



Arkadiusz Mroczek¹

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA EUROPY ŚRODKOWEJ W KONTEKŚCIE RELACJI HANDLOWYCH KRAJÓW REGIONU

Streszczenie: Celem artykułu jest naświetlenie aktualnego stanu infrastruktury transportowej i potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w regionie Europy Środkowej. Infrastruktura ta na linii wschód-zachód uległa znacznej poprawie od momentu przystąpienia do UE. Jest to naturalny kierunek rozwoju tej infrastruktury wynikający między innymi z intensywności powiązań handlowych. Kierunek północ-południe pod względem inwestycji transportowych jest natomiast mniej zaawansowany. Choć obecne relacje handlowe na tej linii są nieco mniejsze, to jednak nie powinny być pomijane, gdyż budowa połączeń transportowych północ-południe może przyczynić się do integracji gospodarczej krajów regionu. Główną wykorzystaną metodą jest zestawienie danych statystycznych na temat obrotów w handlu zagranicznym ze stanem infrastruktury prezentowanym w oficjalnych dokumentach i na mapach.

Słowa kluczowe: infrastruktura transportowa, Europa Środkowa, współpraca gospodarcza, integracja

1. Wprowadzenie

Jedną z korzyści płynących z członkostwa w Unii Europejskiej jest uczestnictwo w prowadzonej przez nią polityce spójności. Ze względu na wielkość środków, jakie udało się w ramach tej pomocy zagospodarować, w Polsce ten aspekt uczestnictwa w Unii spotyka się ze szczególną aprobatą. Na Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko przeznaczono w okresie 2007-2013 ponad połowę środków przyzna-

¹ Dr Arkadiusz Mroczek, Katedra Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie.

nych na wszystkie programy ogólnokrajowe, a podobna sytuacja ma również miejsce w perspektywie 2014-2020². Programy te finansują inwestycje w ochronę środowiska i infrastrukturę fizyczną, w znacznej mierze komunikacyjną. Głównie dzięki nim na koniec 2017 roku łączna długość dróg ekspresowych i autostrad wynosiła w Polsce ponad 3 200 km³. Pomimo tak dużych osiągnięć, obecny stan skomunikowania Polski z jej unijnymi partnerami nie jest wystarczający. O ile na linii wschód-zachód rzeczywiście można mówić już o zadowalającej dostępności komunikacyjnej, to w osi północ-południe sytuacja wygląda inaczej. Taki stan rzeczy ma do pewnego stopnia uzasadnienie w fakcie, że największym polskim partnerem handlowym są Niemcy, a zbudowana dotychczas infrastruktura pozwala na skomunikowanie naszego kraju z najbardziej aktywnym gospodarczo centrum Europy. Budowa połączeń na kierunku wschód-zachód była też, przynajmniej dotychczas, jednym z głównych celów polityki transportowej UE⁴. W tym artykule podjęto próbę wykazania, że inwestycje infrastrukturalne na osi północ-południe mogą być również zasadne ze względu na potencjał wymiany handlowej w tym kierunku, która z kolei może zdynamizować gospodarkę regionu. Podjęcie tematu jest uzasadnione między innymi faktem wzrostu aktywności administracji USA w zakresie promocji eksportu surowców energetycznych do krajów Europy Środkowej (EŚ). To większe zaangażowanie amerykańskiego partnera może okazać się pewnego rodzaju zachętą dla krajów regionu między innymi do podjęcia wspólnych projektów infrastrukturalnych.

2. Przegląd literatury

Choć opinia ekonomistów wobec wpływu infrastruktury na rozwój gospodarczy nie jest jednolita, to można podjąć próbę wskazania na pewien wspólny grunt, na którym stoi większość autorów. W części prac podkreśla się, że połączenia infrastrukturalne mogą ułatwić współpracę gospodarczą, ale same z siebie nie gwarantują rozwoju. Oceny takie można odnaleźć zarówno w odniesieniu do wybranych sektorów, na przykład turystyki⁵, jak i dla wzrostu gospodarczego rozumianego ogólnie^{6,7}. Niektórzy autorzy z kolei określają istnienie infrastruktury transportowej jako warunek konieczny rozwoju gospodarczego⁸. W niektórych pracach zwraca się uwagę

² A. Mroczek, *Ocena wsparcia konkurencyjności polskiej gospodarki w ramach polityki spójności UE na lata 2014-2020*, [w:] *Globalizacja i regionalizacja we współczesnym świecie. Wyzwania integracji i rozwoju*, E. Molendowski, A. Mroczek, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2015, s. 155.

