównego przebiegu trasy Via Carpatii na terenie Węgier pomiędzy miejscowościami Tornyosnemeti do Nagykereki wynosiła 234 kilometrów, a po całkowitej przebudowie 230 kilometrów. Odcinek ten podzielony był na cztery sekcje w zależności od wcześniejszego stanu technicznego i zakresu planowanych robót:

1. Odcinek drogi głównej nr 3 – Tornyosnemeti (przejście graniczne ze Słowacją) – Miskolc, po przebudowie E71 (M30):

- Długość przed przebudową 57,6 kilometrów, po przebudowie 56 kilometrów

- Klasa drogi główna - ekspresowa;
- Ilość pasów ruchu - 2/4;
- Szerokość pasa drogowego 12/28;
- Pas rozdziału ruchu - brak;
- Natężenie ruchu 8500 pojazdów na dobę.

Przebudowa tego odcinka objęła obejścia miast i osiedli, na kilku odcinkach przebiegła nowym śladem.

2. Odcinek drogi ekspresowej Miskolc – Emod E71, E79 (30). Odcinek ten nie wymagał przebudowy i posiadał następujące parametry:
  - Długość 28,00 kilometrów;
  - Klasa drogi - ekspresowa;
  - Ilość pasów ruchu 4;
  - Pas rozdziału ruchu - jest;
  - Natężenie ruchu 1300 – 16000 pojazdów na dobę.
3. Odcinek drogi ekspresowej Emod – Debrecen E79 (M3, M35). Odcinek nie wymagał przebudowy i posiadał następujące parametry:
  - Długość 79,50 kilometrów;
  - Klasa drogi - ekspresowa;
  - Ilość pasów ruchu 4;
  - Pas rozdziału ruchu - jest;
  - Natężenie ruchu 11000 – 18500 pojazdów na dobę.
4. Odcinek drogi głównej Debrecyn – Nagykereki (przejście graniczne z Rumunią) E79 (M35, M4, 47, 42). Odcinek ten wymagał całkowitej przebudowy.
  - Długość odcinka przed przebudową 68,00 kilometrów, po przebudowie 66,00 kilometrów;
  - Klasa drogi przed przebudową – główna; po przebudowie – ekspresowa;
  - Ilość pasów ruchu - 2/4;
  - Szerokość pasa drogowego 9, 10,5-14 28;
  - Pas rozdzielający - brak;
  - Natężenie ruchu 9000 – 12000 pojazdów na dobę<sup>341</sup>.

---

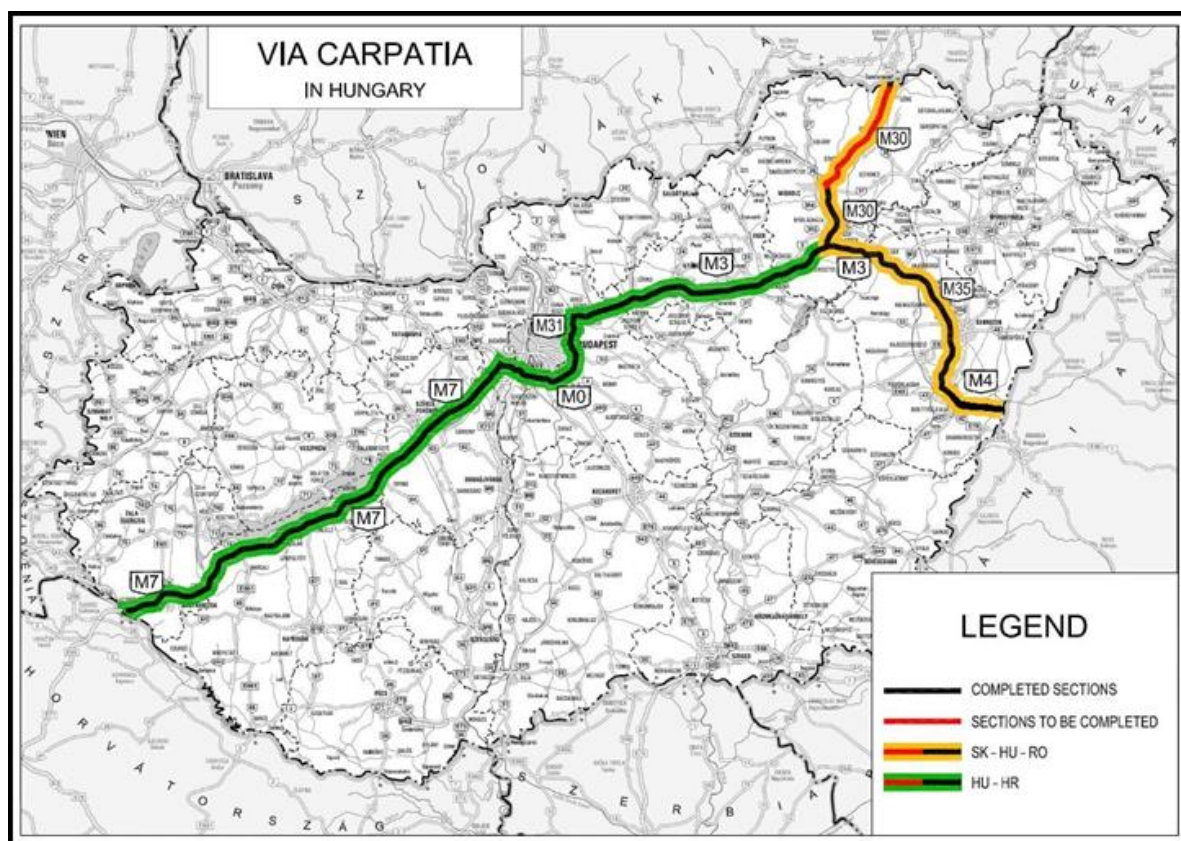
<sup>341</sup> Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony węgierskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku (w posiadaniu autora).

Przedstawiony powyżej program przebudowy dróg wchodzących w skład Via Carpatii na terenie Węgier zakończony został w III kwartale 2021 roku. Obecnie wszystkie odcinki są gotowe.

### Odnoga:

Odnoga w stronę Chorwacji ustalona w trakcie konferencji „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia” w Łańcucie w 2019 roku także jest w całości zakończona. Prowadzi ona trzema odcinkami: autostrada M3 od Miskolca do Budapesztu; obwodnica Budapesztu; autostrada M7 od Budapesztu do Letenye (granica z Chorwacją), a jej ogólna długość to 440 kilometrów.

Rysunek 33. Przebieg Via Carpatii na Węgrzech (kolor żółty - przebieg główny, kolor zielony – odgałęzienie w stronę Chorwacji).



Źródło: Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony węgierskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku (w posiadaniu autora).

## RUMUNIA:

Korytarz Via Carpatii przebiegający przez Rumunię jest najdłuższy, a jednocześnie posiada odgałęzienie Nr 1 w miejscowości Oradea na kierunek Bucuresti – Konstanta oraz odgałęzienie Nr 2 na kierunek Saloniki. Rumuni proponują także odgałęzienie Nr 3 w miejscowości Arad prowadzące przez Timisoarę do Beogradu w celu połączenia Via Carpatii z autostradą E70 i E75.

Rysunek 34. Przebieg Via Carpatii w Rumunii.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony rumuńskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku* (w posiadaniu autora). Na zielono zaznaczono przebieg główny, kolorem fioletowym oznaczono odnogi.

### **Przebieg główny:**

Rumuński fragment głównej trasy Via Carpatii liczy ok. 443 km i przebiega przez miasta: Bors (granica z Węgrami) - Oradea – Arad – Timisoara – Lugoj – Drobeta Turnu Severin – Calafat. Obecnie oddanych do użytku jest 80 km tej trasy: od Aradu do Lugoj. Strona rumuńska zaprezentowała plan prac nad ukończeniem głównej trasy szlaku Via Carpatia. Niestety poza krótkim odcinkiem drogi od granicy z Węgrami do Oradei (4 km) żadna z inwestycji nie została rozpoczęta wcześniej niż w 2021 roku. Stan zaawansowania prac wygląda obecnie następująco:

1. Bors (granica rumuńsko-węgierska) – Oradea: 4,00 kilometry; kontrakt na budowę został unieważniony, w najbliższym czasie nastąpi wybór nowego wykonawcy.
2. Oradea – Arad: 121,00 kilometrów; perspektywa modernizacji na lata 2021-2030.
3. Obwodnica Aradu: 12,25 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
4. Arad – Timisoara: 32,25 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
5. Timisoara – Lugoj: 35,13 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
6. Lugoj – Drobeta-Turnu Severin: 142,00 kilometrów; perspektywa modernizacji na lata 2021-2030.
7. Drobeta-Turnu Severin – Calafat: 96,00 kilometrów; perspektywa modernizacji na lata 2021-2030. Niewielki fragment przy granicy z Bułgarią jest już obecnie modernizowany<sup>342</sup>.

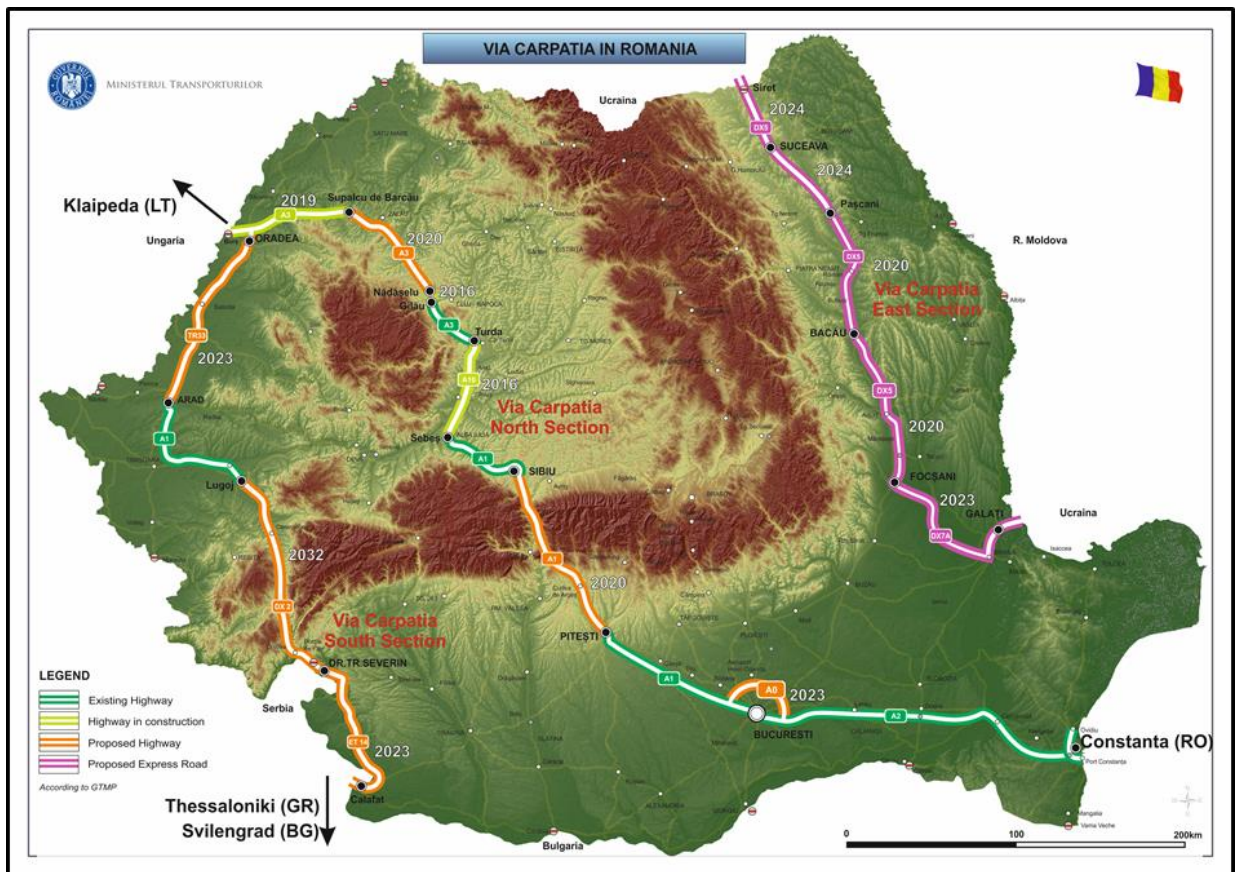
Razem: 442,63 kilometrów.

Trasa Via Carpatia na odcinku od Aradu do granicy z Bułgarią pokrywa się z korytarzem 4 kraje Orientu – wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego należącym do sieci bazowej TEN-T. Oznacza to, że jego dalsze finansowanie w obecnej dekadzie powinno być zagwarantowane. Natomiast odcinek Oradea – Arad nie ma pewnych źródeł finansowania, choć jak pokazano zgodnie z ostatnią propozycją Komisji jest częścią rozszerzonej sieci bazowej z terminem realizacji do 2040 roku.

---

<sup>342</sup> *Program construcție* [online:] Centrul de Studii Tehnice Rutiere i Informatică, <https://cestrin.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=210f9dcdbeaf48349e3ed19e92ee2f19> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 35. Odnogi Via Carpatii w Rumunii.



Źródło: *Conferința internațională "Via Carpatia"* [online:] Agenția de Dezvoltare Durabilă a județului Bihor, <https://www.addjbh.ro/despre-noi/> (dostęp: 31.12.2021).

### Odnoga wschód – zachód:

Pierwsza z odnóg o przebiegu równoleżnikowym zaczyna się w Oradei i prowadzi przez Kluż-Napokę do Sibiu. Druga łączy Lugoj z Sibiu. Tam obie odnogi zbiegają się i prowadzą przez Bukareszt do portu w Konstancji nad Morzem Czarnym. Na forum Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza strona rumuńska przedstawia szczegółowe informacje dotyczące budowy wszystkich elementów trasy Via Carpatia. Do pierwszej z wymienionych odnóg (Oradea – Kluż – Sibiu) należą odcinki:

1. Bors - Oradea - Suplacu de Barcau: 64,45 kilometry; pierwszy kontrakt na budowę został unieważniony. Obecnie ponownie trwa budowa.
2. Suplacu de Barcau - Mihaiesti: 80,05 kilometrów; droga w przetargu.
3. Mihaiesti – Nadaselu: 16,80 kilometrów; trwa budowa.
4. Nădășelu - Kluż (Gilau): 8,70 kilometrów, trwa budowa.
5. Gilau – Turda: 41,47 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
6. Turda – Sebes: 70,00 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.

7. Orastie – Sibiu: 38,35 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.

Razem 319,82

Do drugiej odnogi (Lugoj – Sibiu) należą odcinki:

1. Lugoj – Deva: 99,50 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady z wyjątkiem niewielkiego odcinka Margina – Cosevita, na którym trwa budowa.
2. Deva – Orastie: 32,80 kilometry; ukończona w standardzie autostrady.
3. Orastie – Sibiu: 82,05 kilometry; ukończona w standardzie autostrady.
4. Sibiu – Pitesti: 116,64 kilometrów; częściowo w budowie, częściowo w przetargu.
5. Północna obwodnica Bukaresztu: 52,77 kilometry; częściowo w budowie, częściowo w przetargu.
6. Pitesti - Bukareszt – Cernavoda: 261,14 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
7. Cernavoda – Medgidia: 20,49 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
8. Medgidia – Konstancja: 30,82 kilometrów; ukończona w standardzie autostrady.
9. Obwodnica Konstancji: 22,10 kilometry; ukończona w standardzie autostrady<sup>343</sup>.

Razem: 718,31 kilometrów. W dużej części swojego przebiegu odnoga przebiega analogicznie do korytarza Ren-Dunaj będący częścią sieci bazowej TEN-T co oznacza, że przynajmniej jego południowa odnoga ma zapewnione finansowanie na całość robót.

### **Odnoga północ – południe:**

Odnoga o przebiegu południkowym zaczynać się będzie na granicy z Ukrainą w Seret i prowadzić przez Suczawę i Bacau do Galati oraz docelowo do Bukaresztu. Obecnie żaden z odcinków tej trasy nie posiada statusu drogi ekspresowej lub autostrady.