³ *Tak zmieniła się długość polskich autostrad*, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Tak-zmieniala-sie-dlugosc-polskich-autostrad-7560236.html>, (06.12.2017).

⁴ KE, *Transport. Spoiwo społeczeństwa i biznesu w UE*, Bruksela 2014, s. 17.

⁵ D. Michniak, M. Więckowski, M. Stępiak, P. Rosik, *The impact of selected planned motorways and expressways on the potential accessibility of the Polish-Slovak borderland with respect to tourism development*, „Moravian Geographical Reports”, 2015, nr 23(1).

⁶ D. Banister, J. Berechman, *Transport Investment and Economic Development*, UCL Press, 2000, s. 3-7.

⁷ B. Linneker, N. Spence, *Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway*, „Journal of Transport Geography” 1996, nr 4 (2) s. 90.

⁸ R.W. Vickerman, *The regional impacts of Trans-European networks*, „The Annales of Regional Science”, 1995, nr 29, s. 238.

zwłaszcza na elementy w rodzaju mobilności czynników produkcji, jako niezbędne do zaistnienia pozytywnego wpływu infrastruktury transportowej na wzrost gospodarczy⁹. Warto też wskazać prace, które bardziej jednoznacznie wskazują na ważną rolę dostępności w rozwoju. Można wśród nich odnaleźć klasyczne stanowisko niektórych autorów, którzy eksponują jednoznaczny i wielopłaszczyznowy pozytywny wpływ wzrostu dostępności na rozwój gospodarczy¹⁰. W jednej z publikacji podkreśla się także, że efekt pozytywny może nastąpić zwłaszcza w sytuacji, kiedy nowe połączenia integrują miejsca do tej pory słabo ze sobą połączone¹¹. Pozytywny wpływ infrastruktury na wzrost gospodarczy podkreśla też między innymi Bank Światowy¹². Znane jest również stanowisko UE podkreślające, że transport to podstawa procesu integracji i tworzenia rynku wewnętrznego, sprzyjającego zatrudnieniu i wzrostowi gospodarczemu¹³. Klasyczna autorka J. Jacobs wykazując niezbędność integracji miast (i regionów) o niższym stopniu rozwoju podkreślała fakt, że miasta takie tworzą dla siebie wzajemnie rynki, które mogą zdynamizować ich rozwój¹⁴. Generalnie można przyjąć tezę, że choć infrastruktura transportowa nie jest warunkiem wystarczającym dla wzrostu gospodarczego, to jednak w pewnych warunkach inwestycje w nią mogą przyczynić się do zdynamizowania gospodarki.

Jeśli chodzi o sytuację w Europie Środkowej, a zwłaszcza w Polsce, to powszechnie podkreśla się na ciągle istniejące zapóźnienie w zakresie stanu infrastruktury transportowej¹⁵. Dość trafnie też wskazuje się na dziedzictwo historyczne jako czynnik w głównej mierze kształtujący obecny stan tej infrastruktury. Mające swe źródło przynajmniej w czasach komunistycznych faworyzowanie połączeń na linii wschód-zachód, przy zaniedbaniu osi północ-południe, bywa wskazywane jako jedna z głównych przeszkód dla rozwoju handlu¹⁶. Z drugiej strony wskazuje się na możliwości, jakie otwiera rozwój infrastruktury transportowej na osi północ-południe. Może on prowadzić do uzyskania zysków z tzw. renty położenia wynikającej z lokalizacji kraju oraz dawać szczególne szanse rozwoju miejscowościom leżącym na przecięciu korytarzy transportowych. Jest również szansą na rozwój polskich portów, które mogą przejąć obsługę znacznej części handlu tranzytowego biegnącego

⁹ A. Banerjee, E. Duflo, N. Qian, *On the Road: Access to Transportation Infrastructure and Economic Growth in China*, „NBER Working Paper” 2012, nr 17897, s. 33.

¹⁰ M. Nerlove, *Railroads and American Economic Growth*, „The Journal of Economic History” 1966, nr 26(1), s. 107-115.

¹¹ D. Banister, Y. Berechman, *Transport Investment and promotion of economic growth*, „Journal of Transport Geography” 2001, nr 9, s. 217.

¹² C. Kessides, *The Contributions of Infrastructure to Economic Development*, „World Bank Discussion Paper” 1993, nr 213.

¹³ KE, *Transport...*, s. 3.

¹⁴ J. Jacobs, *Cities and the Wealth of Nations. Principles of Economic Life*, Vintage Books, New York 1985, s. 135-155.