1. Siret - Suceava: 41 kilometrów; harmonogram realizacji zgodnie z GTMP:
  - a. Rozpoczęcie opracowywania studium wykonalności – 2021;
  - b. Rozpoczęcie/zakończenie budowy - 2023/2024.
2. Suceava – Pascani: 60,5 kilometrów; harmonogram realizacji zgodnie z GTMP:
  - a. Rozpoczęcie opracowywania studium wykonalności – 2021;
  - b. Rozpoczęcie/zakończenie budowy - 2022/2024.
3. Pascani - Bacau: 81,20 kilometrów; faza przygotowawcza/projektowa.
4. Bacau - Focsani: 109,30 kilometrów; faza przygotowawcza/projektowa.

---

<sup>343</sup> Program construcție...

5. Focsani - Galati – Giurgiulesti: 102,00 kilometry; harmonogram realizacji zgodnie z GTMP:

- a. Rozpoczęcie opracowywania studium wykonalności – 2021;
- b. Rozpoczęcie/zakończenie budowy - 2022/2023.

Razem: 394,00 kilometry<sup>344</sup>.

Rumunia nie przedstawiła na posiedzeniu Grupy aktualnych informacji na temat planów realizacji ujętego w II Deklaracji Łańcuckiej odcinka Focșani – Bukareszt. Niemniej zgodnie z informacjami przedstawianymi przez Centrum Technicznych Studiów Drogowych i Informatyki (Centrul de Studii Tehnice Rutiere i Informatică) odcinek Focsani – Ploeszti jest obecnie w fazie przetargu, natomiast odcinek Ploeszti – Bukareszt jest ukończony w standardzie autostrady<sup>345</sup>.

Strona rumuńska wpisuje się aktywnie we współpracę z Amerykanami oraz w realizację projektów infrastrukturalnych rozwijanych w myśl Inicjatywy Trójmorza, m.in. we współpracy z Polską. Do przejawów rumuńskich dążeń do zwiększenia bezpieczeństwa Trójmorza należą m.in. podkreślanie synergii między tym formatem, a Bukareszteńską Dziewiątką (B9) czy starania o otwarcie Forum Biznesu Inicjatywy Trójmorza na współpracę przemysłów obronnych (jak przed szczytem w Bukareszcie). Rumunia z zadowoleniem przyjęła zapowiedź włączenia się USA w budowę autostrady Gdańsk – Konstanca, wpisującej się w realizację połączenia Via Carpatia wraz z jej odnogami w Polsce (do Trójmiasta) i w Rumunii (nad Morze Czarne), oraz modernizacji połączeń kolejowych między Bałtykiem, a Morzem Czarnym widząc w tym także perspektywy zwiększenia wsparcia finansowego dla międzynarodowych projektów na swoim terytorium. Większe zainteresowanie władz w Bukareszcie przedsięwzięciem Via Carpatia i wpisanie go we współpracę amerykańsko-rumuńską zwiększa szanse na powstanie brakującego odcinka Oradea–Arad, kluczowego dla zachowania ciągłości projektu, na trasie północ–południe. Za likwidacją tego „wąskiego gardła” tradycyjnie lobbuje Oradea, gdzie rządzi Partia Narodowo-Liberalna. W tej sprawie podpisano porozumienie o partnerstwie władz regionów Bihor i Arad z Krajowym Zarządem Infrastruktury Drogowej (CNAIR). Wartość projektu szacuje się na ponad 1 mld euro.

---

<sup>344</sup> Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony rumuńskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku (w posiadaniu autora).

<sup>345</sup> Program construcție...

## **BULGARIA:**

Na terytorium Bułgarii szlak Via Carpatia ma swój początek na granicy z Rumunią w miejscowości Widyń. Trasa wiedzie dalej do Sofii gdzie rozwidła się, odnoga prowadzi przez Płowdiw do Swilengradu przy granicy z Turcją, natomiast szlak główny do Kulaty przy granicy z Grecją.

Rysunek 36. Przebieg główny (kolor zielony) i odnoga (kolor fioletowy) Via Carpatii w Bułgarii.



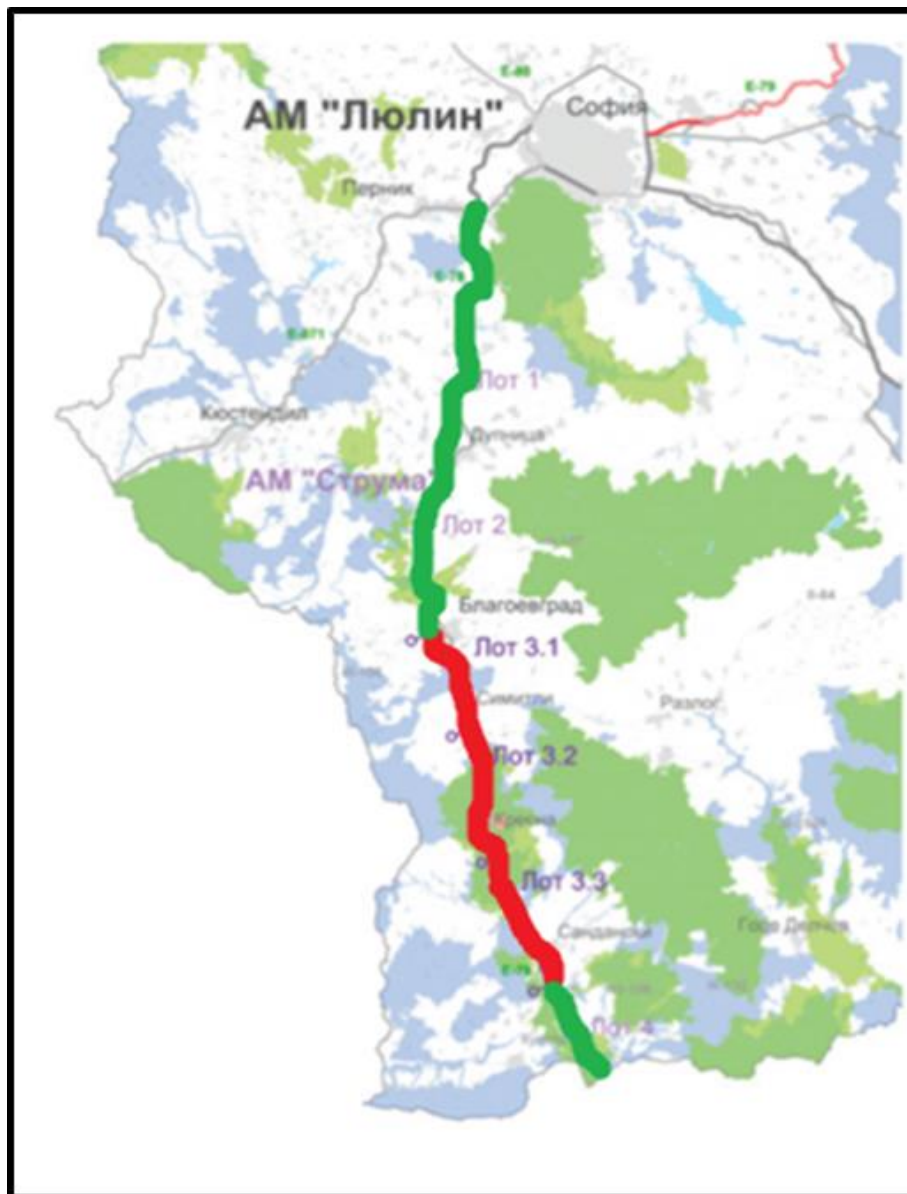
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony bułgarskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku* (w posiadaniu autora).

### **Przebieg główny:**

Dotychczas na odcinku od granicy rumuńsko-bułgarskiej do Sofii (ok. 200 km) wybudowano 10 km drogi ekspresowej (od miejscowości Wraca do miejscowości Mezdra). Niedawno wybudowana 7-kilometrowa obwodnica miejscowości Wraca oraz 20-kilometrowy odcinek obwodnicy Montany nie posiadają statusu drogi ekspresowej. Pozostała część trasy to w tej chwili droga jednojezdniowa, jednak strona

bułgarska planuje wybudowanie drugiej jezdni na odcinku liczącym w sumie 110 kilometrów. Zostanie wykonana w standardzie drogi ekspresowej. Realizacja inwestycji rozpocznie się jednak nie wcześniej niż w roku 2022, gdyż Bułgaria wyczerpała już pulę środków z obecnej perspektywy finansowej, co jest związane z wysokimi kosztami budowy innego odcinka Via Carpatii - z Sofii do granicy z Grecją.

Rysunek 37. Główny przebieg Via Carpatia na odcinku Sofia – Kulata (kierunek: Saloniki) w Bułgarii.



Źródło: Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony bułgarskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku (w posiadaniu autora). Kolor zielony - odcinki zrealizowane, kolor czerwony odcinek do realizacji.

Od 2013 roku funkcjonuje most na Dunaju nazwany Mostem Nowej Europy, który łączy Calafat w Rumunii i Widin w Bułgarii. Jest on wybudowany w standardzie 2+2 pasy ruchu<sup>346</sup>. Od miasta Botewgrad do Sofii planowany przebieg Via Carpatii pokrywa się z obecnie już istniejącą autostradą na tym odcinku autostradą A2, ale odcinek ten to zaledwie około 55 kilometrów.

Odcinek Via Carpatii z bułgarskiej stolicy do granicy z Grecją liczy ok. 200 km. Oddany do użytku jest odcinek autostrady A3 z Sofii do Błagojewgradu (57 km) oraz z Damianicy do Kulaty (ok. 15 km). Do realizacji pozostaje jeszcze budowa ok. stukilometrowego odcinka autostrady pomiędzy już gotowymi odcinkami. Strona bułgarska podkreśla, że zadanie to jest niezwykle trudne bowiem przedmiotowy odcinek przebiega przez tereny górzyste oraz chronione („Natura 2000”). Wskazuje także na konieczność budowy 10-kilometrowego tunelu (zostanie wybudowany w ramach osobnej procedury przetargowej). Termin zakończenia budowy całego brakującego odcinka Bułgarzy wyznaczyli na 2022 rok<sup>347</sup>.

Trzeba podkreślić, że cały główny przebieg Via Carpatii od granicy z Rumunią, do granicy z Grecją pokrywa się z korytarzem kraje Orientu – wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego i należy do sieci bazowej TEN-T. Należy więc spodziewać się, że prace będą intensywnie kontynuowane przy wykorzystaniu środków z perspektywy 2021-2027.

### **Odnoga Sofia – Swilengrad:**

Odcinek Sofia – Płowdiw – Swilengrad (granica z Turcją) w całości funkcjonuje obecnie w standardzie autostrady.

### **GRECJA:**

Na terenie Grecji Via Carpatia składa się z dwóch odcinków:

1. Kulata (granica z Bułgarią) – Saloniki;
2. Saloniki – Aleksandropolis – Kipoi/Ípsala (granica z Turcją).

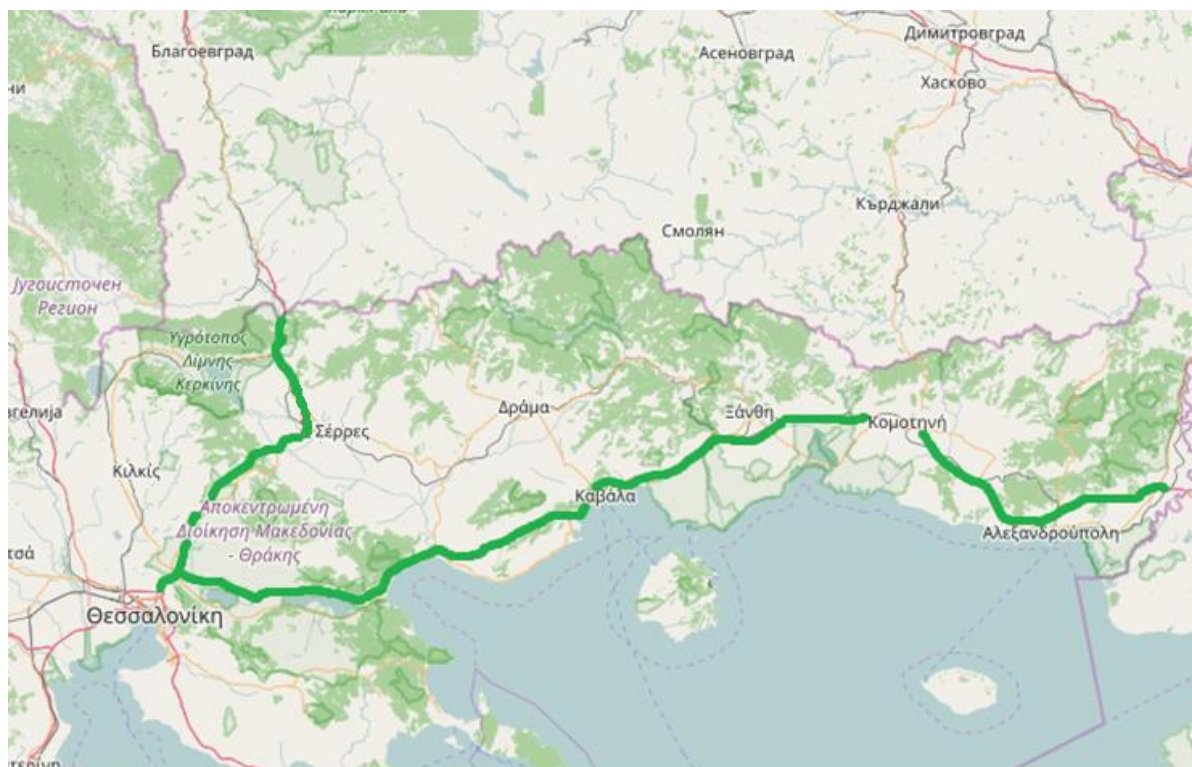
---

<sup>346</sup> *Bulgaria-Romania New Danube Bridge Named 'New Europe'* [online:] novinite.com, Sofia News Agency, [https://www.novinite.com/view\\_news.php?id=151275](https://www.novinite.com/view_news.php?id=151275) (dostęp: 31.12.2021).

<sup>347</sup> *Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony bułgarskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku* (w posiadaniu autora).

Około 110-kilometrowy odcinek od Kulaty do Salonik jest w całości poprowadzony drogą ekspresową. Trasa z Salonik przez Aleksandropolis do Turcji ma długość około 330 kilometrów i obecnie w całości funkcjonuje w standardzie autostrady<sup>348</sup>.

Rysunek 38. Przebieg trasy Via Carpatia w Grecji.



Źródło: opracowanie własne.

## **TURCJA:**

Turecki fragment Via Carpatii składa się z dwóch odcinków:

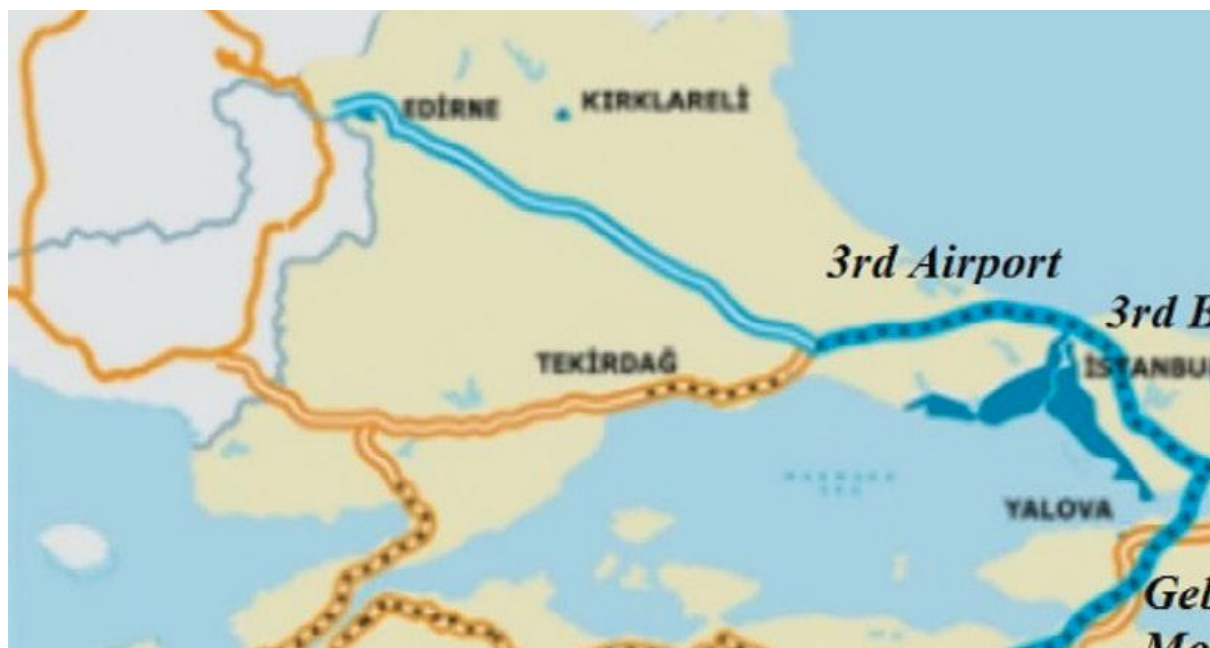
1. Swilengrad/Edirne (granica z Bułgarią) – Sztambuł (253 km);
2. Kipoi/İpsala (granica z Grecją) – Sztambuł (254 km).

Pierwszy z odcinków w całości funkcjonuje w standardzie autostrady, natomiast drugi to dwujezdniowa droga krajowa D110. Strona turecka nie przedstawiła na posiedzeniach Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza informacji na temat ewentualnej przebudowy tej drogi do wyższego standardu. Natomiast według danych organizacji Otoyal (autostrady tureckie) w różnym stanie planowania są prace nad autostradą

<sup>348</sup> *Greece highway map* [online:] Grece Map, <https://grecemap360.com/greece-road-map> (dostęp: 31.12.2021).

O6 (Kınıalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir). Jej przebieg w europejskiej części Turcji pokrywać się będzie z korytarzem Via Carpatia. Planowane na marzec 2022 otwarcie mostu nad Dardanelami będącego częścią autostrady powinno przyspieszyć realizację całości prac. Daje to szansę na realizację ponad połowy przebiegu głównego odcinka Via Carpatia przez Turcję w ciągu kilku lat w ramach rozbudowy tej autostrady.

Rysunek 39. Przebieg Via Carpatii w Turcji.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: F. Buyukyoran, S. Gundes, *The Third Bosphorus Bridge and the Northern Marmara Motorway Project*, „International Journal of Transport Development and Integration”, Vol. 2, nr 1, January 2018, s. 62. Kolor niebieski – istniejąca autostrada Sztambuł – Edirne; kolor brązowy – planowana autostrada Sztambuł – Ipsala; kolor niebieski kropkowany – obwodnica Sztambułu.

Przy okazji należy wspomnieć o innej tureckiej inwestycji, która może być istotna w kontekście dalszego rozszerzenia Via Carpatii w kierunku wschodnim, tj. autostrady, która połączy kontynent Europejski z Azjatyckim poprzez most (oddany do użytku w sierpniu 2016 r.) na Morzu Marmara (Northern Marmara Motorway) na północ od Sztambułu. Budowa połączenia rozpoczęła się w kwietniu 2012 r., a całą inwestycję zakończono w 2019 r. Ukończenie całej 431-kilometrowej drogi pozwoli

na przemieszczanie się w głąb Turcji bez konieczności wjeżdżania do aglomeracji stambulskiej<sup>349</sup>.

Rysunek 40. Northern Marmara Motorway.



Źródło: *Northern Marmara Motorway* [online:] CCT Investments, <https://www.cctinvestments.com/turkey-investments-northern-marmara-motorway/> (dostęp: 31.12.2021).

### **CHORWACJA:**

Odcinek odnogi trasy Via Carpatia przez Chorwację w całości przebiega istniejącymi obecnie autostradami A4 – obwodnica Zagrzebia – A1 – A6 i liczy około 275 kilometrów<sup>350</sup>.

<sup>349</sup> F. Buyukyoran, S. Gundes, *The Third Bosphorus Bridge and the Northern Marmara Motorway Project*, „International Journal of Transport Development and Integration” Vol. 2, nr 1, January 2018.

<sup>350</sup> *Promet i sigurnost* [online:] Hrvatske autoceste, <https://www.hac.hr/hr/promet-i-sigurnost> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 41. Przebieg odnogi Via Carpatia przez Chorwację.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Karta – Croatia* [online:] Chorvatsko24, <https://www.chorvatsko24.com/en/useful-information/motorways-croatia/attachment/karta-2/> (dostęp: 31.12.2021).

### **UKRAINA:**

Zawarty w II Deklaracji Łańcuckiej przebieg odnóg Via Carpatii na Ukrainie jest bardzo obszerny, ich łączna długość wynosi w sumie ok. 2000 km. Ukraina stanowi ważny region połączeń drogowych i kolejowych pomiędzy Unią Europejską, Federacją Rosyjską, a Azją Środkową. Via Carpatia to szansa dla Ukrainy na zbliżenie do Unii Europejskiej. Przez Ukrainę przebiegają 4 z 10 głównych korytarzy paneuropejskiego transportu kolejowego. Jej znaczenie w obszarze współpracy Unii Europejskiej z krajami Azji Środkowej będzie kluczowe – ukraińska spółka kolejowa zarządza ponad 20 tys.

km dróg kolejowych, 4 tys. lokomotyw i 123 tys. wagonów<sup>351</sup>. Ukraina posiada również połączenie z trasą Zachodnia Europa – Chiny Zachodnie, czyli autostradą, która przebiega przez Chiny, Kazachstan i Rosję. W części rosyjskiej droga łączy szlaki Ukrainy, Polski, Finlandii i Łotwy.

W październiku 2017 roku w Przemysłu Minister Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Adamczyk oraz jego ukraiński odpowiednik Wołodymyr Omeljan, podpisali memorandum o współpracy przy projekcie budowy trasy Via Carpatia. Dokument został podpisany w obecności marszałka Sejmu Marka Kuchcińskiego i przewodniczącego Rady Najwyższej Ukrainy Adrija Parubija. Jak podkreślił w trakcie uroczystości Minister Adamczyk, podpisanie memorandum przybliży do realizacji Via Carpatia: „To memorandum to potwierdzenie wsparcia ze strony partnera naszego wielkiego projektu, jakim jest budowa Via Carpatia. To projekt życia państw regionu Europy Środkowo-Wschodniej, tych regionów, które będą korzystały z dobrodziejstwa tegoż projektu”<sup>352</sup>.

W listopadzie 2017 r. Ukraina została oficjalnym członkiem Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, unijnego programu, dotyczącego rozbudowy infrastruktury drogowej, kolejowej, powietrznej i wodnej. Porozumienie o rozszerzeniu indykacyjnych map Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T na Ukrainę podpisał szef MSZ Ukrainy Pawło Klimkin i unijna minister spraw zagranicznych Federika Mogherini<sup>353</sup>. Podczas kolejnego spotkania w Warszawie strona ukraińska dała do zrozumienia, że w kontekście trasy Via Carpatia za najważniejszą uznaje odnogę prowadząca z Odessy na północ do Humania, a następnie na zachód w kierunku Winnicy, Tarnopola i Lwowa do granicy z Polską w Korczowej. Dotychczas strona ukraińska przekazała informacje dotyczące planowanych do przebudowania odcinków (wskazała długości odcinków i koszty inwestycji), natomiast nie przedstawiła harmonogramu prac. Przedstawiciele Ukrainy podkreślają, że od 2018 r. zaczął w tym kraju funkcjonować Fundusz Drogowy, który w zamyśle ma ułatwić finansowanie budowy i remontów dróg.

---

<sup>351</sup> I. Trusewicz, *Ukraina weszła do Europejskiej Sieci Transportowej TEN-T*, 27.11.2017 [online:] rp.pl, <https://www.rp.pl/transport/art10073981-ukraina-weszla-do-europejskiej-sieci-transportowej-ten-t> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>352</sup> W. Huk, *Polska i Ukraina będą współpracować przy budowie trasy Via Carpatia*, 22.10.2017 [online:] Polska Agencja Prasowa, <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1135637%2Cpolska-i-ukraina-beda-wspolpracowac-przy-budowie-trasy-via-carpatia.html> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>353</sup> I. Trusewicz, *Ukraina...*

Rysunek 42. Odnogi Via Carpatii na terytorium Ukrainy.



Źródło: Opracowanie własne.

Brak jest nowych wiadomości odnośnie kluczowego dla Polski odcinka drogi M10 Krakowiec – Lwów, który stanowi element transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T na terytorium Ukrainy i jest przedłużeniem ukończonej po polskiej stronie granicy autostrady A4 stanowiącej komponent drogowej sieci bazowej TEN-T. Należy przypomnieć, że w lipcu 2016 roku oddany do użytku został ostatni odcinek A4 po stronie polskiej, co oznacza, że cały ciąg A4 aż do granicy ukraińskiej został ukończony. Po stronie ukraińskiej przedłużeniem jest autostrada M10 pomiędzy przejściem granicznym w Krakowcu, a Lwowem aktualnie znajdującej się w planach. Odcinek ten miał być wybudowany na EURO 2012. Pod koniec maja 2015 roku strona ukraińska ogłosiła przetarg koncesyjny. Dnia 22 września 2015 roku anulowano przetarg na budowę ww. autostrady. Decyzję umotywowano tym, że „żadna z firm nie jest w stanie zapewnić środków finansowych na budowę obiektu lub koncesji, ani ze środków własnych, ani z pożyczonych, zgodnie z wymogami określonymi w przetargu koncesyjnym”. Strona ukraińska potwierdza wolę dalszej realizacji tego odcinka, brak jest jednak dokładnego horyzontu czasowego dla jego realizacji. Informacje o aktualnym stanie dalszej części tej trasy są następujące:

1. Lwów – Tarnopol – Humań: długość 522 kilometry; stan drogi: dwupasmowa, stan niezadowalający.

Pozostałe odcinki Via Carpatii na Ukrainie:

2. Dorohusk - Kowel – Łuck – Równe – Kijów; stan drogi: od granicy do Równego w większości jednojezdniowa, dalej czteropasmowa, stan w większości dobry.
3. Kijów – Humań – Odessa. Długość 450 km; stan drogi: dwujezdniowa, stan do Humania niezadowalający, od Humania do Odessy stan dobry<sup>354</sup>.

### **BIAŁORUŚ:**

Przebieg odnóg Via Carpatia przez terytorium Białorusi obejmuje dwie trasy:

1. Kukuryki - Brześć – Mińsk o długości około 340 kilometrów. Na całej długości pokrywa się z białoruskim przebiegiem autostrady M1 (Warszawa - Moskwa przez Mińsk).
2. Kuźnica – Grodno – Mińsk o długości około 276 kilometrów. Na odcinku Grodno – Mińsk biegnie autostradą M6, natomiast odcinek prowadzący z Grodna do granicy polsko-białoruskiej przebiega zwykłą drogą dwujezdniową<sup>355</sup>.

---

<sup>354</sup> Кабінет Міністрів України постанова від 17 листопада 2021 р. № 1242 *Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення*, Офіційний вісник України 14.12.2021 — 2021 р., № 95, стор. 197, стаття 6152, код акта 108658/2021 [online:] Законодавство України, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1242-2021-%D0%BF#Text> (dostęp: 31.12.2021).

<sup>355</sup> *Карта платных дорог* [online:] BellTol, <https://www.beltoll.by/map> (dostęp: 31.12.2021).

Rysunek 43. Odnogi Via Carpatii na terytorium Białorusi.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Large detailed road map of Belarus with all cities and airports in Russian* [online:] vidiani.com, <http://www.vidiani.com/large-detailed-road-map-of-belarus-with-all-cities-and-airports-in-russian/> (dostęp: 31.12.2021).

## Zakończenie

Celami polityki transportowej każdego państwa jest dbanie o sprawne funkcjonowanie rynków transportowych. Odbywa się to poprzez znoszenie istniejących barier i tworzenie równych warunków dostępu do nich, funkcjonowania na rynku i wspieranie konkurencji oraz stymulowanie i wspieranie rozwoju transportu odpowiednio do przyjętych celów i priorytetów makroekonomicznych zakładających trwałą i zrównoważony rozwój, w tym jego dostosowywanie do zmieniających się standardów dotyczących mobilności osób i towarów, przy jednoczesnym dążeniu do obniżania transportochłonności rozwoju gospodarczego i obciążenia dla środowiska<sup>356</sup>. Pierwszy z tych celów wymaga przede wszystkim zastosowania odpowiednich instrumentów prawnych przy mniejszym udziale środków finansowych wynikających w tym przypadku z konieczności utrzymania infrastruktury na odpowiednim poziomie. Natomiast realizacja drugiego z wymienionych celów wiąże się z koniecznością wyłożenia znacznych środków związanych z procesem fizycznego wytworzenia nowej infrastruktury. Procesy te są równocześnie kosztowne i długotrwałe choć ich efekty mają dużą trwałość i są zwykle użytkowane przez kolejne dziesięciolecia. Jak pokazują dotychczasowe doświadczenia mogą nieść za sobą dwojakie skutki. Z jednej strony, w przypadku błędnego ulokowania, mogą być poważnym obciążeniem z uwagi na dość wysokie koszty utrzymania w odpowiednim stanie technicznym. Z drugiej strony, w przypadku odpowiedniego ulokowania, mogą odpowiadać na istniejące i rodzące się potrzeby transportowe, a równocześnie powodować przyspieszony rozwój społeczno-gospodarczy obszarów położonych wzdłuż nowopowstających korytarzy. Zatem każdorazowo decyzja o podjęciu inwestycji infrastrukturalnej musi być podejmowana z głębokim namysłem daje bowiem szansę na długotrwały pozytywny efekt, ale jest jednocześnie obciążona poważnymi kosztami w przypadku błędu. Co więcej angażuje poważne środki finansowe, materiałowe i techniczne na wiele lat ograniczając możliwość podjęcia innych inwestycji.

Wszystkie powyższe uwarunkowania były rozumiane przez powstające Wspólnoty Europejskie jednak państwa przez długi okres chroniły swe rynki transportowe i działania inwestycyjne przed koniecznością dostosowania się do

---

<sup>356</sup> A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka...*, s. 36-37.

pozostałych partnerów. Właściwie aż do lat dziewięćdziesiątych XX wieku nastąpiła jedynie liberalizacja i ujednolicenie zasad transportu kołowego. Wówczas to jednak nastąpił gwałtowny przyrost wielkości przewozów transportowych związany głównie z otwarciem rynków Europy Środkowej i Wschodniej po upadku systemu bipolarnego oraz dynamicznym rozwojem międzynarodowego transportu dalekosiężnego ze szczególną rolą Chin w tym zakresie. Sprawilo to, że narastała świadomość konieczności dostosowania sieci transportowej i istniejących regulacji prawnych do nowych wyzwań. Oznaczało to, że przekształcające się właśnie w Unię Europejską ugrupowanie państw musi na większą skalę zająć się koordynowaniem działań tak by doprowadzić do powstania w miarę jednolitego i rozbudowanego systemu transportowego obejmującego terytoria państw członkowskich. Należy mieć świadomość, że w połowie lat dziewięćdziesiątych oznaczało to konieczność skoordynowania systemów piętnastu państw, w tym połączeń pomiędzy nimi, a jednocześnie rozpoczęcie przygotowań do powiększenia w dającej się przewidzieć przyszłości tej przestrzeni o kolejne państwa Europy Środkowej aspirujące do ugrupowania. W tym samym okresie coraz szerzej w dyskursie publicznym zaczęły pojawiać się kwestie związane z obciążeniami generowanymi przez transport dla środowiska naturalnego i otoczenia człowieka. W kolejnych latach prowadziły one do koncepcji ograniczania ilości transportowanych towarów, które jednak zostały odrzucone z uwagi na swój antyrozwojowy charakter.