¹⁵ K. Wojewódzka-Król, *Problemy rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce w świetle tendencji unijnych*, „Logistyka” 2009, nr 3, s. 22.

¹⁶ F. Bafoil, L. Ruiwen, *Re-examining the Role of Transport Infrastructure in Trade, Regional Growth and Governance: Comparing the Greater Mekong Subregion and Central Eastern Europe*, „Journal of Current Southeast Asian Affairs”, nr 29 (2), s. 109.

do krajów EŚ¹⁷. Ponieważ infrastruktura transportowa w Polsce podlega szybkiej rozbudowie, w artykule podjęto refleksję nad jej obecnym stanem, co może to przyczynić się do aktualizacji spojrzenia na omawiane tematy.

3. Uwagi metodologiczne

Celem artykułu jest naświetlenie aktualnego stanu infrastruktury transportowej i potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w regionie Europy Środkowej. Analiza prowadzona jest generalnie z perspektywy Polski, niemniej otrzymane wnioski mają zastosowanie do całego regionu. Wykorzystano tutaj podejście porównawcze, to znaczy zestawiono ze sobą wskaźnik, który można uznać za reprezentujący „popyt” na infrastrukturę z jej obecnym stanem, czyli „podażą”. Podejście to nie odwołuje się przy tym do prognoz natężenia ruchu ani podobnych zaawansowanych analiz stosowanych w dokumentach planistycznych, ponieważ prowadzone tutaj rozważania mają charakter o wiele bardziej ogólny. Jako wspomniany wyżej wskaźnik popytu na infrastrukturę zastosowano wielkość obrotów w handlu zagranicznym pomiędzy badanymi krajami. Handel ten dotyczy dóbr fizycznych, które muszą być transportowane, a transport ten wymaga infrastruktury. Co prawda ta sama infrastruktura służy także do transportu osób, w tym obsługi ruchu turystycznego, niemniej z punktu widzenia pogłębiania relacji gospodarczych to transport towarów odgrywa rolę podstawową. Tani i szybki przewóz towarów przyczynia się do integracji gospodarczej, umożliwiając lokalnym producentom konkurowanie na sąsiednich rynkach. W opracowaniu użyto danych GUS na temat wartości obrotów handlu zagranicznego pomiędzy Polską a Niemcami, a także szeregiem krajów z EŚ. Aby pogłębić nieco charakterystykę, zestawiono ją z ilością mieszkańców i wielkością PKB poszczególnych krajów, co nawiązuje do popularnego podejścia do analizy powiązań handlowych opartego o modele grawitacyjne.

Stan infrastruktury oceniono w oparciu o mapy powiązań istniejących i planowanych. Wzięto pod uwagę infrastrukturę służącą do transportu samochodowego, ale uwzględniono także sieć kolejową. Ograniczono się przy tym do autostrad i dróg ekspresowych oraz międzynarodowych połączeń kolejowych. Oczywiście jest, że pomiędzy wszystkimi badanymi krajami istnieją połączenia drogowe niższej klasy, które obsługują obecny transport towarowy, ale standard tych połączeń jest o wiele niższy i nie generuje takich korzyści rynkowych, jak drogi klas najwyższych. W ocenie połączeń nie kierowano się wskaźnikami zagęszczenia na jednostkę powierzchni, choć takie wartości przydatne są do porównań stopnia rozwoju infrastruktury na różnych terenach. W tym przypadku nie chodzi jednak o porównanie wybranych obszarów (państw), a o naświetlenie stopnia powiązania tych obszarów ze sobą. Wystarczające jest więc deskryptywne wskazanie, czy pomiędzy danymi obszarami takie powiązania istnieją. Oceny dokonano przez porównanie połączeń Polski w ramach EŚ z połączeniami z Niemcami. Ich odniesienie do pokazanych

¹⁷ M. Musiał-Malagó, *Infrastruktura transportowa w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie”, 2007, nr 746, s. 43.

wcześniej wielkości relacji handlowych pozwoli na wyciągnięcie wniosków co do adekwatności obecnego stanu infrastruktury oraz istniejących planów jej rozbudowy.

Warto dodać, że jako kraje Europy Środkowej uwzględniono państwa należące do UE i leżące na północ, a także na południe od Polski, z którymi pierwszoplanowa komunikacja może odbywać się drogą lądową. Uściślając, do grupy tej zaliczono państwa bałtyckie, ale nie skandynawskie, jako że naturalną drogą komunikacji z nimi jest morze. Do grupy południowej należą z kolei: Czechy, Słowacja, Węgry, Słowenia, Chorwacja, Rumunia, Bułgaria i Grecja. Ta ostatnia, choć dość odległa i zaliczana geograficznie do Europy Południowej, to jednak znajduje się w środkowo-europejskiej osi komunikacyjnej północ-południe. Do grupy tej nie zaliczono w końcu Austrii, jako że jest to kraj mocno osadzony w zachodnioeuropejskim systemie komunikacyjnym.

4. Wyniki i dyskusja

4.1. Handel zagraniczny Polski z partnerami z Europy Środkowej

W Tabeli 1 przedstawiono wartości obrotów w handlu zagranicznym pomiędzy Polską a Niemcami, a także wskazanymi wyżej partnerami z EŚ. Dane te uzupełniono liczbą mieszkańców poszczególnych krajów, jak i wartością ich PKB. Wartości dla regionu EŚ (bez Polski) podsumowano, aby umożliwić spojrzenie na jego całościowy potencjał.

Tabela 1. Obroty w handlu zagranicznym towarami z Polską i potencjał krajów EŚ

Kraj	Obroty h.z. z Polską * [mln euro]	Ludność [mln]	PKB [mln euro, ceny bieżące,]	HZ / PKB [%]
Niemcy	94 975	82,80	3 144 050	3,02%
Czechy	18 852	10,58	176 564	10,68%
Węgry	8 274	9,80	113 731	7,28%
Słowacja	8 134	5,44	81 154	10,02%
Rumunia	5 203	19,64	169 772	3,06%
Litwa	4 177	2,85	38 668	10,80%
Łotwa	1 563	1,95	24 927	6,27%
Bułgaria	1 485	7,10	48 129	3,09%
Słowenia	1 434	2,07	40 418	3,55%
Estonia	1 290	1,32	21 098	6,11%
Grecja	1 170	10,76	174 199	0,67%
Chorwacja	816	4,15	46 382	1,76%
Suma EŚ	52 398	75,64	935 042	-

*Obroty w handlu zagranicznym podano za I-XI 2017, PKB za rok 2016, ludność na 1 stycznia 2017

Źródło: GUS (h.z.), Eurostat (ludność, PKB), obliczenia własne.

Obroty w handlu zagranicznym podano za okres jedenastu miesięcy, aby posłużyć się danymi najbardziej aktualnymi. Nie są to więc dane za cały rok i obliczony w ostatniej kolumnie współczynnik wartości tych obrotów do wielkości PKB może być interpretowany jedynie jako względny, do porównania wartości dla poszczególnych krajów umieszczonych w tabeli. Wracając do samej wielkości obrotów Polski

z poszczególnymi krajami, nie sposób nie docenić wagi, jaką pod tym względem odgrywają Niemcy. Wartość obrotów z tym największym partnerem handlowym wynosi 1,8 obrotów ze wszystkimi pozostałymi krajami z tabeli razem wziętymi. Ta wielkość ilustruje między innymi rozmiary gospodarki naszego zachodniego sąsiada i charakteryzujące ją nastawienie na eksport. Z drugiej strony warto także zauważyć, że geograficzna bliskość również sprzyja powiązaniom handlowym. Widać to na przykładzie Czech, które są jedynym, poza RFN, krajem, z którym Polska uzyskuje obroty przekraczające w badanym okresie 10 miliardów euro.

Porównując obroty z krajami Europy Środkowej do obrotów z Niemcami trzeba z drugiej strony przyznać, że ich suma w żadnym wypadku nie może być uznana za nieistotną. Wyniosły one w ciągu jedenastu miesięcy ponad 50 miliardów euro, więc są kwotą jak najbardziej poważną. Stwierdzając to, warto spojrzeć na pozostałe wartości, aby nieco poszerzyć interpretację. Po pierwsze, pod względem ludnościowym, Niemcy przewyższają razem wziętych partnerów Polski z EŚ o ponad 9%. Co istotniejsze, pod względem wielkości bezwzględnego PKB, potencjał RFN jest ponad trzykrotnie wyższy od pozostałych krajów z tabeli. To ten czynnik wydaje się więc być decydujący w zakresie wielkości powiązań handlowych z Polską. Istotnym wydaje się także to, że proporcja PKB Niemiec do krajów EŚ z tabeli znacznie przewyższa stosunek wielkości obrotów w handlu zagranicznym z Polską. Wynika z tego, że niemiecka gospodarka nie jest w stosunku do polskiej otwarta w stopniu ponadstandardowym, a bezwzględne wielkości obrotów wzajemnych wynikają po prostu z potencjału gospodarki naszego zachodniego sąsiada.