Obecnie polityka transportowa Unii Europejskiej stała się bardziej jednorodna i zintegrowana. Wśród jej priorytetów wskazać należy utrzymanie terytorium wspólnoty jako światowego węzła komunikacyjnego istotnego w wymianie międzynarodowej przy jednoczesnym położeniu nacisku w kilku obszarach. Po pierwsze, uznaje się za konieczne zmniejszenie emisyjności transportu na terytorium Unii Europejskiej, a w miarę możliwości i dostępności odpowiednich technologii osiągnięcie zeroemisyjności, w szczególności w zakresie transportu drogowego i kolejowego. Elementem tych działań jest także ograniczenie transportu kołowego w miastach i między miastami, między innymi dzięki rozwojowi połączeń kolejowych wysokich prędkości. Po drugie, podkreśla się znaczenie zapewnienia płynności, bezpieczeństwa i wydajności połączeń, co nazwano inteligentną mobilnością. Chodzi o to, by w przyszłości system transportowy był multimodalny i nasycony innowacjami, czego skutkiem ma być jego większa wydajność, a jednocześnie zrównoważenie. W ramach tych działań nacisk położony jest na multimodalność w ramach sieci, automatyzację przewozów, rozwój rozwiązań

elektronicznych, a także pojazdów autonomicznych. Po trzecie, uznaje się za konieczny rozwój odpornego i jednolitego europejskiego obszaru transportu dzięki sieci połączeń sprzyjającej włączeniu społecznemu nazwanego mobilnością odporną. Istniejące niedoskonałości obnażyły doświadczenia związane z napływem imigrantów w 2015 roku i pandemią covid-19 kiedy zaszedł szereg sytuacji utrudniających swobodny przepływ towarów i osób. Uznaje się więc konieczność wzmocnienia zarówno samej sieci, jak i stworzenia korytarzy pozwalających na utrzymanie przepływów w sytuacjach kryzysów i zagrożeń. Jednocześnie wskazuje się, że sieć transportowa musi odgrywać ważną rolę społeczną jaką jest inkluzja terenów i osób doświadczających wykluczenia transportowego. Wszystkie te działania muszą pozostawać zbieżne z nadrzędnym elementem polityki Unii Europejskiej jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa obywateli. W odniesieniu do omawianego zakresu chodzi o utrzymanie i wypracowywanie regulacji sprawiających, że Europa pozostanie obszarem o relatywnie niewielkim odsetku wypadków w transporcie, a jednocześnie podjęcie działań, które sprawią, że jej partnerzy także przyjmą odpowiednio wysokie standardy.

Stworzenie w miarę jednolitej przestrzeni transportowej na terytorium całej Unii wymaga jak pokazano przyjęcia odpowiednich środków prawnych ale także znacznych nakładów na utrzymanie i rozwój sieci. W Traktacie z Maastricht określono procedurę tworzenia i finansowania transeuropejskich sieci transportowych. Zgodnie z jego postanowieniami obejmują one trzy podstawowe obszary: Trans-European Transport Networks (transeuropejskie sieci transportowe, TEN-T), Trans-European Energy Network (transeuropejskie sieci energetyczne, TEN-E), Trans-European Telecommunications Network (transeuropejskie sieci telekomunikacyjne, eTEN). Dla ich rozwoju ustanowione zostały specjalne instrumenty finansowe, które pozwalają na finansowanie niezbędnych inwestycji. Pierwotnie były to środki rezerwowane w ramach Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, z czasem natomiast stworzono dedykowany fundusz TEN-T, który zastąpiony został przez instrument „Łącząc Europę”. Uzupełniająco można także wykorzystywać kredyty i gwarancje kredytowe udzielane przez Europejski Bank Inwestycyjny.

W toku prac nad transeuropejską siecią transportową udało się uzgodnić i wyodrębnić najważniejsze dla przepływu towarów i osób na terytorium Unii Europejskiej korytarze transportowe, które jednocześnie pozwalają na otwarcie na państwa sąsiedzkie oraz na transport dalekosiężny. Obecnie należy do nich dziewięć korytarzy transportowych: Bałtyk - Adriatyk, Morze Północne - Bałtyk, basenu Morza

Śródziemnego, kraje Orientu – wschodnie wybrzeże Morza Śródziemnego, Skandynawia – Morze Śródziemne, Korytarz Ren-Alpy, Korytarz Atlantyck, Korytarz Morze Północne – Morze Śródziemne, Korytarz Ren – Dunaj (patrz rysunek 8). Dwa z wymienionych przebiegają przez Polskę i są to korytarz Bałtyk – Adriatyk i korytarz Morze Północne – Bałtyk, którego szereg odgałęzień prowadzi także na wschód do granicy polsko-ukraińskiej i polsko-białoruskiej (patrz rysunki 9 i 10). Korytarze te zostały zaliczone do sieci bazowej transeuropejskich korytarzy transportowych, których ostateczny termin realizacji to 2030 rok i które mają priorytet w korzystaniu z dedykowanych dla rozwoju infrastruktury instrumentów finansowych. W skład transeuropejskiej sieci transportowej wchodzi także szereg innych szlaków transportowych i obiektów, które jednak zaliczono do sieci kompleksowej z terminem realizacji do 2050 roku przez co korzystanie w ich przypadku z odpowiednich funduszy europejskich jest utrudnione. Procedowane obecnie w Unii Europejskiej projekty aktów prawnych zakładają wyodrębnienie szczebla pośredniego pomiędzy siecią kompleksową a bazową, z terminem realizacji do 2040 roku. Trzeba podkreślić, że choć przyjęte rozwiązania nadają priorytet finansowania i realizacji korytarzom zakwalifikowanym do sieci bazowej to nie wykluczają zupełnie innych odcinków. Zależy to jednak od spełniania odpowiednich kryteriów, które choć przyjmują różną postać w zależności od funduszu, to jednak można sprowadzić do dwóch kwestii: transgraniczności, a więc ułatwiania przepływów przez granice wewnętrzne Unii Europejskiej oraz eliminowania wąskich gardeł w tych przepływach. Podkreślić należy jeszcze interoperacyjność i intermodalność transportu, co oznacza, że łatwiejszy dostęp do środków finansowych mają projekty integrujące różne rodzaje transportu i zapewniające ich płynną zmianę. Dodatkowo z różnych źródeł finansowania korzystać mogą również te projekty, które odpowiadają wymogom wdrażania zeroemisyjności, automatyzacji i informatyzacji w transporcie. W ostatnich latach, w wyniku agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę i aneksji Krymu ujawniła się pilna potrzeba wzmocnienia mobilności wojskowej, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości przerzutu wojsk, uzbrojenia i zaopatrzenia z centrum do wschodnich granic Unii Europejskiej, a także ich dyslokacji wzdłuż nich. Dzięki temu priorytet uzyskały także projekty polegające na poprawie infrastruktury tak by mogła służyć transportowi ciężkiej broni pancernej przy czym niezbędne środki zarezerwowane są w ramach dotychczas istniejących fundusze lecz w odrębnej puli.

W październiku 2006 roku w Łańcucie miała miejsce konferencja międzynarodowa „Jedna droga – cztery kraje”. Jej uczestnikami były cztery państwa

zainteresowane budową jednej drogi wzdłuż ich wschodnich granic: Litwa, Polska, Słowacja i Węgry. Podpisały one „Deklarację Łańcucką”, w której deklarowały wolę rozwoju wzajemnych relacji i współdziałania w celu realizacji projektu, któremu nadano nazwę „Via Carpatia”. Przebieg drogi zaplanowano przez wschodnie, słabiej rozwinięte regiony Polski, Słowacji i Węgier co miało przyspieszyć ich wzrost gospodarczy, a jednocześnie zmniejszyć wykluczenie ich mieszkańców. Równolegle uznano, że projekt może zaowocować silniejszymi więziami multilateralnymi pomiędzy państwami regionu, a w szczególności zaowocować wzmocnieniem powiązań w układzie północ – południe równoważąc wcześniej dominujący kierunek wschód – zachód, a więc pomiędzy poszczególnymi państwami przestępującymi do Unii Europejskiej, a jej „starym” jądrem. Zgodnie z założeniami odpowiadał zatem na dwa wyzwania: pobudzenia rozwoju dotychczas zapóźnionych obszarów trzech wymienionych państw i wzmocnienia więzi pomiędzy tymi państwami.

Z biegiem lat, wraz z rozszerzeniem Unii Europejskiej o Bułgarię i Rumunię państwa te dołączyły do projektu. Ich śladem poszła Grecja, która uprzednio była odcięta od pozostałej części terytorium Unii, ale wraz z akcesją państw Europy Środkowej uzyskała połączenie lądowe. Dzięki temu projekt drogi znacznie się wydłużył pozwalając połączyć litewskie wybrzeże Bałtyku z portami w Grecji. W dalszej kolejności gotowość dołączenia do projektu wyraziła także Turcja zainteresowana przedłużeniem trasy do mostów na Bosforze i dzięki nim do azjatyckiej części swojego terytorium. Do państw obecnie zainteresowanych realizacją projektu odnaleźć można jeszcze trzy wcześniej nie wspomniane. Spośród członków Unii Europejskiej jest to Chorwacja. Wprawdzie jej terytorium znajduje się w znacznej odległości od przebiegu głównego szlaku trasy, ale w ostatnich latach, w ramach wzmacniania współpracy w Inicjatywie Trójmorza i równolegle z rozwijanym wspólnie z Polską projektem integracji sieci gazowych w układzie północ (terminal LPG w Polsce) południe (terminal LPG w Chorwacji), także dołączyła do koncepcji Via Carpatii. Do portu w Rijece biegnie z Miskolca (Węgry) odnoga wykorzystująca już istniejące na Węgrzech i w Chorwacji autostrady. Udział w projekcie zgłosiły jeszcze dwa państwa graniczące z terytorium Unii Europejskiej od wschodu, to jest Białoruś i Ukraina, przy czym przez ich terytoria przebiegać mają odnogi głównego szlaku. W przypadku Ukrainy planowana jest integracja z drogą Via Carpatia portu w Odessie nad Morzem Czarnym przy wykorzystaniu połączeń biegnących do granicy z Polską i do granicy z Rumunią (patrz rys. 23).

Trzeba podkreślić, że najbardziej zaangażowanym w projekt państwem była Polska. W kolejnych latach ze wsparciem przychodziły zwłaszcza Węgry i Litwa, a później Rumunia. W odniesieniu do Słowacji natomiast dostrzegalne jest zaangażowanie polityczne ale nie realizacyjne. Jak się wydaje zapóźnienie w budowie infrastruktury wynikające zapewne jeszcze z dekady rządów Vladimíra Mečiaru spowodowało, że dla tego państwa istotniejsze jest dokończenie budowy połączeń wschód-zachód, przez co połączenie północ-południe w peryferyjnej części państwa i przebiegające przez trudny inżyneryjnie, górzysty teren znajduje się daleko na liście priorytetów. Warto w tym miejscu wskazać na pewną prawidłowość związaną z nastawieniem na realizację koncepcji Via Carpatii właściwie niezależnie od państwa, której jednak dobrą wizualizację stanowi sytuacja w Polsce. Zainteresowanie projektem wyraźnie rosło wraz z dochodzeniem do władzy Prawa i Sprawiedliwości i małało w okresie rządów Platformy Obywatelskiej. Przenosząc to na pozostałe państwa regionu można wskazać, że Via Carpatia była przez lata projektem bliższym rządóm bardziej sceptycznym wobec Unii Europejskiej poszukującej we wzmacnianiu więzi w regionie sposobu na równowagę przewagi „starej piętnastki”. Natomiast rządy silniej akcentujące konieczność dalszego wzmacniania integracji europejskiej były wyraźnie bardziej sceptyczne wobec koncepcji budowy drogi postrzeganej jako projekt wpływający z koncepcji eurosceptycznych.

Momentem przełomowym zarówno dla koncepcji drogi, jak i szerzej dla wzmocnienia współpracy pomiędzy państwami regionu potencjalnie zainteresowanymi jej budową była agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Faktycznie przebiegająca w sąsiadującym państwie wojna i szereg wrogich działań Rosji, takich jak manipulowanie dostawami gazu, czy wysadzenie magazynu amunicji w Czechach sprawiły, że wśród nowych państw członkowskich Unii Europejskiej narastało poczucie zagrożenia ze strony dawnego hegemonu. Dało to impuls do zacieśnienia współpracy pomiędzy państwami regionu, które jednocześnie wzmocniły więzi transatlantyckie upatrując w Stanach Zjednoczonych Ameryki jedyne go potencjalnego obrońcy przed rosyjskim neoimperializmem. Współpraca państw regionu zaowocowała powstaniem odpowiadającym jej ugrupowań. Na płaszczyźnie militarnej jest to powstała w listopadzie 2015 roku Bukaresztańska Dziewiątka (B9), w skład której wchodzi: Bułgaria, Czechy, Estonia, Litwa, Łotwa, Polska, Rumunia, Słowacja i Węgry. Sytuacja na Ukrainie sprawia, że jej podstawowym postulatem jest potrzeba wzmocnienia wschodniej flanki NATO. Na płaszczyźnie gospodarczej powołano w Dubrowniku w 2016 roku Inicjatywę

Trójmorza, która przyjęła format cyklicznych spotkań na szczycie, ale obrosła szeregiem działań towarzyszących: współpracą samorządów i regionów, forum gospodarczym, a przede wszystkim powołaniem Funduszu Trójmorza. Jej nadrzędnym celem jest integracja gospodarek i infrastruktury państw regionu, które obok wymienionych powyżej dziewięciu uzupełniają: Austria, Chorwacja i Słowenia. Wśród sztandarowych projektów Inicjatywy Trójmorza znalazły się droga Via Carpatia i inicjatywa połączenia sieci gazowej państw od Bałtyku po Adriatyk. Jak łatwo zauważyć oba te sztandarowe projekty zakładały integrację na osi północ-południe. Ogółem lista priorytetów Inicjatywy obejmuje obecnie 90 projektów, z których kilka jest już ukończonych, a około połowa znajduje się w różnych stadiach realizacji. Wspomniany Fundusz Trójmorza został powołany jako potencjalne źródło współfinansowania tychże projektów, choć zgromadzone w nim środki wciąż są znikome w stosunku do skali zgłoszonych potrzeb. Można stwierdzić, że od połowy poprzedniej dekady współpraca państw „nowej Unii” i podlega stosunkowo niewielkim fluktuacjom wynikającym ze zmian rządów w poszczególnych z nich.

Pierwotnie koncepcje budowy drogi Via Carpatia nie spotkały się z zainteresowaniem organów unijnych. Pamiętać jednak należy, że nawet Polski nacisk w tym zakresie był słaby po wyborach z 2007 roku. Dodatkowo wszelkie działania wzmacniające współpracę państw Europy Środkowej z USA traktowane były jako rozbijanie spójności i jednolitości Unii Europejskiej. Dostrzegalne było to przede wszystkim w czasie interwencji w Iraku, stosunek do której wyraźnie podzielił „nową” i „stara” Unię. Jak się wydaje podstawowym problemem jest tu stosunek do Rosji. Niemcy a za nimi pozostała część „starej” Unii nie dostrzega w tym państwie zagrożenia i wciąż dąży do wzmocnienia więzi z nim poprzez współpracę handlową, której jednak najważniejszym elementem jest pozyskiwanie jak najtańszych surowców niezbędnych dla funkcjonowania zachodnich gospodarek. Jest to zatem współpraca, za którą stoją oczywiste zyski ekonomiczne ale kosztem coraz większego uzależniania się od dostaw z jednego źródła. Natomiast dla Europy Środkowej i Wschodniej Rosja zwłaszcza od wojny w Gruzji i później na Ukrainie jest podstawowym zagrożeniem traktowanym wręcz egzystencjalnie, jako państwo szykujące się do aneksji Ukrainy, Mołdawii, państw Bałtyckich, czy wreszcie zagrażające integralności terytorialnej Polski. Ten punkt widzenia był zupełnie nierozumiany przez pozostałych „starych” członków Unii Europejskiej, a sytuacja zaczęła się zwolna zmieniać dopiero w drugiej połowie poprzedniej dekady. Wydaje się jednak, że i ta zmiana została w poważnym stopniu

wymuszona transformacją postawy Stanów Zjednoczonych, a zatem i NATO wobec dawnego rywala. Należy jednak podkreślić, że do tego czasu wszelkie koncepcje integracji regionu Europy Środkowej i Wschodniej traktowane często były jako antyunijne i antyniemieckie.

Sprzymierzeńcem budowy Via Carpatia w ostatnich latach okazał się być Parlament Europejski. To na jego forum wypracowane zostały postulaty popierające włącznie budowy drogi do planów inwestycyjnych i finansowych Unii. Komisja pozostawała do tej koncepcji bardziej sceptyczna, jednak stopniowo otwierała możliwości finansowania budowy poszczególnych odcinków nowej drogi. Po pierwsze, część głównego przebiegu i odnóg pokrywa się z przebiegiem korytarzy należących do sieci bazowej TEN-T. Ma to miejsce na przykład w przebiegu Via Carpatii przez Bułgarię, gdzie pokrywa się ona z korytarzem kraje Orientu – Morze Śródziemne. Po drugie, niektóre fragmenty zostały włączone do sieci bazowej przy jej kolejnych nowelizacjach. Dotyczy to na przykład właśnie ukończonego odcinka Rzeszów – Lublin. Po trzecie, fragmenty transgraniczne także zostały priorytetowe i kwalifikujące się do dofinansowania. Taka sytuacja ma miejsce w odniesieniu do połączeń pomiędzy Słowacją a Węgrami czy Węgrami a Rumunią. Po czwarte, całość przebiegu drogi należy już obecnie do sieci kompleksowej TEN-T z terminem realizacji do 2050 roku. Może zatem podlegać finansowaniu ze środków unijnych acz nie jest priorytetowa. Po piąte, w propozycjach dotyczących nowelizacji koncepcji sieci TEN-T wyodrębniona została pośrednia kategoria z terminem realizacji do 2040 roku. Zgodnie z propozycjami przedstawionymi przez Komisję dotyczyłoby to odcinków Rzeszów (Polska) – Preszów (Słowacja) oraz Debreczyn (Węgry) – Arad (Rumunia) przez Oradeę w głównym przebiegu Via Carpatii.

Należy stwierdzić, że postępuje proces akceptacji priorytetowego traktowania budowy drogi przez organy Unii Europejskiej. Towarzyszą mu coraz większe możliwości jej finansowania ze środków europejskich. Pamiętać jednak trzeba, że państwa Europy Środkowej rozwijają się dynamicznie już od trzydziestu lat przez co dysponują także znacznymi własnymi zasobami. Co więcej, środki pozostające w funduszach rozwojowych przeznaczane są na infrastrukturę w regionie już prawie od dwudziestu lat co sprawia, że jej sieć jest coraz bardziej rozbudowana. Dzięki temu także drogi należące do Via Carpatii są coraz wyżej na listach priorytetów poszczególnych państw niejako równoległe do czynników politycznych i międzynarodowych. Konieczne jest w tym miejscu wyraźne podkreślenie, że Via Carpatia nie została uznana za kolejny korytarz

bazowy transeuropejskiej sieci transportowej. Zamiast tego przyjęto szereg rozwiązań, które pozwoliły włączyć do istniejących korytarzy część odcinków, części nadać priorytetowy charakter z uwagi na ich specyficzne cechy, natomiast pozostałe odcinki włączyć do sieci kompleksowej TEN-T. Gdyby jednak Via Carpatia miała zostać jednym z korytarzy to musiałaby spełniać w przyszłości dodatkowe kryteria, na przykład być multimodalna i umożliwiać zmiany środków transportu. Oznacza to, że każdemu odcinkowi drogi musiałby towarzyszyć szlak kolejowy i rozbudowana infrastruktura punktowa umożliwiająca płynną zamianę sposobu przewozu.

Reasumując, obie hipotezy postawione na początku badań okazały się prawdziwe. Państwa zainteresowane projektem budowy drogi Via Carpatia współpracowały dla jej realizacji. Trzeba jednak podkreślić, że skala tej współpracy przez pierwszą dekadę od przedstawienia propozycji rosła bardzo wolno, a gwałtowne przyspieszenie nastąpiło w połowie ubiegłej dekady i odpowiadało wzrostowi poczucia zagrożenia ze strony Rosji po jej agresji na Ukrainę w 2014 roku.

Via Carpatia została włączona do transeuropejskiej sieci transportowej i w ten sposób stała się częścią polityki transportowej Unii Europejskiej. Należy jednak zwrócić uwagę, że droga nie jest odrębnym korytarzem sieci bazowej lecz częścią sieci kompleksowej. Tylko część jej przebiegu weszła w skład sieci bazowej z terminem realizacji do 2030 roku tam, gdzie jej przebieg pokrywa się z przebiegiem wyznaczonych wcześniej korytarzy transeuropejskich.

## Bibliografia

### Opracowania

1. Adamczyk A., *Państwa Grupy Wyszehradzkiej wobec kryzysu imigracyjnego w Unii Europejskiej*, „Przegląd Europejski” nr 1 (43), 2017.
2. Bartosiewicz S., Stańczyk E., *Małe „co nieco” o sytuacji Ściany Wschodniej w porównaniu z resztą Polski*, „Studia i Prace WNEiZ” 31/2013.
3. Bartosiewicz S., Stańczyk E., *Kontynuacja rozważań na temat wybranych aspektów sytuacji społeczno-gospodarczej Ściany Wschodniej w porównaniu z resztą Polski w latach 2003–2011*, „Studia i Prace WNEiZ” 36/2014.
4. Bieliński T., Michałowski T., Oziewicz E., *Inicjatywa Pasa i Szlaku. Polska perspektywa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2020.
5. Burnewicz J., *Polityka transportowa Unii Europejskiej: ujęcie ogólne* [w:] Burnewicz J. (red.), *Polityka transportowa Unii Europejskiej*, Instytut Europejski, Łódź 1998.
6. Button K., *Transport Economics*, Edward Elgar Publishing, London 1994.
7. Buyukyoran F., Gundes S., *The Third Bosphorus Bridge and the Northern Marmara Motorway Project*, „International Journal of Transport Development and Integration”, Vol. 2, nr 1, January 2018.
8. Chądziński J., Nowakowska A., Przygodzki Z., *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, CeDeWu, Warszawa 2007.
9. Collinson D.S., *Economic Regulation of Transport under the Common Transport Policy of the European Communities*, „Stanford Law Review” Vol. 24, No. 2, January 1972.
10. *Concerted development of social cohesion indicators. Methodological guide*, Council of Europe Publishing, Strasbourg 2005.
11. Crescenzi R., Rodriguez-Pose A., *Infrastructure and regional growth in the European Union*, „Papers in Regional Science” vol. 91(3), 2012.
12. Czech M., *Pan-european transport corridors in the policy of the European Union*, „Inżynieria Bezpieczeństwa Obiektów Antropogenicznych” 1/2021.

13. Czekaj A., Usewicz T., *Mobilność wojsk w Unii Europejskiej*, „Unia Europejska.pl” nr 2 (249)/2018.
14. Czeszejko-Sochacka M., Iwankiewicz K., *Europejskie struktury współpracy - Inicjatywa Środkowoeuropejska*, „Monografie i Opracowania Szkoły Wyższej Handlowej”, nr 521/2003.
15. D’Altroy T.N., *Funding the Inka Empire* [w:] Shimada I. (red.), *The Inka Empire : A Multidisciplinary Approach*, University of Texas Press 2015.
16. Dobrzyński M., Butkiewicz K., *Konflikty społeczne przy realizacji projektów Via Baltica i Rail Baltica*, „Ekonomia i Zarządzanie” 2010/2/4.
17. Doński-Lesiuk J., *Nowy Jedwabny Szlak. Transport kolejowy w obsłudze logistycznej*, CeDeWu, Warszawa 2020.
18. Dyr T., *Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI w.*, „Technika Transportu Szynowego” nr 5-6/2011.
19. Dzun A., *Globalizacja a współczesny handel międzynarodowy*, „Studia Ekonomiczne” nr 139, *Współczesne problemy ekonomiczne: polityka państwa a proces globalizacji*, 2013.
20. Fleisher T., *Transport Policy in the European Union: From an Eastern Perspective*, „IWE Working Papers” 193/2009.
21. Gorzelak G., *Uwagi nt. dokumentu UE „Green Paper on Territorial Cohesion Turning territorial diversity into strength* [w:] Baucz A., Łotocka M., Żuber P. (red.), *Spójność terytorialna wyzwaniem polityki rozwoju Unii Europejskiej. Polski wkład w debatę*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009.
22. Góralczyk B., *Współpraca Wyszehradzka. Geneza, doświadczenia, perspektywy*, Polska Fundacja Spraw Międzynarodowych, Warszawa 1999.
23. Górka K., Łuszczuk M., Thier A., *Kwestie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej*, „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania” 46/2, 2016.
24. Grudzewski W.M., Hejduk I., *Rozwój systemu transportowego Polski w warunkach integracji europejskiej*, ORGMASZ, Warszawa 1998.
25. Grydź A., *Zróżnicowania międzyregionalne jako wyzwanie polityk regionalnych na Litwie i w Polsce*, „Prace i Materiały Instytutu Handlu Zagranicznego Uniwersytetu Gdańskiego” nr 31/2, 2012.
26. Grzelakowski A.S., *Polityka transportowa* [w:] Brodecki Z., *Infrastruktura*, Lexis-Nexis, Warszawa 2004.

27. Grzelakowski A.S., Matczak M., Przybyłowski A., *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej, Gdynia 2008.
28. Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982.
29. Grzywacz W., *Polityka społeczno-gospodarcza. Istota i założenia metodologiczne*, PTE, Szczecin 2003.
30. Grzywacz W., *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1991.
31. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.
32. Indraszczyk A., *Historyczne inicjatywy integracji Europy Środkowej pomiędzy trzema morzami: Bałtyckim, Adriatyckim i Czarnym* [w:] Zbaraszewska A., Dziewiałtowski-Gintowt B. (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019.
33. Jakóbowski J., Popławski K., Kaczmarek M., *Kolejowy Jedwabny Szlak. Połączenia kolejowe UE-Chiny: uwarunkowania, aktorzy, interesy*, „Prace OSW” nr 72, Warszawa 2018.
34. Jasiński L.J., *Spójność ekonomiczna i społeczna regionów państw Unii Europejskiej*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2012.
35. Jaskulski A., *Założenia polityki transportowej Unii Europejskiej w XXI wieku. Uwarunkowania, wyzwania, strategie działania*, „Rocznik Integracji Europejskiej” nr 7/2013.
36. Jaszczyński M., *Znaczenie handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym*, „Zeszyty Naukowe PWSZ w Płocku. Nauki Ekonomiczne” t. XXIII, 2016.
37. Kaczmarek M., Jakóbowski J., *Chiny – Europa Środkowo-Wschodnia: „16+1” widziane z Pekinu*, „Komentarze OSW” nr 166/2015.
38. Kaszubowski D., *Infrastruktura transportu w procesie zjednoczenia Niemiec po 1990. Cz. 1*, „Infrastruktura transportu” nr 2/2009.
39. Kaszubowski D., *Infrastruktura transportu w procesie zjednoczenia Niemiec po 1990. Cz. 2*, „Infrastruktura transportu” nr 3/2009.
40. Koszel B., *Trójkąt Weimarski. Geneza, działalność, perspektywy współpracy*, Instytut Zachodni, Poznań 2006.

41. Kowal P., Orzelska-Stączek A., *Inicjatywa Trójmorza: geneza, cele i funkcjonowanie*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 2019.
42. Kowalski M., Śleszyński P. (red.), *Atlas wyborczy Polski*, PAN, Warszawa 2018.
43. Kowalski M., *Geografia wyborcza Polski. Przestrzenne zróżnicowanie zachowań wyborczych Polaków w latach 1989-1998*, „Geopolitical Studies” vol. 7, 2000.
44. Koźbiał K., *Inicjatywa naddunajska Unii Europejskiej. Nowy plan Tardieu?*, „Środkowoeuropejskie Studia Polityczne” nr 1/2012.
45. Koźbiał K., *Znaczenie eurosceptycyzmu na scenie politycznej Republiki Czeskiej*, „Politeja” nr 66, *Jaka Europa? Napięcia integracji europejskiej – perspektywa interdyscyplinarna*, 2020.
46. Krysiak Z., *Uwarunkowania rozwoju Wspólnoty Narodów Trójmorza* [w:] A. Zbaraszewska, B. Dziewiałtowski-Gintowt (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019.
47. Kugiel P., *Perspektywy współpracy UE i Indii w dziedzinie infrastruktury*, „Biuletyn PISM” nr 135/2018.
48. Kujawa J., *Wspólna polityka żeglugowa Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
49. Lipińska-Słota A., *Korytarze transportowe w nowej polityce transportowej Unii Europejskiej*, „Logistyka” 4/2014.
50. Loskot-Strachota A., Bajczuk R., Kardaś Sz., *Nord Stream 2 dzieli Zachód*, „Komentarze OSW” nr 273/2018.
51. Luica P., *For a complete TEN-T, an increased EU budget is needed*, „Railway PRO”, May 2018.
52. Łastawski K., *Historia integracji europejskiej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2011.
53. Łastawski K., *Od idei do integracji europejskiej. Od najdawniejszych idei do Unii 25 państw*, Wydawnictwo WSP TWP, Warszawa 2004.
54. Łukasiewicz S., *Trzecia Europa. Polska myśl federalistyczna w Stanach Zjednoczonych 1940-1971*, IPN, Warszawa-Lublin 2010.
55. Madeyski M., Lissowska E., Morawski W., *Transport rozwój i integracja*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1975.
56. Majewska M., *Prawne aspekty polityki transportowej Unii Europejskiej*, Białystok 2016 (niepublikowana rozprawa doktorska).

57. Małek P., *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa 1977.
58. Marmola M., *Nowe partie w systemach partyjnych państw Grupy Wyszehradzkiej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2020.
59. Massel A., *Transeuropejska sieć transportowa*, „Technika Transportu Szynowego” nr 5/2004.
60. Materniak I., *Trójmorze – strategiczny projekt Polski* [w:] Zbaraszewska A., Dziewiałtowski-Gintowt B. (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019.
61. Murzyn D., *Polityka spójności Unii Europejskiej a proces zmniejszania dysproporcji w rozwoju gospodarczym Polski*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010.
62. McGowan F., *Wspólna polityka transportowa Unii Europejskiej a Sieci Transeuropejskie* [w:] Burnewicz J. (red.), *Polityka transportowa Unii Europejskiej*, Instytut Europejski, Łódź 1998.
63. Menaz B., *Regulation and deregulation. Thematic Research Summary*, Transport Research Centre 2010.
64. Michnikowski L., *Potrzeba redefinicji rozwoju gospodarczego w świetle konferencji OECD*, „>>Przyszłość – Świat – Europa – Polska<<”, Biuletyn Komitetu Prognoz >>Polska 2000 Plus<<” nr 2/12, 2005.
65. Moszyński M., *Zjednoczenie Niemiec – dwie dekady konwergencji*, „Ekonomia i prawo” 7/2011.
66. Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2012.
67. Olszański T.A., *Międzymorze – czym jest, czym może być* [w:] Skórzyński J. (red.), *Na przekór geopolityce. Europa Środkowo-Wschodnia w myśli politycznej opozycji demokratycznej 1976-1989*, Kancelaria Prezydenta RP, Warszawa 2014.
68. Orłowski W., *Koszty i korzyści z członkostwa w Unii Europejskiej – metody – modele – szacunki*, Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych, Warszawa 2000.
69. Orzelska-Stączek A., *Polska jako lider Inicjatywy Trójmorza? Rola Polski we współpracy dwunastu państw* [w:] Sierżputowska K., Sadowski S., Kotowski A., Garczewski K. (red.), *Wielowektorowość polskiej polityki bezpieczeństwa w XXI wieku. Wybrane aspekty*, Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego, Bydgoszcz 2021.
70. Orzelska-Stączek A., Ukielski P., *Inicjatywa Trójmorza z perspektywy jej uczestników*, ISP PAN, Warszawa 2020.

71. Park S.-J., *Introduction. Affinity and Diversity in Perception of Globalization* [w:] Park S.-J., Hirowatari S. (red.), *Strategies Towards Globalization. European and Japanese Perspectives*, Free University Berlin, Berlin 2002.
72. Paruch W., *W obronie interesów narodowych i tożsamości politycznej Europy Środkowo-Wschodniej: Eurorealizm w myśli politycznej Prawa i Sprawiedliwości* [w:] Fiktus P., Malewski H., Marszał M. (red.), „Rodzinna Europa”. *Europejska myśl polityczno-prawna u progu XXI wieku*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław 2015.
73. Pawłowska K. (red.), *Zanim wybuchnie konflikt. Idea i metody partycypacji społecznej w ochronie krajobrazu i kształtowaniu przestrzeni*, tom A i B, Fundacja Partnerstwo dla Środowiska, Kraków 2010.
74. Pawłowski K., *Bukareszteńska Dziewiątka: współpraca państw wschodniej flanki NATO*, „IEŚ Policy Papers” 4/2020.
75. Pieriegud J., *Korytarze transportowe jako instrument współczesnej polityki transportowej Unii Europejskiej* [w:] Rydzkowski W. (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017.
76. Pietrzak O., *Charakterystyka przemian zachodzących w pasażerskich systemach transportowych*, „Logistyka” 6/2014.
77. Pietrzyk I., *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*, Akademia Ekonomiczna w Krakowie, Kraków 2006.
78. Pomykała A., *Czwarty Plan działań dla korytarzy TEN-T*, „Systemy transportowe” 12/2020.
79. Radziejowski J., *Uwagi na temat wniosków wpływających z konfliktu wokół Rosputy*, „Człowiek i Środowisko” 31/2007.
80. Rolbiecki R., Rozdział I. *Istota polityki transportowej w świetle wyzwań XXI wieku* [w:] Rydzkowski W. (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017.
81. Roman M., Lisiewicz K., Wielechowski M., Roman M., *Determinanty rozwoju turystyki w gminie Lutowiska położonej na obszarze Bieszczadzkiego Parku Narodowego* [w:] Jalinik M., Bakier S. (red.), *Obszary przyrodniczo cenne w rozwoju turystyki*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, Białystok 2020.
82. Rydzkowski W. (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017.
83. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., *Współczesne problemy polityki transportowej*, PWE, Warszawa 1997.