Aby pogłębić nieco rozumowanie w zakresie wzajemnej otwartości poszczególnych gospodarek w relacjach z Polską, warto przyjrzeć się wskaźnikowi podanemu w ostatniej kolumnie Tabeli 1. Jak już wspomniano, w przypadku Niemiec nie wynosi on zbyt dużo. Jest porównywalny do takich krajów, jak Rumunia i Bułgaria, przekracza wskaźniki dla Chorwacji i Grecji, ale jest przy tym o wiele mniejszy w stosunku do Czech, Słowacji czy Litwy, a także pozostałych państw bałtyckich i Węgier. Generalnie można zauważyć, że omawiany współczynnik w dużym stopniu zależy od odległości danego kraju od Polski. Wszyscy sąsiedzi osiągnęli pod tym względem wartości najwyższe – powyżej 10%, a najbardziej oddalone na południe Chorwacja i Grecja, odpowiednio, ok. 1,7% i 0,7%. W tym miejscu warto także odwołać się do badań innych autorów nad handlem wzajemnym pomiędzy nowymi członkami UE. Zgodnie z nimi, jedną z cech charakterystycznych tego handlu jest wzrost wartości indeksu handlu wewnątrzgałęziowego¹⁸, co można interpretować jako pogłębianie integracji omawianych krajów. Jeśli chodzi natomiast o całość eksportu tych państw, to w przypadku niektórych spośród nich można również odnotować poprawę jego struktury (w kierunku dóbr bardziej zaawansowanych), choć sytuacja ta nie jest niestety regułą¹⁹.

¹⁸ E. Kawecka-Wyrzykowska, Ł. Ambroziak, E. Molendowski, W. Polan, *Intra-Industry Trade of the New EU Member States. Theory and Empirical Evidence*, PWN, Warszawa 2017, s. 70.

¹⁹ E. Czarny, M. Żmuda, *Nowe państwa członkowskie w procesie doganiania Niemiec*, [w:] *Handel zagraniczny i biznes międzynarodowy we współczesnej gospodarce*, Wydawnictwo UEK, Kraków 2017, s. 56.

Podsumowując tę część rozważań można zauważyć, że spośród badanych krajów zdecydowanie najistotniejszym partnerem handlowym na dzień dzisiejszy są Niemcy, przy czym ich pozycja wynika z potencjału gospodarczego. Kraje EŚ są dla Polski partnerami ważnymi, a jeśli spojrzeć na wielkość obrotów z nimi przez pryzmat rozmiarów ich gospodarek to okaże się, że tak oceniania otwartość tych partnerów na wymianę z Polską jest większa, niż w przypadku RFN. Zależy ona też w dużym stopniu od odległości danego kraju do Polski. Można przy tym dodać, że pokazuje to rolę, jaką w ograniczeniu ewentualnej wymiany odgrywają między innymi koszty transportu.

4.2. Infrastruktura transportowa w Europie Środkowej

Analizę obecnego stanu infrastruktury transportowej w EŚ warto rozpocząć od autostrad i dróg ekspresowych. O ile w Europie Zachodniej ich sieć jest generalnie rozbudowana i stabilna, to w omawianym regionie sytuacja wygląda inaczej. Sieć dróg jest uboga, ale stosunkowo szybko rozwijana. Stąd też można napotkać na pewne trudności z pozyskaniem aktualnych map dla tego regionu. Jedną z najlepiej zaktualizowanych map w tym zakresie przedstawiono na Rysunku 1.

Mapa daje możliwość porównania stanu sieci dróg najwyższej klasy w EŚ na tle Niemiec, ale także Austrii i północnych Włoch. Pierwszym wnioskiem, jaki wynika z tego porównania jest fakt, że gęstość omawianej sieci w EŚ wyraźnie odbiega od wspomnianych wyżej krajów. Jest to swego rodzaju ilustracja ciągle istniejących zapóźnień gospodarczych tego regionu. Choć w przypadku niektórych regionów docelowa gęstość sieci może być ograniczona ze względu na niższą gęstość zaludnienia, to jednak wyraźnie widać, że potrzeby w zakresie autostrad i dróg ekspresowych w EŚ są duże. Pozytywem jest oczywiście fakt, że dróg tej klasy przybywa. Jeśli jednak spojrzeć na te dłuższe odcinki, które są już ukończone, to mają one charakter równoleżnikowy w większości przypadków. Łączą kraje EŚ z ich zachodnimi sąsiadami, integrując ich gospodarki z najbardziej aktywnymi gospodarczo regionami Europy, ciągnącymi się od północnych Włoch przez Austrię i Szwajcarię, następnie zachodnie regiony Niemiec z pograniczem francuskim i dalej na północ. Połączenie to jest warunkiem koniecznym wzmocnienia integracji wschód-zachód i z pewnością przyczynia się do rozwoju gospodarek EŚ.