84. Solek A., *Rozwój ekonomicznej spójności regionów NUTS-2 krajów Grupy Wyszehradzkiej w latach 2000-2014* [w:] Przybylska K. (red.), *Spójność ekonomiczno-społeczna krajów Grupy Wyszehradzkiej*, PWN, Warszawa 2017.
85. Solek A., *Teoretyczne podstawy spójności i metodyka jej oceny* [w:] K. Przybylska (red.), *Spójność ekonomiczno-społeczna krajów Grupy Wyszehradzkiej*, PWN, Warszawa 2017.
86. Stanek M., *Zmiany geograficzne w poparciu wyborczym dla Fideszu na poziomie komitatów w Republice Węgier w latach 1990-2014*, „Młoda Humanistyka” nr 1 (11), 2018.
87. Szimba E., *Interdependence between Transport Infrastructure Projects. An Analytical Framework Applied to Priority Transport Infrastructure Projects of the European Union*, Nomos, Baden-Baden 2008.
88. Szlachta J., *Spójność terytorialna traktatowym wymiarem polityki strukturalnej Unii Europejskiej*, „Prace i Materiały Instytutu Rozwoju Gospodarczego SGH”, Warszawa 2011.
89. Szymła Z., *Determinanty rozwoju regionalnego*, Ossolineum, Wrocław – Warszawa – Kraków 2000.
90. Tylec T., *Ekonomiczna spójność krajów Grupy Wyszehradzkiej na tle UE-28 w latach 2000-2014* [w:] Przybylska K. (red.), *Spójność ekonomiczno-społeczna krajów Grupy Wyszehradzkiej*, PWN, Warszawa 2017.
91. Ukielski P., *Inicjatywa Trójmorza w polskiej polityce zagranicznej*, „Studia Europejskie” 2/2018.
92. Wielowiejski J., *Na drogach i szlakach Rzymian*, PIW, Warszawa 1984.
93. Wojewódzka – Król K., Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009.
94. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Polityka rozwoju transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
95. Wordliczek Ł., *„Nowa Europa” jako narzędzie analityczne polityki zagranicznej Stanów Zjednoczonych na przykładzie interwencji w Iraku* [w:] *Polityka i społeczeństwo w XXI wieku*, Krakowskie Towarzystwo Edukacyjne, Kraków 2004.
96. Załoga E., *Paradygmaty rozwoju transportu Unii Europejskiej* [w:] Rydzkowski W. (red.), *Współczesna polityka transportowa*, PWE, Warszawa 2017.

97. Załoga E., *Polityczna wizja rozwoju rynku usług transportowych Unii Europejskiej*, "Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Ekonomiczne Problemy Usług" nr 60/2010.
98. Załoga E., *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2013.
99. Zaucha J., Brodzicki T., Ciołek D., Komornicki T., Mogiła Z., Szlachta J., Zaleski J., *Terytorialny wymiar wzrostu i rozwoju*, Difin, Warszawa 2015.
100. Zbaraszewska A., *Światowe media o Inicjatywie Trójmorza. Różne punkty widzenia* [w:] Zbaraszewska A., Dziewiałtowski-Gintowt B. (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019.

## Akty prawne

1. *Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu*, sporządzona w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r., Dziennik Ustaw 1996 nr 53 poz. 238.
2. *Protokół z Kioto do Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r.*, Dziennik Ustaw nr 203 poz. 1684 [online:] Internetowy System Aktów Prawnych, <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20052031684/O/D20051684.pdf> (dostęp: 31.12.2021).
3. *Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network*, Bangkok, 18 November 2003 [online:] UN Treaty Collection, [https://treaties.un.org/doc/Treaties/2003/12/20031218%2003-14%20PM/ch\\_XI\\_B\\_34p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/2003/12/20031218%2003-14%20PM/ch_XI_B_34p.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
4. *Porozumienie paryskie z 12 grudnia 2012*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 282/4 z 19.10.2016 [online:] EUR-Lex, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:22016A1019(01)) (dostęp: 31.12.2021).
5. *Traktaty Rzymskie: Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą* podpisany 25 marca 1957 roku w Rzymie [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:11957E/TXT> (dostęp: 31.12.2021).

6. *Single European Act*, Official Journal of European Communities, no L 169/1, 29 June 1987 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:11986U/TXT> (dostęp: 31.12.2021).
7. *Treaty on European Union*, Official Journal C 191 , 29/07/1992 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A11992M%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).
8. *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, wersja skonsolidowana, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 202/1, 7.06.2016 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A12016ME%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).
9. *Treaty of Nice amending the Treaty on European Union, the Treaties establishing the European Communities and certain related acts*, signed at Nice, 26 February 2001, Official Journal C 080 , 10/03/2001 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12001C%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).
10. *Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską podpisany w Lizbonie dnia 13 grudnia 2007 r.*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 306, 17,12.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=OJ:C:2007:306:TOC> (dostęp: 31.12.2021).
11. *Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 83/389, 30.03.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A12012P%2FTXT> (dostęp: 31.12.2021).
12. *Wersja skonsolidowana Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej - PROTOKOŁY - Protokół (nr 30) w sprawie stosowania Karty praw podstawowych Unii Europejskiej do Polski i Zjednoczonego Królestwa*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, C 115, 9.05.2008 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A12008E%2FPRO%2F30> (dostęp: 31.12.2021).
13. *Rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich*, Dziennik Urzędowy L 228 , 23/09/1995 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A31995R2236> (dostęp: 31.12.2021).

14. *Council Regulation (EC) No 58/2003 of 19 December 2002 laying down the statute for executive agencies to be entrusted with certain tasks in the management of Community programmes*, Official Journal of the European Communities L 11/1, 16.1.2003 [online:] European Council, [https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal\\_framework/1\\_council\\_regulation\\_582003.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal_framework/1_council_regulation_582003.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
15. *Rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiające Fundusz Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1164/94*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 210/79, 31.7.2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX%3A32006R1084> (dostęp: 31.12.2021).
16. *Rozporządzenie (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 162/1, 22.06.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:32007R0680> (dostęp: 31.12.2021).
17. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 276/22, 20.10.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32010R0913> (dostęp: 31.12.2021).
18. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Horyzont 2020” – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020) oraz uchylające decyzję nr 1982/2006/WE*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/104, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1291&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).
19. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1300/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1084/2006*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/281, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1300&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).
20. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego*

*Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 347/320, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1303&from=en> (dostęp: 31.12.2021).*

21. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L348/1, 21.12.2013 [online:] EUR-Lex, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2013.348.01.0001.01.POL&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2013.348.01.0001.01.POL&toc=OJ%3AL%3A2013%3A348%3ATOC) (dostęp: 31.12.2013).*
22. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” , zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 348/129, 20.12.2013 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32013R1316> (dostęp: 31.12.2021).*
23. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1017 z dnia 25 czerwca 2015 r. w sprawie Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego i Europejskiego Portalu Projektów Inwestycyjnych oraz zmieniającego rozporządzenia (UE) nr 1291/2013 i (UE) nr 1316/2013 – Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 169/1, 1.7.2015 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:32015R1017> (dostęp: 31.12.2021).*
24. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/695 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont Europa” oraz zasady uczestnictwa i upowszechniania obowiązujące w tym programie oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 1290/2013 i (UE) nr 1291/2013, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 170/1, 12.5.2021 [online:] EUR-Lex,*

- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32021R0695> (dostęp: 31.12.2021).
25. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 249/38, 14.7.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32021R1153> (dostęp: 31.12.2021).
26. *Dyrektywa Rady 79/409/EWG z dnia 2 kwietnia 1979 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa*, Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L103/1, 25.4.1979 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31979L0409&from=LV> (dostęp: 31.12.2021).
27. *Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory*, Dziennik Urzędowy L 206 , 22/07/1992 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:31992L0043> (dostęp: 31.12.2021).
28. *Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej*, Dziennik Urzędowy L 327 , 22/12/2000 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32000L0060> (dostęp: 31.12.2021).
29. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa*, L 20/7, 26.01.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0147&from=DE> (dostęp: 31.12.2021).
30. *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2021/1187 z dnia 7 lipca 2021 r. w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 258/1, 20.7.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021L1187&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).
31. *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, Official Journal L 228 , 09/09/1996r [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31996D1692> (dostęp: 31.12.2021).

32. *Decyzja 1346/2001/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 maja 2001 r. zmieniająca decyzję 1692/96/WE w zakresie portów morskich, portów śródlądowych oraz terminali intermodalnych, jak również projektu nr 8 wymienionego w załączniku III*, Official Journal L 185 , 06/07/2001 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32001D1346> (dostęp: 31.12.2021).
33. *Decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 167/1, 30.04.2004 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004D0884&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).
34. *Decyzja nr 1982/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. dotycząca siódmego programu ramowego Wspólnoty Europejskiej w zakresie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji (2007-2013)*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 412/1, 30.12.2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32006D1982> (dostęp: 31.12.2021).
35. *Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 204/1, 05.08.2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32010D0661> (dostęp: 31.12.2021).
36. *Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/2066 z dnia 21 listopada 2016 r. zmieniające załączniki do rozporządzenia (WE) nr 1059/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustalenia wspólnej klasyfikacji Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS)*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 322/1, 29.11.2016 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R2066&from=PL> (dostęp: 31.12.2021).
37. *Decyzja Komisji z dnia 26 października 2006 r. ustanawiająca Agencję Wykonawczą ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 58/2003*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 32/88, 6.2.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32007D0060> (dostęp: 31.12.2021).

38. *Decyzja Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniająca decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 194/60, 25.7.2009 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32009D0561> (dostęp: 31.12.2021).
39. *Commission Implementing Decision 2013/801/EU of 23 December 2013 establishing the Innovation and Networks Executive Agency and repealing Decision 2007/60/EC as amended by Decision 2008/593/EC*, Official Journal of the European Union L 352/65, 24.12.2013 [online:] European Commission, [https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal\\_framework/commission\\_decision\\_2013801e\\_u\\_inea.pdf](https://ec.europa.eu/inea/sites/default/files/download/legal_framework/commission_decision_2013801e_u_inea.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
40. *Commission Implementing Decision (EU) 2021/173 of 12 February 2021 establishing the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, the European Health and Digital Executive Agency, the European Research Executive Agency, the European Innovation Council and SMEs Executive Agency, the European Research Council Executive Agency, and the European Education and Culture Executive Agency and repealing Implementing Decisions 2013/801/EU, 2013/771/EU, 2013/778/EU, 2013/779/EU, 2013/776/EU and 2013/770/EU*, Official Journal of the European Union L 50/9, 15.2.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L.2021.050.01.0009.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2021%3A050%3ATOC> (dostęp: 31.12.2021).
41. Judgment of the Court of 22 May 1985. - European Parliament v Council of the European Communities. - Common transport policy - Obligations of the Council. - Case 13/83 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/ALL/?uri=CELEX:61983CJ0013> (dostęp: 31.12.2021).
42. *Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę” i uchylającego rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014*. COM(2018)0438 – C8-0255/2018 – 2018/0228(COD), P8\_TA(2019)0420, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 158/884 z 30.4.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019AP0420&qid=1653466993719> (dostęp: 31.12.2021).

43. *Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie wdrożenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS/ETCS*, 2005/2168(INI) Dziennik Urzędowy 300 E, 09/12/2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52006IP0275> (dostęp: 31.12.2021).
44. *Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 października 2016 r. w sprawie poprawy połączeń i dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej*, 2015/2347(INI), T8-0408/2016 [online:] Parlament Europejski, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_EN.html) (dostęp: 31.12.2021).
45. Кабінет Міністрів України постанова від 17 листопада 2021 р. № 1242 *Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення*, Офіційний вісник України 14.12.2021 — 2021 р., № 95, стор. 197, стаття 6152, код акта 108658/2021 [online:] Законодавство України, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1242-2021-%D0%BF#Text> (dostęp: 31.12.2021).

## Dokumenty

1. *Biała Księga dotycząca przeglądu rozporządzenia 4056/86, stosowanie reguł konkurencji WE do transportu morskiego*, COM(2004) 675 końcowy, 13 października 2004 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004DC0675&from=EN> (dostęp: 31.12.2021).
2. *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, 28 marca 2011 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144> (dostęp: 31.12.2021).
3. *Communication from the Commission - A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development (Commission's proposal to the Gothenburg European Council)*, COM(2001) 264 final, 15 May 2001 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52001DC0264> (dostęp: 31.12.2021).

4. *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent - Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper*, COM/2006/0314 final, 22 June 2006 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52006DC0314> (dostęp: 31.12.2021).
5. *Communication from the Commission to the Council and the European Parliament - Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions*, COM(2007) 32 final, 31.1.2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52007DC0032> (dostęp: 31.12.2021).
6. *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, A European Strategy for Low-Emission Mobility*, COM(2016) 501 final, 20 July 2016 [online:] EUR-Lex, [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM\(2016\)501&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=COM(2016)501&lang=en) (dostęp: 31.12.2021).
7. *Communication of the Commission to the Council on the development of the common transport policy*. COM (73) 1725 final, 24 October 1973. Bulletin of the European Communities, Supplement 16/73 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/5591/> (dostęp: 31.12.2021).
8. *Completing the Internal Market. White Paper from the Commission to the European Council* (Milan, 28-29 June 1985). COM (85) 310 final, 14 June 1985 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1113/> (dostęp: 31.12.2021).
9. *Declaration by the 2nd Pan-European Transport Conference : note / by the Steering Committee of the Second Pan-European Transport Conference* [online:] United Nations Digital Library, <https://digitallibrary.un.org/record/193845> (dostęp: 31.12.2021).
10. *Deklaracja Lubelska w sprawie utworzenia Sieci Gospodarczej Regionów Trójmorza*, 21.06.2021 [online:] Samorządowy Kongres Trójmorza, [https://congress.lubelskie.pl/wp-content/uploads/2021/10/Lublin\\_Declaration\\_PL.pdf](https://congress.lubelskie.pl/wp-content/uploads/2021/10/Lublin_Declaration_PL.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
11. *Deklaracja Łańcucka Ministrów Transportu Republiki Litewskiej, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowackiej i Republiki Węgierskiej w sprawie rozbudowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej poprzez stworzenie najkrótszej drogi wzdłuż osi północ-południe łączącej Litwę, Polskę, Słowację i Węgry*, Łańcut

- 27 październik 2006 r. [online:] Muzeum - Zamek w Łańcucie, <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.zamek-lancut.pl%2Fpl%2FAktualnosci%2C357&psig=AOvVaw0huV8DDOo2f5KRkGjdu4Pq&ust=1651402411715000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwiml6nCz7v3AhXRuyoKHX9cDEsQ3YkBegQIABAN> (dostęp: 31.12.2021).
12. *Deklaracja o współpracy Rzeczypospolitej Polskiej, Czeskiej i Słowackiej Republiki Federacyjnej i Republiki Węgierskiej w dążeniu do integracji europejskiej*, Wyszehrad 15.02.1991 r. [online:] Grupa Wyszehradzka, <https://www.visegradgroup.eu/documents/visegrad-declarations/visegrad-declaration-110412> (dostęp: 31.12.2021).
13. *Draft TINA Final Report. Identification of the network components for a future Trans-European Transport Network in Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Romania, Slovakia and Slovenia*, TINA Secretariat, Vienna 1999 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/36810/1/A2916.pdf> (dostęp: 31.12.2021).
14. Economic Commission for Europe, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Join Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages*, United Nations, New York, Geneva 2008.
15. *EUROPA 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, KOM(2010) 2020, 3 marca 2010 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52010DC2020> (dostęp: 31.12.2021).
16. European Commission, *Bałtyk – Adriatyk. Korytarz sieci bazowej TEN-T. Trzeci plan prac koordynatora Kurt Bodewig*, luty 2018 r. [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/ec022edc-68ed-476e-bf4a-204aa9cb99ba> (dostęp: 31.12.2021).
17. European Commission, *Follow up to the European Parliament resolution of 25 October 2016 on improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in Central and Eastern Europe, 2015/2347 (INI)*, 29.03.2017, SP(2017)54 [online:] European Parliament, [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2015/2347\(INI\)](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?lang=en&reference=2015/2347(INI)) (dostęp: 31.12.2021).
18. European Commission, *Morze Północne – Bałtyk. Korytarz sieci bazowej TEN-T. Trzeci plan prac koordynatora Catherine Trautmann*, kwiecień 2018 r. [online:]

- Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/c839fe07-153a-4f3e-bef4-aaec0619bfd1> (dostęp: 31.12.2021).
19. European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network*, COM(2011) 650 final, 19.10.2011 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0650:FIN:EN:PDF> [dostęp: 31.12.2021).
  20. European Commission, *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*, COM/2021/812 final, 14.12.2021 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN> (dostęp: 31.12.2021).
  21. European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, *Baltic Adriatic. Fourth Work Plan of the European Coordinator Anne Elisabet Jensen*, June 2020 [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/6429872c-ec20-4e64-9274-c40e03328a37> (dostęp: 31.12.2021).
  22. European Commission – Directorate General for Mobility and Transport, *North Sea Baltic. Fourth Work Plan of the European Coordinator Catherine Trautmann*, June 2020 [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/0c2c7eb1-84ad-4021-8f9e-31880d8ea60e> (dostęp: 31.12.2021).
  23. European Commission - Directorate General for Mobility and Transport, *Support study for the evaluation of Regulation (EU) N° 1315/2013 on Union Guidelines for the development of the transEuropean transport network. Final Report*, 31 May 2021 [online:] Publication Office of the European Union, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/11f31ae6-4c1d-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en> (dostęp: 31.12.2021).
  24. *European Council meeting on 9 and 10 December 1994 in Essen. Presidency Conclusion*, [online:] Rada Europejska, <https://www.consilium.europa.eu/media/21198/essen-european-council.pdf> (dostęp: 31.12.2021).
  25. European Economic Community Commission, *Memorandum on the general lines of the common transport policy*, Brussels, April 10, 1961, VII/ COM ( 61) 50-E [online:], <http://aei.pitt.edu/33840/4/A565.pdf> (dostęp: 31.12.2021).