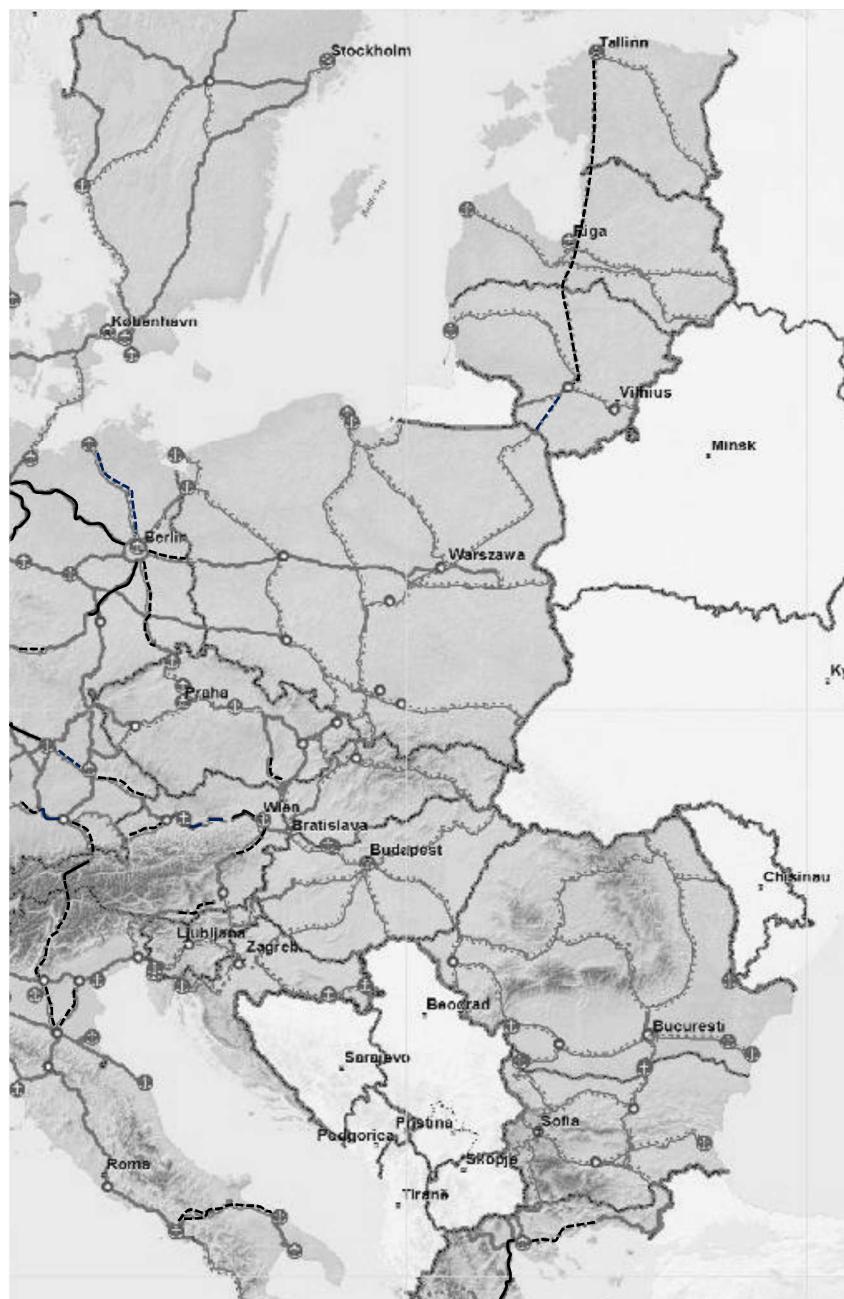
Rozpatrując połączenia na osi północ-południe widać jednak, że – w przeciwieństwie do pokazanych na mapie krajów Europy Zachodniej – w tym momencie mają one charakter zdecydowanie fragmentaryczny. W szczególności brakuje połączenia północ-południe od krajów bałtyckich przez wschodnią część Polski, Słowację, Węgry i Rumunię w kierunku południowym. Jako pozytyw należy wskazać, że w Polsce istnieje połączenie Łódź-Gdańsk w ramach autostrady A1, ale ciągle brakuje kompletnego odcinka tej trasy na południe od Łodzi. W ramach tej samej trasy istnieje jak dotychczas jedyne połączenie autostradowe przebiegające przez południową granicę kraju z Czechami, które umożliwia też dotarcie nie tylko do Austrii i stamtąd na zachód, ale również na wschód przez Węgry do Rumunii. Połączenie to jest atrakcyjne dla firm z Polski zachodniej będących zainteresowanymi transportem do tych

krajów, natomiast dla podmiotów z Polski wschodniej nie jest ono dobrym rozwiązaniem. Sytuacji w tym zakresie nie poprawi także połączenie przez drogę S1 ze słowackim systemem autostrad, gdyż będzie to jedynie trasa zorientowana na stolicę tego kraju, leżącą na jego zachodzie. Jako uzupełnienie obrazu sieci drogowej warto także spojrzeć na mapę towarowych tras kolejowych, którą pokazano na Rysunku 2.



Rysunek 1. Autostrady w EŚ (stan na rok 2016)

Źródło: European Completed Motorways, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Europe_Completed_Motorways_Dec_2012.png



Rysunek 2. Kolejowe trasy towarowe (2017)

Źródło: *Infrastructure-TEN-T-Connecting Europe*, https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en

Trasy istniejące zaznaczone są na mapie kolorem szarym, natomiast planowane czarnym. Trasy, które wymagają modernizacji są dodatkowo zaznaczone linią przerywaną. Podobnie, jak w przypadku autostrad, także sieć kolejowa ma charakter głównie równoleżnikowy, co szczególnie widać w przypadku wschodniej Polski, Słowacji i Węgier. Większość tras wymaga przy tym modernizacji, a połączenie północ-południe państw bałtyckich powinno dopiero powstać. Polska sieć kolejowa łączy się z południem jedynie przez Bramę Morawską, podobnie, jak w przypadku dróg wysokiej klasy. Brak jest połączenia kolejowego wschodniej Polski zarówno z sąsiadami z północy, jak i południa.

Trzecim rodzajem transportu, który ma w niektórych krajach duże znaczenie, jest transport wodny śródlądowy. O ile na południe od Polski istnieje sieć tras wodnych oparta o Dunaj i jego dopływy, to w Polsce sieci tej praktycznie nie ma. Jedynie Odra posiada odcinek żeglowny, który kończy się na wysokości Berlina i łączy tę rzekę z zachodnim systemem dróg wodnych. Ten rodzaj transportu również nie wspiera więc połączeń na osi północ-południe.

4.3. Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej w EŚ

Głównym źródłem finansowania rozwoju infrastruktury transportowej są środki europejskie. Planowanie tego rozwoju na poziomie unijnym prowadzone jest przy pomocy programu Sieci Transeuropejskich, Trans European Networks (TEN), w ramach którego planuje się rozwój poszczególnych korytarzy transportowych²⁰. Pogładową mapę tych korytarzy pokazano na Rysunku 3.

Przez Polskę przebiegają dwa korytarze – pierwszy biegnący z Morza Północnego do wschodnich wybrzeży Bałtyku, drugi natomiast od Bałtyku po Adriatyk. Część tego pierwszego korytarza ma charakter północ-południe i wskazuje na możliwość wzmocnienia połączeń Polski z krajami bałtyckimi, czyli realizację koncepcji określanej często jako *Via Baltica*. Strategicznym dla Polski jest z pewnością drugi z wymienionych korytarzy, gdyż łączy on polskie wybrzeże Bałtyku z Adriatykiem.

Poza tym pozytywnym akcentem, spojrzenie na mapę pokazuje jednak na brak planów w zakresie przedłużenia *Via Baltica* w kierunku południowym, co bywa określane jako *Via Carpatia*. Kwestia ta była przedmiotem debaty na forum europejskim w latach 2009-2013, jednakże ostatecznie nie uzyskała aprobaty, co przez niektórych ekspertów wyjaśniane jest zbyt małym zaangażowaniem zainteresowanych państw²¹.

²⁰ EU, *Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe. Corridors*, <https://ec.europa.eu/transport/node/2443>, (02.01.2018).

²¹ *PE nie zgadza się na trasę Via Carpatia*, <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/pe-nie-zgadza-sie-na-trase-via-carpatia-12430.html>, (02.01.2018).



Rysunek 3. Sieć TEN-T

Źródło: KE, *Zrozumieć politykę Unii Europejskiej*, Urząd Publikacji UE, Luksemburg, 2014.