26. European Economic Community Commission, *Programme d'action en matière de politique commune des transports*, VII/COM (62) 88 final of 23 May 1962 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/ALL/?uri=CELEX:31962R0141> (dostęp: 31.12.2021).
27. *European Transport Policy for 2010: Time to Decide - White Paper*, COM (2001) 370 final, 12 September 2001 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1187/> (dostęp: 31.12.2021).
28. Europejski Trybunał Obrachunkowy, *Przegląd horyzontalny. Udoskonalanie sektora transportu w UE – aktualne wyzwania*, Urząd Publikacji Unii Europejskiej 2018.
29. *Fair Payment for Infrastructure Use: A Phased Approach to a Common Transport Infrastructure Charging Framework in the EU. White Paper*, COM (98) 466 final, 22 July 1998 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1136/> (dostęp: 31.12.2021).
30. Główny Urząd Statystyczny, *Produkt krajowy brutto – rachunki regionalne 2004*, Urząd Statystyczny w Katowicach, Katowice 2006.
31. Główny Urząd Statystyczny, *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2020*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2020.
32. *Green Paper on sea ports and maritime infrastructure*, COM (97) 678, final, 10 December 1997 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A51997DC0678> (dostęp: 31.12.2021).
33. *Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony bułgarskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku* (w posiadaniu autora).
34. *Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony rumuńskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku* (w posiadaniu autora).
35. *Informacja dotycząca budowy drogi Via Carpatia przedstawiona przez przedstawicieli strony węgierskiej na posiedzeniu Grupy Roboczej Inicjatywy Trójmorza w 2020 roku* (w posiadaniu autora).
36. Innovation and Networks Executive Agency, *Final Report. Marco Polo II Programme 2007-2013*, European Union Publications Office 2020.
37. Intergovernmental Panel on Climate Change, *Emissions Gap Report 2018*, 5 December 2018.

38. International Energy Agency, *Global Energy Review: CO2 Emissions in 2020*, IEA, Paryż 2021 [online:] <https://www.iea.org/articles/global-energy-review-co2-emissions-in-2020> (dostęp: 31.12.2021).
39. International Union of Railways, *2020 Report on Combined Transport in Europe*, Paris 2020 [online:] Union Internationale Pour le Transport Combine Rail-Route, [https://uic.org/IMG/pdf/2020\\_report\\_on\\_combined\\_transport\\_in\\_europe.pdf](https://uic.org/IMG/pdf/2020_report_on_combined_transport_in_europe.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
40. *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich*, COM(2017) 283 final, 31 maj 2017 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52017DC0283> (dostęp: 31.12.2021).
41. *Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.*, COM(2011) 112 wersja ostateczna, 8 marca 2011 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52011DC0112> (dostęp: 31.12.2021).
42. *Komunikat Komisji Europejskiej do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów - Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości*, COM(2020) 789 final, 9 grudnia 2020 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789> (dostęp: 31.12.2021).
43. *The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility - White Paper*. COM (92) 494 final, 2 December 1992. Bulletin of the European Communities, Supplement 3/93 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1116/> (dostęp: 31.12.2021).
44. *Towards Fair and Efficient Pricing in Transport Policy. Policy Options for Internalising the External Cost of Transport in the European Union. Green Paper*. COM (95) 691 final, 20 December 1995 [online:] Archive of European Integration <http://aei.pitt.edu/1232/> (dostęp: 31.12.2021).

45. *Ocena wpływu inwestycji infrastruktury transportowej realizowanych w ramach polityki spójności na wzrost konkurencyjności regionów (w ramach ewaluacji ex post NPR 2004-2006)*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
46. Parlament Europejski, Komisja Transportu i Turystyki, *Sprawozdanie w sprawie usprawnienia połączeń i poprawy dostępności infrastruktury transportowej w Europie Środkowo-Wschodniej*, 06.10.2016, 2015/2347(INI) [online:] Parlament Europejski, [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0282\\_PL.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2016-0282_PL.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
47. Pismo Ministra Infrastruktury i Rozwoju do Posła do Parlamentu Europejskiego Tomasza Poręby z dnia 23 grudnia 2014 roku sygnowane przez Sekretarza Stanu Zbigniewa Rynasiewicza (w zasobach autora).
48. *Preparation of the Associated Countries of Central and Eastern Europe for Integration into the Internal Market of the Union - White Paper*. COM (95) 163 final, 3 May 1995 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/1120/> (dostęp: 31.12.2021).
49. *Priority Interconnection Projects. 2019 Status Report*, Three Seas Initiative, Slovenia, 5-6 June 2019, s. 84 [online:] Three Seas Initiative, 2019 Summit, <https://irp-cdn.multiscreensite.com/1805a6e8/files/uploaded/Status%20Report%202019-online.pdf> (dostęp: 31.12.2021).
50. *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures*, COM(2003) 448 final, 23.7.2003 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0448:FIN:EN:PDF> (dostęp: 31.12.2021).
51. *Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014*, COM/2018/438 final [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A438%3AFIN> (dostęp: 31.12.2021).
52. *Proposal for a Regulations of the European Parliament and on the Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013*, COM/2021/812 final, 14.12.2021 [online:] EUR-Lex,

- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN> (dostęp: 31.12.2021).
53. A.D. Rotfeld, *Informacja Ministra Spraw Zagranicznych o zadaniach polskiej polityki zagranicznej w 2005 roku*, 21.01.2005 [online:] Sejm RP, <http://orka2.sejm.gov.pl/Debata4.nsf/main/53CA9313> (dostęp: 31.12.2021).
54. Spotdata & Bank Gospodarstwa Krajowego, *Perspectives for infrastructural investments in the Three Seas region. A Special Report*, s. 2 [online:] Spotdata.pl, <https://spotdata.pl/research/download/74> (dostęp: 31.12.2021).
55. TINA Office, *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*, European Commission Directorate General VII, Vienna, December 1998 [online:] Archive of European Integration, <http://aei.pitt.edu/39350/1/A4030.pdf> (dostęp: 31.12.2021).
56. *The Łańcut Declaration – II of the Ministers of Transport Hungary, the Republic of Lithuania, the Republic of Poland, Romania, the Slovak Republic, the Republic of Turkey and Ukraine on Strengthening the Cooperation in the Area of Transport in Carpathians and Continuation of the Via Carpatia Development* [online:] Muzeum – Zamek w Łańcucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,357> (dostęp: 31.12.2021).
57. *The Three Seas Initiative – Priority Interconnections Projects*, 3 Seas Initiative Summit, Bucharest 17-18.09.2018 [online:] 3Seas Initiative Summit 2018, <http://three-seas.eu/press-releases/> (dostęp: 31.12.2021).
58. *Trans-European Transport Network. TEN-T priority axes and projects 2005*, European Commission, Energy and Transport DG, Brussels 2005.
59. UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017. Investing in infrastructure for an inclusive and sustainable future*, United Nations, Bangkok 2017.
60. UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Asian Highway Handbook*, United Nation, New York 2003.
61. UN Economic Commission for Europe, *Expert Group Report on Euro-Asian Transport Links (Phase III)*, United Nation, Geneva 2017.
62. UN Economic Commission for Europe, *Euro-Asian Transport Linkages Operationalisation of inland transport between Europe and Asia*, United Nations, New York and Geneva 2019.

63. United States Environmental Protection Agency, Office of Enforcement and Compliance Assurance, *Notice of Violation*, Washington, 18 September 2015 [online:] US Environmental Protection Agency, <https://www.epa.gov/sites/default/files/2015-10/documents/vw-nov-cao-09-18-15.pdf> (dostęp: 31.12.2021).
64. *W kierunku utworzenia planu pracy dla korytarza Bałtyk – Adriatyk* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/d8632abd-6384-4178-8a85-753c671e44a1> (dostęp: 31.12.2021).
65. *W kierunku utworzenia planu pracy dla korytarza Morze Północne – Bałtyk* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/attachment/b1d6d5f2-bc24-41a3-86e7-7328803a20bd> (dostęp: 31.12.2021).
66. *White paper. A strategy for revitalizing the community's railways*, COM (96) 421, final, 30 July 1996 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A51996DC0421> (dostęp: 31.12.2021).
67. *Wspólna Deklaracja III Szczytu Inicjatywy Trójmorza*, Bukareszt, 17-18 września 2018 [w:] P. Kowal, A. Orzelska-Stączek, *Inicjatywa Trójmorza: geneza, cele i funkcjonowanie*, Instytut Studiów Politycznych PAN, Warszawa 2019.
68. *Wspólna deklaracja w sprawie Inicjatywy Trójmorza*, 25.08.2016 [online:] Prezydent RP, <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/wspolna-deklaracja-w-sprawie-inicjatywy-trojmorza,2909> (dostęp: 31.12.2021).
69. *Wspólne oświadczenie ministrów spraw zagranicznych Francji, Niemiec i Polski w sprawie przyszłości Europy*, Weimar, 29 sierpnia 1991 r [online:] Sejm RP, [http://orka.sejm.gov.pl/prezydencja.nsf/Deklaracja%20weimarska\\_pl.pdf](http://orka.sejm.gov.pl/prezydencja.nsf/Deklaracja%20weimarska_pl.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
70. Wysoki Przedstawiciel Unii do spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa, *Wspólny komunikat do Parlamentu Europejskiego i Rady Poprawa mobilności wojskowej w Unii Europejskiej*, JOIN(2017) 41 final, Bruksela 10.11.2017 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017J C0041> (dostęp: 31.12.2021).
71. *Wystąpienie prezydenta RP Andrzeja Dudy na Trzecim Szczycie podczas Forum Biznesowego Trójmorza (Bukareszt, 17-18 września 2018 r.)* [w:] Zbaraszewska A., Dziewiałowski-Gintowt B. (red.), *Inicjatywa Trójmorza w wymiarze historycznym, geopolitycznym i gospodarczym*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogiki i Administracji w Poznaniu, Poznań 2019.

72. *Zielona Księga. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*, KOM(2007) 551 wersja ostateczna, 25 września 2007 [online:] EUR-Lex, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=PL> (dostęp: 31.12.2021).

## Internet

1. *8 Things to Know About the 3SI. Some common questions and misconceptions explained*, 8 July 2021 [online:] Grupa Wyszehradzka, <https://visegradinsight.eu/8-things-to-know-about-the-3si/> (dostęp: 31.12.2021).
2. *10 lat Deklaracji Łańcuckiej czyli krótko o Via Carpatia* [online:] Muzeum – Zamek w Łańcucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,357> (dostęp: 31.12.2021).
3. *Aký je plán s výstavbou R4-ky od Prešova po hranicu s Poľskom?* [online:] rusyn.sk, <https://www.rusyn.sk/aky-je-plan-s-vystavbou-r4-ky-od-presova-po-hranicu-s-polskom/> (dostęp: 31.12.2021).
4. *Atidaryta „Via Baltica“ tarp Kauno ir Marijampolės – saugi keturių eismo juostų automagistralė*, 27.11.2018 [online:] VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcija, <https://lakd.lrv.lt/lt/naujienos/atidaryta-via-baltica-tarp-kauno-ir-marijampoles-saugi-keturiu-eismo-juostu-automagistrale> (dostęp: 31.12.2021).
5. *Belt and Road reality check: How to assess China's investment in Eastern Europe*, 10 July 2018 [online:] Mercator Institute for China Studies, <https://merics.org/en/analysis/belt-and-road-reality-check-how-assess-chinas-investment-eastern-europe> (dostęp: 31.12.2021).
6. *Bucharest Nine Group* [online:] GKToday, [https://www.gktoday.in/topic/bucharest-nine-group/#google\\_vignette](https://www.gktoday.in/topic/bucharest-nine-group/#google_vignette) (dostęp: 31.12.2021).
7. *Bulgaria-Romania New Danube Bridge Named 'New Europe'* [online:] novinite.com, Sofia News Agency, [https://www.novinite.com/view\\_news.php?id=151275](https://www.novinite.com/view_news.php?id=151275) (dostęp: 31.12.2021).
8. *Celá sieť diaľnic a rýchlostných ciest Slovenskej republiky so všetkými jej súčasťami podľa aktuálneho stavu* [online:] Národná diaľničná spoločnosť, a.s., <https://www.ndsas.sk/stavby/dialnicna-siet> (dostęp: 31.12.2021).

9. *China Express* [online:] Doerrenhaus, <https://www.doerrenhaus.com/en/china-express/> (dostęp: 31.12.2021).
10. *China faces resistance to a cherished theme of its foreign policy. Silk routes are not always as appealing as they sound*, 4 May 2017 [online:] „The Economist”, <https://www.economist.com/china/2017/05/04/china-faces-resistance-to-a-cherished-theme-of-its-foreign-policy> (dostęp: 31.12.2021).
11. *Conferința internațională ”Via Carpatia”* [online:] Agenția de Dezvoltare Durabilă a județului Bihor, <https://www.addjbh.ro/despre-noi/> (dostęp: 31.12.2021).
12. *Core sponsors* [online:] Three Seas Initiative Investment Found, <https://3siif.eu/core-sponsors> (dostęp: 31.12.2021).
13. *Deklaracja Łańcucka*, 27.10.2006 [online:] Oficjalna strona Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, <https://www.prezydent.pl/archiwalne-aktualnosci/aktualnosci-rok-2006/deklaracja-lancucka,28677,archive> (dostęp: 31.12.2021).
14. Duda A., *Na otwarcie odcinków drogi Via Carpatia*, 16 grudnia 2021 [online:] Prezydent.pl, <https://www.prezydent.pl/aktualnosci/wypowiedzi-prezydenta-rp/listy/na-otwarcie-odcinkow-drogi-via-carpattia,46869> (dostęp: 31.12.2021).
15. *EAKTR, Euroazjatycki Korytarz Transportu Ropy* [online:] Sarmatia, <https://sarmatia.com.pl/eaktr/> (dostęp: 31.12.2021).
16. *Euro-Asian Links: About us* [online:] UNECE, <https://unece.org/about-us-31> (dostęp: 31.12.2021).
17. Gadomski W., *Polska w Unii Europejskiej: 15 lat minęło*, 08.05.2019 [online:] obserwator finansowy.pl, <https://www.obserwatorfinansowy.pl/bez-kategorii/rotator/polska-w-unii-europejskiej-15-lat-minelo/> (dostęp: 31.12.2021).
18. *GDP at current market prices, 2003–04 and 2012–14* [online:] Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:GDP\\_at\\_current\\_market\\_prices,\\_2003%E2%80%9304\\_and\\_2012%E2%80%9314\\_YB15.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:GDP_at_current_market_prices,_2003%E2%80%9304_and_2012%E2%80%9314_YB15.png) (dostęp: 31.12.2021).
19. *Greece highway map* [online:] Grecce Map, <https://grecemap360.com/greece-road-map> (dostęp: 31.12.2021).
20. Huk W., *Polska i Ukraina będą współpracować przy budowie trasy Via Carpatia*, 22.10.2017 [online:] Polska Agencja Prasowa, <https://www.pap.pl/aktualnosci/news%2C1135637%2Cpolska-i-ukraina-beda-wspolpracowac-przy-budowie-trasy-via-carpattia.html> (dostęp: 31.12.2021).