5. Zakończenie

Infrastruktura transportowa nie gwarantuje rozwoju, ale w wielu przypadkach wydaje się być warunkiem koniecznym do zdynamizowania wzrostu gospodarczego krajów i regionów. Pomaga ona firmom zwiększyć zasięg działalności i potencjalnie jest źródłem efektów skali, które mogą być dla nich korzystne. W przypadku Europy Środkowej można przy tym stwierdzić, że widziana z perspektywy Polski współpraca gospodarcza na osi północ-południe ma rozmiary dość znaczne już dziś. W związku z tym, lepsza wzajemna dostępność komunikacyjna może przyczynić się do wzrostu handlu i rozwoju gospodarczego w regionie.

Bibliografia:

- Bafoil F., Ruiwen L., *Re-examining the Role of Transport Infrastructure in Trade, Regional Growth and Governance: Comparing the Greater Mekong Subregion and Central Eastern Europe*, „Journal of Current Southeast Asian Affairs” 2010, nr 29 (2).
- Banerjee A., Duflo E., Qian N., *On the Road: Access to Transportation Infrastructure and Economic Growth in China*, „NBER Working Paper” 2012, nr 17897.
- Banister D., Berechman J., *Transport Investment and Economic Development*, UCL Press, 2000.
- Banister D., Berechman Y., *Transport Investment and promotion of economic growth*, „Journal of Transport Geography” 2001 nr 9.
- Czarny E., Żmuda M., *Nowe państwa członkowskie w procesie doganiania Niemiec*, [w:] *Handel zagraniczny i biznes międzynarodowy we współczesnej gospodarce*, Wydawnictwo UEK, Kraków 2017.
- Jacobs J., *Cities and the Wealth of Nations. Principles of Economic Life*, Vintage Books, New York 1985.
- Kawecka-Wyrzykowska E., Ambroziak Ł., Molendowski E., Polan W., *Intra-Industry Trade of the New EU Member States. Theory and Empirical Evidence*, PWN, Warszawa 2017.
- Kessides Ch., *The Contributions of Infrastructure to Economic Development*, „World Bank Discussion Paper” 1993, nr 213.
- Linneker B., Spence N., *Road transport infrastructure and regional economic development: The regional development effects of the M25 London orbital motorway*, „Journal of Transport Geography” 1996, nr 4(2).
- Michniak D., Więckowski M., Stępnik M., Rosik P., *The impact of selected planned motorways and expressways on the potential accessibility of the Polish-Slovak borderland with respect to tourism development*, „Moravian Geographical Reports” 2015, 23(1).
- Mroczek A., *Ocena wsparcia konkurencyjności polskiej gospodarki w ramach polityki spójności UE na lata 2014-2020*, [w:] *Globalizacja i regionalizacja we współczesnym świecie. Wyzwania integracji i rozwoju*, Molendowski E., Mroczek A., Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2015.
- Musiał-Malagó M., *Infrastruktura transportowa w Polsce*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie” 2007, nr 746.
- Nerlove M., *Railroads and American Economic Growth*, „The Journal of Economic History”, 1966, 26(1).
- PE nie zgadza się na trasę Via Carpatia*, <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/pe-nie-zgadza-sie-na-trase-via-carpatia-12430.html>, (02.01.2018).
- Tak zmieniła się długość polskich autostrad*, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Tak-zmieni-la-sie-dlugosc-polskich-autostrad-7560236.html>, (06.12.2017).
- UE, *The impact of selected planned motorways and expressways on the Infrastructure – TEN-T – Connecting Europe. Corridors*, <https://ec.europa.eu/transport/node/2443>, Bruksela 2015.
- UE, *Transport. Społiwo społeczeństwa i biznesu w UE*, Bruksela 2014.
- Vickerman R. W., *The regional impacts of Trans-European networks*, „The Annales of Regional Science”, 1995, nr 29.
- Wojewódzka-Król K., *Problemy rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce w świetle tendencji unijnych*, „Logistyka” 2009, nr 3.

Abstract

Transport infrastructure and trade relations in the Middle Europe

The aim of the paper is to describe the contemporary state and the investment needs of transport infrastructure in Central Europe. This infrastructure has been improved in the East-West direction after joining the EU. This direction is natural, considering the path of trade in the region. The North-South direction, on the other hand, is less developed. Even though contemporary trade relations are not that intensive in this direction, they should not to be ignored. An improvement in the transport infrastructure in that direction could strengthen the economic relations in the region. The main method is a comparison of international trade data with the infrastructure state given in official documents and maps.

Keywords: transport infrastructure, Central Europe, economic cooperation, integration