21. *Improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in central and eastern Europe. Summary* [online:] European Parliament, <https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/summary.do?id=1461145&t=e&l=en> (dostęp: 31.12.2021).
22. Jarominiak A., *Celowość budowy Via Carpatia na tle euroazjatyckich korytarzy transportu drogowego*, s. 9 [online:] Kongres Drogowy 2016, [https://kongresdrogowy.pl/wp-content/uploads/files-pdf/PFD\\_4\\_celowosc\\_budowy\\_Via\\_Carpatia\\_tlo\\_geopolit\\_AJarominiak.pdf](https://kongresdrogowy.pl/wp-content/uploads/files-pdf/PFD_4_celowosc_budowy_Via_Carpatia_tlo_geopolit_AJarominiak.pdf) (dostęp: 31.12.2021).
23. *Karta – Croatia* [online:] Chorwatsko24, <https://www.chorwatsko24.com/en/useful-information/motorways-croatia/attachment/karta-2/> (dostęp: 31.12.2021).
24. *Карта платных дорог* [online:] BellTol, <https://www.beltoll.by/map> (dostęp: 31.12.2021).
25. Kluba A., *Via Carpatia połączy północ z południem Europy. W Polsce musi powstać S19, S61 i DK8* [online:] conadrogach.pl, <https://conadrogach.pl/informacje/via-carpatia-polaczy-polnoc-z-poludniem-europy-w-polsce-musi-powstac-s19-s61-i-dk8.html> (dostęp: 31.12.2021).
26. *Korytarz Centrum – Wschód* [online:] Gaz-System, <https://www.gaz-system.pl/pl/system-przesylowy/inwestycje/korytarz-centrum-wschod/polska-litwa.html> (dostęp: 31.12.2021).
27. *Korytarz Północ-Południe* [online:] Gaz-System, <https://www.gaz-system.pl/pl/system-przesylowy/inwestycje/korytarz-polnoc-poludnie.html> (dostęp: 31.12.2021).
28. *Korytarze sieci bazowej TEN-T (towarowe i pasażerskie)* [online:] Eurostat, [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:TEN-T\\_core\\_network\\_corridors\\_\(freight\\_and\\_passenger\)-RYB18.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:TEN-T_core_network_corridors_(freight_and_passenger)-RYB18.png) (dostęp: 31.12.2021).
29. *Large detailed road map of Belarus with all cities and airports in Russian* [online:] vidiani.com, <http://www.vidiani.com/large-detailed-road-map-of-belarus-with-all-cities-and-airports-in-russian/> (dostęp: 31.12.2021).
30. *Lithuania Map - Road Map of Lithuania* [online:] Ezilon.com, <https://www.ezilon.com/maps/europe/lithuania-road-maps.html> (dostęp: 31.12.2021)
31. *Międzynarodowa Konferencja Ministrów Transportu „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia”* [online:] Muzeum – Zamek w Łańcucie, <https://old.zamek-lancut.pl/pl/Aktualnosci,644> (dostęp: 31.12.2021).
32. Natorski P., *Czarnogóra w objęciach chińskiego smoka. UE pomoże w spłacie ogromnego długu?*, 7.08.2021 [online:] Euraktiv.pl, <https://www.euractiv.pl/section/>

- [polityka-zagraniczna-ue/news/czarnogora-chiny-unia-europejska-balkany-serbia-xi-jinping-euro-jeden-pas-geopolityka-adriatyk/](#) (dostęp: 31.12.2021).
33. *Northern Marmara Motorway* [online:] CCT Investments, <https://www.cctinvestments.com/turkey-investments-northern-marmara-motorway/> (dostęp: 31.12.2021).
34. *Objectives* [online:] Three Seas, <https://3seas.eu/about/objectives> (dostęp: 31.12.2021).
35. *PISM: gazowy korytarz Północ-Południe może być geopolitycznym przełomem*, 05.12.2013 [online:] CIRE: Centrum Informacji o Rynku Energii, <https://www.cire.pl/artykuly/serwis-informacyjny-cire-24/83870-pism-gazowy-korytarz-polnoc-poludnie-moze-byc-geopolitycznym-przelomem> (dostęp: 31.12.2021).
36. *PKB w standardzie siły nabywczej (SSN) na mieszkańca według regionów NUTS 2 (2004 i 2014)* [online:] European Parliamentary Research Service, <https://epthinktank.eu/2016/08/03/snapshot-of-the-eu-regions-with-a-view-to-selected-europe-2020-targets/attachment/1/> (dostęp: 31.12.2021).
37. Poręba T., *Via Carpathia – An Investment in the Future*, 13 March 2018 [online:] „The Warsaw Institute Review” <https://warsawinstitute.org/via-carpathia-investment-future/> (dostęp: 31.12.2021).
38. *Powstanie indeks Trójmorza. GPW i 6 gield regionu szykują CEEplus*, 4.09.2019 [online:] Forsal.pl, <https://forsal.pl/artykuly/1428603,ceeplus-powstanie-indeks-trojmorza-gpw-i-6-gield-regionu-szykuja-ceeplus.html> (dostęp: 31.12.2021).
39. *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-drog-krajowych-na-lata-2014-2023-z-perspektywa-do-2025-r> (dostęp: 31.12.2021).
40. *Program construcție* [online:] Centrul de Studii Tehnice Rutiere i Informatică, <https://cestrin.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=210f9dcdbeaf48349e3ed19e92ee2f19> (dostęp: 31.12.2021).
41. *Promet i sigurnost* [online:] Hrvatske autoceste, <https://www.hac.hr/hr/promet-i-sigurnost> (dostęp: 31.12.2021).
42. *Rail Freight Corridors (RFCs). General Information* [online:] RailNetEurope, <https://rne.eu/rail-freight-corridors/rail-freight-corridors-general-information/> (dostęp: 31.12.2021).

43. *Sieć dróg krajowych w Polsce* [online:] Główna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gov.pl/web/gddkia/siec-drog-krajowych-w-polsce> (dostęp: 31.12.2021).
44. *Sieć dróg płatnych* [online:] autovignet.hu, <https://pl.autovignet.hu/drogi-plate/> (dostęp: 31.12.2021).
45. *Sieť diaľnic a rýchlostných ciest SR* [online:] Ministerstvo dopravy a výstavby SR, <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/cestna-doprava-a-cestna-infrastruktura/cestna-infrastruktura/cestna-siet-slovenskej-republiky/siet-dialnic-a-rychlostnych-ciest-sr> (dostęp: 31.12.2021).
46. *Słowa Jacquesa Chiraca, których Polacy nie zapomną*, 26.09.2019 [online:] Interia, <https://wydarzenia.interia.pl/zagranica/news-slowa-jacquesa-chiraca-ktorych-polacy-nie-zapomna,nId,3224548> (dostęp: 31.12.2021).
47. *Status Report of 2021* [online:] Three Seas, <https://projects.3seas.eu/report> (dostęp: 31.12.2021).
48. Szczerek Z., *Trójmorze – odpowiedź na Unię dwóch prędkości*, 27.06.2017 [online:] Polityka.pl, <https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/swiat/1709970,1,trojmorze--odpowiedz-na-unie-dwoch-predkosci.read> (dostęp: 31.12.2021).
49. TENtec Interactive Map Viewer, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (dostęp: 31.12.2021).
50. *Transeuropejska sieć transportowa – TEN-T* [online:] Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/transeuropejska-siec-transportowa-ten-t> (dostęp: 31.12.2021).
51. *Trasa S7, czyli najdłuższa ekspresówka w Polsce. Aktualności z budowy S7*, 22.12.2021 [online:] muratorplus.pl, <https://www.muratorplus.pl/inwestycje/inwestycje-publiczne/trasa-s7-czyli-najdluzsza-ekspresowka-w-polsce-aktualnosci-aa-LTmF-pC5X-LEsY.html> (dostęp: 31.12.2021).
52. Trusewicz I., *Ukraina weszła do Europejskiej Sieci Transportowej TEN-T*, 27.11.2017 [online:] rp.pl, <https://www.rp.pl/transport/art10073981-ukraina-weszla-do-europejskiej-sieci-transportowej-ten-t> (dostęp: 31.12.2021).
53. *Ukraina i Mołdawia wyraziły chęć przyłączenia się do inicjatywy Trójmorza* [w:] Europejskie Centrum Projektów Pozarządowych, <https://www.ecpp.org.pl/moldawia-wyrazila-chec-przylaczenia-sie-do-inicjatywy-trojmorz/> (dostęp: 31.12.2021).

54. *Via Carpatia – konferencja w Łańcucie*, 17 kwietnia 2019 [online:] Podkarpacki Urząd Wojewódzki w Rzeszowie, <https://rzeszow.uw.gov.pl/aktualnosci/via-carpatia-konferencja-w-lancucie/> (dostęp: 31.12.2021).
55. *Via Carpatia - stan realizacji*, 17.05.2021 [online:] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, <https://www.gov.pl/web/gddkia-bialystok/via-carpatia---stan-realizacji> (dostęp: 31.12.2021).
56. *Via Carpatia po raz pierwszy na liście najważniejszych inwestycji UE*, 17 kwietnia 2019 [online:] Forsal, <https://forsal.pl/artykuly/1408720,via-carpatia-po-raz-pierwszy-na-liscie-najwazniejszych-inwestycji-ue.html> (dostęp: 31.12.2021).
57. *Via Carpatia*, submitted by Poland [online:] Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-poland> (dostęp: 31.12.2021).
58. *Via Carpatia*, submitted by Romania [online:] Three Seas, <https://projects.3seas.eu/projects/via-carpatia-submitted-by-romania> (dostęp: 31.12.2021).
59. *Wizyta Prezydenta RP w Gruzji*, 12.08.2008 [online:] Prezydent RP, <https://www.prezydent.pl/kancelaria/archiwum/archiwum-lecha-kaczynskiego/aktualnosci/rok-2008/wizyta-prezydenta-rp-w-gruzji,26753,archive> (dostęp: 31.12.2021).
60. *Z Rzeszowa do Budapesztu autostradą. Via Carpatia w budowie*, 23.06.2017 [online:] Sejm RP, <https://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/komunikat.xsp?documentId=455A9D50D319DD10C12581480049C7DD> (dostęp: 31.12.2021).

# Spisy

## Spis rysunków

Rysunek 1. Mapa projektów priorytetowych przyjętych w czasie szczytu w Essen w 1994 roku. ....	75
Rysunek 2. Mapa paneuropejskich korytarzy transportowych przyjętych dla państw kandydujących podczas III Paneuropejskiej Konferencji Transportowej w Helsinkach w 1997 roku. ....	78
Rysunek 3. Mapa korytarzy transportowych przyjętych w ramach programu TINA. ...	80
Rysunek 4. Mapa projektów priorytetowych zatwierdzonych Decyzją 884 z 2004 roku. ....	87
Rysunek 5. Obecna mapa korytarzy transportu kolejowego RFCs. ....	92
Rysunek 6. Pięć ponadnarodowych osi transportowych wskazanych przez Komisję w 2007 roku. ....	93
Rysunek 7. Korytarze sieci bazowej TEN-T – plan z 2013 roku. ....	98
Rysunek 8. Korytarze sieci bazowej TEN-T – plan z 2020 roku. ....	100
Rysunek 9. Przebieg korytarza bazowego Bałtyk – Adriatyk. ....	101
Rysunek 10. Przebieg korytarza bazowego Morze Północne – Bałtyk. ....	102
Rysunek 11. Produkt krajowy brutto w regionach Unii Europejskiej (NUTS 2) mierzony siłą nabywczą w przeliczeniu na mieszkańca w latach 2004 i 2014. ....	125
Rysunek 12. PKB per capita według województw w 2004 roku w relacji do średniej ogólnopolskiej. ....	127
Rysunek 13. Wystąpienie prezydenta Lecha Kaczyńskiego podczas konferencji „Jedna droga – cztery kraje” w Łańcucie w dniu 27 października 2006 roku. ....	134
Rysunek 14. Państwa należące do Bukaresztańskiej Dziewiątki (B9). ....	145
Rysunek 15. Państwa należące do Inicjatywy Trójmorza. ....	148
Rysunek 16. Przykładowe koszty i czas przewozu towarów z Chin do Niemiec (na przykładzie kontenera o wadze do 24 ton brutto). ....	156

Rysunek 17. Projektowany przez EATL przebieg euroazjatyckich korytarzy kolejowych.....	160
Rysunek 18. Projektowany przez EATL przebieg euroazjatyckich korytarzy drogowych.....	162
Rysunek 19. Korytarze Nowego Jedwabnego Szlaku. ....	167
Rysunek 20. Szlaki transportowe wykorzystywane przez Chiny w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku. ....	170
Rysunek 21. Via Carpatia a euroazjatyckie korytarze transportu lądowego. ....	172
Rysunek 22. Planowany przebieg głównego korytarza trasy Via Carpatia przez państwa Unii Europejskiej. ....	173
Rysunek 23. Podpisanie Deklaracji Łańcuckiej – II w 2016 roku.....	174
Rysunek 24. Uczestnicy międzynarodowej konferencji „Korzyści dla regionów w związku z realizacją trasy Via Carpatia”, Łańcut, 17 kwietnia 2019 roku. ....	177
Rysunek 25. Planowany przebieg trasy Via Carpatia uzgodniony na konferencji „Korzyści dla regionów wynikające z wdrożenia trasy Via Carpatia” w 2019 roku. ....	178
Rysunek 26. Sieć TEN-T dróg w Polsce, Czechach, Słowacji i Węgrzech zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej z grudnia 2021 roku.....	192
Rysunek 27. Sieć TEN-T dróg w Bułgarii, Rumunii i północnej Grecji zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej z grudnia 2021 roku.....	193
Rysunek 28. Przebieg Via Carpatia na Litwie. ....	196
Rysunek 29. Przebieg Via Carpatia przez Polskę.....	198
Rysunek 30. Stan realizacji prac przy Via Carpatia w Polsce (2021 rok). ....	200
Rysunek 31. Przebieg Via Carpatia (kolor czerwony) w Słowacji.....	203
Rysunek 32. Stan realizacji dróg szybkiego ruchu, w tym Via Carpatii we wschodniej Słowacji (2021). ....	205
Rysunek 33. Przebieg Via Carpatii na Węgrzech.....	207
Rysunek 34. Przebieg Via Carpatii w Rumunii.....	208
Rysunek 35. Odnogi Via Carpatii w Rumunii.....	210
Rysunek 36. Przebieg główny (kolor zielony) i odnoga (kolor fioletowy) Via Carpatii w Bułgarii.....	213
Rysunek 37. Główny przebieg Via Carpatia na odcinku Sofia – Kulata (kierunek: Saloniki) w Bułgarii. ....	214

Rysunek 38. Przebieg trasy Via Carpatia w Grecji. ....	216
Rysunek 39. Przebieg Via Carpatii w Turcji. ....	217
Rysunek 40. Northern Marmara Motorway.....	218
Rysunek 41. Przebieg odnogi Via Carpatia przez Chorwację. ....	219
Rysunek 42. Odnogi Via Carpatii na terytorium Ukrainy. ....	221
Rysunek 43. Odnogi Via Carpatii na terytorium Białorusi. ....	223

## **Spis tabel**

Tabela 1. Środki przeznaczone na politykę transportową w latach 2007-2020 w mld euro. ....	107
Tabela 2. Poziom PKB per capita liczonego siłą nabywczą w ujęciu regionalnym na koniec roku 2003 i 2013 względem średniej unijnej (w %). ....	126
Tabela 3. Wybrane wskaźniki gospodarcze tzw. „ściany wschodniej” w 2013 roku...	128
Tabela 4. Poziom uzależnienia państw Trójmorza od gazu z Rosji w 2014 roku. ....	151